

PROGRAMI I KUALIFIKIMIT TE KANDIDATEVE PER CAP MALLRA DHE CAP UDHETAR

KAPITULLI I

PAJISJA E PËRDORUESVE TË MJETEVE RRUGORE ME CERTIFIKATËN E AFTËSIMIT PROFESIONAL

I.1 Detyrimi i pajisjes së përdoruesve të mjeteve rrugore me Certifikatën e Aftësisë Profesionale për disa transporte specifike mallrash dhe udhëtarësh

I.2 Mjetet, drejtimi i të cilave kërkon pajisjen e përdoruesve me CAP, detyrimet, përjashtimet, vlefshmëria dhe rinovimi i CAP

KAPITULLI II

MJETET RRUGORE DHE DREJTIMI I TYRE

II.1 Mjetet rrugore dhe klasifikimi i tyre, automjetet dhe rimorkiot, karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe rimorkiove të tyre dhe sistemet e pajimit të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiove të tyre, klasifikimi i mjeteve rrugore

II.2 Të dhëna për identifikimin e mjetit dhe gjendjen teknike të tij

II.3 Transporti i mallrave dhe i njerëzve me mjetet me motor dhe me rimorkio, masat administrative

II.4 Drejtimi i mjeteve, normat e sjelljes, qarkullimi në rrugët urbane, interurbane dhe autostrada

KAPITULLI III

KLASIFIKIMI I MJETEVE RRUGORE, FORMALITETET PËR QARKULLIMIN E TYRE

III.1 Klasifikimi i mjeteve rrugore për efekt dallimi

III.2 Automjete dhe rimorkio për transport dhe përdorim të veçantë

III.3 Formalitetet për qarkullimin e mjeteve rrugore dhe mjetet jashtë norme dhe mjetet që përdoren për transporte në kushte jonormale

KAPITULLI IV

LLOJET E TRANSPORTIT

IV.1 Transporti i udhëtarëve, brenda dhe jashtë vendit. Llojet e transporteve dhe mjetet përkatëse

IV.2 Transporti i mallrave, brenda dhe jashtë vendit. Llojet e transporteve dhe mjetet përkatëse

IV.3 Dokumentet që kërkohen për kryerjen e transportit

KAPITULLI V

KOHA E PUNËS TË DREJTUESIT TË MJETIT, KOHA E PUSHIMIT. TAHOGRAFI

V.1 Kontrolli i kohës së punës të drejtuesit të mjetit

V.2 koha e pushimit

V.3 Tahografi

KAPITULLI VI

NJOHURI TEKNIKO-PROFESIONALE TË DOMOSDOSHME PËR NIVELIN E KUALIFIKIMIT, PËR DREJTIMIN RACIONAL TË MJETIT ME MOTOR DHE RIMORKIOVE, PËR TË GARANTUAR SIGURI NË QARKULLIMIN RRUGOR DHE MBROJTJEN E MJEDISIT NGA NDOTJET

VI.1 Njohja e karakteristikave të sistemit të transmetimit të lëvizjes

VI.2 Grafikët që kanë lidhje me momentin përdredhës, energjinë dhe konsumin specifik të një motori

VI.3 Njohja e karakteristikave dhe funksionimit të mjetit, minimizimi i prishjes dhe parandalimi i

VI.4 Veçori specifike të qarkut të frenave me presion hidraulik, kufijtë në përdorimin e frenave dhe ngadalësimin, përdorimi i mirë i shpejtësisë dhe i marsheve, përdorimi i inercisë së mjetit, mënyra e zvogëlimit të shpejtësisë dhe frenimi në rrugë zbritëse, veprimi në rast dështimit.

VI.5 Minimizimi i konsumit të karburantit

VI.6 Aftësia për të ngarkuar mjetin me kujdesin e duhur në përputhje me rregullat e sigurisë dhe përdorimin e

PROGRAMI I KUALIFIKIMIT TE KANDIDATEVE PER CAP MALLRA DHE CAP UDHETAR

VI.7 Forcat që ndikojnë mbi mjetet në lëvizje, përdorimi i raportit të shpejtësisë në përputhje me ngarkesën e mjetit dhe profilin e rrugës, përllogaritja e ngarkesës së mjetit, përllogaritja e volumit total, shpërndarja e ngarkesës, pasojat e mbingarkimit të boshtit, qëndrueshmëria e mjetit dhe qendra e gravitetit, tipet e

VI.8 Kategoritë kryesore të mallrave që kanë nevojë për sigurim, teknikat e sigurimit, përdorimi i rripave të sigurimit, kontrolli i pajisjeve të sigurimit, përdorimi i pajisjeve të manovrimit, vendosja dhe zëvendësimi i

IV.9 Aftësia për të siguruar rehatinë dhe sigurinë e pasagjerit: përshtatja e lëvizjeve gjatësore dhe anësore, ndarja e rrugës, pozicioni në rrugë, frenimi i butë, duke përdorur infrastruktura të veçanta (zonat publike, korsitë e dedikuara), menaxhimi i konflikteve mes drejtimit të mjetit në mënyrë të sigurt dhe roleve të tjera si një drejtues mjeti, duke ndërvepruar me pasagjerët, veçoritë e grupeve të caktuara të pasagjerëve (persona

KAPITULLI VII

APLIKIMI I RREGULLAVE. NJOHJA E MJEDISIT SOCIAL TË TRANSPORTIT RRUGOR DHE RREGULLAT QË E QEVERISIN ATË: PERIUDHAT MAKSIMALE TË PUNËS SPECIFIKE PËR INDUSTRIJË E TRANSPORTIT; PARIMET, ZBATIMI DHE PASOJAT E RREGULLOREVE (EEC) NR. 561/2006 DHE (EEC) NR. 3821/85; GJOBAT PËR MOSPËRDORIM, PËRDORIM TË PAPËRSHTATSHËM DHE NGATËRRESAT ME TAHOGRAFIN; NJOHURI MBI MJEDISIN SOCIAL TË TRANSPORTIT RRUGOR: TË DREJTAT DHE DETYRIMET E DREJTUESVE TË MJETEVE NË PËRPUTHJE ME KUALIFIKIMET FILLESTARE DHE TRAJNIMIN PERIODIK

VII.1 Njohja me rregullat që menaxhojnë transportin e mallrave: lejet e operimit në transport, detyrimet nën kontratat standarde për transportin e mallrave, hartimi i dokumenteve të cilat formojnë kontratën e transportit, lejet e transportit ndërkombëtar, detyrimet nën Konventën mbi kontratën për transportin ndërkombëtar të mallrave në rrugë, duke hartuar njoftimin e ngarkesës ndërkombëtare që kalon kufijtë, përcjelljen e ngarkesave të mallrave, dokumente të veçanta që shoqërojnë mallrat.

VII.2 Njohja me rregullat që menaxhojnë transportin e pasagjerëve: transporti i grupeve specifike të pasagjerëve, pajisjet e sigurisë në autobusë, rripat e sigurisë, ngarkesa e mjetit.

KAPITULLI VIII

SHËNDETI, SIGURIA NË RRUGË DHE E MJEDISIT, SHËRBIMET DHE LOGJISTIKA.

VIII.1 Ndërgjegjësimi idrejtuesve të mjeteve ndaj rreziqeve të rrugës dhe aksidenteve në punë: tipat e aksidenteve në punë në sektorin e transportit, statistikat e aksidenteve në rrugë, përfshirja e kamionëve/veturave, njerëzve, pasojave materiale dhe financiare.

VIII.2 Aftësia për të parandaluar rreziqet fizike, lëvizje dhe qëndrime të cilat paraqesin rrezik, përshtatje fizike, trajtimi i ushtrimeve, mbrojtja personale

VIII.3 Informimi mbi rëndësinë e aftësive fizike dhe mendore: parimet e shëndetshme, të ushqyerit e balancuar, efektet e alkoolit, drogave dhe substancave të tjera të ngjashme që ndikojnë sjelljen, simptomat, shkaqet, efektet e lodhjes dhe stresit, roli themelor i punës bazë/fazës së pushimit

VIII.4 Vlerësimi i situatës së emergjencës: sjellja në një situatë emergjence: vlerësimi i situatës, që shmang ndërlikimet e një aksidenti, thirrja për ndihmë, ndihmesa e të dëmtuarve dhe dhënia e ndihmës së parë, reagimi në rast zjarri, evakuimi i pasagjerëve të një kamioni/autobusi, duke garantuar sigurinë e të gjithë pasagjerëve, reagimin në rast sulmi; parimet bazë për hartimin e një raport aksidenti.

VIII.5 Aftësia për të përshtatur sjelljen në ndihmë të rritjes së imazhit të kompanisë: sjellja e drejtuesit të mjetit dhe imazhi i kompanisë: rëndësia e standardit të shërbimit siguruar nga drejtuesi i mjetit për kompaninë, rolet e drejtuesit të mjetit, njerëzit me të cilët ka të bëjë drejtuesi i mjetit, mirëmbajtja e mjetit, organizimi i punës, efektet komerciale dhe financiare të një diskutimi.

PROGRAMI I KUALIFIKIMIT TE KANDIDATEVE PER CAP MALLRA DHE CAP UDHETAR

KAPITULLI IX

NJOHURI TEKNIKO-PROFESIONALE PËR VEPRIMTARINË E RIPARIMIT DHE MIRËMBAJTJES SË PJESËVE MEKANIKE DHE TË MOTORIT TË MJETEVE RRUGORE ME MOTOR DHE RIMORKIOVE, PËR TË GARANTUAR SIGURI NË QARKULLIMIN RRUGOR DHE MBROJTJEN E MJEDISIT NGA NDOTJET

IX.1 Motorët me djegie të brendshme, Llojet e motorëve me djegie të brendshme, ndërtimi, funksionimi, shërbimet teknike, defektet e mundshme dhe mundësia e riparimit të tyre.

IX.2 Mekanizmi i transmentimit të fuqisë, llojet, ndërtimi. Karakteristikat e sistemit të transmentimit, funksionimi dhe përdorimi sa më efektiv i tij.

IX.3 Shasia, dhe karrocëria, mekanizmi i drejtimit, i lëvizjes, i frenimit, gomat dhe suspensionet, llojet, ndërtimi, funksionimi, defektet dhe eliminimi i tyre.

IX.4 Sistemi elektrik, i ndezjes i ushqimit, llojet ndërtimi, funksionimi, defektet dhe eliminimi i tyre

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

	KAPITULLI I	
	PAJISJA E PËRDORUESVE TË MJETEVE RRUGORE ME CERTIFIKATËN E AFTËSIMIT PROFESIONAL	
	I.1 Detyrimi i pajisjes së përdoruesve të mjeteve rrugore me Certifikatën e Aftësisë Profesionale për disa transporte specifike mallrash dhe udhëtarësh	
Pyetësi 1	Janë të detyruar të pajisen me Certifikatë Aftësimi Profesional për transport mallrash	
1	drejtuesit e kamionëve me peshë mbi 3.5 ton që kryejnë transport mallrash për të tretë	Saktë
2	drejtuesit e gjysmërimorkiatorëve që kryejnë transport mallrash për të tretë	Saktë
3	drejtuesit e autotrenave që kryejnë transport mallrash për të tretë	Saktë
4	drejtuesit e automjeteve për transport të përzier, me motor me djegie të brendshme	Gabim
5	drejtuesit e mjeteve të transportit të mallrave me peshë nën 3.5 ton	Gabim
6	drejtuesit e mjeteve të transportit të mallrave me peshë mbi 3.5 ton, kur përdoren për transport vetjak	Gabim
7	te gjithë drejtuesit e mjeteve që janë të pajisur me lejedrejtimi të kategorisë C	Gabim
8	te gjithë drejtuesit e mjeteve që janë të pajisur me lejedrejtimi të kategorisë CE	Gabim
	I.2 Mjetet, drejtimi i të cilave kërkon pajisjen e përdoruesve me CAP, detyrimet, përjashtimet, vlefshmëria dhe rinovimi i CAP	
Pyetësi 2	Përjashtohen nga detyrimi për tu pajisur me Certifikatë të Aftësimi Profesional për transport mallrash	
1	drejtuesit që drejojnë mjete për transport mallrash me shpejtësi maksimale të autorizuar më të vogël se 45 km/orë	Saktë
2	drejtuesit e mjeteve të transportit të mallrave, kur përdoren për transport vetjak	Saktë
3	drejtuesit e mjeteve të përdorura në kursin e mësimin të drejtimit të mjetit për transport mallrash	Saktë
4	që punojnë për të tretë në transportin rrugor ndërkombëtar të mallrave	Gabim
5	drejtuesit e kamionëve me peshë mbi 3.5 ton që kryejnë transport mallrash për të tretë	Gabim
6	drejtuesit e autotrenave që kryejnë transport mallrash për të tretë	Gabim
Pyetësi 3	Rinovimi i Certifikatës së Aftësimi Profesional	
	bëhet pasi mbajtësi i sajë ti jetë nënshtruar trajnimit periodik dhe të jetë shpallur fitues në testin teorik	Saktë
	bëhet pa ju nënshtruar një testimi praktik	Saktë
	bëhet pasi mbajtësi i sajë ti jetë nënshtruar një testimi të detyrueshëm praktik për kategorinë më të madhe të ÇAP-it që zotëron	Gabim
	është i detyrueshëm të bëhet një herë në tre vjet për drejtuesit e mjeteve me moshë mbi 50 vjeç	Gabim
	bëhet pa ju nënshtruar një trajnimi periodik	Gabim
Pyetësi 4	Afati i vlefshmërisë së Certifikatës së Aftësimi Profesional	
1	është jo më i madh se 5 vjet nga data e lëshimit	Saktë
2	është jo më i madh se afati i vlefshmërisë së kategorisë respektive të leje drejtimit të mbajtësit të saj	Saktë
3	varet edhe nga mosha e drejtuesit të mjetit	Saktë
4	nuk varet nga mosha e drejtuesit të mjetit	Gabim
5	është 10 vjet për drejtuesit që nuk kanë mbushur moshën 50 vjeç	Gabim
6	në raste të veçanta mund të jetë më i madh se 5 vjet	Gabim
Pyetësi 5	Certifikata e Aftësisë Profesionale	
1	është e vlefshme edhe për transportet jashtë vendit	Saktë
2	është e vlefshme edhe për transportet brenda vendit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	nuk është e vlefshme pa një lejedrejtimi të vlefshme të së njëjtës kategori	Saktë
4	nuk është e vlefshme për transportet brenda vendit	Gabim
5	nuk është e vlefshme për transportet jashtë vendit	Gabim
6	i jep të drejtën mbajtësit të saj të drejtojë mjetin kur nuk ka një leje drejtimi të vlefshme për drejtimin e atij mjete	Gabim
KAPITULLI II		
MJETET RRUGORE DHE DREJTIMI I TYRE		
II.1 Mjetet rrugore dhe klasifikimi i tyre, automjetet dhe rimorkiot, karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe rimorkiove të tyre dhe sistemet e pajimit të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiove të tyre, klasifikimi i mjeteve rrugore		
Pyetësi 6	Bëjnë pjesë në automjete	
1	autoveturat	Saktë
2	autobusët	Saktë
3	kamionët	Saktë
4	tërheqësit	Saktë
5	makinat e ngarkim-transportit	Saktë
6	autokampet	Saktë
7	artikularët	Saktë
8	gjysme rimorkiatorët	Saktë
9	autotrenat	Saktë
10	trolejbusët	Gabim
11	makinat teknologjike	Gabim
12	autokarrot	Gabim
13	mjetet rrugore të veçanta	Gabim
14	rimorkiot	Gabim
15	traktorët bujqësorë me goma pneumatike	Gabim
Pyetësi 7	Në bazë të kategorive ndërkombëtare, klasifikohen në	
1	kategorinë N; mjetet me motor, me të paktën katër rrota të destinuara për transport mallrash	Saktë
2	kategoria N1: mjete të destinuara për transport mallrash dhe që kanë peshë maksimale me ngarkesë jo më të madhe se 3,5 tonë	Saktë
3	kategoria N2: mjete të destinuara për transport mallrash, me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 3,5 tonë, por jo më të madhe se 12 tonë	Saktë
4	kategoria N3: mjete të destinuara për transport mallrash, me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 12 tonë	Saktë
5	kategorinë M: mjetet me motor, me të paktën katër rrota të destinuara për transport mallrash	Gabim
6	kategoria N2: mjete të destinuara për transport mallrash, me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 12 tonë	Gabim
7	kategoria N1: mjete të destinuara për transport mallrash dhe që kanë peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 3,5 tonë	Gabim
8	kategoria N3: mjete të destinuara për transport mallrash, me peshë maksimale me ngarkesë jo më të madhe se 12 tonë	Gabim
Pyetësi 8	Kamionët,	
1	janë mjete të destinuar për transportin e mallrave dhe të njerëzve të caktuar, për përpunimin ose transportin e këtyre mallrave	Saktë
2	janë të destinuar vetëm për transportin e mallrave	Gabim
3	nuk mund të transportojnë njerëz të caktuar për përpunimin e mallrave që ato transportojnë	Gabim
Pyetësi 9	Automjetet për transport të përzier,	
1	kanë peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë deri në 4.5 tonë, kur kanë tërheqje elektrike me bateri	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

2	me motor me djegie të brendshme janë të destinuara për transport malli dhe njerëzish deri në nëntë persona, përfshirë edhe drejtuesin e mjetit, me peshë të përgjithshme deri në 3.5 tonë	Saktë
3	bëjnë pjesë në kategorinë e kamionëve	Gabim
4	kanë një peshë të përgjithshme me ngarkesë mbi 5 tonë	Gabim
5	nuk mund të transportojnë njerëz, përveç drejtuesit të tyre	Gabim
Pyetësi 10	Automjetet për transport të veçantë,	
1	janë të destinuar për transportin e disa mallrave dhe njerëzve të caktuar në kushte të veçanta	Saktë
2	janë të pajisur në mënyrë të përhershme me mekanizma specialë që i shërbejnë qëllimit të transportit	Saktë
3	përfshijnë edhe ato me cisterna për transportin e lëngjeve	Saktë
4	nuk i përfshijnë automjetet me cisterna për transportin e lëngjeve	Gabim
5	përfshijnë edhe autovinçat	Gabim
6	përfshijnë edhe autoambulancat	Gabim
Pyetësi 11	Automjetet për përdorim të veçantë,	
1	janë mjete të pajisura në mënyrë të përhershme me mekanizma të veçantë dhe të destinuar për transportin e këtyre mekanizmave	Saktë
2	janë mjete në të cilat lejohet transporti i personelit dhe materialeve që kanë lidhje me ciklin operativ të mekanizmave që transportojnë	Saktë
3	përfshijnë edhe auto pompat që shërbejnë për hedhjen e betonit	Saktë
4	janë mjete të pajisura për kohësisht me mekanizma të veçantë	Gabim
5	përfshijnë betonierët	Gabim
6	nuk i përfshijnë autovinçat	Gabim
Pyetësi 12	Makinat e ngarkim-transportit,	
1	janë mjete ose komplekse mjeteshe që kanë pajisje të veçanta për ngarkimin dhe transportin e materialeve që përdoren	Saktë
2	janë mjete ose komplekse mjeteshe që kanë pajisje të veçanta për ngarkimin dhe transportin e materialeve që janë produkt i punimeve të ndërtimit apo gërmimit	Saktë
3	duhet të jenë të përshtatshme për t'u përdorur në kantiere ose për përdorim të përzier në rrugë dhe jashtë saj	Saktë
4	bëjnë pjesë në kategorinë e kamionëve	Gabim
5	bëjnë pjesë në kategorinë e motomjeteve	Gabim
6	përdoren për transport udhëtarësh	Gabim
Pyetësi 13	Bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove,	
1	rimorkiot për transport mallrash	Saktë
2	rimorkiot për përdorim të veçantë	Saktë
3	karrelat (mjete shtojcë që nuk kanë më shumë se dy rrota dhe që janë të destinuara, për transport bagazhi, pajisjesh, etj.)	Saktë
4	gjysmërimorkiot	Saktë
5	rimorkiot për transport të pajisjeve turistike dhe sportive (me një ose me dy akse)	Saktë
6	makinat teknologjike që tërhiqen	Gabim
7	gjysmërimorkiatorët	Gabim
8	automjetet në avari, kur tërhiqen nga një automjet tjetër	Gabim
Pyetësi 14	Në bazë të kategorive ndërkombëtare,	
1	klasifikohen në kategorinë O: rimorkiot dhe gjysmërimorkiot	Saktë
2	klasifikohen në kategorinë O1: rimorkiot me peshë maksimale me ngarkesë jo më të madhe se 0.75 tonë	Saktë
3	klasifikohen në kategorinë O2: rimorkiot me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 0.75 tonë, por jo më të madhe se 3.5 tonë	Saktë
4	klasifikohen në kategorinë O3: rimorkiot me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 3.5 tonë, por jo më të madhe se 10 tonë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

5	klasifikohen në kategorinë O4: rimorkiot me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 10 tonë	Saktë
6	klasifikohen në kategorinë O2: rimorkiot me peshë maksimale me ngarkesë jo më të madhe se 0.75 tonë	Gabim
7	klasifikohen në kategorinë O3: rimorkiot me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 0.75 tonë, por jo më të madhe se 3.5 tonë	Gabim
8	klasifikohen në kategorinë O4: rimorkiot me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 3.5 tonë, por jo më të madhe se 10 tonë	Gabim
Pyetësi 15	Rimorkiot për transport të veçantë kanë pajisje të përhershme me mekanizma specialë që i shërbejnë qëllimit të transportit, të cilat mund të jenë	
1	rimorkio frigoriferë	Saktë
2	rimorkio me karroceri të përshtatur për ngarkimin, përpunimin, transportimin e plehrave të forta të qyteteve	Saktë
3	rimorkio cisterne për transportin e materialeve të shkruara apo në formë pluhuri	Saktë
4	rimorkio me shasi të përshtatshme, për transportin e kontejnerëve apo të shtëpive të lëvizshme	Saktë
5	rimorkio për transportin e personave në kushte të veçanta	Saktë
6	rimorkio për transportin e mjeteve	Saktë
7	rimorkio që transportojnë sonda shpimi ose shkallë për ndërhyrje në lartësi	Gabim
8	vetëm rimorkio cisterne, për transportin e ujerave të zeza	Gabim
9	vetëm rimorkiot për transportin e mallrave të rrezikshme	Gabim
Pyetësi 16	Rimorkiot për përdorim të veçantë, transportojnë përherë mekanizma të veçantë dhe mund të jenë,	
1	rimorkio të caktuara vetëm për tu shërbyer automjeteve, për përdorim të veçantë	Saktë
2	rimorkio të përshtatura, për transportin në rrugë të mjeteve hekurudhore	Saktë
3	rimorkio me karroceri në përputhje me automjetin, për përdorim të veçantë, të cilit i është caktuar	Saktë
4	vetëm rimorkiot me karroceri në përputhje me automjetin, për përdorim të veçantë	Gabim
5	çdo rimorkio që tërhiqet nga një mjet për përdorim të veçantë	Gabim
6	të pajisura me mekanizma për punime bujqësore	Gabim
Pyetësi 17	Treguesit konstruktivë(ndërtimorë) dhe funksionale të mjetit,	
1	janë të shënuar në lejen e qarkullimit	Saktë
2	mund të ndryshohen, nëse miratohen nga organet e DPSHTRR-së	Saktë
3	nuk janë të shënuar në lejen e qarkullimit	Gabim
4	kur ndryshohen, nuk është e nevojshme të ndryshohet leja e qarkullimit	Gabim
Pyetësi 18	Është tregues konstruktiv (ndërtimor) i automjeteve,	
1	fuqia e motorit	Saktë
2	tipi i transmisionit dhe raportet	Saktë
3	pesha e përgjithshme	Saktë
4	numri i akseve	Saktë
5	dimensionet e gomave që duhen përdorur	Saktë
6	gjatësia dhe gjerësia e valixheve që mund të vendosen në mjet	Gabim
7	vetëm fuqia dhe cilindrata e motorit	Gabim
8	vetëm numri i cilindrave	Gabim
Pyetësi 19	Automjetet duhet të jenë të pajisura detyrimisht me	
1	sistemin e drejtimit	Saktë
2	sistemin e frenimit	Saktë
3	sistemin e sinjaleve pamore dhe ndriçuese	Saktë
4	sistemin e sinjalizimit zanor	Saktë
5	sistemin e shikimit prapa	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

6	goma	Saktë
7	mekanizmin e qëndrimit (frenat e dorës)	Saktë
8	sinjalin e lëvizshëm të rrezikut	Saktë
9	sinjalin e lëvizshëm shumë funksionesh për ndihmë	Saktë
10	sistemin e lëvizjes prapa	Saktë
11	kutinë e ndihmës së shpejtë	Saktë
12	mekanizmin e mbrojtjes (bllokazhi), për mjetet me peshë nën 0.35 tonë	Gabim
13	sinjalin e lëvizshëm i rrezikut, vetëm për ato me peshë nën 3.5 tonë	Gabim
14	treguesin kilometrik të dyllosur, kur pesha maksimale e autorizuar e tyre është nën 3.5 tonë	Gabim
15	pajisje për fikjen e zjarrit	Gabim
16	karrel për transportin e mallrave dhe bagazheve	Gabim
17	krevat fjetje për drejtuesin e mjetit	Gabim
18	ekspres kafeje, kur drejtuesi kryen rrugë të gjata	Saktë
Pyetësi 20	Bën pjesë në sistemet e pajimit të rimorkiove	
1	sistemi i frenimit	Saktë
2	sistemi i sinjaleve pamore dhe ndriçuese	Saktë
3	gomat	Saktë
4	mekanizmi i lidhjes me mjetin që e tërheq	Saktë
5	sistemi i sinjalizimit zanor	Gabim
6	sistemi zhurmëmbytës	Gabim
7	pasqyrat që shohin prapa	Gabim
	II.2 Të dhëna për identifikimin e mjetit dhe gjendjen teknike të tij	
Pyetësi 21	Tabela dhe numri i identifikimit të mjeteve,	
1	shërbejnë për identifikimin e ciklomotorëve, motomjeteve, automjeteve dhe rimorkiove	Saktë
2	janë të vendosur në vende të dukshme mbi një pjesë të mjetit, që normalisht nuk zëvendësohet gjatë përdorimit të mjetit	Saktë
3	nëse janë ndryshuar, falsifikuar, hequr, fshirë apo ndryshuar, kur nuk përbën vepër penale, ndaj drejtuesit merret masa administrative me gjobë	Saktë
4	lejohet të ndryshohen nga servisi, ku mjeti kryen shërbimet teknike	Gabim
5	përdoret vetëm për automjetet	Gabim
6	nuk përdoren për rimorkiot	Gabim
Pyetësi 22	Cilido që qarkullon me një mjet,	
1	i cili ka ndryshime në karakteristikat konstruktive të përcaktuara, ndëshkohet me gjobë dhe i bllokohet mjeti deri në plotësimin e kërkesave teknike e funksionale	Saktë
2	të cilit i janë ndryshuar karakteristikat e treguara në certifikatën e homologimit dhe në lejen e qarkullimit, ndëshkohet me gjobë, si dhe merret masa plotësuese e heqjes së lejes së qarkullimit	Saktë
3	të cilit i është modifikuar shasia dhe nuk ka marrë pëlqimin pas kontrollit të provës, ndëshkohet me gjobë, si dhe merret masa plotësuese e heqjes së lejes së qarkullimit	Saktë
4	i cili ka ndryshime në karakteristikat konstruktive të përcaktuar, ndëshkohet vetëm me gjobë	Gabim
5	i cili ka ndryshime në karakteristikat konstruktive të përcaktuara, ndëshkohet me pezullim të lejes së drejtimit	Gabim
6	i cili ka ndryshime në karakteristikat konstruktive të përcaktuara, ndëshkohet vetëm me heqje të lejes së qarkullimit	Gabim
Pyetësi 23	Certifikata e kontrollit teknik,	
1	tregon përmbushjen e kushteve teknike të mjetit, për të qarkulluar me të	Saktë
2	u lëshohet mjeteve rrugore me motor që përmbushin kushtet teknike të lejuara për qarkullim në rrugë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	ka të shënuara tregues konstruktivë (ndërtimorë) që janë në lejen e qarkullimit të mjetit	Saktë
4	u lëshohet të gjitha mjeteve rrugore pa motor	Gabim
5	nuk është dokument i nevojshëm për të qarkulluar me mjet	Gabim
Pyetësi 24	Kontrolli teknik	
1	është detyrim ligjor për të gjitha llojet e mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiot e tyre	Saktë
2	është i detyrueshëm edhe për mjetet e transportit ndërkombëtar të mallrave	Saktë
3	për kategori dhe destinacione të ndryshme të mjeteve, nuk ka të njëjtin afat kohor	Saktë
4	verifikon nëse mjetet garantojnë sigurinë në qarkullim, si dhe ndotja nuk i kalon kufijtë e caktuar ligjor	Saktë
5	i mjetit rrugor quhet i përfunduar me lëshimin e certifikatës përkatëse	Saktë
6	u kryhet vetëm mjeteve rrugore me motor	Gabim
7	është i detyrueshëm vetëm për motomjetet	Gabim
8	ka të njëjtin afat kohor për të gjitha mjetet rrugore	Gabim
9	kryhet një herë në vit për të gjitha mjetet rrugore	Gabim
10	kryhet çdo gjashtë muaj për të gjitha mjetet rrugore	Gabim
Pyetësi 25	Gjatë kontrollit teknik të automjeteve, bëhet verifikimi	
1	i përputhjes së treguesve konstruktive, me ato të shënuara në lejen e qarkullimit	Saktë
2	i gjendjes së xhamave, fenerëve, stopave dhe pamjes së jashtme të automjetit	Saktë
3	i thellësisë së kanaleve në lulet e gomave që nuk duhet të jenë më pak se 1.6 mm	Saktë
4	i ndotjes, i cili nuk duhet të kalojë kufijtë e caktuar	Saktë
5	vetëm i madhësisë së konsumimit të amortizatorëve, balestrave dhe ferrotave	Gabim
6	vetëm i madhësisë së konsumimit të elementëve të sistemit të drejtimit	Gabim
7	vetëm i gjendjes teknike të sistemit të frenimit	Gabim
Pyetësi 26	Cilido që qarkullon me mjet, të cilit nuk i është kryer kontrolli teknik	
1	në afat më pak se një muaj nga afati i parashikuar, ndëshkohet me gjobë dhe tërheqje e lejes së qarkullimit deri në kryerjen e kontrollit teknik	Saktë
2	në afat më shumë se një muaj nga afati i parashikuar, ndëshkohet me gjobë dhe tërheqje të lejes së qarkullimit deri në kryerjen e kontrollit teknik	Saktë
3	por ka certifikatë kontrolli teknik false, nëse nuk përbën vepër penale, ndëshkohet me gjobë dhe tërheqje të leje qarkullimit të mjetit	Saktë
4	brenda afateve të parashikuara, ndëshkohet me gjobë dhe tërheqje të lejes së qarkullimit deri në kryerjen e kontrollit teknik, nëse mjete përdoret për transportin e mallrave të rrezikshme	Saktë
5	më shumë se një muaj nga afati i parashikuar, ndëshkohet vetëm me gjobë	Gabim
6	me një afat deri një muaj, nuk ndëshkohet me masë administrative	Gabim
7	me një afat mbi 10 ditë, nuk ndëshkohet me masë administrative	Gabim
	II.3 Transporti i mallrave dhe i njerëzve me mjetet me motor dhe me rimorkio, masat administrative përkatëse	
Pyetësi 27	Gjatë transportit të mallrave ne mjetet me motor, ne rimorkio dhe ne makinat teknologjike	
1	nuk duhet të kalohet pesha e përgjithshme e shënuar në lejen e qarkullimit	Saktë
2	kur pesha përgjithshme e mjetit me ngarkese është më e madhe se 5% e peshës së përgjithshme të shënuar në lejen e qarkullimit drejtuesi i mjetit ndëshkohet me gjobë	Saktë
3	kur pesha përgjithshme e mjetit me ngarkese është më e madhe se 5% e peshës së përgjithshme të shënuar në lejen e qarkullimit pronari i mjetit ndëshkohet me gjobë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

4	kur mbipesha është më e madhe se 10% e peshës së përgjithshme të shënuar ne lejen e qarkullimit, krahas masës së gjobës, vazhdimi i lëvizjes kushtëzohet edhe me reduktimin e ngarkesës brenda kufijve të lejuar	Saktë
5	si burim prove për kontrollin e peshës së ngarkesave shërbejnë pajisjet e organeve të kontrollit dhe dokumentet shoqëruese të mallit	Saktë
6	kur vërehet një mbipeshë më e madhe se 5% e peshës së përgjithshme me ngarkesë të plotë, vazhdimi i udhëtimit ndërpritet deri në reduktimin e ngarkesës brenda kufijve të lejuar	Gabim
7	kur mbipesha është 10% e peshës së përgjithshme me ngarkesë të plotë, nuk aplikohet masë administrative	Gabim
8	si burim prove për kontrollin e peshës së ngarkesave shërben deklarimi i drejtuesit të mjetit	Gabim
Pyetësi 28	Mjetet	
1	teke ose me rimorkio me pajisje te veçanta te destinuara vetëm për transportin e mjeteve qe kalojnë përmasat gabarite kufitare, mund të qarkullojnë me ngarkesën e tyre vetëm në autostrada ose rrugë me karregjate me gjerësi jo me te vogël se 6.5 metër	Saktë
2	me rimorkio ose gjysmërimorkio qe përdoren vetëm për transportin e kontejnerëve, qe i kalojnë përmasat gabarite kufitare, mund të qarkullojnë në rrugë me nënkalime kur hapësira mes mjetit dhe konstruksionit te nënkalimit nuk është me e vogël se 30 cm	Saktë
3	që transportojnë ngarkesa jashtë norme nuk duhet të kalojnë peshën e përgjithshme më shumë se 5% të peshën maksimale të përgjithshme të shënuar në autorizim	Saktë
4	që transportojnë ngarkesa jashtë norme lejohet ta kalojnë peshën e përgjithshme deri në 20% të peshës maksimale të përgjithshme të shënuar në autorizim	Gabim
5	me rimorkio ose gjysmërimorkio qe përdoren vetëm për transportin e kontejnerëve, qe i kalojnë përmasat gabarite kufitare, mund të qarkullojnë në rrugë me nënkalime kur hapësira mes mjetit dhe konstruksionit te nënkalimit është 20 cm	Gabim
6	teke ose me rimorkio me pajisje te veçanta te destinuara vetëm për transportin e mjeteve qe kalojnë përmasat gabarite kufitare, mund të qarkullojnë me ngarkesën e tyre në rrugë me korsi me gjerësi 4.5 metër	Gabim
	II.4 Drejtimi i mjeteve, normat e sjelljes, qarkullimi në rrugët urbane, interurbane dhe autostrada	
Pyetësi 29	Me lejdrejtimi të kategorisë C, lejohet të drejtohen	
	automjete për transport malli me peshë të përgjithshme mbi 3.5 tonë	Saktë
	makinat bujqësore dhe teknologjike	Saktë
	automjete për përdorim vetjak me 9 vende, përfshi dhe vendin e drejtuesit të mjetit	Saktë
	automjete për transport të përzier	Saktë
	autovetura që tërheqin rimorkio me ngarkesë të plotë mbi 0.75 tonë	Gabim
	automjete me 12+1 vende	Gabim
	automjete të shërbimit publik	Gabim
	autovetura të shërbimit taksit	Gabim
Pyetësi 30	Lejdrejtimi i kategorisë C,	
1	mund të merret vetëm nga ata drejtues, që janë pajisur me lejdrejtimi të kategorisë B prej të pakten 3 vjetësh dhe plotësojnë kushtet	Saktë
2	kur merret nga invalidë, duhet të ketë të pasqyruar dhe modifikimin që duhet të ketë mjeti	Saktë
3	kur merret nga invalidët, ka të shënuar në të kufizimet për drejtimin e mjeteve të veçanta dhe me karakteristika të veçanta	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

4	është i vlefshëm për drejtimin e mjeteve autoveturë që kryejnë shërbimin taksi	Gabim
5	mund të merret nga persona me moshë nën 18 vjeç	Gabim
6	lëshohet edhe për personat që kanë kaluar moshën 70 vjeç	Gabim
Pyetësi 31	Një drejtues mjete i pajisur me lejedrejtimi të kategorisë C dhe CAP (Certifikatë Aftësie Profesionale), lejohet të drejtojë:	
1	automjete për përdorim të veçantë	Saktë
2	automjete për transport të veçantë	Saktë
3	autokombajna të çfarëdo madhësie	Saktë
4	autotrena	Gabim
5	mjete të shërbimit publik	Gabim
6	autobusë	Gabim
Pyetësi 32	Lejedrejtimi i kategorisë C	
1	e lëshuar për persona mbi 65 vjeç, vlen vetëm për drejtimin e mjeteve të transportit të mallrave që nuk e kalojnë peshën 20 tonë me ngarkesë	Saktë
2	është e vlefshme për 5 vjet, kur lëshohet apo konfirmohet për persona që nuk e kanë kaluar moshën 65 vjeç	Saktë
3	është e vlefshme për 2 vjet, kur lëshohet apo konfirmohet për persona që e kanë kaluar moshën 65 vjeç	Saktë
4	është e vlefshme për 3 vjet, kur lëshohet apo konfirmohet për persona që e kanë kaluar moshën 65 vjeç	Gabim
5	është e vlefshme për 5 vjet, kur lëshohet apo konfirmohet për persona që e kanë kaluar moshën 65 vjeç	Gabim
6	ka vlefshmëri mbi 5 vjet, kur lëshohet apo konfirmohet për persona me të meta fizike	Gabim
Pyetësi 33	Për tu pajisur me lejedrejtimi të kategorisë C, përgatitja praktike bëhet me automjete	
1	teke me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 tonë, gjatësi mbi 8 m dhe që realizojnë shpejtësi mbi 80 km/orë	Saktë
2	që përveç plotësimit të kërkesave të tjera, duhet të kenë edhe pedale komandimi të dyfishta	Saktë
3	që përveç plotësimit të kërkesave të tjera, duhet të jenë të pajisura me pajisjen e regjistrimit të kohës dhe shpejtësisë (me tahograf)	Saktë
4	teke me 3 akse, me peshë të përgjithshme më të vogël se 12 tonë	Gabim
5	të llojit autotren	Gabim
6	të llojit autobus	Gabim
Pyetësi 34	Një drejtues mjete i pajisur me lejedrejtimi të kategorisë C, mund të drejtojë	
1	kamion që tërheq rimorkio me peshë të përgjithshme deri në 750 kg	Saktë
2	makina bujqësore	Saktë
3	makina teknologjike	Saktë
4	çdo mjet që drejtohet me lejedrejtimi të kategorisë B	Saktë
5	kamion që tërheq rimorkio me peshë të përgjithshme 3.5 tonë	Gabim
6	kamion që tërheq rimorkio me peshë të përgjithshme edhe mbi 750 kg	Gabim
7	autotren	Gabim
Pyetësi 35	Lejedrejtimi i përkohshëm i mjetit,	
1	është i vlefshëm për 30 ditë	Saktë
2	lëshohet në rastet e humbjes, vjedhjes ose shkatërrimit të lejedrejtimit dhe mbi bazën e vërtetimit të denoncimit të lëshuar nga organet e policisë	Saktë
3	lëshohet nga organi që ka lëshuar lejedrejtimin	Saktë
4	i lëshohet atij që ka filluar kursin për rritje kategorie të lejedrejtimit	Gabim
5	i lëshohet atij që i është pezulluar lejedrejtimi nga organet e policisë rrugore	Gabim
6	është i vlefshëm për 60 ditë	Gabim
Pyetësi 36	Për të qarkulluar me një automjet për transport mallrash, drejtuesi i mjetit, duhet të ketë me vete edhe	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	lejedrejtimi të vlefshme për kategorinë përkatëse të mjetit	Saktë
2	Certifikatën e Formimit Profesional (ADR), për mjetet që transportojnë mallra të rrezikshme	Saktë
3	Certifikatën e Transportit, kur mjete është për përdorim vetjak	Saktë
4	Certifikatën e Aftësisimit Profesional (CAP), për të gjitha mjetet	Gabim
5	Lejen e Transportit të Mallrave, për përdorim vetjak	Gabim
6	Lejen e Transportit të Mallrave, kur mjete është me peshëmbajtje deri në 1500 kg	Gabim
Pyetësi 37	Mjetet e një shteti të huaj	
1	lejohe të qarkullojnë në Shqipëri deri një vit, kur kanë dokumentet të regjistrimit në shtetin e origjinës, leje qarkullimi ndërkombëtare dhe kanë kryer formalitetet doganore	Saktë
2	që qarkullojnë në Shqipëri, duhet të jenë të pajisura nga ana e prapme me shenjën dalluese të shtetit ku është regjistruar	Saktë
3	kur drejtohen nga qytetarë që banojnë në Shqipëri, duhet të jenë të regjistruar pranë zyrave përkatëse	Saktë
4	lejohe të hyjnë në Shqipëri, edhe kur nuk janë të pajisur me dokumentet e regjistrimit në shtetin e origjinës dhe lejen ndërkombëtare të qarkullimit	Gabim
5	lejohe të qarkullojnë në Shqipëri deri dy vjet, kur i kanë kryer formalitetet doganore	Gabim
6	lejohe të hyjnë në Shqipëri, edhe kur nuk janë të pajisur me dokumentet e origjinës	Gabim
Pyetësi 38	Një ndër kushtet që duhet plotësuar për drejtimin e mjeteve në Shqipëri me lejedrejtimi të lëshuara nga një shtet i huaj, është që	
1	drejtuasi të jetë i pajisur me lejedrejtimi kombëtare të modelit të përcaktuar nga marrëveshje Ndërkombëtare ose me lejedrejtimi Ndërkombëtare	Saktë
2	drejtuasit të zbatojnë normat dhe rregullat e Kodit tonë Rrugor	Saktë
3	nëse lejedrejtimi nuk është sipas marrëveshjeve Ndërkombëtare, ai duhet të shoqërohet nga një përkthim zyrtar në shqip	Saktë
4	leja e drejtimit duhet të jetë e vlefshme, për kategorinë përkatëse të mjetit	Saktë
5	drejtuasi i mjetit të jetë banues më shumë se një vit në Shqipëri	Gabim
6	drejtuasit janë të detyruar të zbatojnë normat dhe rregullat e vendit të tyre	Gabim
7	lejedrejtimi të jetë i shoqëruar me kartën e identitetit	Gabim
Pyetësi 39	Lejedrejtimi i lëshuar nga një shtet i huaj,	
1	mund të konvertohet në lejedrejtimi shqiptare, nëse është lëshuar nga një shtet anëtar i Bashkimit Evropian dhe mbajtësi i saj ka marrë lejen e banimit në Republikën e Shqipërisë	Saktë
2	mund të konvertohet në lejedrejtimi shqiptare edhe nëse është lëshuar nga një shtet me të cilin ka një marrëveshje të tillë dhe nëse mbajtësi i saj është shqiptar ose i huaj me leje banimi në Shqipëri	Saktë
3	kur zëvendësohet me lejedrejtimi shqiptare, i rikthehet autoritetit të shtetit përkatës	Saktë
4	zëvendësohet me lejedrejtimi shqiptare nga organet e DPSHTRR-së, pas plotësimit të kushteve të kërkuara	Saktë
5	konvertohet në lejedrejtimi shqiptare ,vetëm nëse është lëshuar nga një shtet ballkanik	Gabim
6	mund të konvertohet në lejedrejtimi shqiptare edhe pa marrë lejen e banimit në Shqipëri	Gabim
7	zëvendësohet me lejedrejtimi shqiptare nga organet e Policisë Rrugore	Gabim
Pyetësi 40	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme 3.5 tonë deri në 12 tonë, është	
1	90 km/orë në autostrada	Saktë
2	70 km/orë në rrugët interurbane kryesore	Saktë
3	70 km/orë në rrugët interurbane dytësore	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

4	40 km/orë në rrugët urbane	Saktë
5	80 km/orë në autostrada	Gabim
6	60 km/orë në rrugët interurbane dytësore	Gabim
7	50 km/orë në rrugët urbane	Gabim
Pyetëtori 41	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 tonë, është	
1	80 km/orë në autostrada	Saktë
2	60 km/orë në rrugët interurbane dytësore	Saktë
3	60 km/orë në rrugët interurbane kryesore	Saktë
4	70 km/orë në rrugët interurbane kryesore	Gabim
5	50 km/orë në qendrat e banuara	Gabim
6	90 km/orë në autostrada	Gabim
Pyetëtori 42	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore, është	
1	50 km/orë për automjetet që transportojnë mallra të rrezikshme, të ngarkuar	Saktë
2	40 km/orë për makinat teknologjike me rrota gome	Saktë
3	60 km/orë për kamionët me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 tonë	Saktë
4	60 km/orë për makinat e ngarkim-transportit, kur janë pa ngarkesë	Gabim
5	40 km/orë për makinat bujqësore pa rrota gome	Gabim
6	90 km/orë për kamionët me peshë të përgjithshme nga 3.5 deri 12 tonë	Gabim
Pyetëtori 43	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i mjetit, duhet të ketë parasysh	
1	llojin e ngarkesës që transportohet (e ngurtë, e lëngët), si dhe sasinë e saj	Saktë
2	karakteristikat dhe gjendjen e rrugës	Saktë
3	kushtet atmosferike	Saktë
4	vetëm fushëpamjen që ka	Gabim
5	kohën, që duhet për të arritur në destinacion	Gabim
Pyetëtori 44	Drejtuesi i mjetit, duhet të zvogëlojë shpejtësinë	
1	kur në rrugë paraqitet një sinjal rreziku	Saktë
2	deri në ndalim të plotë afër vendkalimeve të këmbësorëve	Saktë
3	deri në ndalim të plotë, kur në rrugë lëvizin këmbësorë që shfaqin shenja hutimi	Saktë
4	deri në ndalim të plotë, kur këmbësorët në rrugë vonojnë të largohen	Saktë
5	në orët e natës si dhe në rastet e fushëpamjes së pamjaftueshme nga kushtet atmosferike ose shkaqe të tjera	Saktë
6	në pjesë rrugë në të cilat janë derdhur baltë nga rrugët anësore	Saktë
7	vetëm në rastet kur qarkullohet në asfalt të porsalagur nga shiu	Gabim
8	vetëm në ato pjesë rrugë, në të cilat janë derdhur vajra lubrifikantë	Gabim
9	vetëm në rastet kur rrugët janë të mbuluara nga dëbora e ngrirë ose nga akulli	Gabim
Pyetëtori 45	Largësia e sigurisë e një mjete në lëvizje me mjetin që ka para,	
1	varet nga shpejtësia e lëvizjes së mjeteve	Saktë
2	varet nga kushtet atmosferike	Saktë
3	varet nga gjendja jo e rregullt teknike e sistemit të frenimit të mjetit	Saktë
4	varet nga pjerrësia e rrugës	Saktë
5	varet nga siguria e lidhjes së ngarkesës në mjetin që është para	Saktë
6	varet nga vëllimi i dhomës së djegies së motorit	Gabim
7	varet nga lloji i sistemit të frenimit	Gabim
8	varet nga perimetri i gomave	Gabim
9	varet nga lloji i kutisë së shpejtësisë së automjetit	Gabim
Pyetëtori 46	Gjatësia e rrugës së frenimit të automjetit (gjatësia e gjurmës frenimit)	
1	varet nga shkalla e konsumimit të gomave	Saktë
2	varet nga pjerrësia e rrugës	Saktë
3	varet nga shpejtësia e lëvizjes	Saktë
4	varet nga lloji i shtresës së sipërfaqes së rrugës	Saktë
5	varet nga efektshmëria e sistemit të frenimit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

6	zvogëlohet, sa më të konsumuara të jenë gomat	Gabim
7	zvogëlohet, nëse koeficienti i fërkimit midis rrugës dhe gomës është i vogël	Gabim
8	është në varësi të rrugës që përshkon mjete gjatë kohës së reagimit të drejtuesit	Gabim
9	është e njëjte me distancën e sigurisë me mjete para	Gabim
Pyetësi 47	Gjatësia e rrugës së frenimit të një mjeti	
1	është në përpjesëtim të drejtë me katrorin e shpejtësisë së lëvizjes	Saktë
2	rritet 9 herë, nëse shpejtësia trefishohet	Saktë
3	rritet, nëse zvogëlohet koeficienti i fërkimit të gomave me rrugën	Saktë
4	rritet 2 herë, nëse shpejtësia dyfishohet	Gabim
5	është në përpjesëtim të drejtë me koeficientin e fërkimit	Gabim
6	rritet, nëse zvogëlohet shpejtësia	Gabim
Pyetësi 48	Gjatësia e rrugës së ndalimit të automjetit (rruga që përshkon mjete gjatë kohës së reagimit dhe frenimit),	
1	është rruga e kryer nga mjete nga çasti i perceptimit të rrezikut deri në ndalim	Saktë
2	varet nga gjendja teknike e sistemit të frenimit	Saktë
3	varet nga reflekset e drejtuesit të mjetit	Saktë
4	varet nga shkalla e konsumimit të gomave	Saktë
5	varet nga shpejtësia dhe gjendja e rrugës	Saktë
6	përcaktohet edhe në varësi të pjerrësisë së rrugës	Saktë
7	është e njëjte me gjatësinë e frenimit të mjetit	Gabim
8	nuk varet nga kushtet atmosferike	Gabim
9	zvogëlohet kur terreni është i rrëshqitshëm	Gabim
Pyetësi 49	Në rast të zënies së karrexhatës, për shkak të rënies së ngarkesës nga mjete, drejtuesi duhet	
1	të lirojë sa më shpejt të jetë e mundur kalimin, për të mos penguar qarkullimin e mjeteve të tjera	Saktë
2	të marrë masa, për të mënjeluar çdo rrezik për trafikun pasardhës	Saktë
3	të sinjalizojë rrezikun ose pengesën nëpërmjet vendosjes së sinjalit të rrezikut	Saktë
4	të mos e lëvizë ngarkesën, pa ardhur organet e policisë	Gabim
5	të presë ardhjen e përfaqësuesit të entit pronar të rrugës, për zhvendosjen e ngarkesës	Gabim
6	të presë ardhjen e punëtorëve të ngarkim-shkarkimit, për zhvendosjen e ngarkesës	Gabim
Pyetësi 50	Mjete i ndaluar në një rrugë jashtë qendrave të banuara, dhe për çdo ngarkesë të rënë aksidentalisht mbi të, duhet të parasinjalizohet me trekëndëshin e rrezikut,	
1	natën, kur i mungojnë ose janë të pamjaftueshme dritat e pasme të vendosura në të	Saktë
2	ditën, kur mjete ose ngarkesa nuk shihen qartë, në një largësi prej 100 m, nga drejtuesi i një mjeti që vjen nga pas	Saktë
3	në një largësi gjatësore prej 50 m, të tillë që në çdo rrethanë, të shikohet qartë, në një largësi prej 100 m, nga drejtuesit e mjeteve që vijnë	Saktë
4	të vendosur në korsinë e zënë nga mjete i ndaluar ose nga pengesa, në një largësi jo më të vogël se 1 meter nga buza e jashtme e rrugës, i drejtuar nga ana që vijnë mjetet	Saktë
5	që vendoset 30 metra pas mjetit ose ngarkesës së rënë	Gabim
6	në një largësi gjatësore prej 50 m, të tillë që në çdo rrethanë, të shikohet qartë, në një largësi prej 150 m, nga drejtuesit e mjeteve që vijnë	Gabim
Pyetësi 51	Drejtuesit e automjeteve duhet të aktivizojnë sinjalizimin e ndritshëm të rrezikut (ndeza e të katër sinjaleve njëkohësisht),	
1	në raste ndalimi emergjent që përbën rrezik për përdoruesit e tjerë të rrugës	Saktë
2	në rast të zënies së karrexhatës, për shkak të ndonjë defekti në mjet	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	kur detyrohen të lëvizin me shpejtësi të ulët, për shkak të ndonjë defekti në mjet	Saktë
4	në rast të qëndrimit të emergjencës, për gjendje të keqe shëndetësore të tyre	Saktë
5	gjatë kohës që ndalojnë, për të vendosur apo rimarrë trekëndëshin e rrezikut	Saktë
6	kur mjeteve që është pas nesh nuk ruan distancën e sigurisë	Gabim
7	kur lëvizet në rreshta paralele jashtë qendrave të banuara	Gabim
8	kur është kohë me mjegull	Gabim
9	kur bie shi	Gabim
Pyetësi 52	Ndalohet qarkullimi në rrugët interurbane kryesore dhe në autostrada,	
1	i mjeteve me ngarkesë të çrregullt dhe të pasiguruar si duhet	Saktë
2	i mjeteve me ngarkesë që del jashtë përmasave gabarite të lejuara	Saktë
3	i mjeteve të zbuluara me ngarkesë të përbërë nga materiale që mund të përhapen në mjedis	Saktë
4	i mjeteve me ngarkesë të pa sistemuar dhe të pa fiksuar si duhet	Saktë
5	i mjeteve që tejkalojnë ngarkesat dhe përmasat kufitare të lejuara	Saktë
6	i mjeteve për të cilat gjendja funksionale, pajisjet dhe gomat e tyre mund të përbëjnë rrezik për qarkullimin	Saktë
7	për mjetet, ngarkesa e të cilave del jashtë karrocërisë	Gabim
8	i mjeteve të mbuluar me tendë	Gabim
9	i kamionëve që tërheqin rimorkio, me peshë të përgjithshme mbi 3.5 tonë	Gabim
10	i mjeteve që tejkalojnë vetëm përmasat kufitare të lejuara	Gabim
11	për kamionët me peshë të përgjithshme mbi 16 tonë	Gabim
Pyetësi 53	Në autostrada	
1	pushimi në korsinë e emergjencës, nuk mund të jetë më shumë se tre orë	Saktë
2	me tre korsi, mjetet me peshë mbi 5 tonë, duhet të ecin në dy korsitë e djathta	Saktë
3	është e ndaluar tërheqja e mjeteve që nuk janë rimorkio	Saktë
4	është e ndaluar qëndrimi i mjeteve për të marrë pasagjerë	Saktë
5	ndalohet kalimi në korsinë e emergjencës, në çdo rast	Gabim
6	me tre korsi, komplekset e mjeteve me gjatësi më të madhe se 7 metra, duhet të ecin në korsitë e majta	Gabim
7	mjetet në shërbim të autostradës, kur përmbushin detyrat e shërbimit duhet të ndezin sistemin plotësues të sinjalizimit me dritë blu vezulluese	Gabim
8	ndalohet kalimi në korsinë e emergjencës, kur mjeteve është me defekt	Gabim
	KAPITULLI III	
	KLASIFIKIMI I MJETEVE RRUGORE, FORMALITETET PËR QARKULLIMIN E TYRE	
	III.1 Klasifikimi i mjeteve rrugore për efekt dallimi	
Pyetësi 54	Në bazë të numrit të akseve dhe të peshës bruto, klasifikohet si	
1	“mjet i lehtë, me dy akse”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshe maksimale deri në 3500 kg, dhe që ka dy akse	Saktë
2	“mjet gjysmë i lehtë, me dy akse”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale mbi 3500 kg deri në 7500 kg, dhe që ka dy akse	Saktë
3	“mjet i rëndë, me dy akse”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale mbi 7600 kg deri në 18000 kg, dhe që ka dy akse	Saktë
4	“mjet i rëndë, me tre akse”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale deri në 25000 kg, dhe që ka tre akse	Saktë
5	“mjet i rëndë, me tre akse i artikulluar”, mjeti i artikulluar i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale deri në 25000 kg, dhe që ka tre akse,	Saktë
6	“mjet i rëndë, me katër akse”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale mbi 30000 kg deri në 32000 kg, dhe që ka katër akse	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

7	“mjet i rëndë, me katër akse të artikuluar”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale mbi 32500 kg deri në 35000 kg, dhe që ka katër akse	Saktë
8	“mjet i rëndë, me katër akse, me rimorkio”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale mbi 32500 kg deri në 35000 kg, që ka katër akse dhe tërheq një rimorkio	Saktë
9	“mjet i rëndë, me pesë akse, i artikuluar”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale deri në 38000 kg, që ka pesë akse dhe është i artikuluar	Saktë
10	“mjet i rëndë, me pesë akse, me rimorkio”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale deri në 38000 kg, që ka pesë akse dhe tërheq një rimorkio	Saktë
11	“mjet i lehtë, me dy akse”, mjeti me dy akse, me peshe maksimale deri në 7500 kg i destinuar për transportin e mallrave,.	Gabim
12	“mjet i rëndë, me dy akse”, mjeti me dy akse me peshë maksimale mbi 3500 kg deri 7500 kg, i destinuar për transportin e mallrave	Gabim
13	“mjet i rëndë, me tre akse i artikuluar”, mjeti me tre akse me peshë maksimale deri në 15000 kg, i destinuar për transportin e mallrave	Gabim
14	“mjet i rëndë, me tre akse i artikuluar”, mjeti i artikuluar i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale deri në 15000 kg, dhe që ka tre akse,	Gabim
15	“mjet i rëndë, me katër akse”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale mbi 10000 kg deri në 20000 kg, dhe që ka katër akse	Gabim
16	“mjet i rëndë, me katër akse të artikuluar”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale mbi 25000 kg deri në 30000 kg, dhe që ka katër akse	Gabim
17	“mjet i rëndë, me katër akse, me rimorkio”, mjeti i destinuar për transportin e mallrave, me peshë maksimale mbi 25000 kg deri në 30000 kg, që ka katër akse dhe tërheq një rimorkio	Gabim
III.2 Automjete dhe rimorkio për transport dhe përdorim të veçantë		
Pyetësi 55	Klasifikohet si automjet për transporte të veçantë,	
1	automjeti që ka dhome izotermike apo të izoluar, me apo pa grup frigoriferik, të përshtatshme për transportin e ushqimeve në regjim frigoriferik, në temperaturë të kontrolluar	Saktë
2	automjeti që ka karrocieri të përshtatshme për ngarkimin, përpunimin, transportin dhe shkarkimin e mbeturinave të forta të qyteteve	Saktë
3	automjeti që ka cisterne për transportin e lëngjeve apo të ujërave të zeza	Saktë
4	automjeti që ka cisterne apo kontejner, të pajisur posaçërisht për transportin e materialeve të shkruara dhe në forme pluhuri	Saktë
5	automjeti që ka shasi, të pajisura me sisteme kapëse për transportin e kontejnerëve apo të shtëpive të lëvizshme, të tipit të unifikuar	Saktë
6	automjeti që ka shasi me krahë për transportin e trupave të lidhur	Saktë
7	automjeti që ka betonierë	Saktë
8	automjeti që ka karrocieri për transportin e personave në kushte të veçanta dhe që dallohen me ane të një pajisje të veçantë, të përshtatshme për këtë qëllim	Saktë
9	karrocieri të pajisur në mënyre të veçantë për transportin e materialeve të klasifikuara të rrezikshme nga ADR-ja apo në bazë të normativave përkatëse të Komunitetit Evropian	Saktë
10	automjeti që ka karrocieri të veçantë, me udhëzues rrotash dhe plan të pjerrët ngarkimi, të caktuara vetëm për transport automjetesh	Saktë
11	automjeti që ka karrocieri të përshtatur për transportin e të sëmurëve	Gabim
12	automjeti që ka karrocieri të përshtatur për transportin dhe shpërndarjen e kripës në rrugët e mbuluara me dëborë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

13	automjeti që ka karroceri të përshtatur për transport dherash	Gabim
14	autopastruesja	Gabim
15	autopompa	Gabim
16	autoofiçina	Gabim
17	automjeti me vinç gru	Gabim
18	automjeti me pedane apo kosh të ngritshem	Gabim
19	autofshiresja	Gabim
20	autoambulanca	Gabim
21	autosaldatriçja	Gabim
Pyetësi 56	Klasifikohet si automjet për përdorim të veçantë,	
1	autopastruesja	Saktë
2	autopompa	Saktë
3	autoofiçina	Saktë
4	automjeti me vinç gru	Saktë
5	automjeti me pedane apo kosh të ngritshem	Saktë
6	autofshiresja	Saktë
7	autoambulanca	Saktë
8	autosaldatriçja	Saktë
9	autogermuesja	Saktë
10	autoshpuesja	Saktë
11	automjetet e pajisura me gjenerator	Saktë
12	autopompa për beton	Saktë
13	autocisterna	Gabim
14	kamioni me peshë maksimale mbi 40000 kg	Gabim
15	automjeti që ka karroceri të përshtatshme për ngarkimin, përpunimin, transportin dhe shkarkimin e mbeturinave të forta të qyteteve	Gabim
16	automjeti që ka cisterne për transportin e lëngjeve apo të ujërave të zeza	Gabim
17	automjeti që ka cisterne apo kontejner, të pajisur posaçërisht për transportin e materialeve të shkrira dhe në forme pluhuri	Gabim
18	automjeti që ka shasi, të pajisura me sisteme kapëse për transportin e kontejnerëve apo të shtëpive të lëvizshme, të tipit të unifikuar	Gabim
19	automjeti që ka shasi me krahë për transportin e trupave të lidhur	Gabim
20	automjeti që ka betonierë	Gabim
21	automjeti që ka karroceri për transportin e personave në kushte të veçanta dhe që dallohen me ane të një pajisje të veçantë, të përshtatshme për këtë qëllim	Gabim
22	karroceri të pajisur në mënyre të veçantë për transportin e materialeve të klasifikuara të rrezikshme nga ADR-ja apo në bazë të normativave përkatëse të Komunitetit Evropian	Gabim
Pyetësi 57	Klasifikohet si rimorkio për transporte të veçantë,	
1	rimorkio që ka dhomë izotermike apo të izoluar, me apo pa grup frigoriferik, të përshtatshme për transportin e ushqimeve në regjim temperature të kontrolluar	Saktë
2	rimorkio e përshtatshme për ngarkimin, përpunimin, transportin dhe shkarkimin e mbeturinave të forta të qyteteve	Saktë
3	rimorkio me cisterne për transportin e lëngjeve apo të ujërave të zeza	Saktë
4	rimorkio që ka cisternë apo kontejner, të pajisur posaçërisht për transportin e materialeve të shkrira dhe në forme pluhuri	Saktë
5	rimorkio që ka shasi, të pajisura me sisteme kapëse për transportin e kontejnerëve apo të shtëpive të lëvizshme, të tipit të unifikuar	Saktë
6	rimorkio që ka shasi me krahë për transportin e trupave të lidhur	Saktë
7	rimorkio që ka betonierë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

8	rimorkio e pajisur në mënyre të veçantë për transportin e materialeve të klasifikuara të rrezikshme në bazë të ADR-së apo të normave përkatëse të Komunitetit Evropian	Saktë
9	rimorkio, me udhëzues rrotash dhe plan të pjerrët ngarkimi, të caktuara vetëm për transportin e makinave	Saktë
10	rimorkio e përshtatur për transportin e të sëmureve	Gabim
11	rimorkio e përshtatur për transportin dhe shpërndarjen e kripës në rrugët e mbuluara me dëborë	Gabim
12	rimorkio e përshtatur për transport dherash	Gabim
Pyetësi 58	Klasifikohet si rimorkio për përdorim të veçantë, rimorkio	
1	e caktuar vetëm për tu shërbyer automjeteve për përdorim të veçantë	Saktë
2	e karrocuar në përputhje me automjetin për përdorim të veçantë, të cilit i është caktuar	Saktë
3	e përshtatur për transportin në rrugë të mjeteve hekurudhore	Saktë
4	që ka më shumë se një aks	Gabim
5	e përshtatur për transportin e lëngjeve	Gabim
	III.3 Formalitetet për qarkullimin e mjeteve rrugore dhe mjetet jashtë norme dhe mjetet që përdoren për transporte në kushte jonormale	
Pyetësi 59	Bën pjesë në dokumentacionin e nevojshëm për regjistrimin e automjeteve të reja (të papërdorura), të blera jashtë Shqipërisë	
1	dokumenti i fitimit të pronësisë, me njërin nga format që parashikon Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë	Saktë
2	dokumenti i zhdoganimit të lëshuar nga Dogana Shqiptare, në origjinal	Saktë
3	dokumenti i origjinës së mjetit, i lëshuar nga prodhuesi ose agjencia e shitjes, e ngarkuar prej tij, në origjinal	Saktë
4	leja e transportit	Gabim
5	leja e drejtimit të mjetit	Gabim
6	fotografia e mjetit	Gabim
Pyetësi 60	Bën pjesë në dokumentacionin e nevojshëm për regjistrimin e automjeteve të përdorura, të blera jashtë Shqipërisë	
1	dokumenti i origjinës së mjetit, i lëshuar nga prodhuesi ose agjencia e shitjes	Saktë
2	dokumenti i zhdoganimit nga autoriteti shqiptar	Saktë
3	dokumenti i çregjistrimit të mjetit nga organi përkatës i vendit nga vjen	Saktë
4	dokumenti i fitimit të pronësisë, me njërin nga format që parashikon Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë	Saktë
5	leja e drejtimit të mjetit	Gabim
6	leja e transportit	Gabim
7	fotografia e mjetit	Gabim
Pyetësi 61	Pajisen me targa që përmbajnë të dhënat e regjistrimit,	
1	automjetet, në pjesën e përparme dhe të pasme	Saktë
2	rimorkiot dhe gjysmërimorkiot, në pjesën e prapme	Saktë
3	makinat teknologjike vetëlëvizëse, në pjesën e prapme	Saktë
4	makinat teknologjike që tërhiqen, në pjesën e prapme	Saktë
5	rimorkiot dhe gjysmërimorkiot, në pjesën e përparme dhe të prapme	Gabim
6	makinat teknologjike vetëlëvizëse, në pjesën e përparme	Gabim
7	makinat teknologjike që tërhiqen, në pjesën e përparme	Gabim
Pyetësi 62	Pajisen me targë përsëritëse që përmbajnë të dhënat e mjeteve tërheqëse,	
1	rimorkiot me një aks	Saktë
2	krelat me një aks	Saktë
3	makinat teknologjike që tërhiqen	Saktë
4	rimorkiot me dy akse	Gabim
5	rimorkiot që kanë më shumë se një aks	Gabim
6	të gjitha llojet e rimorkiove	Gabim
Pyetësi 63	Konsiderohet transport jashtë norme	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	transporti i ngarkesës së pandashme e cila del jashtë gabariteve të mjetit nga ana e pasme e tij më shumë se 3/10 e gjatësisë së tij	Saktë
2	transporti i kryer me mjete që, ndonëse kanë një ngarkesë të pandashme që del jashtë gabariteve nga ana e pasme më pak se 3/10, kanë përmasën gabarite gjatësore, duke përfshirë edhe ngarkesën, më të madhe se kufiri gjatësor gabarite i çdo kategorie mjetesh	Saktë
3	transporti i kryer me mjete ngarkesa e pandashme e të cilave del jashtë përmasave gabarite tërthore të mjeteve	Saktë
4	transporti i kryer me mjete teke ose që formojnë mjet me rimorkio, të cilat kanë në mënyrë të përhershme pajisje të veçanta të paraqitura në lejet përkatëse të qarkullimit, të destinuara vetëm për transportin e mjeteve që kalojnë kufijtë e përmasave të parashikuar në Kodin Rrugor	Saktë
5	transporti i kryer me mjete me rimorkio ose gjysmërimorkio që përdoren vetëm për transportin e kontejnerëve, që i kalojnë kufijtë e përmasave të përcaktuara në Kodin Rrugor	Saktë
6	transporti i kryer me mjete ngarkim-transporti, kur kalojnë kufijtë e peshave të përcaktuara në Kodin Rrugor	Saktë
7	transporti i kryer me mjete ngarkesa e pandashme e të cilave del jashtë gabariteve të mjetit nga ana e prapme më pak se 3/10 e gjatësisë së mjetit	Gabim
8	transporti i kryer me çdo mjet që ka pajisje të veçanta të destinuara për transportin e mjeteve	Gabim
9	transporti i objekteve të rënda që kalojnë vetëm kufijtë e ngarkesave	Gabim
10	transporti i mallrave të pandashme, pavarësisht se nuk i tejkalojnë përmasat kufitare të përcaktuara me ligj	Gabim
Pyetësi 64	Transporti me mjete jashtë norme, bëhet me autorizim të lëshuar nga	
1	Autoriteti Rrugor Kombëtar, për autostradat dhe rrugët shtetërore	Saktë
2	Pushteti lokal, për rrugët në varësi të tij	Saktë
3	Komanda e rajonit ushtarak, për rrugët ushtarake	Saktë
4	Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor	Gabim
5	Ministria përgjegjëse për transportin	Gabim
6	Këshilli i Qarkut, për rrjetin rrugor që i përket qarkut	Gabim
Pyetësi 65	Cilido që qarkullon me mjete jashtë norme apo kryen transporte në kushte jo normale	
1	pa marrë autorizim përkatës, përveç masave të tjera i nënshtrohet edhe masës administrative me pezullim të lejedrejtimit	Saktë
2	pa zbatuar kushtet e përcaktuara në autorizim, përveç masave të tjera i nënshtrohet edhe masës administrative me gjobë	Saktë
3	pa e pasur me vete autorizimin, megjithëse e ka marrë atë, përveç masave të tjera i nënshtrohet edhe masës administrative me gjobë	Saktë
4	kur këto mjete janë makina ngarkim-transportit dhe tejkalojnë përmasat gabarite kufitare të lejuara, përveç masave të tjera i nënshtrohen edhe masës administrative me pezullim të lejes së qarkullimit	Saktë
5	pa zbatuar kushtet e përcaktuara në autorizim, i nënshtrohet vetëm masës administrative me pezullim të lejes së drejtimit	Gabim
6	pa e pasur me vete autorizimin, megjithëse e ka marrë atë, i nënshtrohet vetëm masës administrative me pezullim të lejes së qarkullimit	Gabim
7	kur këto mjete janë makina ngarkim-transportit dhe tejkalojnë përmasat gabarite kufitare të lejuara, i nënshtrohen vetëm masës administrative me gjobë	Gabim
8	pa pasur me vete autorizimin, megjithëse e ka marrë atë, pasi i nënshtrohet masës administrative me gjobë mund të vazhdojë qarkullimin pa problem	Gabim
KAPITULLI IV		
LLOJET E TRANSPORTIT		

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

	IV.1 Transporti i mallrave, brenda dhe jashtë vendit. Llojet e transporteve dhe mjetet përkatëse	
Pyetësi 66	Transporti rrugor i mallrave,	
1	përfshin edhe ngarkimin e mjetit	Saktë
2	e përfshin lëvizjen e mjetit me ngarkesë deri në destinacion	Saktë
3	përfshin edhe shkarkimin e mallit në destinacion	Saktë
4	përfshin edhe lëvizjen e mjetit pa ngarkesë deri në vendin e nisjes	Saktë
5	nuk e përfshin lëvizjen e mjetit pa ngarkesë deri në vendin e nisjes	Gabim
6	nuk e përfshin shkarkimin e mallit në destinacion	Gabim
7	nuk e përfshin ngarkimin e mjetit	Gabim
Pyetësi 67	Në transportin e mallrave,	
	bën pjesë transporti ndërkombëtar i mallrave, i cili mund të jetë për të tretë dhe me qira	Saktë
	bën pjesë transporti ndërkombëtar i mallrave, i cili mund të jetë për llogari të vet	Saktë
	bën pjesë transporti i mallrave të rrezikshme	Saktë
	nuk përfshihet transporti i mallrave nga transportues që nuk e kanë selinë në Shqipëri	Gabim
	përfshihet vetëm transporti ndërkombëtar i mallrave	Gabim
	bën pjesë vetëm transporti i mallrave për të tretë dhe me qira	Gabim
Pyetësi 68	Transporti i mallrave për llogari të vet, i kryer me mjete të transportit të mallrave me kapacitet mbi 3.5 tonë,	
1	është i ndaluar të kryhet pa certifikatë, përjashtuar transportin e disa lloje mallrash	Saktë
2	bëhet kur automjeti i përdorur është pronë ose i marrë me qira nga ndërmarrja dhe drejtuesi i tij është punonjës i kësaj ndërmarrje	Saktë
3	konsiderohet transporti i kryer vetëm për llogari të veprimtarisë së vetë subjektit	Saktë
4	konsiderohet ai transport, i cili shërben si veprimtari ndihmëse e veprimtarisë kryesore të subjektit	Saktë
5	bëhet vetëm kur automjeti i përdorur është pronë e sipërmarrësit të transportit	Gabim
6	konsiderohet transporti i një malli, pavarësisht se i kujt është malli që transportohet	Gabim
7	lejohet të kryhet në të gjitha rastet pa certifikatë	Gabim
Pyetësi 69	Transporti i mallrave për të tretë ose me qira	
1	e përfshin transportin e mallrave, me kamion ose kompleks mjete, për persona fizikë ose juridikë të tjerë	Saktë
2	është i ndaluar të kryhet pa licencën përkatëse, përjashtuar disa lloje mallrash	Saktë
3	është transport që kryhet me pagesë	Saktë
4	e përfshin transportin e mallrave për llogari të tretëve, në shërbimin taksi	Saktë
5	përfshin rastin kur malli i transportuar nuk është pronë e shoqërisë transportuese	Saktë
6	e përfshin dhënien me qira, të kamionit ose kompleksit të mjeteve, me drejtues mjeti	Saktë
7	nuk e përfshin transportin e mallrave për llogari të tretëve, në shërbimin taksi	Gabim
8	mund të kryhet edhe me mjete me kapacitet mbajtës 1000 kg	Gabim
9	është transport që kryhet pa pagesë	Gabim
Pyetësi 70	Transporti Ndërkombëtar i mallrave	
1	mund të jetë për llogari të vet	Saktë
2	mund të bëhet ndërmjet shteteve anëtarë të ECMT/CEMT (Anëtarë të Forumit të Transportit Ndërkombëtar)	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	mund të jetë për të tretë	Saktë
4	për nevojat e veta kryhet me licencë të lëshuar nga ministri përgjegjës për transportin	Gabim
5	me qira dhe për të tretë kryhet vetëm me certifikatë transporti	Gabim
6	është vetëm për të tretë dhe me qira	Gabim
IV.2 Dokumentet që kërkohen për kryerjen e transportit		
Pyetësi 71	Licenca për ushtrimin e veprimtarisë së transportit të mallrave	
1	është e vlefshme për 5 vjet	Saktë
2	është e patjetërsueshme dhe i jepet transportuesit që plotëson kushtet	Saktë
3	hiqet, kur mbajtësi i saj shkel detyrimet e përcaktuar	Saktë
4	ka vlefshmëri edhe pasi mbaron afati i caktuar	Gabim
5	nuk mund të hiqet edhe kur kjo gjë kërkohet nga mbajtësi i saj	Gabim
6	lejohet të transferohet	Gabim
Pyetësi 72	Certifikata e transportit është dokument që mbahet në mjet	
1	që provon mbajtjen e licencës, për rastet e transporteve që janë subjekt licencimi	Saktë
2	që i jep të drejtë operimi mjetit, për rastet e transportit të mallrave për llogari të vet	Saktë
3	dhe i përket vetëm mjetit për të cilin është lëshuar	Saktë
4	që u lëshohet vetëm mjeteve që kryejnë transporte mallrash për nevojat e veta	Gabim
5	që u lëshohet vetëm mjeteve që kryejnë transporte mallrash për të tretë	Gabim
6	dhe nuk ka afat vlefshmërie	Gabim
Pyetësi 73	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën e transportit, është	
1	Bashkia ku ka selinë subjekti, për transport malli për llogari të vet brenda vendit	Saktë
2	Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimit të Transportit Rrugor, për transportin ndërkombëtar të mallrave për llogari të vet	Saktë
3	Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimit të Transportit Rrugor, për transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme	Saktë
4	Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimit të Transportit Rrugor, për transport ndërkombëtar të mallrave për të tretë dhe me qira	Saktë
5	DPSHTRR, për transportin e mallrave të rrezikshme brenda dhe jashtë vendit	Saktë
6	Ministria Përgjegjëse për Transportin , për transportin ndërkombëtar të mallrave për llogari të vet	Gabim
7	Bashkia, ku ka selinë subjekti për transportin e mallrave të rrezikshme brenda vendit	Gabim
8	Ministria Përgjegjëse për Transportin, për transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme	Gabim
9	Bashkia, ku ka selinë subjekti për transport me mjete jashtë norme brenda vendit	Gabim
Pyetësi 74	Përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë,	
1	transporti i mbeturinave të qytetit	Saktë
2	furnizimi i njësive tregtare me vezë, peshk, perime, qumësht, etj., brenda qytetit	Saktë
3	transporti i prodhimeve bujqësore për në fabrika	Saktë
4	transporti i orendive e pajisjeve shtëpiake	Saktë
5	çimento të pakeluar me thasë	Gabim
6	furnizimi i njësive tregtare me peshk nga jashtë qytetit	Gabim
7	furnizimi i farmacive dhe spitaleve me barna edhe jashtë qytetit	Gabim
8	furnizimi i njësive tregtarë me fruta e perime nga jashtë vendit	Gabim
Pyetësi 75	Futen në grupin e mjeteve që kryejnë transport mallrash, për të tretë ose me qira dhe që nuk kanë nevojë për licencë,	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	mjetet e shërbimeve funerale	Saktë
2	mjetet e shërbimeve bankare	Saktë
3	mjetet e shërbimeve komunale	Saktë
4	mjetet e transportit të ujit të pijshëm	Saktë
5	mjetet e pastrimit të borës	Saktë
6	mjetet që transportojnë mallra të rastit në aeroporte	Saktë
7	mjetet që transportojnë pjesë këmbimi për mjetet e difektuara në rrugë	Saktë
8	mjetet që transportojnë objekte për shfaqje teatrale	Saktë
9	mjetet kapaciteti transportues i të cilave është deri në 1.5 tonë	Saktë
13	mjetet transit për të tretë nga portet, për në stacionet e hekurudhore	Gabim
14	mjetet me kapacitet transportues nga 1.5 tonë deri në 3 tonë	Gabim
15	mjetet me kapacitet transportues mbi 3 tonë	Gabim
KAPITULLI V		
KOHA E PUNËS TË DREJTUESIT TË MJETIT, KOHA E PUSHIMIT. TAHOGRAFI		
V.1 Kontrolli i kohës së punës të drejtuesit të mjetit		
Pyetësi 76	Koha e punës kushtuar gjithë veprimtarive të transportit rrugor përfshin	
1	drejtimin e mjetit	Saktë
2	ngarkimin dhe shkarkimin e mjetit	Saktë
3	trajnimin që është pjesë e punës normale dhe e operacionit komercial	Saktë
4	pastrimin dhe mirëmbajtjen e mjetit	Saktë
5	punën e destinuar për sigurimin e mjetit dhe të udhëtarëve të tij d.m.th. monitorimin e ngarkesës dhe shkarkimin që përfshin kontrollin e defekteve ditore dhe raportimin	Saktë
6	formalitetet administrative ose punën e lidhur me detyrimet ligjore ose direkt të lidhur me operacionet specifike të transportit	Saktë
7	udhëtimin ndërmjet shtëpisë dhe vendit të punës	Gabim
8	pushimet dhe ndërprerjet kur nuk bëhet punë	Gabim
9	periudhat e gatishmërisë	Gabim
Pyetësi 77	Koha maksimale e drejtimit ditor	
1	është si rregull 9 orë me disa ndërprerje	Saktë
2	mund të jetë e ndarë në 2 herë me jo më shumë se 4,5 orë në drejtim	Saktë
3	nuk mund të jetë më shumë se 4,5 orë pa ndërprerje	Saktë
4	mund të jetë deri në 10 orë por jo më shumë se 2 herë në javë	Saktë
5	është 9 orë pa ndërprerje	Gabim
6	mund të jetë e ndarë në 2 herë me jo më shumë se 5 orë në drejtim	Gabim
7	duhet të jetë e ndarë në 3 herë por çdo herë jo më shumë se 3 orë	Gabim
8	nuk mund të jetë më shumë se 3,5 orë pa ndërprerje	Gabim
Pyetësi 78	Koha e drejtimit të mjetit për një drejtues	
1	nuk mund të jetë më shumë se 56 orë në një javë	Saktë
2	nuk mund të jetë më shumë se 90 orë në dy javë	Saktë
3	nuk mund të jetë më shumë se 10 orë në ditë, por duke respektuar pushimin ditor	Saktë
4	nuk mund të jetë më shumë se 50 orë në një javë	Gabim
5	nuk mund të jetë më shumë se 86 orë në dy javë	Gabim
6	nuk mund të jetë më shumë se 9 orë në ditë, por duke respektuar pushimin ditor	Gabim
V.2 koha e pushimit		
Pyetësi 79	Periudha e ndërprerjeve të drejtuesit të mjetit	
1	është periudha gjatë të cilës drejtuesi nuk mund të kryejë asnjë drejtim ose punë tjetër	Saktë
2	është 45 minuta për ndërprerje të plotë	Saktë
3	mund të ndahet në dy pjesë, e para 15 minuta dhe e dyta të paktën 30 minuta	Saktë
4	e pjesshme nuk mund të jetë më pak se 15 minuta, pavarësisht kohës së drejtimit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

5	duhet të jetë jo më pak se 50 minuta	Gabim
6	e dyta mund të jetë më pak se 30 minuta	Gabim
7	mund të jetë disa herë më më pak se 15 minuta	Gabim
Pyetësi 80	Periudha e pushimit ditor,	
1	është një periudhë e pandërprerë brenda kohës 24 orësh, pas fundit të pushimit ditor ose javor	Saktë
2	nëse ndërpritet, duhet të ndahet në dy periudha, ky e dyta duhet të jetë të paktën 9 orë	Saktë
3	nëse ndërpritet, është si rregull 12 orë me periudhën e parë të paktën 3 orë	Saktë
4	e reduktuar, është të paktën 9 orë pa ndërprerje, por jo me shume se 3 here ne jave	Saktë
5	kur është pa ndërprerje duhet të jetë jo më pak se 11 orë	Saktë
6	duhet të jetë patjetër 11 orë pa ndërprerje	Gabim
7	nuk mund të jetë me ndërprerje	Gabim
8	e reduktuar, mund të jetë më pak se 9 orë	Gabim
9	e ndërprere, mund të ndahet në dy periudha të veçanta kohe me nga 6 orë secila	Gabim
Pyetësi 81	Periudha e pushimit javor	
1	duhet të jetë si rregull të paktën 45 orë të vazhdueshme	Saktë
2	lejohet te reduktohet me pak se 45 ore, por jo te jete me e vogël se 24 ore te vazhdueshme	Saktë
3	fillon pas jo më shumë se 6 periudhave të drejtimit ditor	Saktë
4	duhet të jetë jo më pak se 60 orë të vazhdueshme	Gabim
5	mund të reduktohet më pak se 24 orë	Gabim
6	duhet të jetë mbi 50 orë të vazhdueshme	Gabim
Pyetësi 82	Periudha e gatishmërisë mbulon edhe	
1	periudhën e kohës së pritjes	Saktë
2	kohën e pritjes gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të mjetit	Saktë
3	kohën e shoqërimit të mjetit në traget	Saktë
4	kohën e qëndrimit pranë drejtuesit tjetër, ndërsa mjeti është në lëvizje	Saktë
5	periudhën e kohës së pushimit	Gabim
6	kohën e pritjes vetëm gjatë ngarkimit të mjetit	Gabim
7	kohën e ndërprerjeve të drejtuesit të mjetit	Gabim
8	kohën e qëndrimit gjatë riparimit të mjetit	Gabim
Pyetësi 83	Përfshihen nga rregullat për orët e drejtuesve të mjeteve dhe nga rregullat e tahogرافit	
1	drejtuesit që nuk drejtojnë mjete për transport mallrash për më shumë se 4 orë në secilën ditë të javës	Saktë
2	drejtuesit që drejtojnë mjete për transport mallrash, për 4 ore ose me pak, në secilën ditë të javës, dhe me rreze brenda 25 kilometrave nga qendra e operimit	Saktë
3	drejtuesit e mjeteve që transportojnë me qira dhe për të tretë, një kategori të caktuar mallrash të cilat me udhëzim të veçantë të Ministrit përgjegjës për transportin mund të transportohen pa licencë	Saktë
4	drejtuesit e mjeteve për transport mallrash që nuk kanë detyrim për certifikatë transporti për llogari të vet	Saktë
5	drejtuesit që drejtojnë mjete për transport mallrash për më shumë se 4 orë në secilën ditë të javës	Gabim
6	drejtuesit që drejtojnë mjete për transport mallrash, më larg se 25 km nga qendra e operimit	Gabim
7	drejtuesit e mjeteve për transport mallrash që kanë detyrim për licence operatori për të tretë ose me qira	Gabim
	V.3 Tahogرافi	
Pyetësi 84	Tahogرافi i vendosur në mjet,	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	regjistron shpejtësinë e lëvizjes së mjetit në varësi të kohës	Saktë
2	tregon kohën e drejtimit të mjetit për çdo drejtues, kur mjeti drejtohet nga disa drejtues	Saktë
3	tregon kohën e ndërprerjeve të drejtimit të automjetit nga drejtuesit	Saktë
4	tregon vetëm kohën e pushimit të drejtuesit të mjetit	Gabim
5	shërben për të treguar shpejtësinë e rrotullimit të boshtit motorik	Gabim
6	tregon vetëm kohën e ndërprerjeve të drejtimit të mjetit nga drejtuesit	Gabim
Pyetësi 85	Tahografi,	
1	vendoset në automjetet për transport malli me kapacitet mbi 3.5 tonë për përdorim për të tretë ose me qira që pajisen me licencë	Saktë
2	vendoset në gjysmërimorkiatorë	Saktë
3	vendoset në autotrena	Saktë
4	vendoset në automjetet e transportit ndërkombëtar të mallrave	Saktë
5	vendoset në të gjitha automjetet e transportit të mallrave	Gabim
6	vendoset në automjetet për transport malli me kapacitet nën 3.5 tonë	Gabim
Pyetësi 86	Tahografi dixhital,	
1	përbëhet nga ekrani, tastiera, printeri	Saktë
2	ka dy vende për futjen e kartave të regjistrimit	Saktë
3	regjistron në memorien e tij të dhënat sipas datave të qarkullimit me mjet	Saktë
4	regjistron edhe periudhën e pushimit të drejtuesit të mjetit	Saktë
5	ka vetëm një vend për futjen e kartës	Gabim
6	regjistron vetëm kohët e punës së shoferit	Gabim
7	e merr lëvizjen nga boshti motorik	Gabim
Pyetësi 87	Sipas legjislacionit në transportin rrugor,	
1	javë nënkupton periudhën ndërmjet orës 00.00 të ditës së hënë deri në orën 24.00 të ditës së diele	Saktë
2	pushim nënkupton çdo periudhë të pandërprerë kohe prej të paktën një ore, kohë të cilën drejtuesi i mjetit vendos lirisht se si ta kalojë.	Saktë
3	kohë nate nënkupton periudhën prej jo më pak se 4 orë, ndërmjet orës 22. 00 deri në orën 6. 00	Saktë
4	AETR është Marrëveshja evropiane në lidhje me punën e ekuipazheve të mjeteve të përfshira në transportin ndërkombëtar rrugor, që zbatohet vetëm në vendet e BE	Gabim
5	anëtarë i ekuipazhit nënkupton vetëm një drejtues mjeti	Gabim
6	kohë nate nënkupton periudhën prej jo më pak se 6 orë, ndërmjet orës 22. 00 deri në orën 6. 00	Gabim
Pyetësi 88	Përfshihen nga detyrimi i përdorimit të tahogرافit,	
1	mjetet e përdorur nga mbrojtja civile	Saktë
2	mjetet e përdorur nga shërbimet zjarrfikëse	Saktë
3	mjetet e përdorur nga forcat përgjegjëse të ruajtjes së rendit publik	Saktë
4	mjetet e përdorur për largimin e ujerave të zeza	Saktë
5	mjetet e përdorur për qëllime të ndihmës humanitare	Saktë
6	mjetet e përdorur për qëllime mjekësore	Saktë
7	mjetet që transportojnë pajisje të cirkut ose panairit	Saktë
8	mjetet për autoshkollë	Saktë
9	mjetet që nuk kanë detyrim për licence operatori për të tretë ose me qira	Saktë
10	mjetet me shpejtësi të autorizuar maksimale deri në 40 km në orë	Saktë
11	mjetet e specializuara për avari	Saktë
12	mjetet për të tretë ose me qira	Gabim
13	mjetet për transport për llogari të vet	Gabim
14	mjetet për transport malli me kapacitet mbi 3,5 ton për përdorim vetjak	Gabim
15	mjetet për transport malli me kapacitet nën 3,5 ton	Gabim
16	mjetet me kazan vetëshkarkues	Gabim
17	mjetet për transport mallrash, më larg se 50 km nga qendra e operimit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

18	automjetet për transport të përzier	Gabim
Pyetësi 89	Drejtuesi i mjetit të pajisur me tahograf dixhital, në qarkullim, duhet të ketë në mjet	
1	printimet gjatë javës aktuale dhe për 21 ditë e mëparshme, kur drejtuesi është pajisur me kartë tahografi	Saktë
2	fletë printimi për tahografin për më shumë se 30 ditë	Saktë
3	një pajisje regjistrimi (tahograf) në përputhje me kërkesat ligjore	Saktë
4	fletë printimi për tahografin për më shumë se 10 ditë	Gabim
5	pajisjen e regjistrimit (tahografin) të montuar	Gabim
Pyetësi 90	Kontrolli i funksionimit të tahografit analog realizohet nëpërmjet	
1	inspektimit periodik i cili kryhet çdo dy vjet	Saktë
2	kontrollit në anë të rrugës ku kontrollohet dokumentacioni i tahografit	Saktë
3	inspektimit të plotë çdo 6 vjet	Saktë
4	kalibrimit, zëvendësimit të pllakës së instaluar dhe konstantes K të tahografit	Saktë
5	verifikimit periodik i cili kryhet çdo 6 muaj	Gabim
6	inspektimit të plotë çdo vit	Gabim
7	inspektimit të plotë ku kontrollohet pllaka e instaluar	Gabim
Pyetësi 91	Kalibrimi dhe inspektimi i tahografit dixhital kryhet	
1	çdo dy vjet	Saktë
2	pas një riparimi të pajisjes	Saktë
3	pas çdo ndërhyrje në tahograf	Saktë
4	nëse pajisja e tahografit gabon më shumë se tolerancat e lejuara	Saktë
5	çdo 6 muaj	Gabim
6	çdo vit	Gabim
7	pas një modifikimi çfarëdo të mjetit	Gabim
8	sa herë bëhet kontrolli teknik i mjetit	Gabim
Pyetësi 92	Drejtuesi i mjetit të pajisur me tahograf dixhital duhet	
1	të sigurohet që tahografi të jetë i kalibruar	Saktë
2	të sigurohet që tahografi funksionon siç duhet	Saktë
3	të sigurohet që karta e drejtuesit është futur në folenë përkatëse para se mjeti të fillojë të lëvizë	Saktë
4	të regjistrojnë kohën dhe distancën në të cilin fillon dhe mbyll periudhën e punës ditore	Saktë
5	të përdorë vetëm kartën e tij vetjake për regjistrimin e kohës së drejtimit dhe të veprimeve të tjera	Saktë
6	të përdorë në mënyrë korrekte butonin e mënyrës për regjistrimin e punës tjetër, periudhës së gatishmërisë, pushimit dhe ndërprerjeve	Saktë
7	të heqë kartën kur ndryshon mjetin	Saktë
8	të futë kartën e drejtuesit në folenë përkatëse pasi mjeti të fillojë të lëvizë	Gabim
9	të regjistrojë vetëm vendin, në të cilin fillon periudhën e punës ditore	Gabim
10	të përdorë kartën e shokut kur ka harruar të tijën	Gabim
11	të mos e heqë kartën kur ndryshon mjetin	Gabim
Pyetësi 93	Drejtuesi i mjetit të pajisur me tahograf duhet të mbajë në mjet edhe	
1	të gjitha fletët e regjistruara të tahografit për 28 ditë të mëparshme nëse tahografi është analog	Saktë
2	fletët e regjistruara të librit për 28 ditë të mëparshme nëse përdor librin e regjistrimit	Saktë
3	të gjitha fletët e regjistruara të tahografit për 18 ditë të mëparshme nëse tahografi është analog	Gabim
4	të gjitha fletët e regjistruara të tahografit për 18 ditë të mëparshme nëse tahografi është digjital	Gabim
5	fletët e regjistruara të librit për 18 ditë të mëparshme nëse përdor librin e regjistrimit	Gabim
Pyetësi 94	Nëpunësit e kontrollit në rrugë	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	kanë të drejtë të inspektojnë pajisjen e regjistrimit	Saktë
2	mund ta heqin tahografin për qëllime inspektimi	Saktë
3	mund të marrin një fletë të regjistruar të tahografit duke firmosur fletën zëvendësuese	Saktë
4	mund të kryejnë printime nga kartat e drejtuesit	Saktë
5	kanë të drejtë të kontrollojnë kohët e drejtimit të mjetit, ditore dhe javore	Saktë
6	kanë të drejtë të kontrollojnë periudhat e pushimit ditor dhe javor	Saktë
7	nuk lejohet të inspektojnë pajisjen e regjistrimit	Gabim
8	nuk mund ta heqin tahografin për qëllime inspektimi	Gabim
9	nuk mund të kryejnë printime nga kartat e drejtuesit	Gabim
10	kontrollojnë vetëm kohët e drejtimit të mjetit ditore dhe javore	Gabim
11	nuk mund të kontrollojnë periudhat e pushimit ditor dhe javor	Gabim
KAPITULLI VI		
NJOHURI TEKNIKO-PROFESIONALE TË DOMOSDOSHME PËR NIVELIN E KUALIFIKIMIT, PËR DREJTIMIN RACIONAL TË MJETIT ME MOTOR DHE RIMORKIOVE, PËR TË GARANTUAR SIGURI NË QARKULLIMIN RRUGOR DHE MBROJTJEN E MJEDISIT NGA NDOTJET		
VI.1 Njohja e karakteristikave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		
Pyetësi 95	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes,	
1	transmetojnë lëvizjen nga motori te rrotat aktive	Saktë
2	përbëhen nga friksioni, kutia e shpejtësisë, transmisioni, diferenciali, etj.	Saktë
3	realizojnë edhe zvogëlimin e ngarkesave përdredhëse dinamike që transmetohen për në motor	Saktë
4	shërbejnë vetëm për transmetimin e lëvizjes nga kutia e shpejtësisë, te rrotat aktive	Gabim
5	përbëhen vetëm nga semiakset	Gabim
6	janë pjesë të motorit	Gabim
Pyetësi 96	Është pjesë e mekanizmave të transmetimit të lëvizjes	
1	friksioni	Saktë
2	kutia e shpejtësisë (kambio)	Saktë
3	transmisioni kardanik me xhuntut kardanike	Saktë
4	diferenciali së bashku me gjysmëakset (semiakset)	Saktë
5	boshti motorik	Gabim
6	stabilizatorët me balestrat e mjeti	Gabim
7	boshti me gunga	Gabim
VI.2 Grafikët që kanë lidhje me momentin përdredhës, energjinë dhe konsumin specifik të një motori		
Pyetësi 97	Në grafikët e momentit përdredhës dhe fuqisë të motorit me djegie të brendshme	
1	tregohet vlera e fuqisë në funksion të numrit të rrotullimeve	Saktë
2	tregohet vlera e momentit përdredhës në funksion të numrit të rrotullimeve	Saktë
3	numri i rrotullimeve që i korrespondon momentit përdredhës maksimal është më i vogël se numri i rrotullimeve që i korrespondon fuqisë maksimale	Saktë
4	numri i rrotullimeve që i korrespondon fuqisë maksimale është më i madh se numri i rrotullimeve që i korrespondon momentit përdredhës maksimal	Saktë
5	trendi i grafikut të momentit përdredhës, në fillim rritet me rritjen e numrit të rrotullimeve, arrin një vlerë maksimale dhe pastaj ulet	Saktë
6	trendi i grafikut të fuqisë, në fillim rritet me rritjen e numrit të rrotullimeve, arrin një vlerë maksimale dhe pastaj ulet	Saktë
7	tregohet se, numri i rrotullimeve që i korrespondon fuqisë maksimale koïncidon me atë të momentit përdredhës maksimal	Gabim
8	tregohet vlera e fuqisë në funksion të peshës së mjetit	Gabim
9	numri i rrotullimeve që i korrespondon fuqisë maksimale koïncidon me atë, të momentit përdredhës maksimal	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësi 98	Momenti përdredhës që u transmetohet rrotave udhëzuese	
1	është më i madh, se ai që zhvillon motori	Saktë
2	është funksion i raportit të transmisionit	Saktë
3	duhet të rritet, nëse rriten forcat e rezistencës që i kundërvihen lëvizjes së mjetit	Saktë
4	është më i madh, kur vendosen marshe më të ulët	Saktë
5	është më i vogël se ai që zhvillon motori	Gabim
6	transmetohet drejtpërdrejt nga motori në transmisionin kryesor	Gabim
7	nuk varet nga raporti i transmisionit	Gabim
8	është konstant dhe nuk varet nga marshi i vendosur	Gabim
9	rritet duke vendosur marshe të larta	Gabim
Pyetësi 99	Fusha e stabilitetit të motorit me djegie të brendshme	
1	është intervali ndërmjet numrit të rrotullimeve që i korrespondojnë momentit përdredhës maksimal dhe numrit të rrotullimeve që i korrespondojnë fuqisë maksimale.	Saktë
2	mund të përshkruhet nëpërmjet grafikëve karakteristikë të momentit përdredhës dhe të fuqisë	Saktë
3	kur është më e gjerë, përcakton një elasticitet më të madh të motorit	Saktë
4	lidhet me grafikët e momentit përdredhës dhe fuqisë	Saktë
5	përcaktohet, nga zgjedhja e saktë e raportit të kutisë së ndërrimit të shpejtësisë	Saktë
6	është intervali ndërmjet numrit të rrotullimeve që i korrespondojnë momentit përdredhës maksimal dhe numrit të rrotullimeve që i korrespondojnë fuqisë minimale	Gabim
7	është zona në të cilën, motori nuk konsumon karburant	Gabim
8	është zona në të cilën, drejtuesi i mjetit duhet të ndërhyjë në kutinë e shpejtësisë	Gabim
9	është më e gjerë, nëse konsumi specifik i karburantit është i ulët	Gabim
	VI.3 Njohja e karakteristikave dhe funksionimit të mjetit, minimizimi i prishjes dhe parandalimi i keqfunksionimit	
Pyetësi 100	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike, duhet	
1	të bëhet ndërrimi i vajit dhe i filtrave të tij, sipas të dhënave që jepen në librin e shërbimeve	Saktë
2	të bëhet ndërrimi i filtrit të ajrit, sipas të dhënave që jepen në librin e shërbimeve	Saktë
3	të kryhet kontrolli dhe shërbimet teknike të sistemit të ushqimit	Saktë
4	të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i vajit në motor	Saktë
5	të mbahet në kontroll të vazhdueshëm temperatura e lëngut ftohës	Saktë
6	të bëhet ndërrimi i vajit, vetëm në stinën e verës	Gabim
7	të bëhet ndërrimi i vajit, vetëm kur ndizet llamba treguese e uljes së presionit të vajit	Gabim
8	të bëhet shërbimi teknik i motorit, vetëm para kontrollit teknik vjetor	Gabim
9	të bëhet ndërrimi i lëngut ftohës të motorit sipas stinëve	Gabim
10	të bëhet ndërrimi, çdo muaj, i ujit antifrizë në sistemin e ftohjes	Gabim
Pyetësi 101	Nëse vërejmë që motori i automjetit, nuk zhvillon fuqinë e duhur, kjo mund të vijë nga	
1	bllokimi i pjesshëm i filtrit të ajrit nga pluhuri dhe papastërtitë	Saktë
2	mospulerizim i mirë i karburantit nga ana e sprucatorëve	Saktë
3	rënia e presionit të gazrave mbi piston, për shkak të çregjistrimit të valvolave	Saktë
4	rënia e presionit të gazrave mbi piston nga dëmtimi i guarnicionit të testatos	Saktë
5	mbinxehja apo temperatura e ulët e motorit nga funksionimi jo i mirë i sistemit të ftohjes	Saktë
6	mosvënia në fazë e boshtit të shpërndarjes gazrave	Saktë
7	djegie e plotë e karburantit në dhomën e djegies	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

8	rritja e presionit të naftës që dërgohet nga pompa e naftës në injektor	Gabim
9	që numri i cetanit të naftës është i lartë	Gabim
Pyetësi 102	Kur konstatori se motori diesel i mjetit tuaj nxjerr tym të zi në skapamento, kjo	
1	mund të vijë nga një djegie jo e mirë e naftës	Saktë
2	tregon edhe për një harxhim të tepërt të naftës	Saktë
3	mund të vijë nga difektimi i turbokompresorit	Saktë
4	tregon se mund të ketë nevojë për kontrollin e sprucatorëve	Saktë
5	nuk ka të bëjë me cilësinë e karburantit	Gabim
6	tregon se duhet të hiqni vaj nga motori sepse ai është mbi nivelin e duhur	Gabim
7	nuk ka lidhje me filtrin e ajrit	Gabim
8	mund të vijë nga presioni i lartë që jep pompa e naftës	Gabim
9	tregon për një presion të lartë të shtypjes së gazrave në një cilindër të motorit	Gabim
Pyetësi 103	Mosfunksionimi normal i kandeletave,	
1	vonon ndezjen fillestare të motorit	Saktë
2	ndikon në shtimin e ndotjes së mjedisit	Saktë
3	shton sasinë e blozës në kolektorin e shkarkimit	Saktë
4	ndikon në zvogëlimin e ndotjes së mjedisit	Gabim
5	nuk ndikon në ndezjen fillestare të motorit	Gabim
6	mund të vijë edhe nga dëmtimi i valvolave	Gabim
Pyetësi 104	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë, është i nevojshëm kontrolli i	
1	trashësisë së ferrotave të frenave	Saktë
2	konsumimit të ferrotave, disqeve ose tambureve	Saktë
3	korsës së pedalit të frenave	Saktë
4	efekshmërisë së frenave të qëndrimit (frenat e dorës)	Saktë
5	efekshmërisë të frenave të shërbimit (frenimi që komandohet me këmbë)	Saktë
6	presionit të ajrit të frenimit (që tregohet në manometër)	Saktë
7	konsumimit të grupit të timonit	Gabim
8	sistemit të ndriçimit dhe atij zanor	Gabim
9	friksionit	Gabim
Pyetësi 105	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike, është e nevojshme të bëhet	
1	kontrolli i deformimeve të rrotave drejtuese	Saktë
2	kontrolli i kokave të paralelit dhe ndërrimi i tyre, nëse është e nevojshme	Saktë
3	kontrolli i konvergencës së rrotave drejtuese, pas ndërrimit të ndonjë elementi të sistemit të drejtimit	Saktë
4	ndërrimi i kokave sferike, vetëm para kontrollit teknik vjetor të mjetit	Gabim
5	vetëm kontrolli mbi lëvizjen boshe të volantit të timonit	Gabim
6	vetëm kontrolli i grupit të timonit	Gabim
Pyetësi 106	Djegie e guarnicionit të testatos, mund të shkaktohet nga	
1	mungesa e lëngut ftohës gjatë punës së motorit	Saktë
2	mbinxehja e tepërt e motorit, për shkak të ndonjë defekti në sistemin e ftohjes	Saktë
3	mungesa e shtrëngimit të duhur të testatos	Saktë
4	sasia e tepërt e vajit në depozitë	Gabim
5	sasia e tepërt e lëngut ftohës	Gabim
6	ecja me marsh të ulët	Gabim
	VI.4 Veçori specifike të qarkut të frenave me presion hidraulik, kufijtë në përdorimin e frenave dhe ngadalësimin, përdorimi i mirë i shpejtësisë dhe i marsheve, përdorimi i inercisë së mjetit, mënyra e zvogëlimit të shpejtësisë dhe frenimi në rrugë zbritëse, veprimi në rast dështimit.	
Pyetësi 107	Ndikon në përmirësimin e frenimit	
1	sistemi i frenimit kundër bllokimit (ABS)	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

2	rregullatori i frenimit në funksion të ngarkesës	Saktë
3	kufizuesi elektronik i shpejtësisë	Saktë
4	freni elektropneumatik i motorit	Saktë
5	tahografi	Gabim
6	freni me inerci	Gabim
7	vetëm rregullatori i frenimit në funksion të ngarkesës	Gabim
8	vetëm freni elektropneumatik i motorit (bllokazhi i motorit)	Gabim
Pyetësi 108	Sistemi i frenimit hidropneumatik	
1	përdor ajër të ngjeshur dhe vaj	Saktë
2	shfrytëzon ngjeshmërinë e ulët të vajit	Saktë
3	është i pajisur me një pompë pneumo-hidraulike	Saktë
4	parashikon praninë e njëkohshme e ajrit dhe të vajit	Saktë
5	është i pajisur me një rregullator presioni	Saktë
6	është i pajisur me rezervuar ajri	Saktë
7	rregullohet nga shoferi në funksion ngarkesës që transportohet	Gabim
8	në kthesë, i mundëson rrotës së jashtme që të përshtatet me numrin e rrotullimeve të rrotës së brendshme	Gabim
9	mundëson futjen e ridotos	Gabim
Pyetësi 109	Sistemi i frenimit hidropneumatik	
1	është i pajisur me valvul mbrojtjeje	Saktë
2	është i pajisur me shpërndarës të dyfishtë	Saktë
3	është i pajisur me shpërndarës manual	Saktë
4	është i pajisur me rregullator presioni në funksion i ngarkesës	Saktë
5	është i pajisur me konverter pneumo-hidraulik	Saktë
6	përforon forcën e ushtruar nga drejtuesi mbi pedalin e frenave	Saktë
7	gjeneron ajër me presion të destinuar për elementët e frenimit	Gabim
8	përdor presionin e vajit për të komprimuar ajrin	Gabim
9	presioni hidraulik konvertohet në presionin e ajrit	Gabim
Pyetësi 110	Si pjesë e sistemit të frenimit,	
1	rregullatori i presionit në funksion i ngarkesës rregullon intensitetin e forcës frenimit sipas ngarkesës së automjetit	Saktë
2	rregullatori i presionit në funksion i ngarkesës ndërvepron funksionalisht me amortizatorët	Saktë
3	konverteri pneumo-hidraulik bazohet në fenomenin e ngjeshmërisë së ulët të lëngjeve	Saktë
4	rregullatori i presionit në funksion i ngarkesës gjatë bllokimit të rrotave, ul presionin e ajrit në gjithë elementet e frenimit	Gabim
5	konverteri pneumo-hidraulik konverton presionin hidraulik në presion pneumatik	Gabim
6	konverteri pneumo-hidraulik gjeneron presion pneumatik me qëllim që të veprojë në elementet frenimit	Gabim
7	konverteri pneumo-hidraulik lejon që të ndryshohet lartësia e dyshemesë së automjetit	Gabim
Pyetësi 111	Kufizuesi i shpejtësisë	
1	është i llojit hidraulik ose elektromagnetik	Saktë
2	është veçanërisht efikas në shpejtësi të larta	Saktë
3	mundëson vetëm kufizimin e shpejtësisë të mjetit	Saktë
4	kur përdoret i kombinuar me frenin e motorit, shkakton mbinxehjen e frenave	Gabim
5	vepron automatikisht, kur kalohet shpejtësia 80 km/orë	Gabim
6	është efikas për shkak se, ai vepron direkt në shkarkimin e motorit	Gabim
7	është veçanërisht efikas në shpejtësi të ulët	Gabim
Pyetësi 112	Freni i motorit (bllokazhi i motorit)	
1	është veçanërisht efikas në shpejtësi të ulëta	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

2	lejon vetëm ngadalësimin e mjetit	Saktë
3	kur përdoret për një kohë të gjatë, shkakton një rritje të temperaturës së motorit	Saktë
4	është efikas për shkak se ai vepron direkt në transmisionin kardanik	Gabim
5	është efikas veçanërisht në shpejtësi të larta	Gabim
6	duhet të kufizohet te përdoret në dishezat e gjata për të shmangur konsumin e tepërt të karburantit	Gabim
7	përdoret i kombinuar me kufizuesin e shpejtësisë nëpërmjet një pajisjeje automatike	Gabim
8	kur përdoret i kombinuar me kufizuesin e shpejtësisë, shkakton mbinxehjen e frenave	Gabim
Pyetësi 113	Freni elektropneumatik i motorit (bllokazhi i motorit)	
1	shërben për zvogëlimin e shpejtësisë së mjetit në zbritje	Saktë
2	realizon zvogëlimin e rrotullimeve të motorit duke penguar daljen e gazrave të djegura	Saktë
3	vepron vetëm nëse kutia e shpejtësisë është vendosur në marsh	Saktë
4	përdoret kryesisht, gjatë zbritjes së dishezave të gjata	Saktë
5	nuk shkakton konsumim të ferrodove	Saktë
6	shërben për ndalimin e plotë të mjetit, në rrugët me pjerrësi	Gabim
7	përdoret në rrugë horizontale	Gabim
8	funksionon vetëm kur kutia e shpejtësisë është në pozicion neutral	Gabim
9	shërben edhe për ndalimin e mjetit	Gabim
Pyetësi 114	Sistemi kundër bllokimit të rrotave(ABS)	
1	siguron një kontroll më të mirë të trajektores së mjetit gjatë frenimit	Saktë
2	përmirëson qëndrueshmërinë dhe drejtimin e mjetit gjatë frenimit	Saktë
3	eviton bllokimin e rrotave gjatë frenimit	Saktë
4	e bën më pak të rrezikshëm frenimin gjatë lëvizjes në kthesa	Saktë
5	nuk përdoret në autovetura	Gabim
6	funksionon vetëm me goma të reja	Gabim
7	funksionon vetëm duke përdorur dhe pedalin e friksionit	Gabim
Pyetësi 115	Sistemi kundër bllokimit të rrotave(ABS)	
1	e bën më pak të rrezikshëm frenimin në rrugët e lagura	Saktë
2	përdoret në automjetet e lehta dhe të rënda	Saktë
3	vepron automatikisht kur veprohet në frena	Saktë
4	aktivizohet edhe në kthesa, kur veprojmë mbi pedalin e frenave	Saktë
5	nuk vepron në rrugët e lagura	Gabim
6	përdor një lëng tjetër hidraulik nga ai i sistemit të frenimit	Gabim
7	vepron vetëm në rrugë me akull	Gabim
Pyetësi 116	Sistemi kundër bllokimit të rrotave(ABS)	
1	siguron mundësi manovrim më të mirë me timon gjatë frenimit	Saktë
2	rrit efektivitetin e frenimit kur aplikohet presioni i duhur dhe i vazhdueshëm mbi pedalin e frenave	Saktë
3	rrit qëndrueshmërinë e lëvizjes gjatë frenimit	Saktë
4	ndikon në ruajtjen e formës rrethore të gomës	Saktë
5	rrit efektivitetin e frenimit kur aplikohen disa shtypje të shpejta mbi pedalin e frenave	Gabim
6	për të hyrë në veprim, kërkon të përdoret bllokazhi i mjetit, përpara se të shtypet pedali i frenave	Gabim
7	na lejon të ndjekim mjetet përpara nesh në një distancë më të afërt se zakonisht	Gabim
8	na lejon të ecim me shpejtësi të madhe në rrugët me lagështirë	Gabim
9	na lejon të përdorim goma të konsumuara mbi normat e lejuara	Gabim
Pyetësi 117	Sistemi kundër rrëshqitjes së rrotave (ASR)	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	funksionon mbi bazën e sinjaleve të marra nga sensorët e shpejtësisë së rrotave dhe sensorit të këndit të timonit	Saktë
2	ruan qëndrueshmërinë e trajektores së lëvizjes së mjetit duke evituar rrëshqitjen	Saktë
3	shërben për të penguar rrëshqitjen e rrotave aktive gjatë përshpejtimit në rrugët e lagura	Saktë
4	siguron një kontroll më të mirë të mjetit gjatë udhëtimit	Saktë
5	vepron vetëm në rrugë me akull	Gabim
6	funksionon vetëm me goma ta reja	Gabim
7	nuk është i lidhur me sistemin e frenimit	Gabim
8	funksionon i pavarur nga sistemi i frenimit	Gabim
Pyetësi 118	Për të siguruar një frenim sa më efikas duhet kontroll	
1	i vazhdueshëm i nivelit të alkoolit në sistemet e frenimit hidraulik si dhe, shërbim teknik periodik i pjesëve të sistemit të frenimit	Saktë
2	i vazhdueshëm i korsës së pedalit të frenave gjatë frenimit	Saktë
3	i vazhdueshëm i konsumimit të gomave	Saktë
4	i vazhdueshëm i presionit të ajrit në sistemet e frenimit pneumatik	Saktë
5	periodik i tubacioneve	Saktë
6	i shpejtësisë së lëvizjes	Gabim
7	periodik i presionit të ajrit	Gabim
8	periodik i korsës së pedalit të frenave	Gabim
9	periodik vetëm për tubacionet	Gabim
Pyetësi 119	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë	
1	një zhvendosje anësore e mjetit nga ana e rrotës që frenon e para	Saktë
2	një zhvendosje anësore e mjetit nga ana e rrotës që frenon më shumë	Saktë
3	një konsumim jo uniform i gomave të mjetit	Saktë
4	humbja e qëndrueshmërisë dhe ruajtjes së pozicionit të mjetit në rrugë	Saktë
5	rritja e distancës së frenimit të mjetit	Saktë
6	konsum i tepërt i lëngut qarkullues të frenave	Gabim
7	një zhvendosje anësore e mjetit nga ana e rrotës që bllokohet e fundit	Gabim
8	çregjistrimi i frenave të dorës.	Gabim
Pyetësi 120	Nëse gjatë udhëtimit konstatohet se për shkak të ndonjë defekti, funksionojnë vetëm frenat në aksin e pasmë, është e detyrueshme	
1	të zvogëlohet shpejtësia e lëvizjes	Saktë
2	të mbahet në kontroll të vazhdueshëm gjendja teknike e sistemit të frenimit	Saktë
3	të zhvendoset ngarkesa në pjesën e pasme të mjetit kur ka mundësi	Saktë
4	të mbahet distancë sigurie më e madhe se zakonisht me mjetet që kemi përpara	Saktë
5	të çojmë mjetin në servis më të afërt për riparimin e defektit	Saktë
6	të zvogëlohet distanca e sigurisë nga mjete që kemi përpara	Gabim
7	të zvogëlohet presioni në gomat e aksit të përparmë	Gabim
8	të kontrollohet radiatorin për lëngun ftohës të motorit	Gabim
9	të ecet me shpejtësi të madhe për të shkuar sa më shpejt në servis	Gabim
	VI.5 Minimizimi i konsumit të karburantit	
Pyetësi 121	Konsumi ekonomik i karburantit	
1	arrihet, duke përdorur një marsh që lejon të mbahet një numër rrotullimesh afër atij, të konsumit specifik minimal të karburantit	Saktë
2	rendimenti optimal i motorit arrihet, në momentin përdredhës maksimal	Saktë
3	kompromisi më i mirë ndërmjet shpejtësisë dhe konsumit të karburantit ndodh, në momentin përdredhës maksimal	Saktë
4	mundësohet nga lëvizja me shpejtësi konstante	Saktë
5	arrihet, duke shfrytëzuar saktë inercinë e lëvizjes së mjetit	Saktë
6	arrihet, duke përdorur në mënyrë të vazhdueshme, ndërrimin e marsheve	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

7	arrihet, për të njëjtën shpejtësi në një pjesë rruge të drejtë, nëse përdoret një marsh më i vogël	Gabim
8	varet nga shpejtësia e mjetit, por nuk varet nga numri i rrotullimeve të motorit	Gabim
Pyetësi 122 Përdorimi i marshit shpejtues bën të mundur		
1	shfrytëzimin më të mirë të fuqisë së motorit	Saktë
2	rritjen e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit pa sforcuar motorin	Saktë
3	përmirësimin e treguesve ekonomikë të mjetit	Saktë
4	sigurimin e një shpejtësie të madhe me një numër të vogël rrotullimesh të motorit	Saktë
5	zvogëlimin e përqindjes së shfrytëzimit të fuqisë së motorit	Gabim
6	sforcimin e detyrueshëm të mjetit	Gabim
7	sigurimin e një shpejtësie të madhe me një numër më të madh rrotullimesh të motorit	Gabim
8	ngjitjen e mjetit me ngarkesë	Gabim
Pyetësi 123 Një marsh më i ulët		
1	përdoret, për të pasur një forcë tërheqjeje më të madhe	Saktë
2	është e këshillueshme të përdoret, kur rritet pjerrësia e rrugës	Saktë
3	përdoret kur numri i rrotullimeve zvogëlohet shumë, në raport me numrin e rrotullimeve që i korrespondon momentit përdredhës maksimal.	Saktë
4	në tatëpjetë, mundëson që të shfrytëzohet efekti frenues i motorit	Saktë
5	përdoret, kur rritet ngarkesa në automjet dhe nevojitet një forcë tërheqjeje më e madhe	Saktë
6	përdoret, për të arritur një shpejtësi më të madhe të automjetit	Gabim
7	përdoret kur, zvogëlohet pjerrësia e rrugës	Gabim
8	shkakton forca tërheqjeje më të vogla në periferinë e rrotave	Gabim
Pyetësi 124 Rritja e forcës tërheqëse të automjetit		
1	është e nevojshme, në ngjitje	Saktë
2	arrihet, nëpërmjet ridotos	Saktë
3	është e nevojshme, kur rritet ngarkesa e mjetit	Saktë
4	realizohet duke ulur marshin, kur rritet pjerrësia e rrugës	Saktë
5	realizohet duke rritur marshin, pavarësisht nga pjerrësia rrugës	Gabim
6	realizohet duke tejkalar momentin përdredhës maksimal	Gabim
7	realizohet duke rritur marshin	Gabim
Pyetësi 125 Inercia e lëvizjes së mjetit		
1	është forca, që i kundërvihet ndryshimit të lëvizjes së mjetit	Saktë
2	mund të shfrytëzohet gjatë lëvizjes për në pikën e ndalimit	Saktë
3	mundëson një kursim të mirë të karburantit dhe të frenave	Saktë
4	kur është i ngarkuar është më e vogël, sesa kur ai është bosh	Gabim
5	kur është më e madhe, mundëson ndalimin e mjetit, në një distancë më të vogël frenimi	Gabim
6	është më e madhe në ngjitje, se në zbritje	Gabim
7	shfrytëzohet më mire duke përdorur një marsh më të ulët	Gabim
Pyetësi 126 Ndotja atmosferike e prodhuar nga mjetet me motor mund të zvogëlohet		
1	duke zvogëluar konsumin e karburantit	Saktë
2	duke mos mbingarkuar mjetin dhe duke përdorur shpejtësitë ekonomike	Saktë
3	duke ruajtur një lëvizjeje uniforme (të njëtrajtshme) të lëvizjes së mjetit në rrugë	Saktë
4	duke shfrytëzuar në mënyrë të vazhdueshme motorin me numrin maksimal të rrotullimeve të boshtit të motorit	Gabim
5	duke mbajtur motorin, gjatë ndalesave, me pedalin e gazit shkelur	Gabim
6	duke mbajtur motorin me numër të lartë të xhirove	Gabim
7	duke i vendosur bagazhet të fiksuara mirë sipër mjetit	Gabim
Pyetësi 127 Ndotja atmosferike e prodhuar nga mjetet me motor mund të zvogëlohet		

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	duke fikur motorin në rast të ndalimit të zgjatur të mjetit	Saktë
2	duke zëvendësuar rregullisht filtrin e ajrit	Saktë
3	nëse sistemi i ushqimit i nënshtrohet kontrollit periodik	Saktë
4	duke qarkulluar në mënyrë konstante me marshet bazë të lëvizjes (i pari dhe i dyti)	Gabim
5	duke alternuar frenime të shpeshta dhe nisje të shpejta nga vendi	Gabim
6	duke shfrytëzuar motorin me maksimumin e xhirove të lejuara	Gabim
Pyetësi 128	Në rritjen e ndotjes së mjedisit ndikon	
1	puna jonormale e turbokompresorit	Saktë
2	çregjistrimi i valvolave	Saktë
3	qëndrimi i gjatë i mjetit me motor të ndezur	Saktë
4	ecja me goma të shfryra	Saktë
5	ecja me marsh të ulët dhe me xhiro të larta	Saktë
6	përdorimi i motorit me turbokompresor të prishur	Saktë
7	përdorimi i karburanteve jociësorë	Saktë
8	ecja me goma të fryra	Gabim
9	ecja me marshin më të lartë të mundshëm dhe me gaz të ulët	Gabim
10	përdorimi i xhirove të ulëta të motorit	Gabim
	VI.6 Aftësia për të ngarkuar mjetin me kujdesin e duhur në përputhje me rregullat e sigurisë dhe përdorimin e duhur	
Pyetësi 129	Ngarkesa, duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që	
1	të mos zvogëlojë fushëpamjen e drejtuesit të mjetit	Saktë
2	të mos pengojë lirshmërinë e lëvizjeve në drejtimin e mjetit	Saktë
3	në pjesën e pasme, të mos jetë më shumë se 30 % e gjatësisë së mjetit dhe të mos kalojë gjatësinë maksimale të lejuar	Saktë
4	të mos dalë anash më shumë se 30 cm jashtë dritave të pozicionit, dhe të mos kalojë gjerësinë maksimale të lejuar	Saktë
5	të mos rrezikojë stabilitetin e mjetit, kur është në lëvizje	Saktë
6	të mos mbulojë sistemet e ndriçimit dhe sinjalizimit pamor	Saktë
7	të mos mbulojë targat e njohjes dhe sinjalet e tjera	Saktë
8	mund të dalë anash karrocërisë deri në 30 % të gjatësisë së mjetit	Gabim
9	mos kalohet më shumë se 10 % e lartësisë maksimale të parashikuar në lejen e qarkullimit, por brenda lartësisë prej 4 metra	Gabim
10	të mos dalë në pjesën e përparme të mjetit, më shumë se 3/10 e gjatësisë	Gabim
11	kur del jashtë karrocërisë në pjesën e pasme, të sinjalizohet me “treëndëshin e rrezikut”	Gabim
12	mund të dalë anash mbi 50 cm nga dritat e pozicionit	Gabim
13	të zërë detyrimisht të paktën gjysmën e sipërfaqes së karrocërisë	Gabim
14	të mbulojë sistemet e ndriçimit dhe sinjalizimit pamor	Gabim
15	të paktën të mos mbulojë njërin nga targat e mjetit	Gabim
Pyetësi 130	Ngarkesa e vendosur në mjet,	
1	nuk duhet të kalojë kufijtë e përmasave të lejuara të përcaktuara nga Kodi Rrugor	Saktë
2	kur është e gjatë si shtylla, shufra, etj., nuk lejohet të dalë jashtë gabariteve anësore të mjetit	Saktë
3	nuk mund të kalojë peshën e përcaktuar në lejeqarkullimin e tij	Saktë
4	mund të dalë jashtë nga ana e përparme, nëse është e pandashme, deri në 3/10 e gjatësisë së mjetit	Gabim
5	si: shtylla, shufra, pllaka ose ngarkesa të ngjashme me to të vendosura horizontalisht, mund të dalin në mënyrë anësore jashtë gabariteve të mjetit	Gabim
6	lejohet të zvarritet përtokë, në qoftë se pjesërisht është e mbajtur nga rrotat	Gabim
Pyetësi 131	Vendosja e ngarkesës në pjesën e parë të mjetit, mund të sjell	
1	zvogëlim të efektshmërisë së sistemit të drejtimit	Saktë
2	konsumim më të madh të gomave të përparme të mjetit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	lodhje më të madhe të drejtuesit të mjetit	Saktë
4	rritje të presionit të ajrit në sistemin e frenimit në rrotat e pasme	Gabim
5	mbingarkesë të rrotat e pasme të mjetit	Gabim
6	frenim më të mirë të gomave të para	Gabim
Pyetësi 132	Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin, nëse	
1	transportimi kryhet me tërheqjen e objekteve përtokë	Saktë
2	objektet dalin jashtë gabariteve të mjetit dhe paraqesin rrezik për përdoruesit e tjerë të rrugës	Saktë
3	ngarkesa nuk është e sistemuar në mënyrë të përshtatshme	Saktë
4	në fund të objekteve gjatësore që dalin jashtë në pjesën e përparme të mjetit, nuk është vendosur sinjalizimi përkatës	Gabim
5	ngarkesa e objekteve gjatësore del jashtë gabariteve të mjetit, dhe në anësoren e tij nuk është vendosur sinjalizimi përkatës paralel me aksin e mjetit	Gabim
6	dalja gjatësore e ngarkesës, nuk është sinjalizuar nëpërmjet tre apo më shumë paneleve speciale katërkëndore, të veshura me material fluoreshent e reflektues	Gabim
Pyetësi 133	Drejtuesi i kamionit,	
1	është përgjegjës për ngarkimin dhe sistemimin e ngarkesës në mjet	Saktë
2	në çdo pushim, duhet të kontrollojë ngarkesën dhe gjendjen e mallit	Saktë
3	që transporton mallra, pa shoqërues, është përgjegjës për mallin deri në magazinim të tij	Saktë
4	merr me vete një kopje të fletë-hyrjes apo fletë-dorëzimit të mallit në destinacion	Saktë
5	dorëzon në destinacion të gjithë dokumentet që shoqërojnë mallin që transporton	Saktë
6	duhet të vazhdojë drejtimin e mjetit edhe pse ndihet keq nga ana shëndetësore	Gabim
7	është i detyruar të ndjekë procesin e shkarkimit të mallit edhe në rastet kur ka shoqërues për mallin	Gabim
8	kur është përgjegjës për mallin, nuk duhet të nënshkruajë proces-verbalin në rast se rezultojnë diferenca në dorëzimin e mallit	Gabim
9	është përgjegjës vetëm në rastet kur transportohen mallra të specializuara	Gabim
Pyetësi 134	Në mjetet që transportojnë lëngje (fluide), duhet që	
1	cisterna të jetë e mbushur jo më pak se 90%	Saktë
2	cisterna të jetë e mbushur jo më tepër se 97%	Saktë
3	të merret në konsideratë edhe lloji i lëngut dhe rrezikshmëria	Saktë
4	të merret në konsideratë edhe temperatura e avullimit	Saktë
5	të merret në konsideratë edhe temperatura e transportimit të mallit	Saktë
6	cisterna të jetë e mbushur jo më pak se 70%	Gabim
7	cisterna të jetë e mbushur jo më tepër se 90%	Gabim
8	cisterna të jetë e mbushur jo më pak se 50%	Gabim
9	të merret në konsideratë vetëm lloji i lëngut	Gabim
Pyetësi 135	Në rast se një mjet qarkullon me ngarkesë të pa sistemuar,	
1	merret masa administrative gjorbë, si dhe tërhiqen lejedrejtimi dhe lejeqarkullimi deri në sistemimin e ngarkesës	Saktë
2	tërhiqen menjëherë leja e qarkullimit dhe lejedrejtimi, për tu kthyer ato pas sistemimit të ngarkesës	Saktë
3	dërgohet mjeti në një vend të përshtatshëm, për të bërë sistemimin e ngarkesës	Saktë
4	merret vetëm masa administrative me gjorbë	Gabim
5	pezullohet leja e qarkullimit për 6 muaj	Gabim
6	drejtuesit të tij i anulohet lejedrejtimi	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

	VI.7 Forcat që ndikojnë mbi mjetet në lëvizje, përdorimi i raportit të shpejtësisë në përputhje me ngarkesën e mjetit dhe profilin e rrugës, përlllogaritja e ngarkesës së mjetit, përlllogaritja e volumit total, shpërndarja e ngarkesës, pasojat e mbingarkimit të boshtit, qëndrueshmëria e mjetit dhe qendra e gravitetit, tipet e paketimit dhe paletat.	
Pyetësi 136	Forca e inercisë	
1	vepron në një automjet sa herë ka ndryshime të shpejtësisë gjatë lëvizjes së tij	Saktë
2	rritet, me rritjen e masës së automjetit	Saktë
3	kundërshton ngadalësimin e automjetit	Saktë
4	kundërshton ndryshimin e shpejtësisë së automjetit	Saktë
5	është më e vogël për një automjet më të lehtë	Saktë
6	kur rritet, rritet edhe distanca e frenimit	Saktë
7	nuk varet nga masa e automjetit, por vetëm nga shpejtësia e tij	Gabim
8	është e njëjtë për automjetet që lëvizin me të njëjtën shpejtësi	Gabim
9	është më e madhe për një automjet më të lehtë	Gabim
10	nuk ndryshon me ndryshimin e shpejtësisë	Gabim
11	lejon një kapje më të mirë të automjetit me rrugën, në kthesë	Gabim
12	përmirëson frenimin	Gabim
Pyetësi 137	Forca motorike	
1	është forca mekanike që gjeneron motori i automjetit	Saktë
2	është forca mekanike që gjeneron motori termik	Saktë
3	është forca mekanike që gjeneron motori elektrik	Saktë
4	mundëson lëvizjen e automjetit, me anë të sistemit të transmisionit	Saktë
5	absorbohet pjesërisht nga komponentët mekanikë të automjetit	Saktë
6	është forca e gravitetit të automjetit	Gabim
7	është forca centrifugale e gjeneruar nga motori	Gabim
8	absorbohet plotësisht nga motori	Gabim
9	pengon lëvizjen e automjetit	Gabim
Pyetësi 138	Forca e peshës	
1	është proporcionale me masën e trupit	Saktë
2	shpjegohet me faktin që, çdo trup i vendosur mbi sipërfaqen e tokës tërhiqet nga ajo	Saktë
3	është e barabartë me prodhimin e masës me nxitimin e gravitetit	Saktë
4	e automjetit të ngarkuar është e ndryshme nga ajo, e automjetit bosh	Saktë
5	varet nga pjerrësia e rrugës	Gabim
6	është në përpjesëtim të zhdrejtë me masën e trupit	Gabim
7	është e barabartë me shumën e masës me nxitimin e gravitetit	Gabim
8	varet nga natyra e ngarkesës që transportohet	Gabim
9	është proporcionale me numrin e akseve të automjetit	Gabim
Pyetësi 139	Forca centripete	
1	lind kur automjeti përshkon një kthesë	Saktë
2	është forca që i lejon një trupi trupi të përshkojë një lëvizje rrethore	Saktë
3	është proporcionale me masën dhe shpejtësinë e trupit	Saktë
4	është e lidhur me aderencën (kapjen) e gomave	Saktë
5	lind kur automjeti është në rrugë zbritëse	Gabim
6	lind nga sistemi i transmisionit	Gabim
7	lind nga motorino	Gabim
8	lind kur automjeti është në rrugë ngjitëse	Gabim
Pyetësi 140	Forca centrifugale	
1	vepron në një automjet, kur përshkon një kthesë	Saktë
2	duhet të jetë e ekuilibruar nga forca centripete	Saktë
3	ekuilibrohet nga forca centripete, gjë që i mundëson automjetit të përshkojë kthesat	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

4	mund të shkaktojë devijimin e automjetit	Saktë
5	mund të shkaktojë përmbysjen e automjetit	Saktë
6	modifikohet duke ndryshuar trajektoren e lëvizjes	Saktë
7	nuk varet nga rezja e kthesës	Gabim
8	është më e madhe për automjetin, në ngjitje	Gabim
9	tendon ta çojë automjetin në brendësi të kthesës	Gabim
10	është në përpjesëtim të drejtë me rezen e kthesës	Gabim
11	zvogëlohet duke rritur shpejtësinë e automjetit	Gabim
Pyetësi 141	Forcat e fërkimit që veprojnë në një automjet	
1	i kundërvihen lëvizjes së automjetit	Saktë
2	janë forca që lindin kur dy sipërfaqe në kontakt fërkohen ndërmjet tyre	Saktë
3	pengojnë rrëshqitjen e sipërfaqeve në kontakt	Saktë
4	gjenerojnë nxehtësi	Saktë
5	e rrisin rendimentin e automjetit	Gabim
6	tentojnë ta mbajnë automjetin në lëvizje konstante	Gabim
7	e kundërshtojnë frenimin e automjetit	Gabim
8	favorizojnë uljen e konsumit të karburantit	Gabim
9	ndikojnë në uljen e qendrës së gravitetit të automjetit	Gabim
Pyetësi 142	Forca e rezistencës aerodinamike ndaj lëvizjes	
1	është rezistenca e ajrit që pengon lëvizjen e automjetit	Saktë
2	është proporcionale me katrorin e shpejtësisë së automjetit	Saktë
3	ndikon në konsumin e karburantit	Saktë
4	varet nga koeficienti i rezistencës aerodinamike	Saktë
5	rritet shumë, edhe kur rritet pak e shpejtësia e automjetit	Saktë
6	është proporcionale me fuqinë maksimale të motorit	Gabim
7	është proporcionale me peshën e automjetit	Gabim
8	rritet në sipërfaqet rrugore të lagura	Gabim
9	varet nga pesha e automjetit	Gabim
Pyetësi 143	Në prishjen e qëndrueshmërisë së mjetit, kur lëviz në rrugë të drejtë,	
1	ndikon presioni i ulët dhe i ndryshëm i fryrjes së gomave në të njëjtin aks	Saktë
2	ndikon prania e pjesëve të prishura të asfaltit	Saktë
3	ndikon fenomeni i humbjes së kontaktit të gomave me asfaltin	Saktë
4	ndikon përdorimi i karburanteve cilësorë	Gabim
5	ndikon shpërndarja uniforme e ngarkesës në karroceri	Gabim
6	ndikon mungesa e pjerrësisë anësore të karrexhatës	Gabim
Pyetësi 144	Në sigurinë e lëvizjes së një kamioni në kthesë,	
1	ndikon pozitivisht vendosja e rregullt e ngarkesës	Saktë
2	ndikon lloji i ngarkesës dhe fiksimi i saj në karroceri	Saktë
3	ndikon rrezja e kthesës së karrexhatës	Saktë
4	ndikon distanca midis akseve të urës së parë dhe të pasme të automjetit	Saktë
5	ndikojnë gjatësia dhe gjerësia e automjetit	Saktë
6	ndikon këndi i pjerrësisë anësore (pedencës) të kthesës	Saktë
7	ndikon pozitivisht presioni i ndryshëm i fryrjes së gomave të një aksi	Gabim
8	ndikon pozitivisht rritja e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit	Gabim
9	ndikon pozitivisht lartësia e madhe e qendrës së gravitetit të kamionit	Gabim
Pyetësi 145	Rreziku i përmbysjes së kamionit në kthesa	
1	rritet, me rritjen e shpejtësisë së lëvizjes së kamionit	Saktë
2	rritet, nëse transporton lëngje me cisternë e mbushur më pak se e lejuara	Saktë
3	rritet, nëse rritet lartësia e qendrës së gravitetit	Saktë
4	zvogëlohet, me zvogëlimin e rrezes së kthesës	Gabim
5	rritet, sa më e vogël të jetë lartësia e vendosjes së ngarkesës	Gabim
6	rritet, me zvogëlimin e shpejtësisë së lëvizjes së kamionit	Gabim
7	rritet, me rritjen e rrezes së kthesës	Gabim
Pyetësi 146	Për vlerësimin e ngarkesave të mjetit, drejtuesi duhet të dije se,	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	ngarkesa e dobishme përcaktohet nga kapaciteti transportues i mjetit	Saktë
2	ngarkesa e dobishme llogaritet duke zbritur nga masa e mjetit të ngarkuar, masën e mjetit “i gatshëm për udhëtim”	Saktë
3	masa e mjetit “i gatshëm për udhëtim” është e barabartë me masën e mjetit bosh, plus masën karburantit në serbator të mbushur 90%, plus masën e drejtuesit	Saktë
4	kapaciteti transportues i mjetit është diferenca ndërmjet masës maksimale teknikisht të lejuar të mjetit me ngarkesë të plotë, dhe masës së mjetit “i gatshëm për udhëtim”	Saktë
5	masa maksimale teknikisht e lejuar e kamionëve me ngarkesë të plotë, tregohet në lejen e qarkullimit	Saktë
6	ngarkesa e dobishme është sa masa maksimale e mjetit me ngarkesë të plotë	Gabim
7	ngarkesa e dobishme është sa masa e karrocisë së mjetit	Gabim
8	ngarkesa e dobishme është sa masa e mjetit “i gatshëm për udhëtim”	Gabim
Pyetësi 147	Transporti me koli	
1	mund të kryhet me një mjet me karroceri të mbyllur (furgon)	Saktë
2	mund të kryhet me një mjet me karroceri të hapur	Saktë
3	kryhet duke i vendosur ato, me një shpërndarje sa më uniforme në planin e ngarkesës	Saktë
4	me një koli të vetme shumë të rëndë, kryhet duke e vendosur atë, në pjesën qendrore të planit të ngarkesës	Saktë
5	mund të kryhet me cisternë	Gabim
6	mund të kryhet me betonierë	Gabim
7	me një koli të vetme shumë të rëndë, kryhet duke e vendosur atë, sa më afër aksit të parë të mjetit	Gabim
	VI.8. Kategoritë kryesore të mallrave që kanë nevojë për sigurim, teknikat e sigurimit, përdorimi i rripave të sigurimit, kontrolli i pajisjeve të sigurimit, përdorimi i pajisjeve të manovrimit, vendosja dhe zëvendësimi i tendave.	
	IV.9 Aftësia për të siguruar rehatinë dhe sigurinë e pasagjerit: përshtatja e lëvizjeve gjatësore dhe anësore, ndarja e rrugës, pozicioni në rrugë, frenimi i butë, duke përdorur infrastruktura të veçanta (zonat publike, korsitë e dedikuara), menaxhimi i konflikteve mes drejtimit të mjetit në mënyrë të sigurt dhe roleve të tjera si një drejtues mjeti, duke ndërvëpruar me pasagjerët, veçoritë e grupeve të caktuara të pasagjerëve (persona me aftësi të kufizuar, fëmijë).	
Pyetësi 148	Sipas Kodit Rrugor, zonë urbane këmbësore	
1	është një zonë ku mund të kalojnë mjetet e shërbimit të urgjencës	Saktë
2	është një zonë ku mund të kalojnë mjetet në shërbim të personave me aftësi të kufizuar lëvizjeje që kanë përmasa dhe shpejtësi të krahasueshme me biçikletat	Saktë
3	është një zonë e ndaluar për qarkullimin e automjeteve, përveç atyre të shërbimit të urgjencës dhe mjeteve në shërbim të personave me aftësi të kufizuar lëvizjeje që kanë përmasa dhe shpejtësi të krahasueshme me biçikletat	Saktë
4	është e destinuar për lëvizjen e këmbësorëve, biçikletave dhe autobusëve	Gabim
5	është një zonë e ndaluar për qarkullimin e biçikletave	Gabim
6	është një zonë, ku mund të kalojnë vetëm mjetet në shërbim të personave me aftësi të kufizuar lëvizjeje	Gabim
Pyetësi 149	Sipas Kodit Rrugor, vendkalim këmbësorësh	
1	është pjesë e rrugës e organizuar, në të cilën këmbësorët, gjatë kalimit nga njëra anë e rrugës në tjetrën, kanë përparësi ndaj automjeteve	Saktë
2	është pjesë e karrexhates	Saktë
3	mund të gjendet edhe në rrugë interurbane	Saktë
4	është pjesë e rrugës ku mund të kalojnë vetëm këmbësorë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

5	është pjesë e rrugës ku nuk mund të kalojnë automjete	Gabim
6	mund të gjendet vetëm në rrugë interurbane	Gabim
Pyetëtori 150	Sipas Kodit Rrugor	
1	zonë e veçantë, është një zonë në të cilën, janë në fuqi rregulla të posaçme qarkullimi në mbrojtje të këmbësorëve dhe të mjedisit	Saktë
2	zonë e veçantë, është një zonë e kufizuar nga sinjale të posaçme fillimi dhe fundi	Saktë
3	zonë me trafik të kufizuar, është një zonë në të cilën, hyrja dhe qarkullimi i mjeteve janë të kufizuara në orë të caktuara ose për kategori të caktuara mjetesesh	Saktë
4	zonë e veçantë, është një zonë e pakufizuar nga sinjale të posaçme fillimi dhe fundi	Gabim
5	zonë me trafik të kufizuar, është zona që koïncidon me qendrën e qytetit	Gabim
6	zonë me trafik të kufizuar, është një zonë e rezervuar për lëvizjen e biçikletave dhe këmbësoreve	Gabim
7	zonë me trafik të kufizuar, është zona që përjashton lëvizjet e këmbësorëve	Gabim
Pyetëtori 151	Sheshi i qëndrimit	
1	është pjesë e rrugës me gjatësi të kufizuar, në krah dhe jashtë bankinës, e destinuar për qëndrimin e mjeteve	Saktë
2	shërben, edhe për rritjen e sigurisë dhe avantazhe ekonomike	Saktë
3	është zonë ndalimi jashtë karrexhatës	Saktë
4	është pjesë e rrugës me gjatësi të kufizuar e destinuar për qëndrimin dhe lëvizjen e mjeteve	Gabim
5	është zonë ndalimi brenda karrexhatës	Gabim
6	favorizon bllokimin e trafikut	Gabim
Pyetëtori 152	Korsia	
1	është pjesë gjatësore e rrugës me gjerësi të përshtatshme për lejimin e kalimit të një rreshti të vetëm mjetesesh	Saktë
2	mund të rezervohet vetëm për kalimin e autobusëve të shërbimit publik	Saktë
3	mund të rezervohet vetëm për kalimin e një kategorie të caktuar mjetesesh	Saktë
4	është pjesë gjatësore e rrugës, ku qarkullojnë vetëm mjete me motor	Gabim
5	mund të jetë korsi emergjence, por jo për kalimin e mjeteve të ndihmës së shpejtë	Gabim
6	mund të jetë korsi e rezervuar, por jo korsi shpejtimi	Gabim
Pyetëtori 153	Korsia e ngadalësimit	
1	është një korsi e veçantë, për të lejuar daljen e mjeteve nga një karrexhatë në mënyrë që të mos shkaktojë ngadalësimin e mjeteve që nuk marrin pjesë në një manovër të tillë	Saktë
2	është një korsi e specializuar	Saktë
3	është një korsi, ku ndalohet parakalimi dhe qëndrimi	Saktë
4	është një korsi që mundëson dhe lehtëson hyrjen e mjeteve në karrexhatë	Gabim
5	është një korsi e destinuar vetëm për qarkullimin e një ose disa kategori automjetesesh	Gabim
6	është një korsi e destinuar për mjetet me defekt	Gabim
Pyetëtori 154	Korsia e shpejtimit	
1	është një korsi e specializuar	Saktë
2	është një korsi e veçantë për të lejuar dhe lehtësuar hyrjen e mjeteve në karrexhatë	Saktë
3	është një korsi, ku ndalohet qëndrimi	Saktë
4	është një korsi, e destinuar vetëm për qarkullimin e mjeteve që parakalojnë	Saktë
5	është një korsi që lejon daljen nga autostrada	Saktë
6	është një korsi e destinuar vetëm për qarkullimin e një ose disa kategori automjetesesh	Saktë
7	është një korsi që lejon vetëm qarkullimin e mjeteve të shërbimit publik	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësori 155	Korsia e specializuar	
1	është një korsi e destinuar për mjetet që kryejnë manovra të caktuara, si parakalim, ngadalësim, shpejtim, manovra për qëndrim etj.	Saktë
2	mund të jetë për parakalim	Saktë
3	mund të jetë për shpejtim ose, ngadalësim	Saktë
4	është një korsi, e destinuar vetëm për qarkullimin e mjeteve që parakalojnë	Gabim
5	është një korsi që lejon vetëm daljen e mjeteve nga autostrada	Gabim
6	është një korsi, e destinuar vetëm për qarkullimin e një ose disa kategori automjesh	Gabim
7	mund të jetë e destinuar për qarkullimin e automjeteve që kanë gjithnjë të drejtën e parakalimit	Gabim
Pyetësori 156	Xhepi i ndalimit	
1	është pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e destinuar për ndalimin e mjeteve publike të linjës, ngjitur me trotuarin ose me një hapësirë tjetër pritjeje për këmbësorët	Saktë
2	është pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e destinuar për ndalimin e mjeteve publike të linjës	Saktë
3	është pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, ngjitur me një hapësirë pritjeje për këmbësorët	Saktë
4	është pjesë e rrugës brenda karrexhatës e destinuar për qëndrimin e mjeteve	Gabim
5	është pjesë e rrugës, që nuk mund të kalohet nga asnjë automjet	Gabim
6	është pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e ngritur ose e kufizuar dhe e mbrojtur	Gabim
KAPITULLI VII		
NJOHJA E MJEDISIT SOCIAL TË TRANSPORTIT RRUGOR DHE RREGULLAT QË E QEVERISIN ATË: PERIUDHAT MAKSIMALE TË PUNËS SPECIFIKE PËR INDUSTRIJË E TRANSPORTIT; PARIMET, ZBATIMI DHE PASOJAT E RREGULLOREVE (EEC) NR. 561/2006 DHE (EEC) NR. 3821/85; GJOBAT PËR MOSPËRDORIM, PËRDORIM TË PAPËRSHTATSHËM DHE NGATËRRËSAT ME TAHOGRAFIN; NJOHURI MBI MJEDISIN SOCIAL TË TRANSPORTIT RRUGOR: TË DREJTAT DHE DETYRIMET E DREJTUESVE TË MJETEVE NË PËRPUHTJE ME KUALIFIKIMET FILLESTARE DHE TRAJNIMIN PERIODIK.		
VII.1 Njohja me rregullat që menaxhojnë transportin e mallrave: lejet e operimit në transport, detyrimet nën kontratat standarde për transportin e mallrave, hartimi i dokumenteve të cilat formojnë kontratën e transportit, lejet e transportit ndërkombëtar, detyrimet nën Konventën mbi kontratën për transportin ndërkombëtar të mallrave në rrugë, duke hartuar njoftimin e ngarkesës ndërkombëtare që kalon kufijtë, përcjelljen e ngarkesave të mallrave, dokumente të veçanta që shoqërojnë mallrat.		
Pyetësori 157	Në transportin e mallrave brenda vendit,	
1	kamionët me kapacitet transportues nën 1500 kg nuk pajisen me certifikatë transporti	Saktë
2	për të tretë dhe me qira, Licenca lëshohet për subjekte fizike dhe juridike	Saktë
3	për të tretë dhe me qira, Licenca vlen edhe për transportin për llogari të vet	Saktë
4	për llogari të vet, lëshohet Certifikatë për subjekte fizike dhe juridike	Saktë
5	për të tretë dhe me qira, Licencën e lëshon Bashkia	Saktë
6	për të gjithë llojet e transportit, Licencën e lëshon Bashkia	Gabim
7	për llogari të vet, Licencën e lëshon Ministria që mbulon transportin	Gabim
8	për transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme, Licencën e lëshon Ministria e Ekonomisë	Gabim
Pyetësori 158	Në transportin e mallrave brenda vendit	
1	për llogari të vet, Certifikatën e lëshon Bashkia	Saktë
2	për transportin e mallrave të rrezikshme, Certifikatën e lëshon Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimit të Transportit Rrugor	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	për transport mallrash me mjete jashtë norme, Licenca lëshohet vetëm për subjekte juridike	Saktë
4	për të tretë dhe me qira, Licencën e lëshon Këshilli i Qarkut	Gabim
5	për llogari të vet Licencën e lëshon Bashkia	Gabim
6	për transportin me mjete jashtë norme, Licencën e lëshon Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH)	Gabim
Pyetësi 159	Në transportin ndërkombëtar të mallrave	
1	kamionët me kapacitet transportues nën 1500 kg nuk certifikohen për transport mallrash për të tretë dhe me qira	Saktë
2	Licenca për transport ndërkombëtar mallrash për të tretë dhe me qira vlen edhe për transport mallrash brenda vendit për të tretë e me qira	Saktë
3	Licenca për transport ndërkombëtar mallrash për të tretë dhe me qira vlen edhe për transport mallrash për llogari të vet brenda dhe jashtë vendit	Saktë
4	për të tretë dhe me qira, Licenca lëshohet vetëm për subjekte fizike ose juridike	Saktë
5	për llogari të vet, Licencën e lëshon Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimit të Transportit Rrugor	Gabim
6	për transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme, Licencën e lëshon Qendra Kombëtare e Biznesit (QKB)	Gabim
7	për transportin me mjete jashtë norme, Licencën e lëshon ministria përgjegjëse për transportin	Gabim
Pyetësi 160	Në transportin ndërkombëtar të mallrave	
1	për të tretë dhe me qira, Licencën e lëshon Qendra Kombëtare e Biznesit (QKB)	Saktë
2	për llogari të vet, Certifikatën e lëshon Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimit të Transportit Rrugor	Saktë
3	për transportin e mallrave të rrezikshme, Certifikatën e lëshon Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimit të Transportit Rrugor	Saktë
4	për transportin ndërmjet dy e më shumë shteteve anëtare të Konferencës Evropiane të Ministrave të Transportit (CEMT), Autorizimin e lëshon Shoqata Kombëtare Shqiptare e Transportuesve Ndërkombëtarë Rrugorë (ANALTIR)	Saktë
5	për llogari të vet, Licencën e lëshon Qendra Kombëtare e Biznesit (QKB)	Gabim
6	për transportin e mallrave të rrezikshme, Licencën e lëshon Qendra Kombëtare e Biznesit (QKB)	Gabim
7	për transportin me mjete jashtë norme, Licencën e lëshon Ministria përgjegjëse për transportin	Gabim
Pyetësi 161	Nuk kanë nevojë për licencë për transport mallrash për të tretë dhe me qira	
1	mjetet e Kryqit të kuq	Saktë
4	mjetet që transportojnë objekte për çfaqje teatrale	Saktë
5	kur kapaciteti transportues i mjetit është nën 1500 kg	Saktë
6	vetëm mjetet e kryqit të kuq	Gabim
7	vetëm mjetet e shërbimeve funerale	Gabim
8	mjetet që transportojnë mallrat nga portet	Gabim
Pyetësi 162	Nuk kanë nevojë për Licencë për transport mallrash për të tretë dhe me qira	
4	mjetet që shkojnë për të zëvendësuar një mjet të difektuar në rrugë	Saktë
5	mjetet që transportojnë mallrat e rastit për ose nga aeroportet	Saktë
6	mjetet që transportojnë pjesë këmbimi për mjetet e difektuara në rrugë	Saktë
7	mjetet që transportojnë kafshë për mish	Gabim
8	mjetet që transportojnë tulla	Gabim
9	transit për të tretë nga portet për në stacionet e hekurudhore	Gabim
10	kur kapaciteti transportues i mjetit është 5000 kg	Gabim
Pyetësi 163	Nuk kanë nevojë për certifikatë për transport mallrash brenda vendit mjetet që transportojnë	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	mbeturinat që dalin nga pastrimi i qyteteve dhe shërbimeve të tjera publike në qytete	Saktë
2	vezë, peshk të freskët, perime të freskëta, qumësht e prodhime të tij, për furnizimin e njësive tregtare kur ato ndodhen brenda qytetit	Saktë
3	prodhimet e fermave bujqësore e blektorale për në treg	Gabim
4	orenditë, mobilet dhe sendeve të tjera shtëpiake të destinuara për shitje	Gabim
5	çimento në thasë për shitje	Gabim
6	peshk për furnizimin e njësive tregtare që ndodhen jashtë qytetit	Gabim
7	barna për furnizimit e farmacive dhe spitaleve që ndodhen jashtë qytetit	Gabim
Pyetësi 164	Licenca CEMT (Konferenca Evropianë e Ministrave të Transportit)	
1	është dokument për transportin ndërkombëtare të mallrave	Saktë
2	është licence shumëpalëshe për transport ndërkombëtar rrugor të mallrave	Saktë
3	nuk autorizon transportin e mallrave brenda vendit	Saktë
4	u lëshohet vetëm subjekteve të licencuara për transport ndërkombëtar mallrash për të tretë dhe me qira	Saktë
5	nuk autorizon transportin e mallrave ndërmjet një vendi që bën pjesë në CEMT dhe një vendi që nuk bën pjesë	Saktë
6	ka liberalizuar transportin për të tretë dhe me qira vetëm në vendet anëtare të BE	Gabim
7	lejon të përdoren mjetet EURO 3	Gabim
8	mund të përdoret vetëm në vendet e Bashkimit Europian	Gabim
Pyetësi 165	Licenca CEMT (Konferenca Evropianë e Ministrave të Transportit)	
1	duhet të ndodhet në bordin e mjetit nga vendi i ngarkimit deri tek vendi i shkarkimit, si dhe gjatë udhëtimit pa ngarkesë	Saktë
2	duhet të ndodhet në bordin e mjetit gjatë udhëtimit pa ngarkesë	Saktë
3	duhet të tregohet në të gjitha doganat ku kalon mjeti	Saktë
4	duhet të ndodhet në bordin e mjetit së bashku me librin e udhëtimit dhe certifikatën e kontrollit teknik të mjetit	Saktë
5	duhet të tregohet vetëm në doganën e nisjes së mjetit	Gabim
6	duhet të tregohet vetëm në doganën e vendit të mbërritjes së mjetit	Gabim
7	është dokumenti i vetëm që legjitimon ndërmarrjen pronare të transportit dhe duhet të ndodhet në bordin e mjetit	Gabim
Pyetësi 166	Licenca CEMT (Konferenca Evropianë e Ministrave të Transportit)	
1	është e vlefshme për një numër të pakufizuar udhëtimesh brenda afatit të vlefshmërisë së saj	Saktë
2	me vlefshmëri një vit kalendarik ka ngjyrë të gjelbër	Saktë
3	me vlefshmëri tridhjetë ditore ka ngjyrë të verdhë	Saktë
4	lëshohet nga autoriteti kompetent i vendit në të cilin është i regjistruar mjeti motorik	Saktë
5	është e vlefshme vetëm nëse mjetet janë të regjistruar në vendin e lëshimit të saj	Saktë
6	me vlefshmëri një vit kalendarik ka ngjyrë të verdhë	Gabim
7	është e vlefshme për një afat kohor të pa caktuar	Gabim
8	është e vlefshme për një numër të kufizuar udhëtimesh	Gabim
Pyetësi 167	Licenca CEMT (Konferenca Evropianë e Ministrave të Transportit)	
1	lëshohet bashkë me Karnetën e Rrugës e cila duhet të ketë të njëjtin numër me licencën ndaj të cilës i referohet	Saktë
2	është e pavlefshme për transportin nga një vend anëtar në një vend të tretë	Saktë
3	është e pavlefshme kur nuk është në origjinal	Saktë
4	është e vlefshme për një numër udhëtimesh që bazohet, në numrin e udhëtimeve të kryer në vitin e mëparshëm	Gabim
5	është e vlefshme për 5 vjet	Gabim
6	lëshohet nga organizmi kompetent evropian	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësori 168	Në marrëveshjen e vendeve anëtare të CEMT është përjashtuar nga kërkesa për leje transporti bilaterale ose multilaterale	
1	transporti i mallrave me mjete rrugore me motor, pesha e përgjithshme e lejueshme me ngarkesë e të cilëve, duke përfshirë edhe rimorkiot nuk i kalon 6 ton ose, kur ngarkesa e dobishme e lejuar përfshirë rimorkiot nuk i kalon 3.5 ton	Saktë
2	me disa përjashtime, transporti i rastësishëm i mallrave për/dhe nga aeroporti në rastet kur shërbimet transferohen nga një lloj transporti në tjetrin	Saktë
3	vajtja pa ngarkesë e mjeteve të transportit të mallrave, të dërguar për të zëvendësuar një mjet të difektuar në një vend tjetër, dhe gjithashtu kthimi, pas riparimit, i mjetit të difektuar	Saktë
4	me disa përjashtime, transporti i gjësë së gjallë me mjete të konstruara, ose të konvertuara në mënyrë permanente	Saktë
5	për të gjitha vendet, transporti i gjësë së gjallë	Gabim
6	transporti për qëllime tregtare, i punimeve dhe objekteve të artit për ekspozita dhe panaire	Gabim
7	transporti i furnizimeve dhe aparaturave mjekësore	Gabim
Pyetësori 169	Në marrëveshjen e vendeve anëtare të CEMT është përjashtuar nga kërkesa për leje transporti bilaterale ose multilaterale	
1	me disa përjashtime, transporti i pjesëve të këmbimit dhe furnizimet për anijet dhe avionët ndër-oqeanikë	Saktë
2	transporti i furnizimeve dhe aparaturave mjekësore që nevojiten për emergjenca, në veçanti për katastrofa natyrore dhe nevoja humanitare	Saktë
3	transporti jo për qëllime tregtare i punimeve dhe objekteve të artit për ekspozita dhe panaire	Saktë
4	transporti i funeraleve	Saktë
5	transferimi ose marrja përsëri e mjeteve pa ngarkese në destinacionin e fundit	Saktë
6	për të gjitha vendet, transporti i mallrave për llogari të vet	Gabim
7	transporti për qëllime tregtare të pasurive, pajisjeve dhe kafshëve për aktivitetet teatrale	Gabim
8	transporti postar si shërbim privat	Gabim
Pyetësori 170	Subjekti transportues	
1	është i detyruar që të kthejë autorizimet CEMT-it të papërdorura dhe Karnetat e rrugës pranë zyrës së licencave	Saktë
2	nëse nuk i kthen autorizimet CEMT-it të papërdorura dhe Karnetat e rrugës pranë zyrës së licencave, humbet të drejtën për tu pajisur përsëri me autorizim, vitin pasardhës	Saktë
3	për tu pajisur me autorizim CEMT, paraqet edhe certifikatën standard të sigurisë rrugore për mjetin me motor dhe për rimorkion ose gjysmërimorkion për mjetet EURO4 dhe EURO5, EURO6	Saktë
4	për tu pajisur me autorizimit CEMT, paraqet edhe certifikatën standard të kontrollit të gazrave dhe zhurmave për mjete EURO4, EURO5, EURO6	Saktë
5	pajiset me autorizim të ri, edhe kur nuk kthen autorizimet CEMT-it të papërdorura	Gabim
6	mund të kryejë transport mallrash në një vend të CEMT pa kufizime ose pengesa	Gabim
7	duhet të parashikojë kufizime sasiore për numrin e udhëtimeve që mund të kryejë, për shkak të vlefshmërisë së autorizimit	Gabim
Pyetësori 171	Sistemi TIR (Konventa doganore për transport ndërkombëtar të mallrave me mbulesë të TIR-karnet)	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	është një sistem ndërkombëtar i transportit rrugor për tranzitimin e mallrave që transportohen plotësisht ose pjesërisht me anë të rrugës si dhe, një sistem ndërkombëtar doganor për tranzitimin e mallrave	Saktë
2	është i vetmi sistem tranzitimi në botë, i cili lejon që mallrat të kalojnë transit nga shteti i origjinës për në shtetin e destinimit, duke njohur kontrollin doganor	Saktë
3	minimizon barrët financiare, taksat dhe tarifatat doganore, të cilat mbulohen në gjithë botën me anë të një garancie ndërkombëtare	Saktë
4	lehtëson lëvizjet transite me anë të aplikimit të dokumentacionit dhe kontrollit të standardizuar	Saktë
5	nuk lejon transportin intermodal ndërkombëtar të mallrave	Gabim
6	nuk garanton përfitime ekonomike për individët	Gabim
7	nuk garanton përfitime ekonomike për shtetet	Gabim
Pyetësi 172	Sistemi TIR (Konventa doganore për transport ndërkombëtar të mallrave me mbulesë të TIR-karnet)	
1	bazohet në njohjen e përbashkët (reciproke) të kontrolleve doganore	Saktë
2	bazohet në mjete transporti (kamionë) ose kontejnerë të sigurt	Saktë
3	bazohet në garanci ndërkombëtare (zinxhiri ndërkombëtar i garantuar)	Saktë
4	siguron menaxhim të aktivitetit të transportit transit të mallrave me kosto të ulëta	Saktë
5	siguron menaxhim të aktivitetit të transportit transit të mallrave me garanci të lartë	Saktë
6	nuk bazohet në Karnetën TIR	Gabim
7	nuk bazohet në aksesin e kontrolluar të Karnetës TIR	Gabim
8	zvogëlon formalitetet dhe vonesat në tranzitim, por nuk i redukton kostot e transportit	Gabim
Pyetësi 173	Autoritetet Doganore	
1	bëjnë caktimin e zyrave doganore të hapura për operacionet TIR	Saktë
2	bëjnë përcaktimin e itinerareve për operacionet dhe ngarkesat TIR	Saktë
3	bëjnë mbikëqyrjen dhe miratimin e kamionëve TIR	Saktë
4	veprojnë menjëherë ndaj shkelësve të rregullave në rastet dyshuese ose parregullsive	Saktë
5	nuk kontrollojnë lëvizjet tranzite TIR	Gabim
6	nuk japin të dhëna Safe TIR mbi zhdoganimet	Gabim
7	konfirmojnë vetëm në fund të çdo muaji, përfundimin e transportit TIR elektronikisht, nëpërmjet SAFE TIR	Gabim
Pyetësi 174	Karneta TIR	
1	është një dokument doganor tranziti që përdoret për të provuar ekzistencën e një garancie ndërkombëtare për taksat dhe doganat, për mallrat që transportohen në sistemin TIR	Saktë
2	mund të përdoret vetëm për një transport TIR	Saktë
3	numri i fletëve të Karnetës TIR tregon numrin e vendeve që mund të tranzitohen, përfshirë edhe vendin e nisjes dhe të mbërritjes	Saktë
4	mund të ketë 4, 6, 14, ose 20 fletë	Saktë
5	mund të përdoret vetëm për dy transporte TIR	Gabim
6	ka vetëm dy numra reference	Gabim
7	drejtuesi i mjetit dorëzon Karnetin TIR të miratuar nga autoriteti doganor i destinacionit, në përfundim të muajit	Gabim
Pyetësi 175	Konventa për Kontratën e Transportit Rrugor Ndërkombëtar të Mallrave (CMR)	
1	është Konventa për kontratën e transportit ndërkombëtar të mallrave në rrugët tokësore	Saktë
2	standardizon kushtet që rregullojnë kontratën e transportit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	standardizon kushtet veçanërisht, në lidhje me dokumentacionin dhe përgjegjësinë e transportuesit	Saktë
4	parashikon se transportuesi është përgjegjës për veprimet ose mosveprimet e agjentëve të tij të punësuar	Saktë
5	nuk zbatohet kur transporti rrugor ndërkombëtar i mallrave kryhet nga shtete, institucione apo organizata qeveritare	Gabim
6	varet nga vendbanimi dhe kombësia e palëve	Gabim
7	nuk zbatohet edhe kur automjeti që mbart mallrat, gjatë udhëtimit, transportohet me rrugë detare, hekurudhore, ujëra të brendshme ose rrugë ajrore dhe malli nuk shkarkohet nga automjeti	Gabim
8	parashikon se, transportuesi nuk është përgjegjës për veprimet ose mosveprimet e personave të tjerë që ofrojnë shërbimin e tyre si të punësuar për të kryer transportin	Gabim
Pyetësi 176	Konventa për Kontratën e Transportit Rrugor Ndërkombëtar të Mallrave (CMR)	
1	zbatohet për të gjithë gjatësinë e udhëtimit, si për pjesën e udhëtimit në territorin kombëtar përkatës, ashtu edhe jashtë tij	Saktë
2	zbatohet kur ka një kontratë transporti me pagesë dhe malli transportohet në një vend që bën pjesë në Konventë	Saktë
3	mund të zbatohet edhe kur automjeti që mbart mallrat, gjatë udhëtimit, transportohet me rrugë detare, hekurudhore, ujëra të brendshme ose rrugë ajrore dhe malli nuk shkarkohet nga automjeti	Saktë
4	zbatohet për transportin e mallrave brenda vendit	Gabim
5	zbatohet për transportin e mallrave të rrezikshme	Gabim
6	zbatohet për transportin pa pagesë	Gabim
Pyetësi 177	Konventa për Kontratën e Transportit Rrugor Ndërkombëtar të Mallrave (CMR)	
1	zbatohet kur vendi i pranimit të mallit dhe vendi i parashikuar për dorëzimin e tij janë të ndryshëm, por të paktën njëri prej tyre bën pjesë në Konventë	Saktë
2	rregullat zbatohen në momentin e dorëzimit të mallit	Saktë
3	nuk zbatohet për shërbimin e zhvendosjes dhe transportit të mobilieve dhe pajisjeve shtëpiake	Saktë
4	nuk rregullon përgjegjësinë e dërguesit	Gabim
5	nuk rregullon përgjegjësinë e marrësit	Gabim
6	zbatohet për shërbimin e zhvendosjes dhe transportit të mobilieve dhe pajisjeve shtëpiake	Gabim
Pyetësi 178	Konventa për Kontratën e Transportit Rrugor Ndërkombëtar të Mallrave (CMR)	
1	nuk zbatohet për shërbimet e transporteve funerale	Saktë
2	nuk zbatohet për dërgesat postare	Saktë
3	zbatohet për transportin për llogari të vet	Saktë
4	nuk zbatohet për mallrat që prishen	Gabim
5	nuk zbatohet për transportet brenda BE	Gabim
6	zbatohet vetëm për verifikimin e numrit të kolive	Gabim
Pyetësi 179	Kontrata e transportit	
1	është konsensuale	Saktë
2	lidhet ndërmjet dërguesit dhe transportuesit	Saktë
3	është një kontratë me afat	Saktë
4	konfirmohet nga fatura për shoqërimin e mallit	Saktë
5	nuk mund të përfundojë në favor të palës së tretë	Gabim
6	mund të ketë një objekt të papërcaktuar	Gabim
7	nuk lidhet në formë shkresore	Gabim
Pyetësi 180	Transporti rrugor i mallrave për të tretë ose me qira ose për nevojat e veta	
1	përfshin ngarkimin e mjetit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

2	përfshin lëvizjen e mjetit me ngarkesë deri në destinacion	Saktë
3	përfshin shkarkimin e mallit në destinacion	Saktë
4	përfshin lëvizjen e mjetit pa ngarkesë deri në vendin e nisjes	Saktë
5	përfshin vetëm lëvizjen e mjetit me ngarkesë	Gabim
6	nuk përfshin shkarkimin e mallit në destinacion	Gabim
7	nuk përfshin lëvizjen e mjetit pa ngarkesë deri në vendin e nisjes	Gabim
8	nuk përfshin ngarkimin e mjetit	Gabim
Pyetësi 181	Dërguesi i mallit	
1	është pala që pasi ka kontraktuar me transportuesin ja dorëzon mallin atij	Saktë
2	është përgjegjës për të gjitha shpenzimet	Saktë
3	është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive, në emrin dhe mbiemrin e dërguesit	Saktë
4	është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit vetëm , në rastin e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme	Gabim
5	është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive në peshën bruto të mallit dhe jo për sasinë e mallit të shprehur ndryshe (pako, thasë, shishe etj.)	Gabim
6	është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive për datën dhe vendin e caktuar për t'u dorëzuar malli por, jo për datën dhe vendin e marrjes në dorëzim të mallit	Gabim
Pyetësi 182	Dërguesi i mallit	
1	është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive në datën dhe vendin e marrjes në dorëzim të mallit si dhe vendin e caktuar për t'u dorëzuar malli	Saktë
2	është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive në emrin dhe adresën e marrësit të mallit	Saktë
3	është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shpenzimet e paketimit te parregullt të mallit	Saktë
4	është përgjegjës edhe në rast se, parregullsia është e dukshme në momentin kur transportuesi merr në dorëzim mallin dhe ky i fundit nuk ka bërë asnjë vërejtje në lidhje me këtë	Gabim
5	mund t'i kërkojë transportuesit që të kontrollojë peshën bruto të mallit, por jo sasinë e tij të shprehur ndryshe (p.sh., pako, thasë, shishe etj.)	Gabim
6	nuk është përgjegjës për humbjen e mallit	Gabim
Pyetësi 183	Transportuesi	
1	është person fizik ose juridik	Saktë
2	merr përsipër që, me mjetet e veta të transportojë mallra brenda një afati të caktuar	Saktë
3	gjatë marrjes në dorëzim të mallit, kontrollon saktësinë e deklarimeve në faturën shoqëruese të mallit për sa i përket numrit të pakove, shenjave dhe numrave të tyre	Saktë
4	ka të drejtë të kërkojë një faturë të veçantë shoqëruese për mallin që do të transportohet për çdo automjet më vehte kur malli do të ngarkohet në automjete rrugore të ndryshme	Saktë
5	gjatë marrjes në dorëzim të mallit, transportuesi kontrollon gjendjen e jashtme të mallrave, por jo paketimin e tyre	Gabim
6	nuk mban përgjegjësi për humbjen apo dëmtimin e mallrave apo, për çdo dëm që u shkaktohet pasagjerëve	Gabim
7	nuk mund të kërkojë një faturë të veçantë shoqëruese për çdo lloj malli më vete	Gabim
Pyetësi 184	Transportuesi	
1	mban përgjegjësi për humbjen e plotë ose të pjesshme të mallrave	Saktë
2	mban përgjegjësi për dëmtimin e mallrave gjatë kohës që ai i merr në dorëzim dhe kohës që i shpërndan	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	mban përgjegjësi për çdo vonesë në shpërndarje	Saktë
4	hyn si palë në kontratë në momentin e dorëzimit të mallit tek pritësi i mallit	Gabim
5	nuk mban përgjegjësi për taksat dhe vonesat	Gabim
6	nuk mban përgjegjësi për faturën e mallit	Gabim
Pyetësi 185	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për zhdëmtimin e mallit, në rast humbje apo dëmtimi	
1	kur ka ndodhur për shkak të forcës madhore	Saktë
2	kur ka ndodhur për shkak të firove natyrore	Saktë
3	kur ka ndodhur për shkak të veprimeve të dërguesit	Saktë
4	kur ka ndodhur për shkak të veprimeve të pritësit të mallit	Saktë
5	kur kontrata është lidhur pa shpërblim	Gabim
6	kur fatura shoqëruese e mallit nuk përmban deklaratën në të cilën konfirmohet se ky transport i nënshtrohet rregullave të CMR	Gabim
7	kur transportuesi nuk është person juridik	Gabim
Pyetësi 186	Fatura për shoqërimin e mallit përmban	
1	datën dhe vendin në të cilën ajo është përpiluar	Saktë
2	emrin dhe adresën e dërguesit të mallit, emrin dhe adresën e transportuesit të mallit si dhe emrin dhe adresën e marrësit (pritësit) të mallit	Saktë
3	tarifat (pagesat) që lidhen me transportin	Saktë
4	numrin e pakove, shenjat dalluese dhe numrat e tyre të veçantë, kur është e mundur	Saktë
5	përshkrimin në përgjithësi, të natyrës së mallit që transportohet, mënyrën e paketimit dhe, në rastin e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme, përshkrimin e përpiktë të tyre	Saktë
6	peshën bruto të mallit ose sasinë e tyre të shprehur ndryshe (pako, thasë, shishe etj.	Saktë
7	datën dhe vendin e marrjes në dorëzim të mallit, por jo vendin e caktuar për dorëzimin e tij	Gabim
8	përshkrimin në përgjithësi, të natyrës së mallit, vetëm në rastin e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme	Gabim
9	tarifat (pagesat) që lidhen me transportin, vetëm në rastin e transportit me pako	Gabim
Pyetësi 187	Fatura shoqëruese e mallit	
1	përpilohet nga dërguesi i mallit	Saktë
2	përpilohet në tre kopje origjinale të cilat nënshkruhen nga dërguesi dhe nga transportuesi i mallit	Saktë
3	është provë e lidhjes së kontratës së transportit	Saktë
4	kopja e parë origjinale e faturës i jepet dërguesit, kopja e dytë e faturës shoqëron mallin kopja e tretë e faturës mbahet nga transportuesi	Saktë
5	është provë e lidhjes së kontratës së transportit por jo provë e vendosjes së kushteve të transportit	Gabim
6	përpilohet në tre kopje origjinale të cilat nënshkruhen nga dërguesi por jo, nga transportuesi i mallit	Gabim
7	kopja e parë origjinale e faturës i jepet marrësit në dorëzim të mallit, ndërsa, kopja e dytë e faturës shoqëron mallin mbahet nga transportuesi	Gabim
Pyetësi 188	Spedicioneri i mallrave	
1	ju ofron tregtareve shërbime për transportin e mallrave	Saktë
2	merr përsipër që të lidhë një kontratë transporti midis një personi të tretë dhe porositësit	Saktë
3	është i specializuar veçanërisht për eksport-import	Saktë
4	njofton për kërkesat e tregut të vendeve të huaja	Saktë
5	këshillon për paketimin, markimin dhe vendosjen e etiketave në përputhje me kërkesat e transportit dhe të autoriteteve të Doganave në vendet e tjera	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

6	koordinon të gjitha mënyrat (modalitetet) e transportit, në transportin e mallrave, nga magazinat e eksportuesve deri në destinacion	Saktë
7	e lidh kontratën vetëm në formë shkresore	Gabim
8	zbaton kërkesat e porositësit për transportimin e mallit por jo ato të personit të tretë	Gabim
9	nuk ka lidhje me leverdinë ekonomike	Gabim
Pyetësi 189 Spedicioneri i mallrave		
1	vepron si ndërmjetës ndërmjet tregtarit të mallrave (dorëzuesit të mallrave) dhe transportuesit të tyre	Saktë
2	siguron, për mallrat e import-eksportit, një lidhje ndërmjet eksportuesit (ose importuesit) dhe transportuesve të ndryshëm për të siguruar transportin e mallrave në destinacion	Saktë
3	aplikon shërbime në grup për të siguruar leverdi ekonomike	Saktë
4	siguron mundësi paketimi të specializuara si dhe magazinë për mallrat që janë në pritje për t'u transportuar	Saktë
5	njofton për siguracionin dhe përgatit dokumentet nëse kërkohen	Saktë
6	planifikon rrugët dhe mënyrat e transportit por, nuk interesohet për vlerësimin e kostos	Gabim
7	nuk informohet për taksat doganore	Gabim
8	e kryen transportin e mallit me mjetet e tij	Gabim
Pyetësi 190 Marrëveshja ATP		
1	është Marrëveshja “ për transportin ndërkombëtar të ushqimeve delikate dhe pajisjet speciale që përdoren në këto transporte”	Saktë
2	është marrëveshja mbi transportin të ushqimeve delikate në regjim temperature të kontrolluar	Saktë
3	përcakton karakteristikat izotermike të mjeteve të transportit në regjim temperature të kontrolluar	Saktë
4	është marrëveshja mbi transportin e mallrave të rrezikshme	Gabim
5	i referohet transportit të produkteve bujqësore	Gabim
6	është marrëveshja mbi transportin e produkteve të karburantit	Gabim
7	është marrëveshja për transportin e produkteve ushqimore që nuk prishen	Gabim
Pyetësi 191 Marrëveshja ATP		
1	përcakton kushtet që duhet të përmbushë karrocera izotermike e mjetit	Saktë
2	zbatohet për të gjitha mjetet e transportit me karroceri izotermike me ose pa grup frigoriferik/grup kaloriferik të regjistruar në Shqipëri që kryejnë transport ndërkombëtar mallrash	Saktë
3	zbatohet për të gjitha mjetet e transportit me karroceri izotermike të cilat përshkojnë territore shtetesh që janë palë kontraktuese të marrëveshjes ATP	Saktë
4	zbatohet për të gjitha mjetet e transportit me ose pa grup frigoriferik, por jo kaloriferik të regjistruar në Shqipëri që kryejnë transport ndërkombëtar mallrash	Gabim
5	është marrëveshja mbi transportin e mbetjeve speciale	Gabim
6	është marrëveshja mbi transportin e mbetjeve që mund të ndotin ujin	Gabim
Pyetësi 192 Marrëveshja ATP		
1	përcakton rregullat e transportit për ushqimet e ngrira	Saktë
2	përcakton se kamionët, rimorkiot, gjysmërimorkiot, kontejnerët, cisternat ose pajisjet e tjera të izoluara , janë mjetet e transportit dhe pajisjet për kryerjen e transportit rrugor të ushqimeve delikate	Saktë
3	përcakton se, Certifikata ATP është dokumenti, nëpërmjet të cilit autoriteti kompetent certifikon një pajisje izotermike për transportin e ushqimeve delikate, në përputhje me standardet ATP	Saktë
4	përcakton se, mjet transportues frigoriferik është mjeti transportues i izoluar i pajisur me ftohësin e vet ose, i shoqëruar bashkë me njësitë e tjera të pajisjes transportuese	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

5	përcakton se, mjet transportues kaloriferik është mjet transportues izolues i cili është në gjendje të rrisë temperaturën brenda trupit bosh dhe më pas të ruajë atë temperaturë	Saktë
6	përcakton rregullat e transportit për mallrat e rrezikshme	Gabim
7	përcakton rregullat e transportit për mbetjet speciale	Gabim
8	përcakton rregullat e transportit për të gjitha produktet ushqimore	Gabim
Pyetësi 193	Marrëveshja ADR	
1	është Marrëveshja Evropiane për Transportin Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave të Rrezikshme në cisterna, në koli, dhe katrapilas (të hedhura, të ngarkuara pa ambalazh).	Saktë
2	zbatohet për transportin e karburanteve	Saktë
3	zbatohet për transportin e gazoilit	Saktë
4	zbatohet për transportin e produkteve ushqimore	Gabim
5	zbatohet për transportin e mjeteve teknologjike të veçanta	Gabim
6	zbatohet për transportin e materialeve të ndërtimit	Gabim
Pyetësi 194	Mallra të rrezikshme	
1	janë mallrat që mund të shkaktojnë dëme	Saktë
2	janë mallrat që përbëjnë rrezik për shëndetin dhe jetën e personelit që i transporton ato, si dhe për të tretët	Saktë
3	janë mallrat që mund të dëmtojnë pronat e të tretëve	Saktë
4	nuk janë eksplozivët	Gabim
5	nuk janë lëngjet e ndezshme	Gabim
6	nuk janë lëndët gërryese (korrozive)	Gabim
Pyetësi 195	Mallra të rrezikshme	
1	janë mallrat që mund të dëmtojnë mjetin që i transporton	Saktë
2	janë lëndët radioaktive	Saktë
3	janë oksiduesit	Saktë
4	nuk janë mallrat që mund të dëmtojnë mjedisin (ujin, tokën, atmosferën, rrjetin ushqimor)	Gabim
5	nuk janë lëndët toksike dhe infektive	Gabim
6	nuk janë substancat e ndezshme	Gabim
Pyetësi 196	ADR përcakton se	
1	vetitë fizike-kimike të lëndëve janë kriter kryesor i vlerësimit të rrezikut	Saktë
2	efektet e mallrave mbi shëndetin janë kriter kryesor i vlerësimit të rrezikut	Saktë
3	çdo lëndë e rrezikshme ka Numrin Personal të Njohjes që formohet nga simboli UN dhe katër numra	Saktë
4	kufizimet e shpejtësisë për automjetet që transportojnë mallra të rrezikshëm janë - 30 km/orë brenda qendrave të banuara	Saktë
5	kufizimet e shpejtësisë për automjetet që transportojnë mallra të rrezikshëm janë 50 km/orë jashtë qendrave të banuara	Saktë
6	efektet e mallrave mbi mjedisin nuk janë kriter kryesor i vlerësimit të rrezikut	Gabim
7	kufizimet e shpejtësisë për automjetet që transportojnë mallra të rrezikshëm janë - 40 km/orë brenda qendrave të banuara	Gabim
8	kufizimet e shpejtësisë për automjetet që transportojnë mallra të rrezikshëm janë 70 km/orë jashtë qendrave të banuara	Gabim
Pyetësi 197	Njësitë e transportit të ADR me koli (kamionët me ose pa rimorkio) duhet të jenë të pajisura	
1	me pajisjen e kufizimit të shpejtësisë, për disa mjete me motor	Saktë
2	me pajisjet e sigurisë të parashikuar nga ADR	Saktë
3	me pajisjen e fikjes së zjarrit	Saktë
4	detyrimisht, me pajisjen e frenimit anti bllokues ABS	Gabim
5	gjithnjë, me një pajisje elektrike speciale të parashikuar nga ADR	Gabim
6	gjithnjë, me një pajisje për ngadalësimin e shpejtësisë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësori 198	Në mjetet ADR, është i detyrueshëm	
1	instalimi i sistemit të frenimit ABS, në funksion të vitit të prodhimit, masës maksimale me ngarkesë të plotë dhe modalitetit të transportit	Saktë
2	kufizuesi i shpejtësisë, për mjetet e kategorive N2, N3	Saktë
3	kufizuesi i shpejtësisë, për kamionët me masë maksimale me ngarkesë të plotë më të madhe se 3.5 ton	Saktë
4	instalimi i sistemit të frenimit ABS për mjetet e kategorive N2, N3	Gabim
5	instalimi i sistemit të frenimit ABS për të gjithë mjetet, pavarësisht nga viti i prodhimit	Gabim
6	kufizuesi i shpejtësisë për mjetet e kategorive N2 dhe N3, pavarësisht nga viti i prodhimit të tyre	Gabim
KAPITULLI VIII		
SHËNDETI, SIGURIA NË RRUGË DHE E MJEDISIT, SHËRBIMET DHE LOGJISTIKA		
VIII.1 Ndërgjegjësimi i drejtuesve të mjeteve ndaj rreziqeve të rrugës dhe aksidenteve në punë: tipat e aksidenteve në punë në sektorin e transportit, statistikat e aksidenteve në rrugë, përfshirja e kamionëve/veturave, njerëzve, pasojave materiale dhe financiare.		
Pyetësori 199	Mund të jetë shkak rreziku, gjatë udhëtimit	
1	shpejtësia e automjeteve dhe hapësira e ndalimit të tyre në kushte emergjence	Saktë
2	kushtet atmosferike si ngrica, shiu, bora, mjegulla	Saktë
3	një kthesë, një kryqëzim, një kurriz në rrugë	Saktë
4	mosrespektimi i rregullave të qarkullimit nga kalimtarët apo drejtuesit e tjerë	Saktë
5	mosha e drejtuesit	Gabim
6	gjatësia e drejtuesit	Gabim
7	tipi i automjetit	Gabim
8	kushtet kontraktore të drejtuesit	Gabim
Pyetësori 200	Situatat e rrezikut	
1	jo gjithnjë, mund të evitohen me anë të përdorimit të pajisjeve të sigurisë	Saktë
2	duhet të parashikohen nga drejtuesi, me qëllim mbrojtjen e sigurisë së njerëzve	Saktë
3	mund të shmangen nga reagimi i shpejtë i drejtuesit	Saktë
4	duhet të evitohen, duke mos kryer manovrimet të rrezikshme	Gabim
5	mund të evitohen, gjithnjë	Gabim
6	nuk shkaktohen kurrë, nga gjendja fizike e drejtuesit	Gabim
7	shmangen, duke u sjellë në mënyra të rrezikshme	Gabim
Pyetësori 201	Për vlerësimin e saktë të rrezikut, gjatë udhëtimit, është e rëndësishme,	
1	përvoja e drejtuesit	Saktë
2	shkalla e përqendrimit të drejtuesit	Saktë
3	shpejtësia e reagimit të drejtuesit	Saktë
4	kategoria e lejes së drejtimit të drejtuesit	Gabim
5	niveli i shërbimit të ndërmarrjes së transportit të drejtuesit	Gabim
6	niveli i parkut të mjeteve të ndërmarrjes së transportit të drejtuesit marrëdhëniet e drejtuesit me kolegët	Gabim
Pyetësori 202	Aksident në punë është	
1	fraktura e drejtuesit të mjetit, e shkaktuar gjatë ngjitjes apo zbritjes në kabinën e mjetit në veprimtarinë e punës	Saktë
2	dëmtimi fizik, që ndodh gjatë mirëmbajtjes së automjetit dhe shkakton paaftësi në punë	Saktë
3	dëmtimi fizik i drejtuesit të mjetit gjatë veprimeve të ngarkim-shkarkimit, që shkakton paaftësi të përkohshme në punë	Saktë
4	çdo dëmtim fizik, që ndodh gjatë orarit të punës dhe shkakton paaftësi në punë	Saktë
5	dëmtimi mallit, që transporton një automjet	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

6	aksidentimi i një turisti në bordin e një autobusi, gjatë transportit	Gabim
7	çdo dëmtim i drejtuesit të mjetit, sado i vogël, që shkaktohet gjatë veprimtarisë së përditshme të tij	Gabim
Pyetësori 203	Aksident në punë është	
1	çdo frakturë e gjymtyrëve, që pëson drejtuesi i mjetit, si rezultat i rrëzimit aksidental gjatë rregullimit të ngarkesës në mjet	Saktë
2	dëmtimi i sistemit eshtëror muskolor gjatë procesit të zëvendësimit të një gome.	Saktë
3	dëmtimi i syrit, i shkaktuar nga kontakti aksidental me material gërryes që transportohet gjatë punës	Saktë
4	dëmtimi i rëndë i drejtuesit profesionist, i ndodhur brenda në garazh, në fund të turnit të punës	Saktë
5	çdo lëndim i drejtuesit të mjetit, në rast të mosrespektimit të rregullave të sigurisë, që i janë komunikuar atij nga punëdhënësi	Gabim
6	pirja e tepruar e alkoolit gjatë periudhave të pushimit	Gabim
7	çdo lloj lëndimi i drejtuesit të mjetit, që ndodh gjatë lëvizjes me automjet	Gabim
Pyetësori 204	Aksidentet rrugore ndodhin edhe për shkak të	
1	drejtimit jo korrekt të automjetit nga drejtuesi i mjetit	Saktë
2	shpejtësisë së papërshtatshme	Saktë
3	mosrespektimit të rregullave të përparësisë	Saktë
4	lodhjes së drejtuesit të mjetit	Saktë
5	mosrespektimit të distancës së sigurisë	Saktë
6	mosfunksionimit të amortizatorëve	Gabim
7	dëmtimit të tahogرافit	Gabim
8	dëmtimit të pompës së ujit	Gabim
Pyetësori 205	Në rast të zënies së karrexhatës për shkak të derdhjes së ngarkesës, drejtuesi duhet	
1	të lirojë rrugën sa më shpejt të jetë e mundur për të mundësuar kalimin e mjeteve	Saktë
2	të marre masa për çbllokimin e rrugës, duke e shtyrë mjetin jashtë karrexhatës	Saktë
3	të sinjalizojë për rrezikun ose pengesën, nëpërmjet vendosjes së sinjalit të rrezikut	Saktë
4	të informojë edhe entin pronar të rrugës, ose organet e policisë	Saktë
5	të lirojë kur të ketë mundësi kalimin e mjeteve	Gabim
6	të mos e lëvizë mjetin pa ardhur organet e policisë	Gabim
7	të vendosë vetëm sinjalin e lëvizshëm të rrezikut në pozicionin e dhënë	Gabim
Pyetësori 206	Në rastet e zënies së karrexhatës për shkaqe aksidentale, mjetet që vijnë pas, duhet të sinjalizohen me trekëndëshin e rrezikut	
1	për sa kohë që në karrexhatë ka mallra të rëna në asfalt	Saktë
2	të paktën, 100m pas automjetit në rrugët interurbane kryesore, në rast se kemi bllokuar qarkullimin	Saktë
3	të paktën, 100m pas automjetit në autostrada, në rast se kemi bllokuar qarkullimin	Saktë
4	menjëherë, sidomos kur jemi në kthesë	Gabim
5	vetëm në rast se kemi bllokuar qarkullimin	Gabim
6	të paktën 50m pas automjetit, kur jemi në rrugë interurbane kryesore	Gabim
7	të paktën 50m pas automjetit, kur jemi në autostrada	Gabim
Pyetësori 207	Drejtuesi i mjetit është i detyruar	
1	të vlerësojë çdo situatë emergjence, që mund t'i shfaqet gjatë udhëtimit	Saktë
2	të dijë të sillet në një situatë emergjence	Saktë
3	të thërrasë apo të kërkojë ndihmë nga organet kompetente në rast avarie apo aksidenti, gjatë udhëtimit	Saktë
4	të njohë parimet bazë dhe të hartojë në çdo rast një raport aksidenti	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

5	të japë ndihmën e parë, në rast aksidenti	Saktë
6	t'i udhëzojë pasagjerët për daljet e emergjencës dhe të mundësojë evakuimin e tyre për çdo eventualitet të rrezikshëm	Saktë
7	vetëm, të japë ndihmën e parë në rast aksidenti	Gabim
8	që në rast aksidenti, vetëm të shmangë ndërlikimin e situatave	Gabim
9	të largojë menjëherë mjetin nga vendi i ngjarjes për mos bllokimin e trafikut	Gabim
Pyetësi 208	Për të evituar stresin në një situatë emergjence, duhet	
1	të vendosni emocionet tuaja nën kontroll, para se të filloni të veproni	Saktë
2	të qëndroni fillimisht larg situatës, që të fitoni sigurinë e nevojshme	Saktë
3	të mos nxitoni të veproni, që të mos vendosni edhe veten tuaj në rrezik	Saktë
4	të veproni energjikisht, pa e analizuar situatën, pasi nuk keni kohë	Gabim
5	pavarësisht emocioneve, duhet të ndërhyni për të dhënë ndihmën e parë	Gabim
6	të vini emocionet në kontroll dhe të prisni personat e specializuar për ndërhyrje	Gabim
7	të filloni të jepni ndihmën, pa marrë parasysh rreziqet që ju kanosen	Gabim
Pyetësi 209	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesit e mjeteve të përfshira duhet	
1	të përpiqen të ruajnë qetësinë	Saktë
2	të konstatojnë dëmet pasi të kenë liruar rrugën	Saktë
3	të raportojnë të gjitha informacionet e nevojshme, për rindërtimin e dinamikës së ngjarjes	Saktë
4	vetëm të presin duke sinjalizuar për rrezikun, nëse nuk mund të lirohet karrexhata nga automjeti i aksidentuar	Saktë
5	të mos zbresin nga automjeti, derisa të mbërrijë Policia	Gabim
6	të mos zbresin nga automjeti, deri sa mbërrijë karrotreci	Gabim
7	të presin patjetër një agjent policie, për plotësimin e formularit të konstatimit të aksidentit	Gabim
Pyetësi 210	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit	
1	nëse ka të plagosur, është e nevojshme që të kërkojë ndërhyrjen e organeve të Policisë Rrugore për konstatimet që duhen kryer	Saktë
2	duhet të mbajë shënim gjeneralitet e drejtuesit tjetër dhe të dhënat e lejes së drejtimit, automjetit dhe policës së sigurimit	Saktë
3	duhet të nxjerrë të gjithë elementet e dobishme për rindërtimin e dinamikës së saktë të aksidentit	Saktë
4	për denoncimin tek shoqëria siguruese mund të përdorë formularin e konstatimit miqësor të ngjarjes	Saktë
5	nëse ka të plagosur, në çdo rast duhet të thërresë ndihmën e shpejtë	Gabim
6	nëse është në faj, duhet të marrë gjeneralitet e drejtuesit tjetër; nëse ka të drejtë, nuk është e nevojshme	Gabim
7	mjafton që të kujtohet për pozicionin e saktë të mjeteve pas përplasjes	Gabim
8	nëse ndërhyt autoriteti policor, duhet vetëm të ngulë këmbë që të shkruhet versioni i tij për aksidentin	Gabim
Pyetësi 211	Në rastin e një aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit duhet	
1	të kujdeset, së pari për sigurinë e tij	Saktë
2	të verifikojë, nëse ka tym apo zjarr në mjetet e përfshira	Saktë
3	ta mbrojë një të plagosur, që nuk mund të spostohet nga karrexhata	Saktë
4	t'u sinjalizojë rrezikun, mjeteve që mbërrijnë	Saktë
5	t'u japë ndihmë të lënduarve	Saktë
6	t'i kërkojë ndihmë e përfaqësuesit ligjor, para çdo veprimi tjetër	Gabim
7	t'u japë alkool të lënduarve, kur është e nevojshme	Gabim
8	të mjaftohet, duke sinjalizuar rrezikun me bori	Gabim
Pyetësi 212	Në rastet e aksidenteve rrugore,	
1	nuk duhet të spostohen të lënduarit, që nuk janë në gjendje të lëvizin, në rast se ata nuk janë të ekspozuar ndaj një rreziku të menjëhershëm	Saktë
2	duhet ndihmuar i aksidentuari, duke e qetësuar dhe siguruar atë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	duhet të pritet personeli i ndihmës së shpejtë për të spostuar të lënduarit, nëse ata nuk janë në gjendjen e një rreziku të menjëhershëm	Saktë
4	nuk duhet t'u jepet pije të lënduarve, të cilët janë në gjendje të pandërgjegjshme	Saktë
5	duhet të njoftohet ambulanca, edhe nëse nuk ka të lënduar	Gabim
6	ku ka vetëm dëme materiale, duhet të njoftohet policia rrugore	Gabim
7	duhet t'i jepen gjeneralitetet drejtuesit të mjetit tjetër të përfshirë, vetëm në prani të forcave të rendit	Gabim
8	duhet të lëvizet menjëherë i aksidentuari, pavarësisht nga lëndimet e pësuar	Gabim
Pyetësi 213	Të ndihmohet një të dëmtuar në rrugë	
1	është e detyrueshme edhe si detyrë morale	Saktë
2	është e detyrueshme, sepse Kodi Penal e dënon mosdhënien e ndihmës	Saktë
3	është e detyrueshme, sepse kështu mund të kufizohen pasojat negative të aksidentit	Saktë
4	nuk është e detyrueshme	Gabim
5	është e detyrueshme vetëm nëse gjykohet si aksident i rëndë	Gabim
6	nuk është veprim i detyrueshëm (për të shmangur përfshirjen në ngjarje)	Gabim
7	është i detyrueshëm vetëm për mjekët dhe personelin sanitar	Gabim
	VIII.2 Aftësia për të parandaluar rreziqet fizike, lëvizje dhe qëndrime të cilat paraqesin rrezik, përshtatje fizike, trajtimi i ushtrimeve, mbrojtja personale	
Pyetësi 214	Nëse viktimat e një aksidenti rrugor paraqet një plagë me gjak, duhet	
1	të mbulohet plaga me material të pastër dhe të shtrëngohet, për të bllokuar rrjedhjen e gjakut	Saktë
2	të lahet me ujë nëse plaga është ndotur me dhëra	Saktë
3	të mos lëvizet trupa të huaj të mundshëm të pranishëm	Saktë
4	të bllokohet rrjedhja e gjakut me garzë sterile ose me copë të pastër	Saktë
5	të nxirren menjëherë trupat e huaj të pranishëm në plagë, pastaj të mbulohet	Gabim
6	t'i jepet për të pirë ujë ose çaj nëse është pa ndjenja	Gabim
7	të mos mbulohet plaga për të lehtësuar mpiksjen spontane të gjakut	Gabim
8	të manipulohet plaga në mënyrë që të zvogëlohet dalja e gjakut	Gabim
Pyetësi 215	Në rast të një hemorragjie të jashtme, duhet	
1	të bllokohet dhe të lidhet plaga si dhe të thirret menjëherë ndihma	Saktë
2	të lidhet menjëherë plaga, mundësisht me material të pastër	Saktë
3	të ndalohet rrjedhja e gjakut	Saktë
4	të mbahet i dëmtuari në pozicion ulur ose shtrirë	Saktë
5	të mbulohet plaga	Gabim
6	të mbulohet plaga dhe të bësh që të ecë i dëmtuari, për të shmangur shfaqjen e gjendjes së shokut	Gabim
7	të ndalohet absolutisht që i dëmtuari të pijë ujë	Gabim
Pyetësi 216	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy, duhet	
1	të lidhet syri pa e nxjerrë trupin e huaj	Saktë
2	të ndalohet që i dëmtuari të prekë syrin e plagosur, për të shmangur dëmtime më të rënda	Saktë
3	të lidhet syri dhe të ndalohet që të preket deri në ndërhyrjen e një specialisti	Saktë
4	të bëhet përpjekje për të nxjerrë trupin e huaj për të shmangur infeksionet	Gabim
5	t'i ndalohet të dëmtuarit të mbyllë syrin, për të evituar dëmtime të tjera	Gabim
6	të masazhohet ngadalë syri për të favorizuar lotimin	Gabim
7	të mos lidhet syri absolutisht	Gabim
Pyetësi 217	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë	
1	lëkurë e ftohtë me ngjyrë shumë të zbehtë	Saktë
2	djersë të ftohta në ballë dhe gjendje e tensionuar	Saktë
3	të dridhura, lëkurë shumë e zbehtë dhe djersë të ftohta në ballë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

4	shfaqja e lëvizjeve të pakoordinuara të gjymtyrëve	Gabim
5	thënia e frazave dhe fjalëve pa kuptim	Gabim
6	shfaqja e ngjyrës së kuqe të lëkurës, që tregon rritje të temperaturës	Gabim
Pyetësi 218	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet	
1	të shtrihet në tokë, të mbulohet dhe, të mbahen të ngritura gjymtyrët e poshtme	Saktë
2	të mbulohet sa më mirë të jetë e mundur	Saktë
3	të shtrihet me gjymtyrët e poshtme të ngritura nga trupi	Saktë
4	të ngrihet për të ecur që të riaktivizohet qarkullimi i gjakut	Gabim
5	të vendoset në pozicion ulur	Gabim
6	të goditet me kujdes në fytyrë dhe gjymtyrë për të riaktivizuar qarkullimin e gjakut	Gabim
7	t'i jepen sasi të vogla pije alkoolike	Gabim
Pyetësi 219	Nëse viktima e një aksidenti rrugor është pa ndjenja, duhet	
1	të shihet nëse merr frymë duke i vënë dorën në pjesën anësore të poshtme të gjoksit, ose mbi bark	Saktë
2	nëse merr frymë vetë, të vendoset në pozicionin anësor të sigurisë	Saktë
3	nëse nuk merr frymë, t'i lirohet goja edhe hunda nga pengesa të mundshme	Saktë
4	të kujdesesh për gjendjen e tij deri në mbërritjen e ambulancës	Saktë
5	të bësh të ecë e të flasësh me të dëmtuarin, për ta mbajtur zgjuar	Gabim
6	të fashojsh dhe ta bësh që të mos mundet të lëvizë kokën	Gabim
7	të pyetet nëse ka dhembje në kokë	Gabim
Pyetësi 220	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit, duhet	
1	t'i lehtësohet frymëmarrja duke e vendosur të dëmtuarin gjysmëulur	Saktë
2	në rast të plagës së dukshme dhe të thellë, të shtypet menjëherë me një copë të pastër	Saktë
3	të ruhet me kujdes deri në mbërritjen e ndihmës parë	Saktë
4	ta ndihmohet të bëjë frymëmarrje të thella	Gabim
5	të vendoset i plagosuri në pozicion shtrirë	Gabim
6	në rast plaje të thellë, të pastrohet, dezinfektohet dhe të mjekohet plaga	Gabim
7	të vendoset i dëmtuari në pozicion drejt për të kufizuar daljen e gjakut	Gabim
Pyetësi 221	Në rast se i dëmtuari paraqet një ose më shumë fraktura në gjymtyrë, duhet	
1	të mos lëvizet gjymtyra e thyer para se të jetë bërë e palëvizshme	Saktë
2	të bëhet e palëvizshme me mjete të rastit gjymtyra e thyer, pa vazhduar me manovra të tjera	Saktë
3	të mbulohen me material të pastër plagët e mundshme të shkaktuara nga thyerjet	Saktë
4	pasi të bëhet e palëvizshme gjymtyra të merren masat parandaluese kundër gjendjes së shokut nëse është e mundshme dhe e nevojshme	Saktë
5	të përpiqesh të rregullosh thyerjen për të pakësuar dhimbjet	Gabim
6	të nxitet i dëmtuari të lëvizë gjymtyrën e thyer për të vlerësuar dëmtimet	Gabim
7	në rast të thyerjes së kockës dhe kocka ka dalë jashtë, të përpiqesh ta rivendosësh përsëri në pozicionin e saj normal	Gabim
8	t'i jepet të plagosurit një pije e fortë alkoolike	Gabim
	VIII.3 Informimi mbi rëndësinë e aftësive fizike dhe mendore: parimet e shëndetshme, të ushqyerit e balancuar, efektet e alkoolit, drogave dhe substancave të tjera të ngjashme që ndikojnë sjelljen, simptomat, shkaqet, efektet e lodhjes dhe stresit, roli themelor i punës bazë/fazës së pushimit	
Pyetësi 222	Drejtuesi i mjetit duhet të ndërjegjësohet	
1	për trajtimin ushqimor si domosdoshmëri e sigurimit të një fiziku normal dhe të aftë për përbalimin e udhëtimit, nga ana e tij	Saktë
2	për domosdoshmërinë e një ushqimi të balancuar	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	edhe për efektet negative të përdorimit të alkoolit, drogave dhe substancave të tjera të ngjashme me to, në drejtimin e mjetit	Saktë
4	për rolin kryesor të punës dhe pushimit të detyrueshëm	Saktë
5	për trajtimin ushqimor të pasagjerëve për përballimin e udhëtimit	Gabim
6	në veçanti, për efektet negative të përdorimit gjatë udhëtimit të alkoolit dhe drogave nga pasagjerët	Gabim
7	në mënyrë të veçantë, për të shfrytëzuar në maksimum mjetin duke hipur në të, brenda kapaciteve të lejuar, çdo udhëtar që ja kërkon këtë jashtë agjencive	Gabim
Pyetësi 223	Ushqimi i duhur i drejtuesit të mjetit	
1	përbëhet nga ushqime lehtësisht të asimilueshme	Saktë
2	përbëhet nga ushqime të lehta dhe energjitime	Saktë
3	parashikon konsumin e ujit, frutave, perimeve	Saktë
4	parashikon konsumin e ushqimeve të fërguara dhe të pasura me yndyrë	Gabim
5	konsiston, në ngrënien e sasive të larta të mishit të kuq	Gabim
6	gjatë udhëtimit, të konsumojë një sasi të madhe kafeje për të larguar gjumin	Gabim
Pyetësi 224	Drejtuesit e mjeteve duhet të dine se	
1	disa medikamente shkaktojnë marramendje	Saktë
2	disa medikamente mund të kenë efekte anësore që ndikojnë negativisht drejtimin e mjetit	Saktë
3	disa medikamente shkaktojnë uljen e përqendrimit	Saktë
4	marrja e medikamenteve apo, qetësuesve, nuk duhet të shoqërohet me alkool për rritjen e efektit qetësues të tyre	Saktë
5	marrja e njëkohshme e medikamenteve dhe alkoolit mund të shkaktojë pasoja negative gjatë udhëtimit	Saktë
6	është rregull i mirë për një shofer që të pijë një sasi alkooli, për të favorizuar tretjen e ushqimit, gjatë udhëtimit	Gabim
7	është rregull i mirë për një drejtues që të pijë një sasi të vogël verë të kuqe gjatë udhëtimit	Gabim
8	është rregull i mirë për një drejtues që të shmangë pirjen e ujit gjatë udhëtimit	Gabim
9	medikamentet shkaktojnë efekte anësore vetëm kur i marrin me stomak bosh	Gabim
10	nëse e kalon kohën e punës të përcaktuar në legjislacion, mund të marrë qetësues për të vazhduar udhëtimin	Gabim
Pyetësi 225	Drejtuesit e mjeteve duhet të dine se	
1	marrja e ekstazisë mund të rezultojë, fillimisht, me një gjendje euforie	Saktë
2	marrja e ekstazisë mund të çojë në vjellje, takikardi dhe konfuzion	Saktë
3	marrja e ekstazisë mund të çojë në humbjen e memories	Saktë
4	marrja e ekstazisë zgjat kohën e reagimit	Saktë
5	përdorimi i drogës është i ndaluar gjithmonë për drejtuesit profesionistë	Saktë
6	përdorimi i drogës mund të çojë në pushimin nga puna të drejtuesve profesionistë	Saktë
7	marrja e ekstazisë lejohet vetëm për të tejkaluar kohën punës të përcaktuar në legjislacion	Gabim
8	marrja e ekstazisë lejohet vetëm në qoftë se ju jeni në një udhëtim të lodhshëm	Gabim
9	marijuana është një ilaç për të kuruar dhimbjen e kokës	Gabim
10	marijuana shkurton kohën e reagimit	Gabim
11	marrja e marijuanës nuk është e sanksionuar nga Kodi Rrugor	Gabim
Pyetësi 226	Drejtuesit e mjeteve duhet të dinë se	
1	cilat janë kërkesat fizike dhe psikologjike të nevojshme për drejtimin e mjetit	Saktë
2	duhet të ndalojnë udhëtimin, kur ndiejnë se janë të lodhur	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	duhet të ndalojnë udhëtimin, kur ndiejnë se janë në një gjendje të fortë emocionale	Saktë
4	duhet të ndalojnë udhëtimin, kur ndiejnë se janë të sëmurë	Saktë
5	duhet të ndalojnë udhëtimin, kur kanë mare ilaçe që mund të komprometojnë aftësinë e tyre të drejtimit	Saktë
6	duhet të mos udhëtojnë pasi ata kanë ngrënë ushqime shumë të rënda për t'u tretur	Saktë
7	përdorimi i drogës mund të lejohet ndonjëherë për drejtuesit profesionistë	Gabim
8	përdorimi i drogës mund të lejohet vetëm për drejtuesit e transportit të mallrave por jo për ata të udhëtarëve	Gabim
9	mund të udhëtojnë në distanca të shkurtra në kushte të rënda fizike, në qoftë se në fund të udhëtimit kanë një pushim shtesë	Gabim
10	stresi psikologjik nuk ka ndikim negativ në drejtimin e mjetit	Gabim
11	"goditja" e gjumit ndodh vetëm gjatë natës	Gabim
Pyetësori 227	Përdorimi i alkoolit nga drejtuesi i mjetit ndikon në drejtimin e mjetit, për shkak se	
1	mund të çojë në eufori, pakujdesi dhe e bën më pak të sigurt drejtimin e mjetit	Saktë
2	i bën më të ngadalta reflekset e drejtuesit të mjetit	Saktë
3	mund të shkaktojë gjendjen e gjumit tek drejtuesi i mjetit	Saktë
4	ndryshon aftësitë e përqendrimit dhe të vëmendjes, në drejtimin e mjetit	Saktë
5	e bën me të sigurt, sepse largon lodhjen e drejtuesit të mjetit	Gabim
6	rrit aftësinë e përqendrimit dhe e lehtëson drejtimin e mjetit	Gabim
7	të bën më vigjilent dhe të kujdesshëm	Gabim
8	përmirëson aftësinë pamore dhe shpejtësinë e reagimit të drejtuesit	Gabim
Pyetësori 228	Stresi psikofizik i drejtuesit profesionist të mjetit	
1	shkaktohet nga kryerja e aktivitetit të punës, gjatë kohës së pushimit të detyruar	Saktë
2	shkaktohet nga ndryshimi i vazhdueshëm i orareve të ngrënies dhe të gjumit	Saktë
3	shkaktohet nga zhurma e jashtëzakonshme e ambientit	Saktë
4	shkakton tension muskolor që ndikon në posturën e drejtuesit të mjetit	Saktë
5	shkaktohet nga përdorimi i ajrit të kondicionuar, gjatë udhëtimit	Gabim
6	shkaktohet nga fjetja tetë orë pandërprere	Gabim
7	e ul mundësinë e aksidenteve rrugore	Gabim
Pyetësori 229	Stresi psikofizik dhe lodhja e drejtuesit të mjetit, gjatë udhëtimit,	
1	i shkakton atij, rritjen e kohës së reagimit	Saktë
2	i shkakton atij, uljen e përqendrimit	Saktë
3	është një faktor rreziku për sigurinë rrugore	Saktë
4	kompensohet, kur mjeti është i pajisur me ABS, pasi kjo përmirëson kohët e reagimit të tij	Gabim
5	i lejon atij që ta vazhdojë udhëtimin, vetëm pasi të pijë një kafe të fortë	Gabim
6	shkakton rritjen e mprehtësisë së shikimit të tij	Gabim
7	e detyron atë të hapë dritaren	Gabim
Pyetësori 230	Drejtesia e mjetit i cili shfaq shenja lodhje duhet	
1	të arrijë në vendpushimin më të afërt dhe të pushojë	Saktë
2	të ulë shpejtësinë dhe të qëndrojë në vendpushimin e parë që t'i shfaqet	Saktë
3	nëse është e nevojshme, mund të përdorë për pushim edhe korsinë e emergjencës	Saktë
4	të nxitojë dhe të shtojë shpejtësinë, që të mbërrijë sa më shpejt në destinacionin për ku është nisur	Gabim
5	t'i qëndrojë sa më afër automjetit që ka përpara	Gabim
6	të fikë dritat e kruskotit	Gabim
Pyetësori 231	Ndihmon në parandalimin e sëmundjeve profesionale	
1	respektimi i kohëve të udhëtimit sipas rregullave të kërkuara nga legjislacioni	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

2	respektimi i pushimeve gjatë udhëtimit sipas rregullave të kërkuara nga legjislacioni	Saktë
3	minimizimi i orëve të udhëtimit natën	Saktë
4	përputhja sa më shumë të jetë e mundur e rrëgjimit të zakonshëm gjumë-zgjim e drejtuesit	Saktë
5	udhëtimi në mënyrë të vazhdueshme për të paktën gjashtë orë, para mbërritjes në destinacionin	Gabim
6	rritja e konsumit të cigareve	Gabim
7	dëgjimi i radios me zë të lartë	Gabim
8	ekspozimi i vazhdueshëm ndaj dridhjeve	Gabim
9	kushtet e drejtimit në trafikun e tepruar	Gabim
Pyetësi 232	Gjatë aktivitetit profesional	
1	drejtuesi është i ekspozuar ndaj lëndim	Saktë
2	nga ndotja mjedisore	Saktë
3	drejtuesi është i ekspozuar ndaj të gjitha sëmundjeve të sistemit muskulo-eshtor për shkak të posturës së parregullt	Saktë
4	lëndimet e shkaktuara nga rrëzimi i ngarkesës nuk përfshihen në rreziqet profesionale të drejtuesit	Gabim
5	pajisjet personale mbrojtëse nuk janë mjete për sigurimin e shëndetit të drejtuesve	Gabim
6	gjendja e filtrave të ajrit nuk ndikon në cilësinë e ajrit në kabinë	Gabim
	VIII.4 Vlerësimi i situatës së emergjencës: sjellja në një situatë emergjence: vlerësimi i situatës, që shmang ndërlikimet e një aksidenti, thirrja për ndihmë, ndihmesa e të dëmtuarve dhe dhënia e ndihmës së parë, reagimi në rast zjarri, evakuimi i pasagjerëve të një kamioni/autobusi, duke garantuar sigurinë e të gjithë pasagjerëve, reagimin në rast sulmi; parimet bazë për hartimin e një raport aksidenti.	
Pyetësi 233	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën duhet	
1	të vlerësojë situatën, me qëllim që të mbrojë të dëmtuarin nga rreziqe të tjera	Saktë
2	të ndihmojë të dëmtuarin sa më mirë që të mundet, pa ndër marrë iniciativa që i takojnë organeve kompetente mjekësore	Saktë
3	të sinjalizojë sa më mirë zonën e aksidentit	Saktë
4	të kryejë veprime të ndihmës sipas mundësive dhe njohjeve të veta	Saktë
5	të largohet nga vendi i aksidentit	Gabim
6	të distancohet dhe të presë ndihmë pa bërë asgjë	Gabim
7	të identifikojë të dëmtuarin	Gabim
8	t'i japë medikamente të dëmtuarit, edhe pa pasur kompetencën e duhur	Gabim
Pyetësi 234	Në rast aksidenti, ai që i jep ndihmën e parë një të lënduari duhet	
1	të përcaktojë menjëherë, nëse ai merr frymë dhe zemra i rreh	Saktë
2	të përcaktojë menjëherë, nëse ai reagon ndaj stimujve verbale	Saktë
3	të përcaktojë menjëherë, nëse ai i ka të gjitha funksionet jetësore kryesore	Saktë
4	të telefonojë menjëherë, në numrat e ambulancës së ndihmës së shpejtë	Saktë
5	të ndërhyjë menjëherë, për spostimin e tij	Gabim
6	t'i mbulojë atij fytyrën me një copë të pastër	Gabim
7	të përcaktojë menjëherë, nëse ai e mban mend targën e mjetit të tij	Gabim
Pyetësi 235	Për të shmangur infeksionet	
1	është e rëndësishme të ruheni në maksimum, nëpërmjet eliminimit të kontakteve direkte me të aksidentuarin	Saktë
2	është e nevojshme larja e duarve me ujë dhe sapun para edhe pas dhënies së ndihmës së parë	Saktë
3	nëse është e mundur duhen përdorur doreza, në pamundësi qeska të pastra plastike për izolimin e duarve dhe ruajtjen e tyre	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

4	është e nevojshme të tregohet kujdes kur preken objekte të mprehta të cilat duhen sistemuar në vende të parrezikshme	Saktë
5	duhet të shmangim çdo kontakt me të aksidentuarin	Gabim
6	duhet që detyrimisht të përdorim doreza dhe, në pamundësi, nuk duhet të ndërhyjmë për ti dhënë ndihmë të aksidentuarit	Gabim
7	duhet të mos preket me dorë i aksidentuari	Gabim
Pyetësi 236	Në rast se si pasojë e një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe viktima paraqet djegie, duhet	
1	të shuhet flakët me batanije ose materiale të tjera të ngjashme	Saktë
2	të mos hiqen mbetjet e mundshme të veshjeve të ngjitura në pjesët e djegura	Saktë
3	nëse djegia i përket gjymtyrëve, kur është e mundur të futen ato në ujë të ftohtë për të lehtësuar dhimbjen	Saktë
4	nëse djegiet përfshijnë trupin, të mbulohen me material, mundësisht steril (të pastër)	Saktë
5	nëse ka akoma mbetje të flakëve, të pritët që të shuhet pastaj të ndërhyhet	Gabim
6	të hiqen gjithë mbeturinat e veshjeve të djegura në pjesët e dëmtuara	Gabim
7	të dezinfektohen djegiet me alkool	Gabim
	VIII.5 Aftësia për të përshtatur sjelljen në ndihmë të rritjes së imazhit të kompanisë: sjellja e drejtuesit të mjetit dhe imazhi i kompanisë: rëndësia e standardit të shërbimit siguruar nga drejtuesi i mjetit për kompaninë, rolet e drejtuesit të mjetit, njerëzit me të cilët ka të bëjë drejtuesi i mjetit, mirëmbajtja e mjetit, organizimi i punës, efektet komerciale dhe financiare të një diskutimi.	
Pyetësi 237	Imazhi i një ndërmarrjeje transporti	
1	përcaktohet, edhe nga gjykimet e punëmarrësve	Saktë
2	kushtëzohet mendimet e klientëve	Saktë
3	ndikon në të ardhurat e saj	Saktë
4	përfaqësohet nga opinionet dhe vizioni që klientët kanë për të	Saktë
5	varet edhe nga cilësia e performancës së punës e drejtuesve të mjeteve	Saktë
6	varet nga numri i mjeteve në dispozicion të ndërmarrjes	Gabim
7	nuk varet nga puna e drejtuesve të mjeteve	Gabim
8	përcaktohet nga tipi i kontratës kolektive dhe asaj individuale që zbatohet me punëmarrësit	Gabim
Pyetësi 238	Imazhi i një ndërmarrjeje transporti	
1	ndikohet edhe nga mënyra e bashkëveprimit të drejtuesve të mjeteve me udhëtarët	Saktë
2	ndikohet edhe nga mbajtja e pastërtisë së mjeteve të transportit	Saktë
3	përcaktohet edhe nga cilësia e shërbimit	Saktë
4	përcaktohet nga përmirësimi i vazhdueshëm dhe rinovimi i shërbimit	Saktë
5	përcaktohet nga mosha e drejtuesve të mjeteve	Gabim
6	formohet vetëm nga fushatat publicitare	Gabim
7	formohet nga tipi i mallrave që transportohen	Gabim
Pyetësi 239	Imazhi i një ndërmarrjeje transporti	
1	përcaktohet edhe nga mënyra e sjelljes së drejtuesve të mjeteve që kanë kontakt të drejtpërdrejtë me klientët	Saktë
2	përcaktohet nga modernizimi i mjeteve të transportit	Saktë
3	përcaktohet nga ndjeshmëria ekologjike dhe kujdesi për mbrojtjen e mjedisit	Saktë
4	varet edhe nga mënyra e sjelljes së drejtuesve të mjeteve me drejtuesit e kompanisë	Saktë
5	nuk varet nga sjellja e drejtuesve të mjeteve	Gabim
6	nuk ka rëndësi, pasi është një sektor që nuk është subjekt i konkurrencës	Gabim
7	kushtëzohet edhe nga fakti, se drejtuesit e mjeteve pijnë duhan	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësori 240	Drejtuesi i mjetit i një ndërmarrjeje transporti ka një rol të rëndësishëm, pasi ai	
1	ka kontakte me shumë klientë	Saktë
2	ka kontakte me spedicionerë dhe agjentë udhëtimi	Saktë
3	ka kontakte me autoritete doganore	Saktë
4	ka kontakte me autoritetet që kanë dhënë autorizimet, për kryerjen e shërbimit	Gabim
5	ka kontakte me shumë bankierë	Gabim
6	mban edhe bilancin e ndërmarrjes	Gabim
Pyetësori 241	Drejtuesi i mjetit i një ndërmarrjeje transporti duhet	
1	të kuptojë se kur, ka nevojë për specialistë të kualifikuar për riparimin e defektit në mjetin e tij	Saktë
2	të informojë menjëherë në ndërmarrje për defektet e ndryshme në mjet	Saktë
3	të njohë shumë mirë funksionimin e instrumenteve në kruskot	Saktë
4	të njohë mirë kuptimin e llambave spi elektrike	Saktë
5	të dijë të konsultohet me manualin e përdorimit dhe mirëmbajtjes të mjetit	Saktë
6	të dijë të vendosë në fazë motorin diesel	Gabim
7	të çmontojë tahografin dixhital, kur ka defekt	Gabim
8	të parashikojë vetë, riparimin dhe zëvendësimin e pjesëve të konsumuara të frenave	Gabim
Pyetësori 242	Drejtuesi i mjetit i një ndërmarrjeje transporti, për të kontribuar në cilësinë e shërbimit, duhet	
1	të vendosë marrëdhënie miqësore dhe respekti me klientët	Saktë
2	të punojë në mënyrë që të garantojë sigurinë maksimale	Saktë
3	të përmbushë detyrimet kontraktuale, duke pasur parasysh rregullat e ndërmarrjes	Saktë
4	të dijë, nëse është kryer kolaudimi i kartës së tahografit të mjetit	Saktë
5	të firmosë lejen e qarkullimit, pas kryerjes së kolaudimit të mjetit	Gabim
6	të njohë të paktën dy gjuhë	Gabim
7	të bëjë policën e sigurimit të jetës	Gabim
Pyetësori 243	Drejtuesi i mjetit i një ndërmarrjeje transporti, kur nuk është pronar, duhet	
1	të jetë i kujdesshëm	Saktë
2	të jetë i bindur	Saktë
3	të jetë i besuar	Saktë
4	të bashkëpunojë me kolegët	Saktë
5	të vishet në mënyrë etike dhe profesionale	Saktë
6	të investojë lekët brenda ndërmarrjes	Gabim
7	të përcaktojë koston e shërbimit	Gabim
8	të sigurojë polica sigurimi sa më të leverdishme	Gabim
	KAPITULLI IX	
	NJOHURI TEKNIKO-PROFESIONALE PËR VEPRIMTARINË E RIPARIMIT DHE MIRËMBAJTJES SË PJESËVE MEKANIKE DHE TË MOTORIT TË MJETEVE RRUGORE ME MOTOR DHE RIMORKIOVE, PËR TË GARANTUAR SIGURI NË QARKULLIMIN RRUGOR DHE MBROJTJEN E MJEDISIT NGA NDOTJET	
	IX.1 Motorët me djegie të brendshme, Llojet e motorëve me djegie të brendshme, ndërtimi, funksionimi, shërbimet teknike, defektet e mundshme dhe mundësia e riparimit të tyre.	
Pyetësori 244	Motorët me djegie të brendshme	
1	prodhojnë energjinë që vë në lëvizje automjetin	Saktë
2	kthejnë energjinë termike të lëndës djegëse, në energji mekanike	Saktë
3	mund të jenë me dy ose me katër kohë	Saktë
4	shërbejnë për të prodhuar energji elektrike	Gabim
5	janë vetëm me dy kohë	Gabim
6	janë vetëm me dy cilindra	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësori 245	Motori me djegie të brendshme, ka në përbërje të tij	
1	mekanizmin bjellë-manivellë	Saktë
2	sistemin e shpërndarjes, i cili komandon valvolat e motorit	Saktë
3	sistemin e vaisjes	Saktë
4	sistemin e ftohjes	Saktë
5	friksionin	Gabim
6	mekanizmat e transmetimit të lëvizjes	Gabim
7	vetëm sistemin e ushqimit	Gabim
8	kutinë e shpejtësisë	Gabim
Pyetësori 246	Në motorin diesel, cikli i punës i të cilit realizohet në katër kohë,	
1	gjatë thithjes në cilindër hyn ajër i pastër nga valvola e thithjes	Saktë
2	lënda djegëse sprucohet me presion në dhomën e djegies dhe vetëndizet	Saktë
3	gjatë shtypjes ngjeshët vetëm ajër	Saktë
4	katër kohët kryhen në një rrotullim të boshtit motorik dhe 2 rrotullime të boshtit të shpërndarjes	Gabim
5	gjatë shtypjes bëhet djegia e lëndës djegëse	Gabim
6	gjatë thithjes në cilindër hyn përzierje djegëse nga valvola e thithjes	Gabim
Pyetësori 247	Mekanizmi bjellë-manivelë, në motorët me djegie të brendshme	
1	shërben për kthimin e lëvizjes drejtvizore vajtje-ardhje të pistonit, në lëvizje rrotulluese të boshtit motorik	Saktë
2	përbëhet nga bjella dhe boshti motorik	Saktë
3	e merr lëvizjen nga pistoni	Saktë
4	e merr lëvizjen nga boshti motorik	Gabim
5	ka në përbërje dhe dinamon	Gabim
6	ka në përbërje boshtin me gunga	Gabim
Pyetësori 248	Korsa e pistonit është	
1	rruga që bën pistoni nga pika e poshtme e vdekjes, deri te pika e sipërme e vdekjes	Saktë
2	e barabartë me dyfishin e rrezes së manivelës	Saktë
3	më e vogël në motorët me xhiro të mëdha	Saktë
4	sa diametri i brendshëm i cilindrit	Gabim
5	më e vogël në motorët me xhiro të ulëta	Gabim
6	e barabartë me rrezën e manivelës	Gabim
Pyetësori 249	Pistoni në motorët me djegie të brendshme,	
1	lidhet me bjellën me anë të spinotit	Saktë
2	ka të montuara në të fashot e kompresionit dhe fashot e vajit	Saktë
3	përbëhet edhe nga pjesa udhëzuese	Saktë
4	montohet në testate	Gabim
5	lidhet me kollodokun	Gabim
6	është i palëvizshëm	Gabim
Pyetësori 250	Fashot e kompresionit në motor,	
1	pengojnë gazrat mbi piston që të dalin në sotokarter (nënkarter)	Saktë
2	transmetojnë edhe nxehtësi nga pistoni në muret e cilindrit	Saktë
3	montohen në kokën e pistonit, mbi syrin e tij	Saktë
4	montohen në cilindër	Gabim
5	kur konsumohen rritet fuqia e motorit	Gabim
6	shërbejnë për të realizuar rrëshqitjen e pistonit në cilindër	Gabim
Pyetësori 251	Fashot e vajit në motor,	
1	pengojnë kalimin e vajit në dhomën e djegies	Saktë
2	shpërndajnë njëtrajtësisht cipën e vajit në muret e cilindrit	Saktë
3	vendosen në piston ,poshtë fashove të kompresionit	Saktë
4	janë të vendosur në piston, mbi fashot e kompresionit	Gabim
5	janë me material alumini, që të digjen sa më shpejtë	Gabim
6	shërbejnë për të penguar kalimin e gazeve në nënkarter	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësori 252	Bjella në motorin me djegie të brendshme,	
	1 shërben për kthimin e lëvizjes drejtvizore të pistonit, në lëvizje rrotulluese të boshtit motorik	Saktë
	2 lidhet me kollodokun, në qafën e tij me bronzina	Saktë
	3 lidhet me pistonin nëpërmjet spinotit	Saktë
	4 shërben për lidhjen e boshtit motorik me boshtin e shpërndarjes	Gabim
	5 lidhet me boshtin me gunga nëpërmjet spinotit	Gabim
	6 nuk laget nga vaji i motorit	Gabim
Pyetësori 253	Boshti motorik në motorët me djegie të brendshme,	
	1 e merr lëvizjen nga bjella	Saktë
	2 ka qafat e bangove që mbështeten me kushineta rrëshqitëse (me bronzina), në bllokun e cilindrave	Saktë
	3 ka kundërpesha	Saktë
	4 përbëhet nga qafat e bjellave me të cilat mbështetet në bllokun e cilindrave	Gabim
	5 shërben për hapjen dhe mbylljen e valvolave	Gabim
	6 montohet në kokën e motorit (në testatë)	Gabim
Pyetësori 254	Koka e motorit (testata)	
	1 mbyll dhomën e djegies nga ana e sipërme	Saktë
	2 në brendësi ka kanale për qarkullimin e vajit dhe të lëngut ftohës	Saktë
	3 mund të përmbajë dhe boshtin e shpërndarjes	Saktë
	4 vendoset në pjesën e poshtme të bllokut të cilindrave	Gabim
	5 në brendësi ka vetëm kanale për të qarkulluar vaj	Gabim
	6 në brendësi ka vetëm kanale për të qarkulluar ujë	Gabim
Pyetësori 255	Nënkarteri (sotokarteri)	
	1 shërben për mbylljen e bllokut të cilindrave nga poshtë dhe si depozitë e vajit të motorit	Saktë
	2 montohet në bllokun e cilindrave	Saktë
	3 është pjesa më e poshtme e motorit	Saktë
	4 është pjesa më e sipërme e motorit	Gabim
	5 shërben edhe si depozitë e vajit hidraulik të grupit të timonit	Gabim
	6 montohet në testatë	Gabim
Pyetësori 256	Sistemi i shpërndarjes së gazeve,	
	1 realizon futjen e ajrit në cilindrato e motorit, sipas ciklit të punës të çdo cilindri	Saktë
	2 realizon nxjerrjen jashtë të gazrave të djegura në cilindrato e motorit	Saktë
	3 ka në përbërje të tij boshtin me gunga që komandon valvolat e motorit	Saktë
	4 ka në përbërje distribucionin, që mund të jetë me ingranazhe, i cili bën lidhjen e boshtit motorik me boshtin me gunga që komandon valvolat e motorit	Saktë
	5 shërben për dhënien e lëvizjes diferencialit	Gabim
	6 përbëhet nga boshti kardanik	Gabim
	7 përbëhet nga xhuntot kardanike	Gabim
	8 e merr lëvizjen nga friksioni	Gabim
Pyetësori 257	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes	
	1 komandon valvolat e motorit, për të hapur dhomat e djegies së motorit	Saktë
	2 përbëhet nga qafat mbështetëse dhe gungat	Saktë
	3 mund të montohet në testatë	Saktë
	4 vë në lëvizje boshtin motorik	Gabim
	5 merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë	Gabim
	6 montohet në nënkarter (sotokarter)	Gabim
Pyetësori 258	Në motorët me djegie të brendshme, valvolat	
	1 janë të thithjes dhe të shkarkimit	Saktë
	2 realizojnë mbyllje hermetike nga puthitja e tyre me brezin konik (me sedjen)	Saktë
	3 mbyllin dhomat e djegies nga veprimi i sustave të montuara te bishti i tyre	Saktë
	4 e thithjes janë më të vogla se ato të shkarkimit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

5	hapen dhe mbyllen nga veprimi i sustave të montuara te boshti me gunga	Gabim
6	hapen dhe mbyllen nga sustat e valvolave	Gabim
Pyetësori 259	Lidhja e boshtit të shpërndarjes së gazrave me boshtin motorik,	
1	për motorët e mëdhenj bëhet nëpërmjet rrotash të dhëmbëzuar	Saktë
2	duhet të realizojë vënien në fazë të motorit	Saktë
3	bëhet nga specialistë përkatës të motorëve (motoristi)	Saktë
4	në të gjitha rastet, bëhet vetëm me rrip të dhëmbëzuar ose me zinxhir	Gabim
5	mund të bëhet edhe me rrip trapezoidal	Gabim
6	jo e mirë, nuk ndikon në punën e motorit	Gabim
Pyetësori 260	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave, mund të shkaktojë	
1	ndejezje fillestare me vështirësi dhe rënie të fuqisë së motorit	Saktë
2	shtrembërimin e ndonjë valvole motori	Saktë
3	deformim të pistonit, bjellës apo testatës	Saktë
4	gjithmonë vetëm fikje të motorit pa shkaktuar tjetër problem	Gabim
5	prishjen e pompës së vajit	Gabim
6	deformim të nënkarterit	Gabim
Pyetësori 261	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave, mund të shkaktohet nga	
1	këputja e dhëmbëve të rrotës së dhëmbëzuar, të vetë boshtit të vënies në fazë	Saktë
2	këputja e dhëmbëve të ingranazheve që lidhin boshtin motorik me boshtin e shpërndarjes	Saktë
3	këputja e dhëmbëve të ingranazheve, rripit të dhëmbëzuar ose zinxhirit të vënies në fazë	Saktë
4	nga këputja e rripit trapezoidal	Gabim
5	nga mos ndërrimi i rripit të pompës së ujit	Gabim
6	nga mosvajtja e rripit të dhëmbëzuar	Gabim
Pyetësori 262	Mosregjistrimi i mirë i valvolave të motorit, mund të sjellë	
1	rritje të zhurmave të motorit	Saktë
2	nxehe të motorit, më tepër se zakonisht	Saktë
3	zvogëlim të presionit të përzierjes djegëse në fund të shtypjes	Saktë
4	rritje të fuqisë së motorit	Gabim
5	rritje të presionit të përzierjes djegëse në fund të shtypjes	Gabim
6	rritje të sasisë së përzierjes djegëse në cilindër	Gabim
Pyetësori 263	Sistemi i ftohjes së motorëve me djegie të brendshme,	
1	shërben për të siguruar temperaturën optimale gjatë punës së motorit	Saktë
2	realizon ftohjen e motorit me anë të ajrit dhe qarkullimit të detyruar të lëngut ftohës	Saktë
3	mund të realizojë ftohjen e motorit vetëm me anë të ajrit	Saktë
4	është gjithmonë vetëm me anë të ajrit	Gabim
5	realizon ftohjen e motorit vetëm me anë të qarkullimit të vajit	Gabim
6	shërben vetëm për ftohjen e bllokut të cilindrave	Gabim
Pyetësori 264	Është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme	
1	pompa e lëngut ftohës	Saktë
2	ventilatori i motorit	Saktë
3	radiatori	Saktë
4	termostati	Saktë
5	valvola avull ajër	Saktë
6	pompa e vajit	Gabim
7	boshti i shpërndarjes	Gabim
8	kompresori i ajrit	Gabim
Pyetësori 265	Në sistemin e ftohjes së motorëve me djegie të brendshme,	
1	ventilatori realizon ftohjen e radiatorit me anë të lëvizjes së detyruar të ajrit	Saktë
2	kapaku i radiatorit nxjerr avuj jashtë, kur është rritur shumë presioni i lëngut ftohës	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	kapaku i radiatorit bën që të hyjë ajër në radiator, kur është krijuar vakum për shkak të ftohjes së lëngut	Saktë
4	përdorimi i ujit të zakonshëm, nuk e dëmton radiatorin	Gabim
5	pompa e lëngut ftohës dërgon lëngun me presion në radiator	Gabim
6	rekomandohet përdorimi i ujit natyral të zakonshëm	Gabim
Pyetësi 266	Termostati në sistemin e ftohjes,	
1	shërben për të rregulluar sasinë e lëngut ftohës që kalon për ftohje në radiator	Saktë
2	ndalon kalimin e lëngut ftohës në radiator, kur motori është i ftohtë	Saktë
3	kur nuk funksionon motori nxehtet në mënyrë të menjëhershme	Saktë
4	lejon lëngun ftohës të kalojë në radiator, kur motori është i ftohtë	Gabim
5	vendoset përpara pompës së lëngut ftohës	Gabim
6	duhet të zëvendësohet sipas stinëve	Gabim
Pyetësi 267	Antifriza që ndodhet në lëngun ftohës,	
1	parandalon ngrirjen e lëngut ftohës në motor në kohë ngricash	Saktë
2	rrit temperaturën e vlimit të lëngut ftohës	Saktë
3	duhet të zëvendësohet pas një periudhe kohe	Saktë
4	përdoret vetëm në kohën e dimrit	Gabim
5	nuk zëvendësohet në asnjë rast	Gabim
6	rrit temperaturën e ngrirjes së tij	Gabim
Pyetësi 268	Kur gjatë lëvizjes me mjet, temperatura e motorit po tenton të rritet mbi atë të lejuar, duhet	
1	që pasi të ndalojmë mjetin dhe fikim motorin, të presim sa të ftohet pak dhe pastaj të hapet me kujdes kapaku e të shtohet lëng ftohës, nëse ka nevojë	Saktë
2	të ndalojmë mjetin dhe nëse nuk jemi në gjendje ta riparojmë vet defektin, të marrim masa për dërgimin e tij në servis	Saktë
3	të kontrollojmë, nëse në motor mungon sasia e nevojshme e lëngut ftohës	Saktë
4	të vazhdojmë lëvizjen normalisht me mjetin deri sa të gjejmë servisin	Gabim
5	fillimisht të verifikojmë cilësinë e karburantit	Gabim
6	të kontrollojmë siguresat	Gabim
Pyetësi 269	Nëse temperatura e motorit rritet mbi kufijtë e lejuar, shkak mund të jetë	
1	këputja apo rrëshqitja e rripit që vë në lëvizje pompën e lëngut ftohës	Saktë
2	bllokimi me papastërti i kanaleve të radiatorit	Saktë
3	rrjedhja e lëngut ftohës nga pjesë të sistemit të ftohjes	Saktë
4	defektimi i pompës së lëngut ftohës	Saktë
5	dëmtimi i fletëve të radiatorit dhe mbushja me papastërti e hapësirave të tij	Saktë
6	mosfunksionimi i kompresorit të kondicionerit	Gabim
7	rrjedhja e vajit nga kutia e shpejtësisë	Gabim
8	sasia e tepërt e lëngut ftohës	Gabim
9	përdorimi i marsheve ndërmjetëse	Gabim
10	përdorimi i tepërt i antingrirësit në lëngun ftohës	Gabim
Pyetësi 270	Konsumimi i lëngut ftohës në motor, mund të ndodh nga	
1	çarja e radiatorit ose e tubacioneve të gomës në të cilën qarkullon lëngu ftohës	Saktë
2	plasaritja e testatës apo nga dëmtimi i guarnicionit të testatës	Saktë
3	prishja e kapakut të radiatorit	Saktë
4	çarja e kolektorit të shkarkimit të gazrave	Gabim
5	defektimi i pompës së vajit	Gabim
6	rritja e shpejtësisë së lëvizjes mjetit	Gabim
Pyetësi 271	Sistemi i vajsjes në motorët me djegie të brendshme,	
1	shërben për të dërguar vajin lubrifikues në pjesët e lëvizshme të motorit	Saktë
2	mund të jetë i kombinuar, duke e dërguar vajin me presion dhe me spërkatje	Saktë
3	zvogëlon fërkimin, largon nxehtësinë dhe mbeturinat midis pjesëve të lëvizshme të motorit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

4	është vetëm me spërkatje	Gabim
5	shërben edhe për vaisjen e kutisë së shpejtësisë	Gabim
6	shërben vetëm për ftohjen e motorit	Gabim
Pyetësi 272	Është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme:	
1	pompa e vajit	Saktë
2	filtri i vajit	Saktë
3	valvola e sigurisë për qarkullimin e vajit, në rast bllokimi të filtrit të vajit	Saktë
4	pompa hidraulike e grupit të timonit	Gabim
5	pompa e lëngut ftohës	Gabim
6	turbokompresori	Gabim
Pyetësi 273	Pompa e vajit në motorët me djegie të brendshme,	
1	dërgon vajin me presion në qafat e bangove e bjellave të boshtit motorik	Saktë
2	e merr lëvizjen nga boshti motorik	Saktë
3	mund të vihet në lëvizje me një nga ingranazhet e distribucionit	Saktë
4	dërgon vajin me presion, vetëm në qafat e boshtit të shpërndarjes	Gabim
5	vihet në lëvizje nga rripi i dinamos	Gabim
6	vihet në lëvizje direkt nga volanti i motorit	Gabim
Pyetësi 274	Vaji lubrifikues i motorëve,	
1	duhet të ketë temperaturë ngrirje të ulët	Saktë
2	duhet të ketë viskozitetin e nevojshëm edhe gjatë punës	Saktë
3	përcaktohet nga konstruktori (ndërtuesi), në varësi të llojit të motorit	Saktë
4	përdoret edhe në varësi të stinës	Saktë
5	duhet të ketë përmbajtje uji	Gabim
6	duhet të jetë i njëjti si në periudhën e dimrit, ashtu edhe në periudhat e nxehta	Gabim
7	duhet të ketë temperature flakërimi (ndezje) të ulët	Gabim
8	duhet të ndërrohet sa më shpesh edhe pse gjendja e tij mund të jetë e mirë	Gabim
Pyetësi 275	Vajisja e motorëve me djegie të brendshme	
1	për një pjesë detalesh, realizohet me dërgim të detyruar të vajit me anë të pompës së vajit	Saktë
2	për një pjesë detalesh, mund të bëhet me dërgim të vajit me spërkatje	Saktë
3	ndikon në jetëgjatësinë e motorit	Saktë
4	nuk është e detyruar për të gjitha llojet e motorëve me djegie të brendshme	Gabim
5	realizohet në të gjitha rastet, vetëm me anë të spërkatjes nga rrotullimi i mekanizmit bjellë-manivelë	Gabim
6	nuk ndikon në jetëgjatësinë e motorit	Gabim
Pyetësi 276	Rënia e presionit të vajit, mund të shkaktohet	
1	nga bllokimi i pompës së vajit të motorit	Saktë
2	nga prishja e bronzinave të ndonjë bjelle	Saktë
3	nga mungesa e vajit në sotokarter, si rezultat i ndonjë çarje të tij	Saktë
4	nga zvogëlimi i viskozitetit, si rezultat i mbinxehjes së motorit	Saktë
5	nga hedhja e vajit mbi nivelin e duhur	Gabim
6	nga bllokimi i pompës hidraulike të timonit	Gabim
7	nga bllokimi i pompës së naftës	Gabim
8	nga këputja e rripit të pompës së lëngut ftohës	Gabim
Pyetësi 277	Kur gjatë lëvizjes konstatojmë se presioni i vajit (që tregohet në manometër) po shkon drejt zeros, duhet	
1	të kontrollojmë se mos ka çarje të nënkarterit dhe rrjedhje të vajit lubrifikues	Saktë
2	që pas fikjes së motorit të verifikojmë nivelin e vajit në motor	Saktë
3	të ndalojmë mjetin në rastin më të shpejtë të mundur dhe të fikim motorin	Saktë
4	të rrisim shpejtësinë për të arritur sa më shpejt në servis	Gabim
5	të shtojmë vaj megjithëse ai është në nivelin e duhur	Gabim
6	të mos shqetësohemi sepse nuk përbën rrezik për motorin	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësori 278	Ndërrimi i vajit të motorit,	
1	varet nga cilësia e vajit, kilometrat e përshkuara dhe kushtet e rrugës së kryer nga mjeti	Saktë
2	pas riparimit të motorit duhet të bëhet më shpejt se zakonisht	Saktë
3	bëhet duke ndërruar edhe filtrin e vajit	Saktë
4	varet nga koha e qëndrimit të tij në motor edhe pse mund të mos ketë punuar	Gabim
5	bëhet sa herë konstatojmë rënie të presionit të tij	Gabim
6	varet edhe nga lloji i kutisë së shpejtësisë (kambios) së automjetit	Gabim
Pyetësori 279	Konsumimi i vajit në motor, mund të	
1	ndodhë nga konsumimi i fashove dhe cilindrave të motorit	Saktë
2	vijë edhe nga konsumimi i turbokompresorit	Saktë
3	vijë edhe nga thyerja e fashove të vajit	Saktë
4	shkaktohet nga që sasia e vajit është mbi nivelin e lejuar	Gabim
5	vijë nga djegia e bronzinave të bjellës	Gabim
6	shkaktohet nga bllokimi i filtrit të vajit	Gabim
	IX.2 Mekanizmi i transmentimit të fuqisë, llojet, ndertimi. Karakteristikat e sistemit të transmentimit, funksionimi dhe përdorimi sa më efektiv i tij.	
Pyetësori 280	Friksioni	
1	realizon transmetimin dhe shkëputjen e lëvizjes, nga boshti motorik në boshtin primar të kutisë së shpejtësisë	Saktë
2	mund të jetë mekanik ose hidraulik	Saktë
3	kur është mekanik, komandohet nga drejtuesi i mjetit nëpërmjet pedalit	Saktë
4	bën të mundur nisjen e qetë të mjetit nga vendi	Saktë
5	mbron motorin dhe mekanizmat e tjerë të lëvizjes, nga mbingarkesat dinamike	Saktë
6	hidraulik (automatik) komandohet me pedal	Gabim
7	është mirë të shtypet shpesh, për të zvogëluar distancën e sigurisë me mjetin para	Gabim
8	është pjesë e motorit	Gabim
9	transmeton lëvizjen nga kutia e shpejtësisë në diferencial	Gabim
Pyetësori 281	Friksioni mekanik	
1	ndihmon drejtuesin e mjetit, për të realizuar ndërrimin e marsheve	Saktë
2	ka diskun me ferrota që montohet në boshtin primar, të kutisë së shpejtësisë nëpërmjet shlicave	Saktë
3	ka disk shtrëngues (spinxhidisku) që shtyn diskun me ferrota të volanti i motorit	Saktë
4	mund të ketë sistem komandimi të tipit mekanik, hidraulik apo pneumatik	Saktë
5	shërben edhe për zbutjen e ngarkesave dinamike që lindin gjatë lëvizjes së mjetit	Saktë
6	realizon transmetimin e lëvizjes nëpërmjet vajit që ka	Gabim
7	përbëhet vetëm nga disku i friksionit me ferrota	Gabim
8	merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë (kambio)	Gabim
9	shërben për ndezjen e motorit	Gabim
Pyetësori 282	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik	
1	shkëput transmetimin e fuqisë motorike, për në rrotat aktive të mjetit	Saktë
2	shkakton ndarjen e diskut (apo disqeve) me ferrota nga volanti i motorit	Saktë
3	realizohet nga drejtuesi i mjetit me këmbën e majtë	Saktë
4	e mbajtur për një kohë të gjatë, dëmton kushinetën e friksionit	Saktë
5	përdoret edhe për ta bërë më të lehtë ndërrimin e marsheve	Saktë
6	realizon transmetimin e fuqisë motorike në rrotat drejtuese të mjetit	Gabim
7	gjatë lëvizjes së mjetit, sjell ndaljen e menjëhershme të tij	Gabim
8	shkakton bashkimin e disqeve të friksionit	Gabim
9	shërben për transmetimin e lëvizjes	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësori 283	Friksioni mekanik	
1	mund të jetë me një ose disa disqe	Saktë
2	përbëhet nga disku (apo disqet) me ferrota dhe disku shtrëngues (spinxhidisku)	Saktë
3	përdoret dhe në kamionë të rëndë	Saktë
4	është pjesë e motorit	Gabim
5	përbëhet nga disku i friksionit, i cili e merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë	Gabim
6	punon në ambient vaji	Gabim
Pyetësori 284	Friksioni hidraulik	
1	është pjesë e mekanizmave të transmetimit të lëvizjes	Saktë
2	transmeton xhirot e boshtit motorik, në boshtin e parë të kutisë së shpejtësisë (kambios)	Saktë
3	përbëhet nga pjesa aktive (pompa) dhe ajo pasive (turbina)	Saktë
4	punon me vaj hidraulik, i cili duhet të ndërrohet periodikisht	Saktë
5	është pjesë e motorit	Gabim
6	punon me vajin e motorit	Gabim
7	nuk është pjesë e mekanizmave të transmetimit të fuqisë	Gabim
Pyetësori 285	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale)	
1	shërben për të ndryshuar shpejtësinë e lëvizjes së mjetit, sipas kushteve rrugore e të qarkullimit dhe për lëvizje të mjetit prapa	Saktë
2	me levën e marsheve në pozicion afolje (neutral), kur motori është i ndezur, shpëput xhirot për në transmision	Saktë
3	merr lëvizjen nga friksioni dhe ja jep transmisionit kardanik	Saktë
4	ja jep lëvizjen friksionit	Gabim
5	shërben vetëm për të ndryshuar shpejtësinë e lëvizjes	Gabim
6	mund të ndërrohet pa problem, me një kambio të një tipi tjetër	Gabim
Pyetësori 286	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike),	
1	përbëhet nga mekanizma që realizojnë ndryshim të pashkallëzuar, të momentit përdredhës	Saktë
2	ka boshtin primar që është i lidhur me turbinën e friksionit hidraulik	Saktë
3	realizon nisje të shpejtë të mjetit nga vendi	Saktë
4	nuk ka nevojë për vaisje	Gabim
5	komandohet me pedal me këmbën e majtë	Gabim
6	realizon ndërrimin e marsheve vetëm me xhunto me dhëmbë	Gabim
Pyetësori 287	Mjetet me kalueshmëri të lartë (me ridoto)	
1	përveç kutisë së shpejtësisë kanë edhe kuti shpërndarëse ose kuti shpejtësie suplementare (ridoto)	Saktë
2	kanë më shumë se një diferencial	Saktë
3	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë dhe ja jep transmisioneve kardanik	Saktë
4	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që përdoret në kushte të vështira rrugore	Saktë
5	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që u jep lëvizje njëkohësisht dy transmisioneve të mjetit	Saktë
6	kanë ridoto që shërben për të ndryshuar fuqinë e motorit	Gabim
7	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që e merr lëvizjen direkt nga friksioni	Gabim
8	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që vendoset para kutisë së shpejtësisë	Gabim
9	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që zëvendëson kutinë e shpejtësisë	Gabim
Pyetësori 288	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale), ka në përbërje	
1	boshtin primar që e merr lëvizjen nga friksioni	Saktë
2	boshtin sekondar që ja jep lëvizjen transmisionit kardanik	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	sinkronizatorë, të cilët në rast ndërimi të marshit, përshtatin shpejtësitë rrotulluese të ingranazheve, për të realizuar ingranime të tyre pa kërcitje	Saktë
4	levën e marsheve që komandon fuqellat, për lëvizjen e ingranazheve	Saktë
5	boshtin e marshit të lëvizjes prapa	Saktë
6	disk me ferrota që vendoset në boshtin e parë	Gabim
7	boshtin ndërmjetës që ja jep lëvizjen transmisionit	Gabim
8	boshtin primar që ja jep lëvizjen transmisionit	Gabim
9	sinkronizatorë që marrin lëvizjen nga friksioni	Gabim
Pyetësi 289	Transmisioni kardanic	
1	transmeton lëvizjen nga kutia e shpejtësisë, te çifti pinjon-koronë i diferencialit	Saktë
2	transmeton lëvizjen në kënde dhe distancë të ndryshueshme, gjatë lëvizjes së mjetit	Saktë
3	ka boshtin kardanic, i cili lidhet me pinjonin nëpërmjet shlicave	Saktë
4	në mjetet e gjata, mund të përbëhet nga dy boshte	Saktë
5	duhet të jetë sa më i rëndë që të transmetojë mirë lëvizjen	Gabim
6	ka si pjesë përbërëse dhe ridoton	Gabim
7	ja jep lëvizjen kutisë së shpejtësisë	Gabim
Pyetësi 290	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë)	
1	shërben për të dhënë lëvizjen diferencialit nga transmisioni kardanic	Saktë
2	ka në përbërje pinjonin, i cili e merr lëvizjen nga transmisioni kardanic	Saktë
3	ka në përbërje të tij koronën	Saktë
4	merr lëvizjen nga diferenciali dhe ja jep semiakseve	Gabim
5	shërben për të rritur ose për të zvogëluar shpejtësinë e lëvizjes së mjetit në rrugë	Gabim
6	është pjesë e boshtit motorik	Gabim
Pyetësi 291	Regjistrimi i transmisionit kryesor (çiftit pinjon-koronë)	
1	realizon takim më të madh midis dhëmbëve të pinjonit me atë të koronës	Saktë
2	bëhet nëpërmjet regjistrimit të kushinetave konike të pinjonit	Saktë
3	bëhet në servise të specializuara	Saktë
4	kërkon regjistrimin e vetëm të njëjës kushineta	Gabim
5	realizohet nga drejtuesi i mjetit, gjatë lëvizjes së mjetit	Gabim
6	nuk bëhet në asnjë rast, por vetëm ndërrohet çifti pinjon-koronë	Gabim
Pyetësi 292	Diferenciali	
1	ndryshon xhirot në rrotat aktive, gjatë lëvizjes së mjetit në kthesa	Saktë
2	transmeton lëvizjen në rrota me anë të semiakseve	Saktë
3	punon në ambient vaji	Saktë
4	ka planetarët, të cilët lidhen me semiakset nëpërmjet shlicave	Saktë
5	ka satelitët, të cilët janë të ingranuar me planetarët dhe që kryejnë rrotullime rreth aksit të tyre, kur mjeti lëviz në kthesa	Saktë
6	e merr lëvizjen nga çifti pinjon-koronë	Saktë
7	e merr lëvizjen nga semiakset	Gabim
8	mund të jetë me një ose dy planetarë	Gabim
9	shërben për ndryshimin e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit	Gabim
Pyetësi 293	Bllokazhi i diferencialit	
1	përdoret në rast xhirimi të njëjës prej rrotave aktive, në baltë apo akull	Saktë
2	kur vihet në punë realizon lidhjen e dy semiakseve	Saktë
3	i vënë në funksionim bllokun rrotullimin e satelitëve, rreth aksit të tyre	Saktë
4	përdoret në lëvizje normale me mjet dhe në rrugë të asfaltuar me kthesa	Gabim
5	i vënë në funksionim bllokun rrotullimin e planetarëve dhe semiakseve	Gabim
6	përdoret në të gjitha automjetet	Gabim
Pyetësi 294	Nëse pas shtypjes së pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan),	
1	kjo mund të vijë se është defektuar sistemi i komandimit të friksionit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

2	futja e marsheve bëhet me vështirësi	Saktë
3	mjeti duhet të dërgohet në servis, për të eliminuar defektin	Saktë
4	mund të jenë konsumuar ferrotat	Gabim
5	mund të ketë defekt kutia e shpejtësisë	Gabim
6	mund të jenë lagur ferrotat e friksionit me vaj	Gabim
Pyetësi 295	Vështirësia në ndërrimin e marsheve, mund të shkaktohet nga	
1	defektimi i kushinetës së friksionit	Saktë
2	regjistrimi i keq i sistemit të komandimit të friksionit (ka rrugë boshe të pedalit)	Saktë
3	shtrembërimi i diskut të friksionit	Saktë
4	konsumimi i fuçellave ose sinkronizatorëve të kutisë së shpejtësisë	Saktë
5	konsumimi i bokollave të levave të komandimit, të fuçellave të kutisë së shpejtësisë	Saktë
6	konsumimi i ferrotave të diskut të friksionit	Gabim
7	mbinxehja e ferrotave të diskut të friksionit	Gabim
8	rënia e vajit në ferrotat e friksionit	Gabim
9	prania e vajit në kutinë e shpejtësisë	Gabim
Pyetësi 296	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni, mund të shkaktohet	
1	nga konsumimi i ferrotave të diskut të friksionit, nga përdorimi i shpeshtë i tij	Saktë
2	nga rënia e vajit në ferrotat e diskut të friksionit	Saktë
3	nga mbinxehja e ferrotave (djegia e ferrotave të friksionit)	Saktë
4	nga vendosja e një disk friksioni me ferrota më të trasha	Gabim
5	nga defektimi i kushinetës së friksionit	Gabim
6	nga prishja e levës së marsheve	Gabim
Pyetësi 297	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë, mund të shkaktohet nga	
1	mungesa e vajit që sjell konsumim të kushinetave, ingranazheve etj.	Saktë
2	mosfunksionimi i mirë i friksionit	Saktë
3	përdorimi i forcës gjatë futjes së marsheve, jo në kohën e duhur	Saktë
4	konsumimi i elementëve të sistemit të komandimit të fuçellave të saj	Saktë
5	mosfunksionimi i rregullt i diferencialit	Gabim
6	përdorimi i gjatë i marsheve, pa i ndërruar	Gabim
7	rrjedhja e vajit të tepërt	Gabim
Pyetësi 298	Defektimi i diferencialit, mund të shkaktohet nga	
1	mungesa e vajit, si rezultat i prishjes së permistopave	Saktë
2	mos regjistrimi i mirë i kushinetave, me të cilat mbështetet tek ura	Saktë
3	dëmtimi i dhëmbëve të planetarëve dhe satelitëve	Saktë
4	fryrja e gomave mbi normat e lejuara	Gabim
5	rrjedhja e vajit që është mbi nivel	Gabim
6	prishja e transmisionit kardanic	Gabim
Pyetësi 299	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive, mund të shkaktohet	
1	nga konsumimi i diskut të friksionit, jashtë kufijve të lejuar	Saktë
2	nga mosingranimi i ingranazheve në kutinë e shpejtësisë	Saktë
3	nga prishja e xhuntos kardanike	Saktë
4	nga këputja e një semiaksi apo planetari	Saktë
5	nga prishja e kushinetës së friksionit	Gabim
6	nga prishja e mekanizmit të komandimit të friksionit	Gabim
7	nga rënia e nivelit të vajit në kutinë e shpejtësisë	Gabim
	IX.3 Shasia, karrocëria, mekanizmi i drejtimit, i lëvizjes, i frenimit, gomat dhe suspensionet, llojet, ndërtimi,	
Pyetësi 300	Shasia është elementi bazë i mjetit	
1	në të cilën është shënuar numri i identifikimit të mjetit	Saktë
2	që shërben për mbajtjen e kabinës, karrocërisë, motorit, etj.	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

3	që nuk lejohet të ndërrohet me shasi tjetër, gjatë gjithë kohës së përdorimit të mjetit	Saktë
4	që shërben për lidhjen e motorit me diferencialin	Gabim
5	që mund të zëvendësohet me një tjetër, në rast se dëmtohet	Gabim
6	që shërben vetëm për mbajtjen e ridotos, për mjetet me dy ura aktive	Gabim
Pyetësi 301	Shasia e mjetit	
1	është prej material çeliku	Saktë
2	në rast se deformohet, ndikon negativisht në lëvizjen e mjetit	Saktë
3	është pjesa e pandryshueshme e një mjeti rrugor	Saktë
4	lidhet me urat nëpërmjet suspencioneve, amortizatorëve dhe stabilizatorëve	Saktë
5	lejohet të ndërrohet, kur nuk mund të riparohet	Gabim
6	mund të ndërrohet në rast dëmtimi	Gabim
7	lidhet me urat e mjetit vetëm në mënyrë të ngurtë që të bëhet një copësh me ta	Gabim
8	në të gjitha automjetet është një copësh si ajo e autoveturave	Gabim
Pyetësi 302	Në urën e parë të automjetit	
1	të pajisur me diferencial, janë të montuar grushtet e kthimit ose çernierat kardanike të rrotave drejtuese	Saktë
2	janë të montuar suspencionet (balestra, susta apo jastëk ajri)	Saktë
3	që nuk ka diferencial, janë të montuar spinotat e muzove të rrotave drejtuese	Saktë
4	të gjithë automjetet kanë diferencial	Gabim
5	gjithmonë janë vendosur rrota aktive	Gabim
6	rrotat drejtuese nuk mund të jenë njëkohësisht dhe aktive	Gabim
Pyetësi 303	Konvergjencia e rregullt e rrotave drejtuese	
1	ndikon pozitivisht në qëndrueshmërinë (stabilitetin) e mjetit gjatë lëvizjes së tij	Saktë
2	verifikohet në servise të specializuar, mbi bazën e këndeve të konvergjencës të përcaktuar nga konstruktori (ndërtuesi) për mjetin e dhënë	Saktë
3	përcaktohet nga pozicioni reciprok midis aksit të kthimit të rrotës me planin vertikal, i cili duhet të jetë sipas të dhënave të konstruktorit (ndërtuesit) të mjetit	Saktë
4	e bën të vështirë manovrimin e mjetit në kthesë	Gabim
5	nëse ura deformohet nuk prishet	Gabim
6	përcaktohet nga këndi i ndërprerjes së planeve të rrotave drejtuese, i cili është i njëjtë për të gjitha llojet e mjeteve	Gabim
Pyetësi 304	Ndryshimi i pozicionit të aksit të kthimit të rrotës	
1	mund të ndodhë gjatë përplasjes së mjetit me objekte të tjera	Saktë
2	mund të shkaktohet, kur zëvendësohen pjesë në sistemin e drejtimit të mjetit	Saktë
3	mund të keqësojë rikthimin e rrotave të mjetit në pozicionin e drejtë, pas një kthese	Saktë
4	nuk ndikon në manovrimin e mjetit në rrugë me kthesa	Gabim
5	ndikon pozitivisht në qëndrueshmërinë e mjetit gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë	Gabim
6	ndikon pozitivisht në rikthimin e rrotave, në pozicionin e drejtë	Gabim
Pyetësi 305	Ura e dytë e një automjeti	
1	lidhet me shasinë nëpërmjet suspencioneve (balestra apo jastëk ajri)	Saktë
2	në skaje ka mocot e rrotave që montohen me të nëpërmjet kushinetave	Saktë
3	ka distancë të caktuar nga ura e parë, e vendosur nga konstruktori (ndërtuesi)	Saktë
4	lëkundjet e veta ja transmeton shasisë	Gabim
5	nuk lejohet të ndërrohet	Gabim
6	në rast deformimi, nuk ndikon në qëndrueshmërinë e mjetit në lëvizje	Gabim
Pyetësi 306	Në urën e dytë të një automjeti që ka rrota aktive,	
1	është diferenciali së bashku me transmisionin kryesor (çiftin pinjon-koronë)	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

2	ka semiakse që transmetojnë lëvizjen nga diferenciali në rrota	Saktë
3	ka një tapë për kontrollin e nivelit të vajit në diferencial	Saktë
4	është vendosur kutia e shpejtësisë dhe friksioni	Gabim
5	ndodhen xhuntot kardanike	Gabim
6	është vendosur transmisioni kardanik	Gabim
7	ndodhet edhe friksioni	Gabim
Pyetësi 307	Balestrat e automjetit	
1	shërbejnë për lidhjen elastike të shasisë me urat	Saktë
2	lidhen me urat nëpërmjet kavallotave, ndërsa me shasinë nëpërmjet piskutinave	Saktë
3	nuk lejojnë që ngarkesat goditëse të urave ti transmetohen shasisë	Saktë
4	sigurojnë lidhje të ngurtë (jo elastike) të shasisë me urat	Gabim
5	mundësojnë shuarjen e lëkundjeve	Gabim
6	duhet të vaisjen që të mos dobësohen	Gabim
7	shërbejnë për shpërndarjen e mirë të ngarkesës nëpër rrota	Gabim
Pyetësi 308	Amortizatorët e automjetit	
1	shuajnë lëkundjet e shasisë të krijuar nga balestrat	Saktë
2	vendosen ndërmjet shasisë dhe urave	Saktë
3	rrisin komoditetin (rehatinë) e njerëzve gjatë udhëtimit me mjet	Saktë
4	rrisin stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit gjatë udhëtimit	Saktë
5	zvogëlojnë ngarkesat goditëse që merr rrota nga rruga	Gabim
6	kur janë të konsumuar, rrisin stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit në lëvizje	Gabim
7	nuk ndihmojnë në ruajtjen e balestrave	Gabim
Pyetësi 309	Stabilizatorët e automjetit	
1	rregullojnë shpërndarjen e ngarkesës në rrotat e të njëjtit aks, kur rruga ka pjerrësi anësore	Saktë
2	vendosen ndërmjet shasisë dhe urave	Saktë
3	mbrojnë balestrat nga mbingarkesat që vijnë nga vendosja e gabuar e ngarkesës	Saktë
4	rrisin animin e karrocërisë, në rastin e vendosjes jo të rregullt të ngarkesës	Gabim
5	shërbejnë për të transmetuar lëkundjet e urave në shasi	Gabim
6	shërbejnë për të zbutur ngarkesat goditëse në ura gjatë përplasjes së mjetit	Gabim
Pyetësi 310	Sistemi i drejtimit	
1	shërben për të realizuar lëvizjen e automjetit, sipas një trajektore të caktuar dhe për të kryer manovrat e kthimit të mjetit	Saktë
2	ka në përbërje të tij paralelin dhe koka sferike	Saktë
3	mund të jetë me përforcues hidraulik ose pneumatik	Saktë
4	është vetëm i llojit mekanik	Gabim
5	ka në përbërje të tij vetëm grupin e timonit	Gabim
6	nuk ndikon në sigurinë gjatë lëvizjes me mjet	Gabim
Pyetësi 311	Sistemi i drejtimit,	
1	komandon zakonisht rrotat e para të automjetit	Saktë
2	mund të ketë grupin e timonit të tipit me burmë pa fund dhe rrotë shoqe	Saktë
3	është një nga sistemet kryesorë të mjetit që ndikon në sigurinë rrugore	Saktë
4	ka raste që mund të komandojë rrotat e pasme të mjetit	Saktë
5	në të gjithë automjetet është vetëm i tipit me ingranazh dhe kremalierë	Gabim
6	komandon rrotat e para dhe rrotat e pasme të mjetit njëkohësisht	Gabim
7	nuk ka lidhje me sigurinë, gjatë lëvizjes me mjet	Gabim
Pyetësi 312	Në sistemin e drejtimit të automjetit,	
1	bëjnë pjesë edhe grushtet e kthimit, çernierat kardanike ose spinotat e muzove	Saktë
2	bën pjesë përforcuesi hidraulik, kur sistemi i drejtimit është hidraulik	Saktë
3	duhet të kontrollohen shpesh kokat e paralelit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

4	duhet të kontrollohet hapësira boshe e rrotullimit të timonit	Saktë
5	ndërrimi i kokave të zbarës e paralelit bëhet vetëm para se të kryhet kontrolli teknik	Gabim
6	bën pjesë edhe stabilizatori	Gabim
7	bëjnë pjesë amortizatorët e rrotave të para	Gabim
Pyetësi 313	Grupi i timonit	
1	është pjesë përbërëse e sistemit të drejtimit të mjetit	Saktë
2	fiksohet në shasinë e automjetit	Saktë
3	punon në ambient vaji, i cili duhet të kontrollohet	Saktë
4	përdoret vetëm në autovetura	Gabim
5	montohet në asaljen e parë (urën e parë)	Gabim
6	lubrifikohet me vajin e motorit	Gabim
Pyetësi 314	Konvergjencia e rrotave drejtuese,	
1	është e lidhur me këndin që formojnë planet e mbërthimit të rrotave drejtuese me planin vertikal	Saktë
2	mund të kontrollohet dhe regjistrohet në servise të specializuara	Saktë
3	duhet të kontrollohet, pas ndërrimit të një elementi të sistemit të drejtimit	Saktë
4	duhet të kryhet pas çdo udhëtimi	Gabim
5	nuk influencon (ndikon) në drejtimin e mjetit	Gabim
6	nuk prishet, nëse ura e rrotave drejtuese deformohet	Gabim
Pyetësi 315	Përforcuesi në sistemin e drejtimit,	
1	shërben për të lehtësuar manovrimin e automjetit në lëvizje	Saktë
2	mund të jenë hidraulik ose pneumatik	Saktë
3	krijon mundësinë për të lehtësuar forcën, që drejtuesi i mjetit ushtron në timon	Saktë
4	përdoren vetëm në kamionë dhe autobusë	Gabim
5	shërben për të zvogëluar forcën, që ushrohet në kokat sferike	Gabim
6	nuk përdoret në autovetura	Gabim
Pyetësi 316	Nëse timoni i mjetit dridhet shumë, shkak mund të jetë	
1	konsumimi i pjesëve të sistemit të drejtimit	Saktë
2	se rrotat drejtuese janë të paekuilibruara	Saktë
3	konsumimi ose dëmtimi i kokave të paralelit të sistemit të drejtimit	Saktë
4	se rrotat e pasme janë me përmasa të ndryshme nga rrotat e para	Gabim
5	vendndodhja e diferencialit të mjetit	Gabim
6	presioni më i lartë i fryrjes së gomave të pasme, kundrejt të parave	Gabim
Pyetësi 317	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht, shkak mund të jetë	
1	mungesa e vajit hidraulik në depozitën e sistemit të drejtimit me përforcues hidraulik	Saktë
2	ngarkesa e madhe e vendosur mbi urën e rrotave drejtuese	Saktë
3	presioni i ulët i fryrjes së gomave drejtuese	Saktë
4	ndonjë defekt në pompën hidraulike të sistemit të drejtimit	Saktë
5	presioni i lartë i fryrjes së gomave të përparme	Gabim
6	prania e pajisjes hidraulike në grupin e timonit	Gabim
7	gjendja teknike jo e mirë e frenave	Gabim
8	zhvendosja e ngarkesës prapa, mbi rrotat jo drejtuese	Gabim
9	konsumimi i kokave të paralelit	Gabim
Pyetësi 318	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve,	
1	duhet të bëhet pas çdo ndërrim apo riparim të gomës	Saktë
2	bëhet në pajisje ekuilibruese që përdoren nga specialistë përkatës	Saktë
3	ndikon në uljen e ngarkesave dinamike që veprojnë në kushinetat e mocos së rrotës	Saktë
4	duhet të bëhet vetëm pas vendosjes të një gome të re	Gabim
5	paraqet ekuilibrimin vetëm të diskut të rrotës	Gabim
6	bëhet vetëm për disqet e aluminit të autoveturave	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësi 319	Konvergenca jo e rregullt e rrotave drejtuese,	
1	mund të shkaktohet nga konsumimi i kokave të zbarës dhe të paralelit të sistemit të drejtimit	Saktë
2	mund të shkaktohet gjatë ndërrimit të një elementi të sistemit të drejtimit	Saktë
3	ndikon në humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit kur ai është në lëvizje	Saktë
4	shkaktohet vetëm në rastet e ndërrimit të rrotës së parë	Gabim
5	shkakton konsumim uniform të gomave	Gabim
6	ndikon pozitivisht në rikthimin e rrotave në pozicionin e drejtë	Gabim
Pyetësi 320	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit,	
1	detyron drejtuesin e mjetit të ecë me shpejtësi të vogël, derisa të eliminojë defektin	Saktë
2	mund të shkaktojë prishjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje dhe të bëhet burim aksidenti	Saktë
3	ndodh shpesh gjatë lëvizjes në kthesa me shpejtësi të madhe	Saktë
4	ndodh më shpesh gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë	Gabim
5	rrit sigurinë e drejtuesit në drejtimin e mjetit	Gabim
6	nuk shkakton prishje të qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje	Gabim
7	ndodh vetëm gjatë kryerjes së kontrollit teknik të detyrueshëm	Gabim
Pyetësi 321	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit	
1	duhet të bëhet në servise të specializuar	Saktë
2	përmirëson qëndrueshmërinë e mjetit në lëvizje dhe shmang aksidentet	Saktë
3	duhet të shoqërohet dhe me kontrollin e konvergencës së rrotave drejtuese	Saktë
4	bëhet më shpesh kur mjeti lëviz në rrugë të drejtë	Gabim
5	bëhet vetëm gjatë kryerjes së kontrollit teknik vjetor	Gabim
6	nuk ka lidhje me gjendjen e rrugëve në të cilat lëviz mjeti	Gabim
Pyetësi 322	Sistemi i frenimit pneumatik (me ajër)	
1	përdoret në autobusë dhe në kamionët e rëndë	Saktë
2	përdor ajër me presion të lartë për të realizuar forcë për frenim të mjetit	Saktë
3	kërkon që të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i ajrit	Saktë
4	gjen përdorim në të gjithë automjetet me peshë të përgjithshme nën 3.5 tonë	Gabim
5	është i vështirë për tu komanduar, pasi kërkon forcë të madhe shtytëse mbi pedal	Gabim
6	duhet të kontrollohet vetëm para kontrollit teknik vjetor	Gabim
Pyetësi 323	Është pjesë e sistemit të frenimit pneumatik (me ajër)	
1	kompresori i ajrit	Saktë
2	rregullatori i presionit të ajrit	Saktë
3	valvola qendrore e frenimit (valvola e frenave të shërbimit)	Saktë
4	bombola ose rezervuari i ajrit të komprimuar	Saktë
5	rregullatori i presionit të ajrit në funksion të ngarkesës (valvola që ndjen peshën)	Saktë
6	vetëm sofjeta e frenave	Gabim
7	pompa hidraulike e frenave	Gabim
8	depresori	Gabim
9	vetëm antingriri	Gabim
Pyetësi 324	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit pneumatik (me ajër),	
1	ka në përbërje të tij valvol thithje dhe valvol dërgimi	Saktë
2	vihet në lëvizje nga motori i mjetit	Saktë
3	dërgon ajër të komprimuar në rezervuar ,duke mbajtur presionin e tij në vlera të lejuara	Saktë
4	shërben për të bërë ndalimin e motorit në rast nevojë	Gabim
5	e dërgon ajrin drejtpërdrejt në sofjeta	Gabim
6	nuk prodhon ajër nëse ka filluar konsumimi i fashove elastike të pistonit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësori 325	Antingriri, në sistemin e frenimit pneumatik (me ajër),	
1	ndihmon në mosformimin e cipës së akullit në tubacione dhe valvola	Saktë
2	vendoset pas kompresorit të ajrit dhe para rregullatorit të presionit të ajrit	Saktë
3	ndikon në rritjen e efektivitetit të frenimit	Saktë
4	lejon që lagështia e ajrit të kalojë në valvolën qendrore të frenimit (në frenat e shërbimit)	Gabim
5	ndihmon në moskrijimin e cipës së akullit në ferrotat	Gabim
6	vendoset pas rregullatorit të presionit të ajrit	Gabim
Pyetësori 326	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të	
1	dërgojë ajër në sistemin e frenimit të rimorkios	Saktë
2	dërgojë ajër në pajisjet e komandimit pneumatik, për ndërrimin e marsheve	Saktë
3	dërgojë ajër në sofjetën e friksionit	Saktë
4	dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë bllokazhin e diferencialit	Gabim
5	dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë bllokazhin e motorit	Gabim
6	dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë hapjen dhe mbylljen e dyerve	Gabim
Pyetësori 327	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit pneumatik (me ajër),	
1	mundëson që të realizohet forcë frenimi proporcionale me korsën e pedalit të frenave të shkelur nga drejtuesi	Saktë
2	realizon dërgimin e ajrit të bombolave (rezervuarëve) në sofjetat e frenave	Saktë
3	mund të jetë me pistonçinë dyqarkore, për të dërguar ajrin veç në sofjetat e rrotave të para dhe veç në sofjetat e rrotave të pasme	Saktë
4	merr ajrin nga kompresori i ajrit	Gabim
5	komandon kompresorin për të prodhuar ajër	Gabim
6	është vetëm e tipit me membranë	Gabim
Pyetësori 328	Bllokazhi i motorit	
1	shërben për zvogëlimin e shpejtësisë së mjetit, gjatë zbritjes në disheza	Saktë
2	pengon daljen e gazrave të djegura, duke zvogëluar xhirot e boshtit motorik	Saktë
3	vepron për të ulur shpejtësinë, nëse kutia e shpejtësisë është e ingranuar në marsh	Saktë
4	shërben për mbajtjen e mjetit të ndaluar në vend, në rrugë me pjerrësi	Gabim
5	përdoret në rrugë horizontale	Gabim
6	kur përdoret shkakton konsumim të ferrotave të frenave	Gabim
Pyetësori 329	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit pneumatik, mund të ndodhë	
1	si rezultat i një bllokimi të mundshëm të valvolës qendrore të frenimit	Saktë
2	nga rrjedhja e ajrit në pjesë të sistemit	Saktë
3	nga konsumimi i kompresorit të ajrit, mbi normat e lejuara	Saktë
4	për shkak të formimit të cipës së akullit në valvola apo tubacionet e sistemit të frenimit	Saktë
5	nga konsumimi i tambureve të frenave	Saktë
6	më shpesh gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë	Gabim
7	nga që presioni i ajrit në sistem është në vlerë maksimale të lejuar	Gabim
8	për shkak të shkeljes fortë të pedalit të frenave	Gabim
9	për shkak të konsumimit uniform të gomave	Gabim
Pyetësori 330	Mbinxehja e tambureve të frenave	
1	ndikon në rritjen e konsumimit të ferrotave të frenave	Saktë
2	shkaktohet nga frenimi i shpeshtë i mjetit në disheza	Saktë
3	mund të shkaktohet nga regjistrimi i tepërt i çepave të frenave	Saktë
4	shkaktohet nga ecja me goma të fryra	Gabim
5	bën që të zvogëlohet distanca e frenimit të mjetit	Gabim
6	nuk ndikon në dëmtimin e kushinetave të rrotës	Gabim
Pyetësori 331	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit, duhet kontroll	
1	i vazhdueshëm i presionit të ajrit, në sistemin e frenimit pneumatik	Saktë
2	i konsumimit të gomave	Saktë
3	dhe shërbim i pjesëve të sistemit të frenimit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

4	i korsës së pedalit të frenave, vetëm në rastet kur bëhet riparimi i motorit	Gabim
5	i vazhdueshëm i sistemit të drejtimit	Gabim
6	i mekanizmave të transmetimit të lëvizjes	Gabim
Pyetësi 332	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë	
1	zhvendosje e mjetit nga ana e rrotës që frenon më shumë	Saktë
2	konsumim jo uniform i gomave të mjetit	Saktë
3	rrotullimi i mjetit nëse bllokohen rrotat e njëjës anë	Saktë
4	zhvendosje e mjetit nga ana e rrotës që bllokohet e fundit	Gabim
5	zhvendosja e ngarkesës prapa dhe jo përpara, si zakonisht	Gabim
6	që distanca e frenimit të mjetit të zvogëlohet	Gabim
Pyetësi 333	Zvogëlimi i efekshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga	
1	që ferrotat e frenave janë të lagura	Saktë
2	një bllokim i mundshëm në valvolën qendrore të frenimit	Saktë
3	që ferrotat janë shumë të konsumuara	Saktë
4	ovalizimi i tambureve të frenave	Saktë
5	që janë bërë frenime të gjata, të tepërta dhe të shpeshta	Saktë
6	që frenimi bëhet kur mjeti lëviz me marshin e parë	Gabim
7	shtypja e pedalit të friksionit pas ndalimit të mjetit	Gabim
8	veprimi me shpejtësi mbi pedalin e frenave	Gabim
9	që presioni i fryrjes së gomave të para ,është i ndryshëm me ato të pasme	Gabim
Pyetësi 334	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit, mund të shkaktohet	
1	nga vendosja keq e ngarkesës që transportohet	Saktë
2	nga çarja e ndonjë tubacioni të qarkullimit të ajrit në sistemin e frenimit	Saktë
3	nga mbinxehja e tambureve të frenave	Saktë
4	nga niveli i ulët i vajit lubrifikues në depozitën e vajit të motorit (në sotokarter)	Gabim
5	nga konsumimi uniform i tambureve apo i disqeve të frenimit	Gabim
6	nga tipi i kompresorit të ajrit të sistemit të frenimit	Gabim
Pyetësi 335	Nëse gjatë udhëtimit konstatooni se funksionojnë vetëm frenat në aksin e pasmë dhe jeni të detyruar të vazhdoni lëvizjen në distancë të shkurtër deri te servisi,	
1	duhet të lëvizet me shpejtësi të ulët dhe të kontrolluar	Saktë
2	kur është e mundur, zhvendosni ngarkesën në pjesën e pasme të mjetit	Saktë
3	duhet të mbani distancë sigurie më të madhe se zakonisht, me mjetin që keni para	Saktë
4	duhet të shfryhen gomat e aksit të përparmë	Gabim
5	duhet të kontrollohet radiator për lëngun ftohës të motorit	Gabim
6	duhet të lëvizni me shpejtësi të lartë, për të arritur sa më shpejt në servis	Gabim
Pyetësi 336	Kur automjeti juaj është i pajisur me sistemin ABS	
1	lehtësohet manovrimi i drejtuesit të mjetit mbi timon, gjatë frenimit	Saktë
2	kjo ndikon në rritjen e qëndrueshmërisë së mjetit gjatë frenimit	Saktë
3	konsumimi i gomave bëhet më uniformisht	Saktë
4	për të rritur efektivitetin ,duhet të aplikoni shtypje të shpejta mbi pedalin e frenave	Gabim
5	ju detyron që të ndiqni mjetet përpara jush në një distancë më të afërt	Gabim
6	ju lejon të përdorni edhe goma të konsumuara tepër	Gabim
Pyetësi 337	Rrotat	
1	realizojnë lëvizjen e automjetit	Saktë
2	kanë në përbërje të tyre diskun dhe gomën	Saktë
3	kur janë të paekuilibruara, keqësojnë stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit gjatë lëvizjes	Saktë
4	montohen në moco me anë të dadoçekëve	Saktë
5	e ekuilibruara prishin kushinetat e mocos	Gabim
6	nuk duhet të ekuilibrohen pas riparimit të gomës	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

Pyetësori 338	Gomat	
1	sigurojnë kapje elastike të mjetit me rrugën	Saktë
2	shërbejnë për mbajtjen e mjetit, lëvizjen e tij dhe zbutjen e goditjeve	Saktë
3	mund të jenë tubolare ose me kamerdare	Saktë
4	janë elementë të rëndësishëm që ndikojnë në sigurinë, gjatë lëvizjes me mjet	Saktë
5	tubolare përdoren kryesisht në autovetura dhe autobusë, ku kërkohet siguri e lartë në lëvizje	Saktë
6	duhet të sigurojnë një lidhje të ngurtë të mjetit me rrugën, duke dëmtuar rrugën	Gabim
7	nuk ndikojnë në stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit, gjatë lëvizjes së tij	Gabim
8	tubolare përdoren vetëm në kamionë	Gabim
9	nuk ndikojnë në ruajtjen e balestrave	Gabim
Pyetësori 339	Në gomën për kamion, me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M	
1	numri 315 tregon se gjerësia e gomës është 315 mm	Saktë
2	/80 tregon se lartësia e gomës nga badistrada deri te pjesa që kontakton me diskun, është sa 80% e 315 mm	Saktë
3	numri 22.5 tregon diametrim e brendshëm të gomës që është 22.5 inç	Saktë
4	germa M tregon se goma është me kamerdare	Gabim
5	germa R është tregues i shpejtësisë së lejuar për gomën	Gabim
6	numri 154 tregon se shpejtësia e lejuar për gomën është 154 km/orë	Gabim
7	numri 22.5 tregon se presioni që rekomandohet të fryhet goma është 22.5 bar	Gabim
Pyetësori 340	Në gomën për kamion, me shënimin 11.00 - 20 149/145 K	
1	numri 11 tregon se gjerësia e gomës është 11 inç (11 inç = 11x25.4 = 279.4 mm)	Saktë
2	shenja – tregon se goma është me thurje diagonale (me kamerdare)	Saktë
3	numri 20 tregon diametrim e brendshëm të gomës që është 20 inç	Saktë
4	numri 145 është tregues i peshës maksimale, që mban goma e vendosur tek	Gabim
5	germa K tregon që goma është me kamerdare	Gabim
6	numri 145 tregon diametrim e brendshëm të gomës që është 145 cm	Gabim
Pyetësori 341	Goma	
1	ka skeletin me fije sintetike ose metalike të thurur në formë diagonale ose radiale	Saktë
2	e tipit me kamerdare ka shënimin "TUBOTYPE"	Saktë
3	tubolare ka shënimin "TUBELESS"	Saktë
4	zgjidhet në varësi të diskut, shpejtësisë së mjetit, stinës, etj.	Saktë
5	ka batistradën, e cila është e sheshtë	Gabim
6	zgjidhet vetëm në varësi të stinës	Gabim
7	e tipit tubolare ka shënimin "TUBOTYPE"	Gabim
Pyetësori 342	Në gomën për kamion, me shënimin 12.00 R 20 154/149 L	
1	germa R tregon që goma është me thurje radiale (gomë radiale)	Saktë
2	germa L është tregues i shpejtësisë maksimale të lejuar për gomën dhe gjendet në tabela	Saktë
3	numri 00 tregon se lartësia e gomës nga badistrada deri te pjesa që kontakton me diskun, është sa gjerësia e gomës	Saktë
4	numri 20 tregon diametrim e brendshëm të gomës që është 20 inç	Saktë
5	numri 154 është treguesi i ngarkesës së lejuar të gomës, kur ajo është vendosur e vetme (tek) dhe gjendet në tabela	Saktë
6	numri 149 është tregues i ngarkesës së lejuar të gomës, kur ajo është vendosur bashkë me një gomë tjetër (çift) dhe gjendet në tabela	Saktë
7	germa L tregon se goma është me rrjetë të kryqëzuar	Gabim
8	numri 12.00 tregon se diametri i diskut është 1200 mm	Gabim
9	numri 149 tregon se shpejtësia e lejuar për gomën është 149 km/orë	Gabim
Pyetësori 343	Në gomë është shënuar,	
1	treguesi për shpejtësinë maksimale që mund të realizohet me atë gomë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

2	java dhe viti i prodhimit të saj	Saktë
3	treguesi i stinëve që duhet të përdoret goma	Saktë
4	tipi i mjetit që e përdor	Gabim
5	vetëm gjerësia që ka goma	Gabim
6	vetëm diametri i jashtëm	Gabim
Pyetësi 344	Kur blejmë goma të reja për mjetin,	
1	duhet të kontrollojmë treguesit e përmasave të gomës	Saktë
2	duhet të kontrollojmë treguesin e stinës	Saktë
3	duhet të kontrollojmë treguesin e shpejtësisë	Saktë
4	duhet të kontrollojmë vitin e prodhimit	Saktë
5	duhet të kontrollojmë treguesin e ngarkesës	Saktë
6	nuk është e nevojshme të verifikohet treguesi për ngarkesën që mban goma	Gabim
7	është e nevojshme që të peshohet goma	Gabim
8	duhet të kontrollojmë vetëm përmasat	Gabim
9	duhet të kontrollojmë vetëm treguesin e shpejtësisë	Gabim
10	duhet të kontrollojmë vetëm vitin e prodhimit	Gabim
Pyetësi 345	Gomat e automjeteve,	
1	si rregull duhet të jenë pneumatike (me ajër)	Saktë
2	nuk duhet të kenë dëmtime apo deformime	Saktë
3	duhet të kenë kanale në pjesën kontaktuese me rrugën (në badistradë) me thellësi jo më të vogël se 1.6 mm	Saktë
4	në të njëjtin aks, duhet të jenë të njëjta si tip dhe dimension	Saktë
5	mund të riparohen, nëse nuk kanë të dëmtuar strukturën dhe nuk kanë deformime	Saktë
6	rekomandohet të përdoren në përputhje me stinën	Saktë
7	duhet të kenë thellësinë e luleve detyrimisht jo më shumë se 1 mm	Gabim
8	në të njëjtin aks, mund të kenë dimensione të ndryshme, mjafton që të jenë të një marke	Gabim
9	kur janë të konsumuara në batistradë, mund të bëhet thellimi mekanik i luleve	Gabim
Pyetësi 346	Nëse gjatë udhëtimit me mjet, goma e rrotës së majtë drejtuese është me presion fryrje më të vogël se e djathta,	
1	mjeti ka tendencë të zhvendoset nga krahu i majtë	Saktë
2	rritet lodhja e drejtuesit të mjetit	Saktë
3	rritet fenomeni i rrëshqitjes së mjetit në kthesa	Saktë
4	mjeti zhvendoset nga ana e gomës me presion më të lartë	Gabim
5	kjo gjë nuk ndikon në lodhjen e drejtuesit të mjetit	Gabim
6	goma e majtë konsumohet më pak se goma e djathtë	Gabim
Pyetësi 347	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet	
1	influencon (ndikon) viti i prodhimit të gomës	Saktë
2	ndikojnë kilometrat që ka përshkuar goma	Saktë
3	ndikon negativisht temperatura e lartë e ambientit, ku qëndron dhe punon mjeti	Saktë
4	nuk ndikon pesha e ngarkesës që vendoset në mjet	Gabim
5	ndikon prania e lagështisë në rrugë	Gabim
6	ndikon lloji i motorit që përdor mjeti	Gabim
Pyetësi 348	Ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit:	
1	mosfunksionimi i amortizatorëve	Saktë
2	presioni i lartë i fryrjes	Saktë
3	presioni i ulët i fryrjes	Saktë
4	frenimet e shpeshta dhe të ashpra	Saktë
5	konsumimi i kokave të paralelit	Saktë
6	pesha e mjetit	Gabim
7	regjistrimi i mirë i paralelit të gjatë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

8	lloji i sistemit të frenimit	Gabim
9	konvergjenca e mirë e rrotave drejtuese	Gabim
Pyetësi 349	Një ndër shkaqet që dëmtohet goma e një automjeti, mund të jetë	
1	fërkimi anësor i saj me gomën që është vendosur çift, për shkak të mbingarkesës	Saktë
2	futja e trupave të huaj në goma ose midis tyre	Saktë
3	tërheqja e mjetit në rastet kur goma është e bllokuar (është frenato)	Saktë
4	çiftimi i gomave të të njëjtit dimension, të njëjtit tip dhe të reja	Gabim
5	ekuilibrimi i rregullt i rrotës në të cilën është montuar goma	Gabim
6	fryrja e saj sipas kushteve të përcaktuar nga konstruktori (ndërtuesi)	Gabim
Pyetësi 350	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i Rekomanduari,	
1	pjesa kontaktuese me rrugën (batistrada), konsumohet në dy anët e jashtme	Saktë
2	zvogëlohet jetëgjatësia e tyre	Saktë
3	rritet konsumi i karburantit	Saktë
4	zvogëlohet zona e kontaktit të gomave me rrugën	Gabim
5	rritet jetëgjatësia e gomave	Gabim
6	ulet konsumi i karburantit	Gabim
Pyetësi 351	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari,	
1	pjesa kontaktuese me rrugën (batistrada e gomës), konsumohet në pjesën qendrore	Saktë
2	dëmtohet struktura e saj, për shkak të mbingarkesës nga presioni i lartë	Saktë
3	ka rrezik që ajo të plasë	Saktë
4	rritet zona e kontaktit të gomës me rrugën	Gabim
5	kemi konsumim uniform të gomës	Gabim
6	jetëgjatësia e saj rritet	Gabim
Pyetësi 352	Te gomat e automjetit, duhet të kontrollohet	
1	presioni i fryrjes i cili duhet të jetë sa ai i rekomanduar nga fabrika prodhuese	Saktë
2	madhësia e konsumimit të pjesës ballore (thellësia e kanalit të luleve)	Saktë
3	nëse kanë dëmtime, deformime apo konsumime jo uniforme të badistradës	Saktë
4	sa është zvogëluar pesha e tyre	Gabim
5	përbërja e materialit të gomës	Gabim
6	se presioni i fryrjes së gomave të para, të jetë i njëjtë me atë të pasme	Gabim
Pyetësi 353	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar,	
1	zvogëlojnë kapjen e tyre me rrugën	Saktë
2	rrisin mundësinë për rrëshqitjen e mjetit në rast shiu	Saktë
3	rrisin mundësinë e aksidenteve rrugore	Saktë
4	çahen dhe shpohen më lehtë se gomat e pa konsumuara	Saktë
5	janë të rrezikshme vetëm në rast shiu	Gabim
6	e zvogëlojnë gjatësinë e rrugës së frenimit të mjetit	Gabim
7	rrisin kapjen e tyre me rrugën	Gabim
8	nuk ndikojnë në frenimin e mjetit	Gabim
Pyetësi 354	Kapja e gomave të mjetit me rrugën, zvogëlohet	
1	kur janë konsumuar ulet e tyre	Saktë
2	nga prania e ujit, baltës dhe akullit në karrexhatë	Saktë
3	nga prania e gjethëve të pemëve në rrugë	Saktë
4	kur presioni i ajrit është më i madh nga ai që rekomandohet	Saktë
5	nga prania e vajrave të ndryshme në karrexhatë	Saktë
6	nga prania në rrugë e materialeve të paqëndrueshëm (çakëll, zhavorr, rërë, etj.)	Saktë
7	kur ecet me shpejtësi të ulët	Gabim
8	nga rritja e numrit të rrotullimeve të boshtit të motorit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

9	nga prania e bagazheve mbi mjet	Gabim
10	nga rritja e ngarkesave që transportohen	Gabim
11	nga përdorimi i gomave të reja	Gabim
12	nga përdorimi i marsheve të ulët për lëvizje	Gabim
Pyetësi 355	Për të hequr nga mjeti rrotën me gomën e dëmtuar dhe për të vendosur rrotën rezervë duhet që	
1	mjeti të jetë mundësisht në rrugë horizontale	Saktë
2	të vendosen elementët e sigurisë në formë pyke në rrota, për të penguar zhvendosjen e mjetit, para lirim të dadoçekëve	Saktë
3	të bëhet lirimi paraprak i dadoçekëve, para ngritjes së rrotës me krik	Saktë
4	elementët e sigurisë në formë pyke në rrota, për të penguar zhvendosjen e mjetit, të vendosen pasi të jetë bërë lirimi i dadoçekëve	Gabim
5	lirimi i dadoçekëve të fillojë pasi të bëhet ngritja me krik	Gabim
6	pas vendosjes së rrotës rezervë të bëhet ulja nga kriku dhe pastaj të montohen dadoçekët	Gabim
Pyetësi 356	Është e nevojshme të kontrollohet gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit,	
1	direkt pas montimit të rrotës	Saktë
2	edhe pasi kemi udhëtuar njëfarë kohe pas montimit të rrotës	Saktë
3	në mënyrë të here pas hershme	Saktë
4	vetëm kur kemi kontrollin teknik të detyrueshëm	Gabim
5	vetëm pas montimit	Gabim
6	detyrimisht në çdo fillim jave	Gabim
	IX.4 Sistemi Elektrik, i ndezjes, i ushqimit, llojet, ndërtimi, funksionimi, defektet dhe eliminimi i tyre	
Pyetësi 357	Është pjesë e sistemit elektrik të automjetit	
1	motorino, që shërben për lëshimin (ndezjen) e motorit	Saktë
2	sistemi i ndriçimit dhe sinjalizimit	Saktë
3	siguresat, që mbrojnë sistemin elektrik nga mbingarkesat	Saktë
4	gjeneratori (dinamo), i cili prodhon rrymë elektrike dhe karikon baterinë	Saktë
5	vetëm bateria	Gabim
6	vetëm kandeletat	Gabim
7	mekanizmi i shpërndarjes së gazeve	Gabim
8	volanti i motorit	Gabim
Pyetësi 358	Bateria furnizon me energji elektrike,	
1	sistemin elektrik të automjetit, kur motori është i fikur	Saktë
2	motorinon gjatë ndezjes (lëshimit) së motorit	Saktë
3	sistemin elektrik edhe gjatë punës së motorit kur harxhimi i rrymës është më i madh se ai që prodhon dinamoja (gjeneratori)	Saktë
4	vetëm sistemin e ndriçimit dhe të sinjalizimit	Gabim
5	vetëm kandeletat në motorët diesel	Gabim
6	vetëm motorinon në motorët diesel	Gabim
Pyetësi 359	Bateria,	
1	mund të lidhet në seri ose në paralel me një bateri tjetër për të arritur tensionin ose rrymën e nevojshme	Saktë
2	është me kapacitet (amperazh) të tillë që përcaktohet nga motorino	Saktë
3	gjatë ngarkimit kthen energjinë elektrike në energji kimike	Saktë
4	gjendet në të gjitha mjetet rrugore	Gabim
5	prodhon energji elektrike me rrymë alternative	Gabim
6	nuk bën pjesë në sistemin elektrik	Gabim
Pyetësi 360	Dinamo (gjeneratori),	
1	shërben për të furnizuar me energji elektrike sistemin elektrik dhe për karikimin e baterisë kur motori është i ndezur	Saktë
2	vihet në lëvizje me rrip trapezoidal nga motori	Saktë
3	kthen energjinë mekanike në energji elektrike	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

4	furnizon me energji elektrike motorinon	Gabim
5	prodhon energji elektrike edhe kur motori nuk është në punë	Gabim
6	shërben për lëshimin (ndezen) e motorit	Gabim
Pyetësi 361	Kandeleta,	
1	shërben për ngrohjen e ajrit në dhomën e djegies së motorëve diesel, para lëshimit (ndezen) të motorit	Saktë
2	normalisht është e lidhur me llambë spiune në kroskot	Saktë
3	e merr rrymën elektrike nga bateria	Saktë
4	vendoset në të gjitha llojet e automjeteve	Gabim
5	është në funksiononim edhe kur motori punon	Gabim
6	e merr rrymën elektrike nga dinamoja	Gabim
Pyetësi 362	Motorino,	
1	shërben për të bërë ndezjen fillestare (lëshimin) të motorit të automjetit	Saktë
2	merr energji elektrike nga bateria	Saktë
3	zgjidhet me fuqi në varësi të motorit të automjetit	Saktë
4	vihet në lëvizje nga motori	Gabim
5	shërben për prodhimin e rrymës elektrike	Gabim
6	duhet të jetë në punë gjatë gjithë kohës që motori qëndron i ndezur	Gabim
Pyetësi 363	Shkarkimi i baterisë, mund të ndodhë	
1	kur mbahen të ndezur për një kohë të gjatë, pajisje elektrike me motor të fikur	Saktë
2	nga përdorimi i gjatë i motorinos, për shkak të mos ndezjes së motorit	Saktë
3	nga rënia e nivelit të elektrolitit në të	Saktë
4	nga mos kontakti i mirë i masës	Gabim
5	nëse dinamoja prodhon energji elektrike	Gabim
6	nga këputja e kavos së motorinos	Gabim
Pyetësi 364	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë	
1	defektimi i dinamos	Saktë
2	këputja e rripit të dinamos	Saktë
3	lirimi i rripit të dinamos	Saktë
4	përdorimi i gjatë i motorinos	Gabim
5	numri i lartë i rrotullimeve të motorit	Gabim
6	defektimi i motorinos	Gabim
Pyetësi 365	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik,	
1	mundet që pinjoni i motorinos, nuk ingranohet me kurorën e dhëmbëzuar të volantit të motorit	Saktë
2	mund të jetë me defekt magneti i motorinës ose mekanizmi i komandimit të pinjonit	Saktë
3	mundet që pinjoni i motorinos të ketë dëmtuar dhëmbët	Saktë
4	mund të slidoj rripi i motorit	Gabim
5	mund të jetë prishur friksioni i motorit	Gabim
6	mund të jetë defektuar siguresa e dinamos (rregullatori i tensionit)	Gabim
Pyetësi 366	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë	
1	pamjaftueshmëria e rrymës dhe tensionit të baterisë	Saktë
2	kontakti jo i mirë në kavon e masës	Saktë
3	defektimi i ndonjë jastëku të motorinës	Saktë
4	dëmtim i indotos së motorinos	Saktë
5	tension i lartë i baterisë	Gabim
6	kontakti i mirë në bornot e baterisë	Gabim
7	djegia e siguresave të qarkut elektrik që bën furnizimin me rrymë të motorinos	Gabim
Pyetësi 367	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme,	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

1	shërben për furnizimin e motorit më ajër dhe lëndë djegëse	Saktë
2	dërgon lëndën djegëse dhe ajrin në dhomën e djegies në sasi dhe kohën e duhur	Saktë
3	ka në përbërje të tij edhe rezervuarin (depozitën) e lëndës djegëse	Saktë
4	është i njëjtë si për ato që punojnë me naftë dhe për ato që punojnë me benzinë	Gabim
5	dërgon vetëm ajër në dhomën e djegies	Gabim
6	shërben vetëm për furnizimin e motorit me lëndë djegëse	Gabim
Pyetësi 368	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel, ka në përbërje të tij	
1	pompën e naftës	Saktë
2	filtrat e naftës e të ajrit	Saktë
3	injektorët	Saktë
4	karburatorin	Gabim
5	bombolat e ajrit	Gabim
6	pompën e injeksionit të benzinës	Gabim
Pyetësi 369	Pompa e naftës,	
1	dërgon naftën, në sasinë dhe kohën e duhur në injektor	Saktë
2	realizon një presion të lartë të naftës, qe nëpërmjet tubosh dërgohet në injektor	Saktë
3	mund të jetë e tipit rrotative (me një pompetë)	Saktë
4	është vetëm e tipit me komandim elektrik	Gabim
5	e merr lëvizjen nga pompa hidraulike	Gabim
6	mbush me ajër bombolën e ajrit	Gabim
Pyetësi 370	Në pompën e naftës me disa pompeta (me disa seksione),	
1	bën pjesë edhe boshti me gunga që komandon pompetat	Saktë
2	rrota e dhëmbëzuar e montuar në boshtin e pompës, ka shenja për vënien në fazë	Saktë
3	çdo seksion ka një pompetë	Saktë
4	valvolat e dërgimit ,shërbejnë për të rikthyer naftën në serbrator	Gabim
5	nuk ka rregullator	Gabim
6	nuk ka valvul dërgimi të naftës për në injektor	Gabim
Pyetësi 371	Pompaçia (pompa e presionit të ulët) në motorin diesel,	
1	shërben për dërgimin e lëndës djegëse nga sebratori në pompën e naftës	Saktë
2	bën pjesë në sistemin e ushqimit	Saktë
3	mund të jetë mekanike	Saktë
4	shërben për dërgimin e lëndës djegëse, nga pompa e naftës në injektor	Gabim
5	dërgon naftë nga pompa e naftës në injektor	Gabim
6	nuk bën pjesë në sistemin e ushqimit	Gabim
Pyetësi 372	Injektorët në motorët diesel,	
1	shërbejnë për pulverizimin e lëndës djegëse në dhomën e djegies	Saktë
2	kanë si pjesë përbërëse sprucatorin	Saktë
3	bëjnë pjesë në sistemin e ushqimit	Saktë
4	montohen në piston	Gabim
5	shërbejnë për të sprucuar naftën në kolektorin e thithjes	Gabim
6	vihen në lëvizje nga boshti me gunga	Gabim
Pyetësi 373	Turbokompresori në motorët me djegie të brendshme,	
1	shërben për të dërguar ajër me presion në dhomën e djegies	Saktë
2	vihet në lëvizje nga gazrat e djegura që dalin nga motori	Saktë
3	ka si pjesë përbërëse edhe turbinën	Saktë
4	lubrifikohet me vajin e motorit	Saktë
5	ka në përbërje të tij turbinën dhe kompresorin rotativ	Saktë
6	shërben për të rritur sasinë e ajrit që futet në dhomën e djegies	Saktë
7	shërben për të rikthyer gazrat e djegura në motor	Gabim
8	realizon ulje të fuqisë së motorit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT MALLRASH

9	nuk ka ndikim në fuqinë e motorit	Gabim
10	rikthen gazrat e djegies në dhomën e djegies	Gabim
11	lubrifikohet me vajin e grupit të timonit	Gabim
12	përbëhet nga turbina që vihet në lëvizje nga boshti motorik	Gabim
Pyetësi 374	Turbina në motorët me djegie të brendshme,	
1	vë në lëvizje kompresorin që dërgon ajrin me presion në dhomën e djegies	Saktë
2	vihet në lëvizje nga gazrat e djegura të motorit që dalin në atmosferë	Saktë
3	nëse është me defekt, çon në një zvogëlim të fuqisë së motorit	Saktë
4	nëse është me defekt, nuk e ul fuqinë e motorit	Gabim
5	shërben për të rritur efektin frenues të motorit	Gabim
6	është një pajisje që rikthen gazet e djegura në cilindër për rritjen e fuqisë	Gabim
Pyetësi 375	Filtri i ajrit në motorët me djegie të brendshme,	
1	duhet të ndërrohet periodikisht (sipas gjendjes tij)	Saktë
2	shërben për pastrimin e ajrit që futet në dhomën e djegies nga papastërtitë	Saktë
3	kur është i ndotur rrit konsumin e karburantit	Saktë
4	nuk është e nevojshme të ndërrohet, kur mjeti punon në rrugë të pastra	Gabim
5	në rast se është i ri, ndikon në rritjen e ndotjes së mjedisit	Gabim
6	nuk ndikon në konsumin e çiftit piston-cilindër	Gabim
Pyetësi 376	Ndeza e vonuar e motorit diesel, mund të shkaktohet nga	
1	bllokimi i një vrime të sprucatorit që pulverizon naftë në dhomën e djegies	Saktë
2	çarje e vogël e tubacionit, në të cilin qarkullon nafta me presion të lartë	Saktë
3	djegie e një ose dy kandeletave në motorët me paradhomë	Saktë
4	bllokimi i pjesshëm i filtrit të ajrit nga papastërtitë	Saktë
5	prania e ujit në naftë	Saktë
6	dërgim i tepërt i naftës nga pompa te pompa e naftës	Gabim
7	ndërrimi i filtrit të ajrit	Gabim
8	çarja e tubit të tepricave	Gabim
9	mos dërgimi i naftës nga pompa te pompa e naftës	Gabim
Pyetësi 377	Shkak për mos ndeje (për mos lëshim) të motorit diesel, mund të jetë	
1	mungesa e naftës në serbrator	Saktë
2	marrja ajër në tubacionet e thithjes së naftës	Saktë
3	bllokimi i tubacioneve të naftës me presion të ulët	Saktë
4	pamundësia e realizimit të xhirove të nevojshme të boshtit motorik	Saktë
5	presioni i lartë i ajrit të ngjeshur në fund të shtypjes	Gabim
6	presioni i lartë i dhënies së pompës së naftës	Gabim
7	prishja e treguesit të karburantit	Gabim
Pyetësi 378	Nëse në ndonjë cilindër të motorit diesel nuk realizohet cikli i punës, kjo mund të shkaktohet nga	
1	bllokimi i injektorit përkatës	Saktë
2	bllokimi i valvolës së dërgimit në pompën e naftës, që i përket atij cilindri	Saktë
3	rrjedhja e naftës në rekordet lidhëse të një tubacioni të presionit të lartë	Saktë
4	dërgim i tepërt i naftës në tubacionet e presionit të lartë	Gabim
5	presioni i lartë që realizohet në fund të shtypjes në atë cilindër	Gabim
6	bllokimi i naftës në tubacionin që lidh pompaçinë, me pompën e presionit të lartë	Gabim

PYETJE ME ZHVILLIM PËR CAP MALLRA

Nr. i pyetjes	Përmbajtja e pyetjes
Pyetja 1	Karakteristikat minimale teknike dhe funksionale të Autostradave.
Pyetja 2	Karakteristikat minimale teknike dhe funksionale të Rrugëve Interurbane Kryesore.
Pyetja 3	Karakteristikat minimale teknike dhe funksionale të Rrugëve Urbane Kryesore.
Pyetja 4	Klasifikimi i mjeteve të transportit të mallrave në bazë të kategorive ndërkombëtarë.
Pyetja 5	Llojet e automjeteve sipas destinacionit të tyre.
Pyetja 6	Pesha kufitare e përgjithshme me ngarkesë të plotë e mjeteve në varësi të numrit të akseve.
Pyetja 7	Afatet e kontrollit teknik për automjetet e kategorive N2 dhe N3.
Pyetja 8	Sistemet e detyrueshme me të cilat duhet të jenë të pajisura automjetet.
Pyetja 9	Përmasat gabarite kufitare të mjeteve në varësi të numrit të akseve.
Pyetja 10	Drejtuësit e mjeteve që janë të detyruar të pajisen me Certifikatën e Aftësisimit Profesional për Transportin e Mallrave.
Pyetja 11	Listoni përgjegjësit dhe veprimet e drejtuesit të mjetit gjatë operacionit të ngarkimit të mjetit që ai drejton.
Pyetja 12	Si bëhet sistemimi i ngarkesës në mjete.
Pyetja 13	Tërheqja e mjeteve, kushtet teknike që duhet të plotësojnë mjetet që tërhiqen.
Pyetja 14	Distanca minimale ndërmjet mjeteve në lëvizje, referuar shpejtësisë së lëvizjes, jepni një shembull.
Pyetja 15	Masat e pezullimit të lejdrejtimit në rastin e drejtimit të mjetit nën ndikimin e alkoolit, në varësi të sasisë së përmbajtjes së alkoolit të verifikuar me aparatura alkooltestuese.
Pyetja 16	Veprimet e drejtuesit të mjetit në rastin e zënies së karrexhatës për shkak të avarisë në mjet ose rënies së ngarkesës së sinjalizimit të pengesës.
Pyetja 17	Veprimet që sjellin optimizimin e konsumit të karburantit gjatë drejtimit të mjetit.

STRUKTURA E TESTIT "CAP MALLRA"

KAPITULLI	PERMBAJTJA	PYETESORI		Pyetje të perzgjedhura
		Fillon	Mbaron	
KAPITULLI I:	PAJISJA E PËRDORUESVE TË MJETEVE RRUGORE ME CERTIFIKATËN E AFTËSIMIT PROFESIONAL	1	5	2 x 3
KAPITULLI II:	MJETET RRUGORE DHE DREJTIMI I TYRE	6	53	2 x 3
KAPITULLI III:	KLASIFIKIMI I MJETEVE RRUGORE, FORMALITETET PËR QARKULLIMIN E TYRE	54	65	2 x 3
KAPITULLI IV:	LLOJET E TRANSPORTIT	66	75	2 x 3
KAPITULLI V:	KOHA E PUNËS TË DREJTUESIT TË MJETIT, KOHA E PUSHIMIT. TAHOGRAFI	76	94	2 x 3
KAPITULLI VI:	NJOHURI TEKNIKO-PROFESIONALE TË DOMOSDOSHME PËR NIVELIN E KUALIFIKIMIT, PËR DREJTIMIN RACIONAL TË MJETIT ME MOTOR DHE RIMORKIOVE, PËR TË GARANTUAR SIGURI NË QARKULLIMIN RRUGOR DHE MBROJTJEN E MJEDISIT NGA NDOTJET	95	156	2 x 3
KAPITULLI VII:	APLIKIMI I RREGULLAVE. NJOHJA E MJEDISIT SOCIAL TË TRANSPORTIT RRUGOR DHE RREGULLAT QË E QEVERISIN ATË: PERIUDHAT MAKSIMALE TË PUNËS SPECIFIKE PËR INDUSTRIJËN E TRANSPORTIT; PARIMET, ZBATIMI DHE PASOJAT E RREGULLOREVE (EEC) NR. 561/2006 DHE (EEC) NR. 3821/85; GJOBAT PËR MOSPËRDORIM, PËRDORIM TË PAPËRSHTATSHËM DHE NGATËRRESAT ME TAHOGRAFIN; NJOHURI MBI MJEDISIN SOCIAL TË TRANSPORTIT RRUGOR: TË DREJTAT DHE DETYRIMET E DREJTUESVE TË MJETEVE NË PËRPUKJE ME KUALIFIKIMET FILLESTARE DHE TRAJNIMIN PERIODIK.	157	198	2 x 3
KAPITULLI VIII:	SHËNDETI, SIGURIA NË RRUGË DHE E MJEDISIT, SHËRBIMET DHE LOGJISTIKA	199	243	2 x 3
KAPITULLI IX:	NJOHURI TEKNIKO-PROFESIONALE PËR VEPRIMTARINË E RIPARIMIT DHE MIRËMBAJTJES SË PJESËVE MEKANIKE DHE TË MOTORIT TË MJETEVE RRUGORE ME MOTOR DHE RIMORKIOVE, PËR TË GARANTUAR SIGURI NË QARKULLIMIN RRUGOR DHE MBROJTJEN E MJEDISIT NGA NDOTJET	244	378	3 x 3
	PYETJE ME ZHVILLIM	1	17	3
SHUMA E PYETJEVE GJITHSEJ NE TEST				60

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

	KAPITULLI I	
	PAJISJA E PËRDORUESVE TË MJETEVE RRUGORE ME CERTIFIKATËN E AFTËSIMIT PROFESIONAL	
	I.1 Detyrimi i pajisjes së përdoruesve të mjeteve rrugore me Certifikatën e Aftësisë Profesionale për disa transporte specifike mallrash dhe udhëtarësh	
Pyetëtori 1	Janë të detyruar të pajisen me Certifikatë Aftësimi Profesional për transport udhëtarësh	
1	drejtuesit e mjeteve që transportojnë nxënës shkollash	Saktë
2	drejtuesit e autobusëve që kryejnë transport udhëtarësh në linja të rregullta në transportin qytetës	Saktë
3	drejtuesit e autobusëve që kryejnë transport ndërkombëtar udhëtarësh nëpërmjet shërbimeve rregullta	Saktë
4	drejtuesit e mjeteve që kryejnë transport udhëtarësh në linja të rregullta rrethqytetëse	Saktë
5	drejtuesit e autobusëve që kryejnë transport udhëtarësh në linja të rregullta ndërqytetëse	Saktë
6	drejtuesit e autobusëve që përdoren për transport vetjak udhëtarësh	Gabim
7	drejtuesit e autoveturave për përdorim vetjak	Gabim
8	te gjithë drejtuesit e mjeteve që janë të pajisur me lejedrejtimi të kategorisë D	Gabim
9	drejtuesit e mjeteve autoveturë që kryejnë shërbimin taksi	Gabim
	I.2 Mjetet, drejtimi i të cilave kërkon pajisjen e përdoruesve me CAP, detyrimet, përjashtimet, vlefshmëria dhe rinovimi i CAP	
Pyetëtori 2	Përjashtohen nga detyrimi për tu pajisur me Certifikatë të Aftësimi Profesional për transport udhëtarësh	
1	drejtuesit që drejojnë mjete për transport udhëtarësh me shpejtësi maksimale të autorizuar më të vogël se 45 km/orë	Saktë
2	drejtuesit e mjeteve të udhëtarëve të përdorura nga, ose nën kontrollin e forcave të armatosura	Saktë
3	drejtuesit e mjeteve të udhëtarëve të përdorura në rastet e emergjencës	Saktë
4	drejtuesit e mjeteve të udhëtarëve të përdorura në kursin e mësimin të drejtimit të mjetit	Saktë
5	drejtuesit e mjeteve të udhëtarëve të përdorura për transport vetjak	Saktë
6	drejtuesit e autobusëve që kryejnë transporte në linja të rregullta	Gabim
7	drejtuesit e mjeteve që punojnë për të tretë në transportin rrugor ndërkombëtar të udhëtarëve	Gabim
8	drejtuesit e mjeteve që transportojnë nxënës shkollash	Gabim
Pyetëtori 3	Rinovimi i Certifikatës së Aftësimi Profesional	
1	bëhet pasi mbajtësi i sajë ti jetë nënshtruar trajnimit periodik dhe të jetë shpallur fitues në testin teorik	Saktë
2	bëhet pa ju nënshtruar një testimi praktik	Saktë
3	bëhet pasi mbajtësi i sajë ti jetë nënshtruar një testimi të detyrueshëm praktik për kategorinë më të madhe të ÇAP-it që zotëron	Gabim
4	është i detyrueshëm të bëhet një here në tre vjet për drejtuesit e mjeteve me moshë mbi 50 vjeç	Gabim
5	bëhet pa ju nënshtruar një trajnimi periodik	Gabim
Pyetëtori 4	Afati i vlefshmërisë së Certifikatës së Aftësimi Profesional	
1	është jo më i madh se 5 vjet nga data e lëshimit	Saktë
2	është jo më i madh se afati i vlefshmërisë së kategorisë respektive të leje drejtimit të mbajtësit të saj	Saktë
3	varet edhe nga mosha e drejtuesit të mjetit	Saktë
4	nuk varet nga mosha e drejtuesit të mjetit	Gabim
5	është 10 vjet për drejtuesit që nuk kanë mbushur moshën 50 vjeç	Gabim
6	në raste të veçanta mund të jetë më i madh se 5 vjet	Gabim
Pyetëtori 5	Certifikata e Aftësisë Profesionale	
1	është e vlefshme edhe për transportet jashtë vendit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

2	është e vlefshme edhe për transportet brenda vendit	Saktë
3	nuk është e vlefshme pa një lejedrejtimi të vlefshme të së njëjtës kategori	Saktë
4	nuk është e vlefshme për transportet brenda vendit	Gabim
5	nuk është e vlefshme për transportet jashtë vendit	Gabim
6	i jep të drejtën mbajtësit të saj të drejtojë mjetin kur nuk ka një leje drejtimi të vlefshme për drejtimin e atij mjeti	Gabim
KAPITULLI II		
MJETET RRUGORE DHE DREJTIMI I TYRE		
II.1 Mjetet rrugore dhe klasifikimi i tyre, automjetet dhe rimorkiot, karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe rimorkiove të tyre dhe sistemet e pajimit të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiove të tyre, klasifikimi i mjeteve rrugore		
Pyetësi 6	Bëjnë pjesë në automjete	
1	autoveturat	Saktë
2	autobusët	Saktë
3	kamionët	Saktë
4	tërheqësit	Saktë
5	makinat e ngarkim-transportit	Saktë
6	autokampet	Saktë
7	artikularët	Saktë
8	gjysme rimorkiatorët	Saktë
9	autotrenat	Saktë
10	trolejbusët	Gabim
11	makinat teknologjike	Gabim
12	autokarrot	Gabim
13	mjetet rrugore të veçanta	Gabim
14	rimorkiot	Gabim
15	traktorët bujqësorë me goma pneumatike	Gabim
Pyetësi 7	Në bazë të kategorive ndërkombëtare, klasifikohen në	
1	kategorinë M: mjetet me motor të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë të paktën 4 rrota	Saktë
2	kategorinë M1: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që nuk kanë më shumë se tetë ndenjëse, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit	Saktë
3	kategorinë M2: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë më shumë se tetë ndenjëse, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë deri 5 tonë	Saktë
4	kategorinë M3: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë më shumë se tetë ndenjëse, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 5 tonë	Saktë
5	kategorinë M: të gjitha mjetet me të paktën katër rrota	Gabim
6	kategorinë M3: mjete të destinuara për transport njerëzish dhe që nuk kanë më shumë se tetë ndenjëse, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit	Gabim
7	kategorinë N: mjetet e destinuara për transport udhëtarësh	Gabim
8	kategorinë O: mjetet e destinuara për transport udhëtarësh	Gabim
Pyetësi 8	Treguesit konstruktivë(ndërtimorë) dhe funksionale të mjetit,	
1	janë të shënuar në lejen e qarkullimit	Saktë
2	mund të ndryshohen, nëse miratohen nga organet e DPSHTRR	Saktë
3	nuk janë të shënuar në lejen e qarkullimit	Gabim
4	kur ndryshohen, nuk është e nevojshme të ndryshohet leja e qarkullimit	Gabim
Pyetësi 9	Është tregues konstruktiv (ndërtimor) i automjeteve,	
1	fuqia e motorit	Saktë
2	tipi i transmisionit dhe raportet	Saktë
3	pesha e përgjithshme	Saktë
4	numri i akseve	Saktë
5	dimensionet i gomave që duhen përdorur	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

6	gjatësia dhe gjerësia e valixheve që mund të vendosen në mjet	Gabim
7	vetëm fuqia dhe cilindrata e motorit	Gabim
8	vetëm numri i cilindrave	Gabim
Pyetësi 10	Automjetet duhet të jenë të pajisura detyrimisht me	
1	sistemin e drejtimit	Saktë
2	sistemin e frenimit	Saktë
3	sistemin e sinjaleve pamore dhe ndriçuese	Saktë
4	sistemin e sinjalizimit zanor	Saktë
5	sistemin e shikimit prapa	Saktë
6	goma	Saktë
7	mekanizmin e qëndrimit (frenat e dorës)	Saktë
8	sinjalin e lëvizshëm të rrezikut	Saktë
9	sinjalin e lëvizshëm shumë funksionesh për ndihmë	Saktë
10	sistemin e lëvizjes prapa	Saktë
11	kutinë e ndihmës së shpejtë	Saktë
12	mekanizmin e mbrojtjes (bllokazhi), për mjetet me peshë nën 0.35 tonë	Gabim
13	sinjalin e lëvizshëm i rrezikut, vetëm për ato me peshë nën 3.5 tonë	Gabim
14	treguesin kilometrik të dyllosur, kur pesha maksimale e autorizuar e tyre është nën 3.5 tonë	Gabim
15	pajisje për fikjen e zjarrit	Gabim
16	karrel për transportin e mallrave dhe bagazheve	Gabim
17	krevat fjetje për drejtuesin e mjetit	Gabim
18	ekspres kafeje, kur drejtuesi kryen rrugë të gjata	Saktë
Pyetësi 11	Bën pjesë në sistemet e pajimit të rimorkiove	
1	sistemi i frenimit	Saktë
2	sistemi i sinjaleve pamore dhe ndriçuese	Saktë
3	gomat	Saktë
4	mekanizmi i lidhjes me mjetin që e tërheq	Saktë
5	sistemi i sinjalizimit zanor	Gabim
6	sistemi zhurmëmbytës	Gabim
7	pasqyrat që shohin prapa	Gabim
	II.2 Të dhëna për identifikimin e mjetit dhe gjendjen teknike të tij	
Pyetësi 12	Tabela dhe numri i identifikimit të mjeteve,	
1	shërbejnë për identifikimin e ciklomotorëve, motomjeteve, automjeteve dhe rimorkiove	Saktë
2	janë të vendosur në vende të dukshme mbi një pjesë të mjetit, që normalisht nuk zëvendësohet gjatë përdorimit të mjetit	Saktë
3	nëse janë ndryshuar, falsifikuar, hequr, fshirë apo ndryshuar, kur nuk përbën vepër penale, ndaj drejtuesit merret masa administrative me gjobë	Saktë
4	lejohet të ndryshohen nga servisi, ku mjete kryen shërbimet teknike	Gabim
5	përdoret vetëm për automjetet	Gabim
6	nuk përdoren për rimorkiot	Gabim
Pyetësi 13	Cilido që qarkullon me një mjet,	
1	i cili ka ndryshime në karakteristikat konstruktive të përcaktuara, ndëshkohet me gjobë dhe i bllokohet mjete deri në plotësimin e kërkesave teknike e funksionale	Saktë
2	të cilit i janë ndryshuar karakteristikat e treguara në certifikatën e homologimit dhe në lejen e qarkullimit, ndëshkohet me gjobë, si dhe merret masa plotësuese e heqjes së lejes së qarkullimit	Saktë
3	të cilit i është modifikuar shasia dhe nuk ka marrë pëlqimin pas kontrollit të provës, ndëshkohet me gjobë, si dhe merret masa plotësuese e heqjes së lejes së qarkullimit	Saktë
4	i cili ka ndryshime në karakteristikat konstruktive të përcaktuar, ndëshkohet vetëm me gjobë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

5	i cili ka ndryshime në karakteristikat konstruktive të përcaktuara, ndëshkohet me pezullim të lejes së drejtimit	Gabim
6	i cili ka ndryshime në karakteristikat konstruktive të përcaktuara, ndëshkohet vetëm me heqje të lejes së qarkullimit	Gabim
Pyetësi 14	Certifikata e kontrollit teknik,	
1	tregon përmbushjen e kushteve teknike të mjetit, për të qarkulluar me të	Saktë
2	u lëshohet mjeteve rrugore me motor që përmbushin kushtet teknike të lejuara për qarkullim në rrugë	Saktë
3	ka të shënuara tregues konstruktive (ndërtimore) që janë në lejen e qarkullimit të mjetit	Saktë
4	u lëshohet të gjitha mjeteve rrugore pa motor	Gabim
5	nuk është dokument i nevojshëm për të qarkulluar me mjet	Gabim
Pyetësi 15	Kontrolli teknik	
1	është detyrim ligjor për të gjitha llojet e mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiot e tyre	Saktë
2	është i detyrueshëm edhe për mjetet e transportit ndërkombëtar të udhëtarëve	Saktë
3	për kategori dhe destinacione të ndryshme të mjeteve, nuk ka të njëjtin afat kohor	Saktë
4	verifikon nëse mjetet garantojnë sigurinë në qarkullim, si dhe ndotja nuk i kalon kufijtë e caktuar ligjor	Saktë
5	i mjetit rrugor quhet i përfunduar me lëshimin e certifikatës përkatëse	Saktë
6	u kryhet vetëm mjeteve rrugore me motor	Gabim
7	është i detyrueshëm vetëm për motomjetet	Gabim
8	ka të njëjtin afat kohor për të gjitha mjetet rrugore	Gabim
9	kryhet një herë në vit për të gjitha mjetet rrugore	Gabim
10	kryhet çdo gjashtë muaj për të gjitha mjetet rrugore	Gabim
Pyetësi 16	Gjatë kontrollit teknik të automjeteve, bëhet verifikimi	
1	i përputhjes së treguesve konstruktive, me ato të shënuara në lejen e qarkullimit	Saktë
2	i gjendjes së xhamave, fenerëve, stopave dhe pamjes së jashtme të automjetit	Saktë
3	i thellësisë së kanaleve në lulet e gomave që nuk duhet të jenë më pak se 1.6 mm	Saktë
4	i ndotjes, i cili nuk duhet të kalojë kufijtë e caktuar	Saktë
5	vetëm i madhësisë së konsumimit të amortizatorëve, balestrave dhe ferrotave	Gabim
6	vetëm i madhësisë së konsumimit të elementëve të sistemit të drejtimit	Gabim
7	vetëm i gjendjes teknike të sistemit të frenimit	Gabim
Pyetësi 17	Cilido që qarkullon me mjet, të cilit nuk i është kryer kontrolli teknik	
1	në afat më pak se një muaj nga afati i parashikuar, ndëshkohet me gjobë dhe tërheqje e lejes së qarkullimit deri në kryerjen e kontrollit teknik	Saktë
2	në afat më shumë se një muaj nga afati i parashikuar, ndëshkohet me gjobë dhe tërheqje të lejes së qarkullimit deri në kryerjen e kontrollit teknik	Saktë
3	por ka certifikatë kontrolli teknik false, nëse nuk përbën vepër penale, ndëshkohet me gjobë dhe tërheqje të leje qarkullimit të mjetit	Saktë
4	më shumë se një muaj nga afati i parashikuar, ndëshkohet vetëm me gjobë	Gabim
5	me një afat deri një muaj, nuk ndëshkohet me masë administrative	Gabim
6	me një afat mbi 10 ditë, nuk ndëshkohet me masë administrative	Gabim
	II.3 Drejtimi i mjeteve, normat e sjelljes, qarkullimi në rrugët urbane, interurbane dhe autostrada	
Pyetësi 18	Lejedrejtimi i përkohshëm i mjetit,	
1	është i vlefshëm për 30 ditë	Saktë
2	lëshohet në rastet e humbjes, vjedhjes ose shkatërrimit të lejedrejtimit dhe mbi bazën e vërtetimit të denoncimit të lëshuar nga organet e policisë	Saktë
3	lëshohet nga organi që ka lëshuar lejedrejtimin	Saktë
4	i lëshohet atij që ka filluar kursin për rritje kategorie të lejedrejtimit	Gabim
5	i lëshohet atij që i është pezulluar lejedrejtimi nga organet e policisë rrugore	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

	6 është i vlefshëm për 60 ditë	Gabim
Pyetësi 19	Për të qarkulluar me një automjet për transport udhëtarësh, drejtuesi i mjetit, duhet të ketë me vete edhe	
	1 lejedrejtimi të vlefshme për kategorinë përkatëse të mjetit	Saktë
	2 Certifikatën e Aftësisimit Profesional për Transport Udhëtarësh, kur kryen transport për të tretët	Saktë
	3 Certifikatën e Aftësisimit Profesional (CAP), për të gjitha mjetet	Gabim
	4 Lejen e Transportit të Udhëtareve, kur kryen transport për nevojat e veta	Gabim
	5 Certifikatën Shëndetësorë, kur mjeti përdoret për transport vetjak	Gabim
Pyetësi 20	Mjetet e një shteti të huaj	
	1 lejohet të qarkullojnë në Shqipëri deri një vit, kur kanë dokumentet të regjistrimit në shtetin e origjinës, leje qarkullimi ndërkombëtare dhe kanë kryer formalitetet doganore	Saktë
	2 që qarkullojnë në Shqipëri, duhet të jenë të pajisura nga ana e prapme me shenjën dalluese të shtetit ku është regjistruar	Saktë
	3 kur drejtohen nga qytetarë që banojnë në Shqipëri, duhet të jenë të regjistruar pranë zyrave përkatëse	Saktë
	4 lejohet të hyjnë në Shqipëri, edhe kur nuk janë të pajisur me dokumentet e regjistrimit në shtetin e origjinës dhe lejen ndërkombëtare të qarkullimit	Gabim
	5 lejohet të qarkullojnë në Shqipëri deri dy vjet, kur i kanë kryer formalitetet doganore	Gabim
	6 lejohet të hyjnë në Shqipëri, edhe kur nuk janë të pajisur me dokumentet e origjinës	Gabim
Pyetësi 21	Një ndër kushtet që duhet plotësuar për drejtimin e mjeteve në Shqipëri me lejedrejtimi të lëshuara nga një shtet i huaj, është që	
	1 drejtuesi të jetë i pajisur me lejedrejtimi kombëtare të modelit të përcaktuar nga marrëveshje Ndërkombëtare ose me lejedrejtimi Ndërkombëtare	Saktë
	2 drejtuesit të zbatojnë normat dhe rregullat e Kodit tonë Rrugor	Saktë
	3 nëse lejedrejtimi nuk është sipas marrëveshjeve Ndërkombëtare, ai duhet të shoqërohet nga një përkthim zyrtar në shqip	Saktë
	4 leja e drejtimit duhet të jetë e vlefshme, për kategorinë përkatëse të mjetit	Saktë
	5 drejtuesi i mjetit të jetë banues më shumë se një vit në Shqipëri	Gabim
	6 drejtuesit janë të detyruar të zbatojnë normat dhe rregullat e vendit të tyre	Gabim
	7 lejedrejtimi të jetë i shoqëruar me kartën e identitetit	Gabim
Pyetësi 22	Lejedrejtimi i lëshuar nga një shtet i huaj,	
	1 mund të konvertohet në lejedrejtimi shqiptare, nëse është lëshuar nga një shtet anëtar i Bashkimit Evropian dhe mbajtësi i saj ka marrë lejen e banimit në Republikën e Shqipërisë	Saktë
	2 mund të konvertohet në lejedrejtimi shqiptare edhe nëse është lëshuar nga një shtet me të cilin ka një marrëveshje të tillë dhe nëse mbajtësi i saj është shqiptar ose i huaj me leje banimi në Shqipëri	Saktë
	3 kur zëvendësohet me lejedrejtimi shqiptare, i rikthehet autoritetit të shtetit përkatës	Saktë
	4 zëvendësohet me lejedrejtimi shqiptare nga organet e DPSHTRR-së, pas plotësimit të kushteve të kërkuara	Saktë
	5 konvertohet në lejedrejtimi shqiptare ,vetëm nëse është lëshuar nga një shtet ballkanik	Gabim
	6 mund të konvertohet në lejedrejtimi shqiptare edhe pa marrë lejen e banimit në Shqipëri	Gabim
	7 zëvendësohet me lejedrejtimi shqiptare nga organet e Policisë Rrugore	Gabim
Pyetësi 23	Drejtuesi i mjetit, duhet të zvogëlojë shpejtësinë	
	1 kur në rrugë paraqitet një sinjal rreziku	Saktë
	2 deri në ndalim të plotë afër vendkalimeve të këmbësorëve	Saktë
	3 deri në ndalim të plotë, kur në rrugë lëvizin këmbësorë që shfaqin shenja hutimi	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

4	deri në ndalim të plotë, kur këmbësorët në rrugë vonojnë të largohen	Saktë
5	në orët e natës si dhe në rastet e fushëpamjes së pamjaftueshme nga kushtet atmosferike ose shkaqe të tjera	Saktë
6	në pjesë rrugë në të cilat janë derdhur baltë nga rrugët anësore	Saktë
7	vetëm në rastet kur qarkullohet në asfalt të porsalagur nga shiu	Gabim
8	vetëm në ato pjesë rrugë, në të cilat janë derdhur vajra lubrifikantë	Gabim
9	vetëm në rastet kur rrugët janë të mbuluara nga dëbora e ngrirë ose nga akulli	Gabim
Pyetësi 24	Largësia e sigurisë e një mjeti në lëvizje me mjetin që ka para,	
1	varet nga shpejtësia e lëvizjes së mjeteve	Saktë
2	varet nga kushtet atmosferike	Saktë
3	varet nga gjendja jo e rregullt teknike e sistemit të frenimit të mjetit	Saktë
4	varet nga pjerrësia e rrugës	Saktë
5	varet nga siguria e lidhjes së ngarkesës në mjetin që është para	Saktë
6	varet nga vëllimi i dhomës së djegies së motorit	Gabim
7	varet nga lloji i sistemit të frenimit	Gabim
8	varet nga perimetri i gomave	Gabim
9	varet nga lloji i kutisë së shpejtësisë së automjetit	Gabim
Pyetësi 25	Gjatësia e rrugës së frenimit të automjetit (gjatësia e gjurmës frenimit)	
1	varet nga shkalla e konsumimit të gomave	Saktë
2	varet nga pjerrësia e rrugës	Saktë
3	varet nga shpejtësia e lëvizjes	Saktë
4	varet nga lloji i shtresës së sipërfaqes së rrugës	Saktë
5	varet nga efektshmëria e sistemit të frenimit	Saktë
6	zvogëlohet, sa më të konsumuara të jenë gomat	Gabim
7	zvogëlohet, nëse koeficienti i fërkimit midis rrugës dhe gomës është i vogël	Gabim
8	është në varësi të rrugës që përshkon mjeti gjatë kohës së reagimit të drejtuesit	Gabim
9	është e njëjte me distancën e sigurisë me mjetin para	Gabim
Pyetësi 26	Gjatësia e rrugës së frenimit të një mjeti	
1	është në përpjesëtim të drejtë me katrorin e shpejtësisë së lëvizjes	Saktë
2	rritet 9 herë, nëse shpejtësia trefishohet	Saktë
3	rritet, nëse zvogëlohet koeficienti i fërkimit të gomave me rrugën	Saktë
4	rritet 2 herë, nëse shpejtësia dyfishohet	Gabim
5	është në përpjesëtim të drejtë me koeficientin e fërkimit	Gabim
6	rritet, nëse zvogëlohet shpejtësia	Gabim
Pyetësi 27	Gjatësia e rrugës së ndalimit të automjetit (rruga që përshkon mjeti gjatë kohës së reagimit dhe frenimit),	
1	është rruga e kryer nga mjeti nga çasti i perceptimit të rrezikut deri në ndalim	Saktë
2	varet nga gjendja teknike e sistemit të frenimit	Saktë
3	varet nga reflekset e drejtuesit të mjetit	Saktë
4	varet nga shkalla e konsumimit të gomave	Saktë
5	varet nga shpejtësia dhe gjendja e rrugës	Saktë
6	përcaktohet edhe në varësi të pjerrësisë së rrugës	Saktë
7	është e njëjte me gjatësinë e frenimit të mjetit	Gabim
8	nuk varet nga kushtet atmosferike	Gabim
9	zvogëlohet kur terreni është i rrëshqitshëm	Gabim
Pyetësi 28	Mjeti i ndaluar në një rrugë jashtë qendrave të banuara, dhe për çdo ngarkesë të rënë aksidentalisht mbi të, duhet të parasinjalizohet me trekëndëshin e rrezikut,	
1	natën, kur i mungojnë ose janë të pamjaftueshme dritat e pasme të vendosura në të	Saktë
2	ditën, kur mjeti ose ngarkesa nuk shihen qartë, në një largësi prej 100 m, nga drejtuesi i një mjeti që vjen nga pas	Saktë
3	në një largësi gjatësore prej 50 m, të tillë që në çdo rrethanë, të shikohet qartë, në një largësi prej 100 m, nga drejtuesit e mjeteve që vijnë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

4	të vendosur në korsinë e zënë nga mjete i ndaluar ose nga pengesa, në një largësi jo më të vogël se 1 meter nga buza e jashtme e rrugës, i drejtuar nga ana që vijnë mjetet	Saktë
5	që vendoset 30 metra pas mjetit ose ngarkesës së rënë	Gabim
6	në një largësi gjatësore prej 100 m, të tillë që në çdo rrethanë, të shikohet qartë, në një largësi prej 50 m, nga drejtuesit e mjeteve që vijnë	Gabim
7	në një largësi gjatësore prej 50 m, të tillë që në çdo rrethanë, të shikohet qartë, në një largësi prej 150 m, nga drejtuesit e mjeteve që vijnë	Gabim
Pyetësi 29	Drejtuesit e automjeteve duhet të aktivizojnë sinjalizimin e ndritshëm të rrezikut (ndevoja e të katër sinjaleve njëkohësisht),	
1	në raste ndalimi emergjent që përbën rrezik për përdoruesit e tjerë të rrugës	Saktë
2	në rast të zënies së karrexhatës, për shkak të ndonjë defekti në mjet	Saktë
3	kur detyrohen të lëvizin me shpejtësi të ulët, për shkak të ndonjë defekti në mjet	Saktë
4	në rast të qëndrimit të emergjencës, për gjendje të keqe shëndetësore të tyre	Saktë
5	gjatë kohës që ndalojnë, për të vendosur apo rimarrë trekëndëshin e rrezikut	Saktë
6	kur mjeti që është pas nesh nuk ruan distancën e sigurisë	Gabim
7	kur lëvizet në rreshta paralele jashtë qendrave të banuara	Gabim
8	kur është kohë me mjegull	Gabim
9	kur bie shi	Gabim
Pyetësi 30	Në autostrada	
1	pushimi në korsinë e emergjencës, nuk mund të jetë më shumë se tre orë	Saktë
2	me tre korsi, mjetet me peshë mbi 5 tonë, duhet të ecin në dy korsitë e djathta	Saktë
3	është e ndaluar tërheqja e mjeteve që nuk janë rimorkio	Saktë
4	është e ndaluar qëndrimi i mjeteve për të marrë pasagjerë	Saktë
5	ndalohet kalimi në korsinë e emergjencës në çdo rast	Gabim
6	me tre korsi, komplekset e mjeteve me gjatësi më të madhe se 7 metra, duhet të ecin në korsitë e majta	Gabim
7	mjetet në shërbim të autostradës, kur përmbushin detyrat e shërbimit duhet të ndezin sistemin plotësues të sinjalizimit me dritë blu vezulluese	Gabim
8	ndalohet kalimi në korsinë e emergjencës, kur mjeti është me defekt	Gabim
KAPITULLI III		
KLASIFIKIMI I MJETEVE RRUGORE, FORMALITETET PËR QARKULLIMIN E TYRE		
III.1 Klasifikimi i mjeteve rrugore për efekt dallimi		
Pyetësi 31	Në bazë të numrit të akseve dhe numrit të vendeve klasifikohet si	
1	“autobus i lehtë”, mjeti me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve deri në 32+1 vende	Saktë
2	“autobus i mesëm”, mjeti me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve deri në 42+1 vende	Saktë
3	“autobus i rëndë”, mjeti me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve mbi 42+1 vende	Saktë
4	“autobus i rëndë me tre akse”, mjeti me tre akse i destinuar për transportin e udhëtarëve mbi 42+1 vende	Saktë
5	“autobus i rëndë, i artikuluar me tre akse”, mjeti me tre akse i artikuluar, i destinuar për transportin e udhëtarëve mbi 42+1 vende	Saktë
6	“autobus i lehtë”, mjeti me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve deri në 42+1 vende	Gabim
7	“autobus i rëndë”, mjeti me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve mbi 32+1 vende	Gabim
8	“autobus i mesëm”, mjeti me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve deri në 32+1 vende	Gabim
Pyetësi 32	Bën pjesë në dokumentacionin e nevojshëm për regjistrimin e automjeteve të reja (të papërdorura), të blera jashtë Shqipërisë	
1	dokumenti i fitimit të pronësisë, me njërin nga format që parashikon Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

2	dokumenti i zhdoganimit të lëshuar nga Dogana Shqiptare, në origjinal	Saktë
3	dokumenti i origjinës së mjetit, i lëshuar nga prodhuesi ose agjencia e shitjes, e ngarkuar prej tij, në origjinal	Saktë
4	leja e transportit	Gabim
5	leja e drejtimit të mjetit	Gabim
6	fotografia e mjetit	Gabim
Pyetësi 33	Bën pjesë në dokumentacionin e nevojshëm për regjistrimin e automjeteve të përdorura, të blera jashtë Shqipërisë	
1	dokumenti i origjinës së mjetit, i lëshuar nga prodhuesi ose agjencia e shitjes	Saktë
2	dokumenti i zhdoganimit nga autoriteti shqiptar	Saktë
3	dokumenti i çregjistrimit të mjetit nga organi përkatës i vendit nga vjen	Saktë
4	dokumenti i fitimit të pronësisë, me njëzën nga format që parashikon Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë	Saktë
5	leja e drejtimit të mjetit	Gabim
6	leja e transportit	Gabim
7	fotografia e mjetit	Gabim
	KAPITULLI IV	
	LLOJET E TRANSPORTIT	
	IV.1 Transporti i udhëtarëve, brenda dhe jashtë vendit. Llojet e transporteve dhe mjetet përkatëse	
Pyetësi 34	Transporti i udhëtarëve,	
1	bëhet me autobus, taksì dhe për rastet që lejohet, me autovetura 8+1 vende	Saktë
2	organizohet nga agjencia e transportit të udhëtarëve	Saktë
3	e përfshin transportin ndërkombëtar të udhëtarëve me autobus	Saktë
4	përfshin vetëm transportin e udhëtarëve brenda vendit	Gabim
5	shërben vetëm për transportin e bagazheve	Gabim
6	lejohet të bëhet me kamionë	Gabim
Pyetësi 35	Transporti i udhëtarëve brenda vendit,	
1	përfshin shërbimet në linja të rregullta (transporti qytetës, rrethqytetës dhe ndërqytetës)	Saktë
2	përfshin shërbimet e rregullta, të specializuara	Saktë
3	përfshin transportet për llogari të vet	Saktë
4	përfshin transportet e rastit	Saktë
5	kryhet nëpërmjet shërbimeve spontane dhe jo domosdoshmërisht të specializuara	Gabim
6	bëhet me çdo lloj automjeti mjafton të jetë në gjendje të mire teknike	Gabim
7	kryhet vetëm me ato mjete që për tu drejtuar, kërkojnë lejedrejtimi të kategorisë C	Gabim
Pyetësi 36	Shërbimi në linja të rregullta,	
1	është transporti i udhëtarëve në itinerare (linja) dhe vendqëndrime të pandryshuar	Saktë
2	plotëson nevojat e lëvizjes së popullsisë me autobusë dhe autovetura 8+1 vende, për rastet që lejohet	Saktë
3	bëhet nga shoqëri apo subjekte transportuese të pajisura me licencë	Saktë
4	është shërbim që nuk ka nevojë për rregulloren e udhëtimit	Gabim
5	është shërbimi i transportit në itinerare që mund të ndryshohen	Gabim
6	bëhet pa licencë	Gabim
Pyetësi 37	Në transportin e udhëtarëve brenda vendit, është shërbim në linja të rregullta,	
1	transporti qytetës	Saktë
2	transporti rrethqytetës	Saktë
3	transporti ndërqytetës	Saktë
4	vetëm transporti ndërqytetës	Gabim
5	edhe transporti turistik	Gabim
6	edhe transporti i njësive ushtarake	Gabim
Pyetësi 38	Transporti qytetës i udhëtarëve,	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

1	është shërbim i rregullt i transportit me autobus që plotëson nevojat e popullsisë së një qyteti	Saktë
2	bëhet brenda vijave kufizuese të qytetit ose mund të lidh qendra të rëndësishme ekonomike dhe sociale me pjesët e tjera të qytetit	Saktë
3	kryhet me autobus, vetëm nga shoqëri të licencuar të cilat në aktin e themelimit kanë si objekt veprimtarinë e transportit të udhëtareve	Saktë
4	bëhet me autobus nga shoqëritë të licencuar nga Kryetari i Bashkisë	Saktë
5	është një shërbim i rregullt me autobus, brenda vijave kufizuese të një qarku që ka disa bashki	Gabim
6	mund të realizohet në çdo rrugë të qytetit, pa marrë miratimin përkatës nga Këshilli Bashkiak	Gabim
7	kryhet me çdo lloj mjeti të destinuar për transportin e udhëtareve	Gabim
Pyetësi 39	Transporti rrethqytetës i udhëtarëve,	
1	si rregull kryhet nga subjekte juridike të organizuara në shoqëri transporti	Saktë
2	bëhet me licencë të lëshuar nga Kryetari i Bashkisë, ku ka selinë subjekti transportues	Saktë
3	është shërbim i rregullt i transportit me autobus ose me autovetura 8+1 vende, për rastet që lejohet	Saktë
4	kryhet vetëm me autobus	Gabim
5	kryhet vetëm nga subjekte juridike të organizuara në shoqëri transporti, të licencuara nga Ministria e Transporteve	Gabim
6	kryhet vetëm nga subjekte juridike të organizuara në shoqëri transporti, të licencuara nga Kryetari i Këshillit të Qarkut	Gabim
Pyetësi 40	Përfshihet në transportin rrethqytetës të udhëtarëve, shërbimi në linja të rregullta,	
1	ndërmjet njësive administrative përbërëse dhe qendrës së bashkisë së cilës i përkasin	Saktë
2	ndërmjet dy njësive administrative përbërëse të së njëjtës bashki	Saktë
3	ndërmjet fshatrave me njëri-tjetrin që i përkasin të njëjtës njësi administrative	Saktë
4	ndërmjet fshatrave dhe njësive administrative përbërëse, të bashkive të ndryshme, por që ndodhen në kufi me njëra-tjetrën	Saktë
5	ndërmjet fshatrave dhe qendrës së njësive administrative së cilës i përkasin	Saktë
6	ndërmjet qendrave të bashkive që i përkasin të njëjtit qark	Gabim
7	ndërmjet qendrave të bashkive që u përkasin qarqeve të ndryshme	Gabim
8	ndërmjet dy njësive administrative që ju përkasin bashkive të ndryshme dhe që nuk ndodhen në kufi me njëra tjetrën	Gabim
9	ndërmjet dy fshatrave që u përkasin njësive administrative të bashkive të ndryshme dhe nuk ndodhen në kufi me njëra tjetrën	Gabim
Pyetësi 41	Është transport ndërqytetës shërbimi i rregullt i transportit me autobus që plotëson nevojat e lëvizjes së popullsisë,	
1	ndërmjet një bashkie qendër qarku me bashkitë jo qendër qarku të një qarku tjetër	Saktë
2	ndërmjet dy bashkive jo qendër qarku të qarqeve të ndryshme	Saktë
3	ndërmjet dy bashkive qendër të qarqeve të ndryshme	Saktë
4	ndërmjet dy bashkive jo qendër qarku që i përkasin të të njëjtit qark	Saktë
5	ndërmjet njësive administrative përbërëse dhe qendrës së bashkisë së cilës i përkasin	Gabim
6	ndërmjet dy njësive administrative përbërëse të së njëjtës bashki	Gabim
7	ndërmjet fshatrave dhe qendrës së njësive administrative së cilës i përkasin	Gabim
Pyetësi 42	Brenda autobusit që punon në linjë ndërqytetëse,	
1	duhet të jenë afishuar oraret dhe vendqëndrimet e autobusit	Saktë
2	duhet të jetë afishuar pjesë e rregullores së udhëtimit që i intereson direkt udhëtarëve	Saktë
3	duhet të jenë të afishuar tarifat e biletave sipas destinacionit	Saktë
4	duhet të jetë afishuar licenca e transportit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

5	mund të afishohen edhe materiale me karakter pornografik	Gabim
6	janë të afishuar vetëm masat administrative ndaj udhëtarëve që nuk pajisen me biletë	Gabim
Pyetësi 43	Përfshihen në shërbimet e rregullta të specializuara,	
1	transporti shtëpi-punë të punonjësve, me autobus	Saktë
2	transporti shtëpi-institucion shkollor të nxënësve dhe studentëve, me autobus	Saktë
3	transportet qytetëse kufitare, kur lejohen me marrëveshje ndërkombëtare	Saktë
4	transporti nga mjetet e ndërmarrjes për veprimtari ndihmëse të saj	Gabim
5	transporti shtëpi-punë të punonjësve, me autoveturë	Gabim
6	transporti i turistëve	Gabim
Pyetësi 44	Transport për llogari të vet është transporti i udhëtarëve brenda vendit,	
1	që kryhet për qëllime jo tregtare dhe jo fitimprurëse nga një ndërmarrje	Saktë
2	që mund të shërbejë si veprimtari ndihmëse për vetë ndërmarrjen	Saktë
3	me mjete që mund të jenë pronë e ndërmarrjes, të blera me këste ose të marra me qira dhe që drejtohen nga punonjës të ndërmarrjes	Saktë
4	me mjete që mund të mos drejtohen nga punonjës të ndërmarrjes	Gabim
5	që përbën një veprimtari kryesore për ndërmarrjen	Gabim
6	që kryhet për qëllime fitimprurëse të ndërmarrjes	Gabim
Pyetësi 45	Përfshihen në transportet e rastit me autobus,	
1	udhëtimet me dyer të mbyllura (transporti i një ose më shumë grupe udhëtarësh duke i kthyer në vendin e nisjes)	Saktë
2	shërbimet e kryera për grup udhëtarësh të formuar më parë, pa kthim të tyre në vendin e nisjes gjatë të njëjtit udhëtim duke u kthyer mjete bosh në vendin e nisjes	Saktë
3	shërbimet e kryera me mjet bosh në vajtje në vendin e destinacionit, për grupe udhëtarësh të formuar më parë, me kthimin e mjetit me udhëtarë në vendin e nisjes	Saktë
4	shërbimet në linja të rregullta të miratuara nga organet përkatëse	Gabim
5	vetëm shërbimet e organizuara me rastin e ngjarjeve të veçanta si konferenca, seminare ose manifestime kulturore-sportive	Gabim
6	vetëm transportet turistikë	Gabim
Pyetësi 46	Një ndër kushtet që duhet të plotësojë një grup i formuar më parë, në transportet e rastit me autobus, është	
1	që të ketë një organizëm ose një person përgjegjës që merr masa për nënshkrimin e kontratës ose për pagesën kolektive të shërbimit	Saktë
2	që të jetë i formuar nga një numër personash jo më pak se 12 veta	Saktë
3	që të ketë një numër personash jo më pak se 40 % e kapacitetit të mjetit, pa llogaritur drejtuesin	Saktë
4	që të jetë i formuar nga një numër personash jo më pak se 10 vetë	Gabim
5	që të ketë një numër personash jo më pak se 50 % e kapacitetit të mjetit, pa drejtuesin	Gabim
6	që të jetë i formuar nga një numër personash jo më pak se 15 vetë	Gabim
Pyetësi 47	Transporti rrugor ndërkombëtar i udhëtarëve, mund të kryhet	
1	nëpërmjet shërbimeve të rregullta	Saktë
2	nëpërmjet shërbimeve të rregullta, të specializuara	Saktë
3	nëpërmjet shërbimeve vajtje-ardhje (lavjerrës)	Saktë
4	vetëm nëpërmjet shërbimeve të rregullta, të specializuara	Gabim
5	vetëm nëpërmjet shërbimeve të rastit	Gabim
6	edhe me mjete të shërbimit taksi	Gabim
Pyetësi 48	Autobusi që kryen transport ndërkombëtar të udhëtarëve,	
1	duhet të plotësojë kriteret e komoditetit të udhëtimit sipas akteve në fuqi	Saktë
2	duhet të jetë i pajisur me certifikatën e kontrollit teknik	Saktë
3	duhet të jetë i pajisur me akt-vlerësimin për plotësimin e kushteve të tij	Saktë
4	në linja të rregullta apo turistike duhet të jetë i pajisur me kondicioner dhe qendër zëri në përputhje me tipin e homologuar	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

5	të ketë një vjetërsi prodhimi jo më shumë se 15 vjet	Gabim
6	mjafton që të plotësojë kushtet e komoditetit për udhëtarët, pavarësisht gjendjes teknike të tij	Gabim
7	nuk pajiset me certifikatën e kontrollit teknik	Gabim
Pyetësi 49	Autobusi që shërben për transportin e udhëtarëve,	
1	duhet të ketë pamje të jashtme dhe të brendshme estetike	Saktë
2	duhet të sigurojë hermeticitetin e nevojshëm nga faktorët e jashtëm	Saktë
3	duhet të ketë ndriçim të brendshëm të mjaftueshëm, sistem ventilimi dhe ngrohje	Saktë
4	në linja ndërkombëtare, veç të tjerash, duhet të ketë kondicioner dhe qendër zëri	Saktë
5	në linja interurbane duhet të ketë brenda vende për bagazhe të lehta	Saktë
6	mjafton që të ketë xhamat origjinal edhe pse dritaret mund të mos funksionojnë	Gabim
7	në ambientet e brendshme nuk ka vende për të vënë bagazhe të lehta	Gabim
8	duhet të pajiset me dokument akt-vlerësimi për plotësimin e kushteve, çdo 6 muaj nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit rrugorë	Gabim
9	mjafton të ketë sedilje komode	Gabim
Pyetësi 50	Në transportin e udhëtarëve,	
1	autobusi duhet të niset në orarin e caktuar në biletë	Saktë
2	në autobusët qytetës ka vende ulje për fëmijë, gra shtatzëna dhe të moshuar	Saktë
3	çdo udhëtar duhet të ulet në vendin e caktuar në biletë	Saktë
4	udhëtarët duhet të paraqesin biletën e udhëtimit, kur kërkohet nga kontrolli	Saktë
5	lejoheq që në ambientet e brendshme të autobusit të vendosen sende edhe pse mund të pengojnë qarkullimin e lirë të udhëtarëve	Gabim
6	lejoheq pirja e duhanit apo biseda me drejtuesin e mjetit	Gabim
7	lejoheq qëndrimi në këmbë si dhe transporti i udhëtarëve mbi numrin e vendeve të shënuar në leje qarkullimi	Gabim
8	në pamjen ballore të autobusit shënohet gjatësia e tij	Gabim
9	sedilja e drejtuesit të autobusit nuk është e nevojshme të ndahet me parapet nga sediljet që vijnë prapa	Gabim
Pyetësi 51	Transportuesit që kryejnë veprimtari transporti në territorin e Republikës së Shqipërisë,	
1	janë të detyruar të përdorin mjete që të kenë kaluar kontrollin teknik të nevojshëm	Saktë
2	duhet të përdorin mjete që plotësojnë kushtet që lidhen me sigurinë e udhëtarëve dhe komoditetin e udhëtimit	Saktë
3	duhet të pajisë drejtuesin e mjetit me të gjitha dokumentet e nevojshme	Saktë
4	duhet të mbajnë në mënyrë të rregullt regjistrime e dokumente, vetëm për mjetet që nuk kryejnë kontroll teknik	Gabim
5	nuk kanë detyrime që lidhen me numrin e mjeteve	Gabim
6	nuk kanë detyrime për plotësimin e kushteve teknike	Gabim
Pyetësi 52	Në transportin e udhëtarëve brenda vendit,	
1	rrjeti i linjave ndërqytetëse (kryesore dhe ushqyese), miratohet me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin çdo tre vjet	Saktë
2	rrjeti i linjave rrethqytetëse, ndërmjet njësive administrative përbërëse dhe qendrës së bashkisë së cilës i përkasin, miratohen nga këshilli i njësive të vetëqeverisjes vendore	Saktë
3	rrjeti i linjave rrethqytetëse, ndërmjet njësive administrative përbërëse të së njëjtës bashki miratohen nga këshilli i njësive të vetëqeverisjes vendore	Saktë
4	rrjeti i linjave rrethqytetëse, ndërmjet fshatrave dhe njësive administrative përbërëse, të bashkive të ndryshme, por që ndodhen në kufi me njëra-tjetrën, miratohen nga këshilli i qarkut	Saktë
5	rrjeti i linjave rrethqytetëse miratohet çdo tre vjet	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

6	këshilli i njësisë së vetëqeverisjes vendore ose i qarkut, respektivisht, miraton linjat në rrjetin e linjave rrethqytetëse, në të cilat lejohet përdorimi i autoveturave me 8+1 vende	Saktë
7	rrjeti i linjave rrethqytetëse miratohet çdo pesë vjet	Gabim
8	rrjeti i linjave ndërqytetëse brenda një qarku, miratohen nga këshilli i qarkut	Gabim
9	rrjeti i linjave qytetëse dhe oraret e tyre, miratohen nga Këshilli i Qarkut	Gabim
10	rrjeti i linjave rrethqytetëse dhe oraret e tyre, miratohen nga ministri përgjegjës për transportin	Gabim
KAPITULLI V		
KOHA E PUNËS TË DREJTUESIT TË MJETIT, KOHA E PUSHIMIT. TAHOGRAFI		
V.1 Kontrolli i kohës së punës të drejtuesit të mjetit		
Pyetësi 53	Koha e punës kushtuar gjithë veprimtarive të transportit rrugor përfshin	
1	drejtimin e mjetit	Saktë
2	ngarkimin dhe shkarkimin e mjetit	Saktë
3	trajnimin që është pjesë e punës normale dhe e operacionit komercial	Saktë
4	asistimin e udhëtarëve në bord/shkarkimin nga mjeti	Saktë
5	pastrimin dhe mirëmbajtjen e mjetit	Saktë
6	punën e destinuar për sigurimin e mjetit dhe të udhëtarëve të tij d.m.th. monitorimin e ngarkesës dhe shkarkimin që përfshin kontrollin e defekteve ditore dhe raportimin	Saktë
7	formalitetet administrative ose punën e lidhur me detyrimet ligjore ose direkt të lidhur me operacionet specifike të transportit	Saktë
8	udhëtimin ndërmjet shtëpisë dhe vendit të punës	Gabim
9	pushimet dhe ndërprerjet kur nuk bëhet punë	Gabim
10	periudhat e gatishmërisë	Gabim
Pyetësi 54	Koha maksimale e drejtimit ditor	
1	është si rregull 9 orë me disa ndërprerje	Saktë
2	mund të jetë e ndarë në 2 herë me jo më shumë se 4,5 orë në drejtim	Saktë
3	mund të jetë e ndarë në 3 herë por çdo herë jo më shumë se 4,5 orë	Saktë
4	nuk mund të jetë më shumë se 4,5 orë pa ndërprerje	Saktë
5	mund të jetë deri në 10 orë por jo më shumë se 2 herë në javë	Saktë
6	është 9 orë pa ndërprerje	Gabim
7	mund të jetë e ndarë në 2 herë me jo më shumë se 5 orë në drejtim	Gabim
8	duhet të jetë e ndarë në 3 herë por çdo herë jo më shumë se 3 orë	Gabim
9	nuk mund të jetë më shumë se 3,5 orë pa ndërprerje	Gabim
Pyetësi 55	Koha e drejtimit të mjetit për një drejtues	
1	nuk mund të jetë më shumë se 56 orë në një javë	Saktë
2	nuk mund të jetë më shumë se 90 orë në dy javë	Saktë
3	nuk mund të jetë më shumë se 10 orë në ditë, por duke respektuar pushimin ditor	Saktë
4	nuk mund të jetë më shumë se 50 orë në një javë	Gabim
5	nuk mund të jetë më shumë se 86 orë në dy javë	Gabim
6	nuk mund të jetë më shumë se 9 orë në ditë, por duke respektuar pushimin ditor	Gabim
V.2 koha e pushimit		
Pyetësi 56	Periudha e ndërprerjeve të drejtuesit të mjetit	
1	është periudha gjatë të cilës drejtuesi nuk mund të kryejë asnjë drejtim ose punë tjetër	Saktë
2	është 45 minuta për ndërprerje të plotë	Saktë
3	mund të ndahet në dy pjesë, e para 15 minuta dhe e dyta të paktën 30 minuta	Saktë
4	e pjesshme nuk mund të jetë më pak se 15 minuta, pavarësisht kohës së drejtimit	Saktë
5	duhet të jetë jo më pak se 50 minuta	Gabim
6	e dyta mund të jetë më pak se 30 minuta	Gabim
7	mund të jetë disa herë më më pak se 15 minuta	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

Pyetësori 57	Periudha e pushimit ditor,	
1	është një periudhë e pandërprerë brenda kohës 24 orësh, pas fundit të pushimit ditor ose javor	Saktë
2	nëse ndërpritet, duhet të ndahet në dy periudha, ky e dyta duhet të jetë të paktën 9 orë	Saktë
3	nëse ndërpritet, është si rregull 12 orë me periudhën e parë të paktën 3 orë	Saktë
4	e reduktuar, është të paktën 9 orë pa ndërprerje, por jo me shume se 3 here ne jave	Saktë
5	kur është pa ndërprerje duhet të jetë jo më pak se 11 orë	Saktë
6	duhet të jetë patjetër 11 orë pa ndërprerje	Gabim
7	nuk mund të jetë me ndërprerje	Gabim
8	e reduktuar, mund të jetë më pak se 9 orë	Gabim
9	e ndërprere, mund të ndahet në dy periudha të veçanta kohe me nga 6 orë secila	Gabim
Pyetësori 58	Periudha e pushimit javor	
1	duhet të jetë si rregull të paktën 45 orë të vazhdueshme	Saktë
2	lejohet te reduktohet me pak se 45 ore, por jo te jete me e vogël se 24 ore te vazhdueshme	Saktë
3	fillon pas jo më shumë se 6 periudhave të drejtimit ditor	Saktë
4	duhet të jetë jo më pak se 60 orë të vazhdueshme	Gabim
5	mund të reduktohet më pak se 24 orë	Gabim
6	duhet të jetë mbi 50 orë të vazhdueshme	Gabim
Pyetësori 59	Periudha e gatishmërisë mbulon edhe	
1	periudhën e kohës së pritjes	Saktë
2	kohën e shoqërimit të mjetit në traget	Saktë
3	kohën e qëndrimit pranë drejtuesit tjetër, ndërsa mjeti është në lëvizje	Saktë
4	periudhën e kohës së pushimit	Gabim
5	kohën e ndërprerjeve të drejtuesit të mjetit	Gabim
6	kohën e qëndrimit gjatë riparimit të mjetit	Gabim
Pyetësori 60	Përrjashtohen nga rregullat për orët e drejtuesve të mjeteve dhe nga rregullat e tahogرافit	
1	drejtuesit që nuk drejtojnë mjete për transport udhëtarësh për më shumë se 4 orë në secilën ditë të javës	Saktë
2	drejtuesit e mjeteve të përdorura në shërbimet e rregullta të transportit të udhëtarëve kur ky shërbim nuk i kalon 50 kilometrat distancë	Saktë
3	drejtuesit e mjeteve për transport udhëtarësh që nuk kanë detyrim për certifikatë transporti për llogari të vet	Saktë
4	drejtuesit që drejtojnë mjete për transport udhëtarësh për më shumë se 4 orë në secilën ditë të javës	Gabim
5	drejtuesit që drejtojnë mjete për transport udhëtarësh për transport udhëtarësh, më larg se 50 km nga qendra e operimit	Gabim
6	drejtuesit e mjeteve për transport udhëtarësh që kanë detyrim për licence operatori për të tretë ose me qira	Gabim
	V.3 Tahografi	
Pyetësori 61	Tahografi i vendosur në mjet,	
1	regjistron shpejtësinë e lëvizjes së mjetit në varësi të kohës	Saktë
2	tregon kohën e drejtimit të mjetit për çdo drejtues, kur mjeti drejtohet nga disa drejtues	Saktë
3	tregon kohën e ndërprerjeve të drejtimit të automjetit nga drejtuesit	Saktë
4	tregon vetëm kohën e pushimit të drejtuesit të mjetit	Gabim
5	shërben për të treguar shpejtësinë e rrotullimit të boshtit motorik	Gabim
6	tregon vetëm kohën e ndërprerjeve të drejtimit të mjetit nga drejtuesit	Gabim
Pyetësori 62	Tahografi,	
1	vendoset në autobusë për transport ndërkombëtar të udhëtarëve	Saktë
2	vendoset në automjetet e transportit të udhëtarëve me më pak se 8+1 vende	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

4	vendoset vetëm në autobusët e shërbimit interurban	Gabim
Pyetësi 63	Tahografi dixhital,	
1	përbëhet nga ekrani, tastiera, printeri	Saktë
2	ka dy vende për futjen e kartave të regjistrimit	Saktë
3	regjistron në memoriën e tij të dhënat sipas datave të qarkullimit me mjet	Saktë
4	regjistron edhe periudhën e pushimit të drejtuesit të mjetit	Saktë
5	ka vetëm një vend për futjen e kartës	Gabim
6	regjistron vetëm kohët e punës së shoferit	Gabim
7	e merr lëvizjen nga boshti motorik	Gabim
Pyetësi 64	Sipas legjislacionit në transportin rrugor,	
1	javë nënkupton periudhën ndërmjet orës 00.00 të ditës së hënë deri në orën 24.00 të ditës së diele	Saktë
2	pushim nënkupton çdo periudhë të pandërprerë kohe prej të paktën një ore, kohë të cilën drejtuesi i mjetit vendos lirisht se si ta kalojë.	Saktë
3	kohë nate nënkupton periudhën prej jo më pak se 4 orë, ndërmjet orës 22. 00 deri në orën 6. 00	Saktë
4	AETR është Marrëveshja evropiane në lidhje me punën e ekuipazheve të mjeteve të përfshira në transportin ndërkombëtar rrugor, qe zbatohet vetëm në vendet e BE	Gabim
5	anëtari i ekuipazhit nënkupton vetëm një drejtues mjeti	Gabim
6	kohë nate nënkupton periudhën prej jo më pak se 6 orë, ndërmjet orës 22. 00 deri në orën 6. 00	Gabim
Pyetësi 65	Drejtuesi i mjetit të pajisur me tahograf dixhital, në qarkullim, duhet të ketë në mjet	
1	printimet gjatë javës aktuale dhe për 21 ditët e mëparshme, kur drejtuesi është pajisur me kartë tahografi	Saktë
2	fletë printimi për tahografin për më shumë se 30 ditë	Saktë
3	një pajisje regjistrimi (tahograf) në përputhje me kërkesat ligjore	Saktë
4	printimet gjatë javës aktuale, kur drejtuesi është pajisur me kartë tahografi	Gabim
5	fletë printimi për tahografin për më shumë se 10 ditë	Gabim
6	pajisjen e regjistrimit (tahografin) të montuar	Gabim
Pyetësi 66	Kontrolli i funksionimit të tahografit analog realizohet nëpërmjet	
1	inspektimit periodik i cili kryhet çdo dy vjet	Saktë
2	kontrollit në anë të rrugës ku kontrollohet dokumentacioni i tahografit	Saktë
3	inspektimit të plotë çdo 6 vjet	Saktë
4	kalibrimit, zëvendësimit të pllakës së instaluar dhe konstantes K të tahografit	Saktë
5	verifikimit periodik i cili kryhet çdo 6 muaj	Gabim
6	verifikimit periodik ku hiqet pllaka e instaluar	Gabim
7	inspektimit të plotë çdo vit	Gabim
8	inspektimit të plotë ku kontrollohet pllaka e instaluar	Gabim
Pyetësi 67	Kalibrimi dhe inspektimi i tahografit dixhital kryhet	
1	çdo dy vjet	Saktë
2	pas një riparimi të pajisjes	Saktë
3	pas çdo ndërhyrje në tahograf	Saktë
4	nëse pajisja e tahografit gabon më shumë se tolerancat e lejuara	Saktë
5	çdo 6 muaj	Gabim
6	çdo vit	Gabim
7	pas një modifikimi çfarëdo të mjetit	Gabim
8	sa herë bëhet kontrolli teknik i mjetit	Gabim
Pyetësi 68	Drejtuesi i mjetit të pajisur me tahograf dixhital duhet	
1	të sigurohet që tahografi të jetë i kalibruar	Saktë
2	të sigurohet që tahografi funksionon siç duhet	Saktë
3	të sigurohet që karta e drejtuesit është futur në folenë përkatëse para se mjeti të fillojë të lëvizë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

4	të regjistrojnë kohën dhe distancën në të cilin fillon dhe mbyll periudhën e punës ditore	Saktë
5	të përdorë vetëm kartën e tij vetjake për regjistrimin e kohës së drejtimit dhe të veprimeve të tjera	Saktë
6	të përdorë në mënyrë korrekte butonin e mënyrës për regjistrimin e punës tjetër, periudhës së gatishmërisë, pushimit dhe ndërprerjeve	Saktë
7	të heqë kartën kur ndryshon mjetin	Saktë
8	të futë kartën e drejtuesit në folenë përkatëse pasi mjeti të fillojë të lëvizë	Gabim
9	të regjistrojë vetëm vendin, në të cilin fillon periudhën e punës ditore	Gabim
10	të përdorë kartën e shokut kur ka harruar të tijën	Gabim
11	të mos e heqë kartën kur ndryshon mjetin	Gabim
Pyetësi 69	Drejtuesi i mjetit të pajisur me tahograf duhet të mbajë në mjet edhe	
1	të gjitha fletët e regjistruara të tahografit për 28 ditë të mëparshme nëse tahografi është analog	Saktë
2	printimet e një jave nëse tahografi është dixhital	Saktë
3	fletët e regjistruara të librit për 28 ditë të mëparshme nëse përdor librin e regjistrimit	Saktë
4	të gjitha fletët e regjistruara të tahografit për 18 ditë të mëparshme nëse tahografi është analog	Gabim
5	të gjitha fletët e regjistruara të tahografit për 18 ditë të mëparshme nëse tahografi është digjital	Gabim
6	fletët e regjistruara të librit për 18 ditë të mëparshme nëse përdor librin e regjistrimit	Gabim
Pyetësi 70	Nëpunësit e kontrollit në rrugë	
1	kanë të drejtë të inspektojnë pajisjen e regjistrimit	Saktë
2	mund ta heqin tahografin për qëllime inspektimi	Saktë
3	mund të marrin një fletë të regjistruar të tahografit duke firmosur fletën zëvendësuese	Saktë
4	mund të kryejnë printime nga kartat e drejtuesit	Saktë
5	kanë të drejtë të kontrollojnë kohët e drejtimit të mjetit, ditore dhe javore	Saktë
6	kanë të drejtë të kontrollojnë periudhat e pushimit ditore dhe javore	Saktë
7	nuk lejohet të inspektojnë pajisjen e regjistrimit	Gabim
8	nuk mund ta heqin tahografin për qëllime inspektimi	Gabim
9	nuk mund të kryejnë printime nga kartat e drejtuesit	Gabim
10	kontrollojnë vetëm kohët e drejtimit të mjetit ditore dhe javore	Gabim
11	nuk mund të kontrollojnë periudhat e pushimit ditore dhe javore	Gabim
KAPITULLI VI		
NJOHURI TEKNIKO-PROFESIONALE TË DOMOSDOSHME PËR NIVELIN E KUALIFIKIMIT, PËR DREJTIMIN RACIONAL TË MJETIT ME MOTOR DHE RIMORKIOVE, PËR TË GARANTUAR SIGURI NË QARKULLIMIN RRUGOR DHE MBROJTJEN E MJEDISIT NGA NDOTJET		
VI.1 Njohja e karakteristikave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		
Pyetësi 71	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes,	
1	transmetojnë lëvizjen nga motori te rrotat aktive	Saktë
2	përbëhen nga friksioni, kutia e shpejtësisë, transmisioni, diferenciali, etj.	Saktë
3	realizojnë edhe zvogëlimin e ngarkesave përdredhëse dinamike që transmetohen për në motor	Saktë
4	shërbejnë vetëm për transmetimin e lëvizjes nga kutia e shpejtësisë, te rrotat aktive	Gabim
5	përbëhen vetëm nga semiakset	Gabim
6	janë pjesë të motorit	Gabim
Pyetësi 72	Është pjesë e mekanizmave të transmetimit të lëvizjes	
1	friksioni	Saktë
2	kutia e shpejtësisë (kambio)	Saktë
3	transmisioni kardanic me xhuntut kardanike	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

4	diferenciali së bashku me gjysmëakset (semiakset)	Saktë
5	boshti motorik	Gabim
6	stabilizatorët me balestrat e mjeti	Gabim
7	boshti me gunga	Gabim
	VI.2 Grafikët që kanë lidhje me momentin përdredhës, energjinë dhe konsumin specifik të një motori	
Pyetësi 73	Në grafikët e momentit përdredhës dhe fuqisë të motorit me djegie të brendshme	
1	tregohet vlera e fuqisë në funksion të numrit të rrotullimeve	Saktë
2	tregohet vlera e momentit përdredhës në funksion të numrit të rrotullimeve	Saktë
3	numri i rrotullimeve që i korrespondon momentit përdredhës maksimal është më i vogël se numri i rrotullimeve që i korrespondon fuqisë maksimale	Saktë
4	numri i rrotullimeve që i korrespondon fuqisë maksimale është më i madh se numri i rrotullimeve që i korrespondon momentit përdredhës maksimal	Saktë
5	trendi i grafikut të momentit përdredhës, në fillim rritet me rritjen e numrit të rrotullimeve, arrin një vlerë maksimale dhe pastaj ulet	Saktë
6	trendi i grafikut të fuqisë, në fillim rritet me rritjen e numrit të rrotullimeve, arrin një vlerë maksimale dhe pastaj ulet	Saktë
7	tregohet se, numri i rrotullimeve që i korrespondon fuqisë maksimale koincidon me atë të momentit përdredhës maksimal	Gabim
8	tregohet vlera e fuqisë në funksion të peshës së mjetit	Gabim
9	numri i rrotullimeve që i korrespondon fuqisë maksimale koincidon me atë, të momentit përdredhës maksimal	Gabim
Pyetësi 74	Momenti përdredhës që u transmetohet rrotave udhëzuese	
1	është më i madh, se ai që zhvillon motori	Saktë
2	është funksion i raportit të transmisionit	Saktë
3	duhet të rritet, nëse rriten forcat e rezistencës që i kundërvihen lëvizjes së mjetit	Saktë
4	është më i madh, kur vendosen marshe më të ulët	Saktë
5	është më i vogël se ai që zhvillon motori	Gabim
6	transmetohet drejtpërdrejt nga motori në transmisionin kryesor	Gabim
7	nuk varet nga raporti i transmisionit	Gabim
8	është konstant dhe nuk varet nga marshi i vendosur	Gabim
9	rritet duke vendosur marshe të larta	Gabim
Pyetësi 75	Fusha e stabilitetit të motorit me djegie të brendshme	
1	është intervali ndërmjet numrit të rrotullimeve që i korrespondojnë momentit përdredhës maksimal dhe numrit të rrotullimeve që i korrespondojnë fuqisë maksimale.	Saktë
2	mund të përshkruhet nëpërmjet grafikëve karakteristikë të momentit përdredhës dhe të fuqisë	Saktë
3	kur është më e gjerë, përcakton një elasticitet më të madh të motorit	Saktë
4	lidhet me grafikët e momentit përdredhës dhe fuqisë	Saktë
5	përcaktohet, nga zgjedhja e saktë e raportit të kutisë së ndërrimit të shpejtësisë	Saktë
6	është intervali ndërmjet numrit të rrotullimeve që i korrespondojnë momentit përdredhës maksimal dhe numrit të rrotullimeve që i korrespondojnë fuqisë minimale	Gabim
7	është zona në të cilën, motori nuk konsumon karburant	Gabim
8	është zona në të cilën, drejtuesi i mjetit duhet të ndërhyjë në kutinë e shpejtësisë	Gabim
9	është më e gjerë, nëse konsumi specifik i karburantit është i ulët	Gabim
	VI.3 Njohja e karakteristikave dhe funksionimit të mjetit, minimizimi i prishjes dhe parandalimi i keqfunksionimit	
Pyetësi 76	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike, duhet	
1	të bëhet ndërrimi i vajit dhe i filtrave të tij, sipas të dhënave që jepen në librin e shërbimeve	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

2	të bëhet ndërrimi i filtrit të ajrit, sipas të dhënave që jepen në librin e shërbimeve	Saktë
3	të kryhet kontrolli dhe shërbimet teknike të sistemit të ushqimit	Saktë
4	të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i vajit në motor	Saktë
5	të mbahet në kontroll të vazhdueshëm temperatura e lëngut ftohës	Saktë
6	të bëhet ndërrimi i vajit, vetëm në stinën e verës	Gabim
7	të bëhet ndërrimi i vajit, vetëm kur ndizet llamba treguese e uljes së presionit të vajit	Gabim
8	të bëhet shërbimi teknik i motorit, vetëm para kontrollit teknik vjetor	Gabim
9	të bëhet ndërrimi i lëngut ftohës të motorit sipas stinëve	Gabim
10	të bëhet ndërrimi, çdo muaj, i ujit antifrizë në sistemin e ftohjes	Gabim
Pyetësi 77	Nëse vërejmë që motori i automjetit, nuk zhvillon fuqinë e duhur, kjo mund të vijë nga	
1	bllokimi i pjesshëm i filtrit të ajrit nga pluhuri dhe papastërtitë	Saktë
2	mospulverizim i mirë i karburantit nga ana e sprucatorëve	Saktë
3	rënia e presionit të gazrave mbi piston, për shkak të çregjistrimit të valvolave	Saktë
4	rënia e presionit të gazrave mbi piston nga dëmtimi i guarnicionit të testatos	Saktë
5	mbinxehja apo temperatura e ulët e motorit nga funksionimi jo i mirë i sistemit të ftohjes	Saktë
6	mosvënia në fazë e boshtit të shpërndarjes gazrave	Saktë
7	djegia e plotë e karburantit në dhomën e djegies	Gabim
8	rritja e presionit të naftës që dërgohet nga pompa e naftës në injektor	Gabim
9	që numri i cetanit të naftës është i lartë	Gabim
Pyetësi 78	Kur konstatooni se motori diesel i mjetit tuaj nxjerr tym të zi në skapamento, kjo	
1	mund të vijë nga një djegie jo e mirë e naftës	Saktë
2	tregon edhe për një harxhim të tepërt të naftës	Saktë
3	mund të vijë nga difektimi i turbokompresorit	Saktë
4	tregon se mund të ketë nevojë për kontrollin e sprucatorëve	Saktë
5	nuk ka të bëjë me cilësinë e karburantit	Gabim
6	tregon se duhet të hiqni vaj nga motori sepse ai është mbi nivelin e duhur	Gabim
7	nuk ka lidhje me filtrin e ajrit	Gabim
8	mund të vijë nga presioni i lartë që jep pompa e naftës	Gabim
9	tregon për një presion të lartë të shtypjes së gazrave në një cilindër të motorit	Gabim
Pyetësi 79	Mosfunksionimi normal i kandeletave,	
1	vonon ndezjen fillestare të motorit	Saktë
2	ndikon në shtimin e ndotjes së mjedisit	Saktë
3	shton sasinë e blozës në kolektorin e shkarkimit	Saktë
4	ndikon në zvogëlimin e ndotjes së mjedisit	Gabim
5	nuk ndikon në ndezjen fillestare të motorit	Gabim
6	mund të vijë edhe nga dëmtimi i valvolave	Gabim
Pyetësi 80	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë, është i nevojshëm kontrolli i	
1	trashësisë së ferrotave të frenave	Saktë
2	konsumimit të ferrotave, disqeve ose tambureve	Saktë
3	korsës së pedalit të frenave	Saktë
4	efektshmërisë së frenave të qëndrimit (frenat e dorës)	Saktë
5	efektshmërisë së frenave të shërbimit (frenimi që komandohet me këmbë)	Saktë
6	presionit të ajrit të frenimit (që tregohet në manometër)	Saktë
7	konsumimit të grupit të timonit	Gabim
8	sistemit të ndriçimit dhe atij zanor	Gabim
9	friksionit	Gabim
Pyetësi 81	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike, është e nevojshme të bëhet	
1	kontrolli i deformimeve të rrotave drejtuese	Saktë
2	kontrolli i kokave të paralelit dhe ndërrimi i tyre, nëse është e nevojshme	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	kontrolli i konvergencës së rrotave drejtuese, pas ndërrimit të ndonjë elementi të sistemit të drejtimit	Saktë
4	ndërrimi i kokave sferike, vetëm para kontrollit teknik vjetor të mjetit	Gabim
5	vetëm kontrolli mbi lëvizjen boshe të volantit të timonit	Gabim
6	vetëm kontrolli i grupit të timonit	Gabim
Pyetësi 82	Djegia e guarnicionit të testatos, mund të shkaktohet nga	
1	mungesa e lëngut ftohës gjatë punës së motorit	Saktë
2	mbinxehja e tepërt e motorit, për shkak të ndonjë defekti në sistemin e ftohjes	Saktë
3	mungesa e shtrëngimit të duhur të testatos	Saktë
4	sasia e tepërt e vajit në depozitë	Gabim
5	sasia e tepërt e lëngut ftohës	Gabim
6	ecja me marsh të ulët	Gabim
	VI.4 Veçori specifike të qarkut të frenave me presion hidraulik, kufijtë në përdorimin e frenave dhe ngadalësimin, përdorimi i mirë i shpejtësisë dhe i marsheve, përdorimi i inercisë së mjetit, mënyra e zvogëlimit të shpejtësisë dhe frenimi në rrugë zbritëse, veprimi në rast dështimit.	
Pyetësi 83	Ndikon në përmirësimin e frenimit	
1	sistemi i frenimit kundër bllokimit(ABS)	Saktë
2	rregullatori i frenimit në funksion të ngarkesës	Saktë
3	kufizuesi elektronik i shpejtësisë	Saktë
4	freni elektropneumatik i motorit	Saktë
5	tahografi	Gabim
6	freni me inerci	Gabim
7	vetëm rregullatori i frenimit në funksion të ngarkesës	Gabim
8	vetëm freni elektropneumatik i motorit (bllokazhi i motorit)	Gabim
Pyetësi 84	Sistemi i frenimit hidropneumatik	
1	përdor ajër të ngjeshur dhe vaj	Saktë
2	shfrytëzon ngjeshmërinë e ulët të vajit	Saktë
3	është i pajisur me një pompë pneumo-hidraulike	Saktë
4	parashikon praninë e njëkohshme e ajrit dhe të vajit	Saktë
5	është i pajisur me një rregullator presioni	Saktë
6	është i pajisur me rezervuar ajri	Saktë
7	rregullohet nga shoferi në funksion ngarkesës që transportohet	Gabim
8	në kthesë, i mundëson rrotës së jashtme që të përshtatet me numrin e rrotullimeve të rrotës së brendshme	Gabim
9	mundëson futjen e ridotos	Gabim
Pyetësi 85	Sistemi i frenimit hidropneumatik	
1	është i pajisur me valvul mbrojtjeje	Saktë
2	është i pajisur me shpërndarës të dyfishtë	Saktë
3	është i pajisur me shpërndarës manual	Saktë
4	është i pajisur me rregullator presioni në funksion i ngarkesës	Saktë
5	është i pajisur me konverter pneumo-hidraulik	Saktë
6	përforon forcën e ushtruar nga drejtuesi mbi pedalin e frenave	Saktë
7	gjeneron ajër me presion të destinuar për elementët e frenimit	Gabim
8	përdor presionin e vajit për të komprimuar ajrin	Gabim
9	presioni hidraulik konvertohet në presionin e ajrit	Gabim
Pyetësi 86	Si pjesë e sistemit të frenimit,	
1	rregullatori i presionit në funksion i ngarkesës rregullon intensitetin e forcës frenimit sipas ngarkesës së automjetit	Saktë
2	rregullatori i presionit në funksion i ngarkesës ndërvepron funksionalisht me amortizatorët	Saktë
3	konverteri pneumo-hidraulik bazohet në fenomenin e ngjeshmërisë së ulët të lëngjeve	Saktë
4	rregullatori i presionit në funksion i ngarkesës gjatë bllokimit të rrotave, ul presionin e ajrit në gjithë elementet e frenimit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

5	konverteri pneumo-hidraulik konverton presionin hidraulik në presion pneumatik	Gabim
6	konverteri pneumo-hidraulik gjeneron presion pneumatik me qëllim që të veprojë në elementet frenimit	Gabim
7	konverteri pneumo-hidraulik lejon që të ndryshohet lartësia e dyshemesë së automjetit	Gabim
Pyetësi 87	Kufizuesi i shpejtësisë	
1	është i llojit hidraulik ose elektromagnetik	Saktë
2	është veçanërisht efikas në shpejtësi të larta	Saktë
3	mundëson vetëm kufizimin e shpejtësisë të mjetit	Saktë
4	kur përdoret i kombinuar me frenin e motorit, shkakton mbinxehjen e frenave	Gabim
5	vepron automatikisht, kur kalohet shpejtësia 80 km/orë	Gabim
6	është efikas për shkak se, ai vepron direkt në shkarkimin e motorit	Gabim
7	është veçanërisht efikas në shpejtësi të ulët	Gabim
Pyetësi 88	Freni i motorit (bllokazhi i motorit)	
1	është veçanërisht efikas në shpejtësi të ulëta	Saktë
2	lejon vetëm ngadalësimin e mjetit	Saktë
3	kur përdoret për një kohë të gjatë, shkakton një rritje të temperaturës së motorit	Saktë
4	është efikas për shkak se ai vepron direkt në transmisionin kardanic	Gabim
5	është efikas veçanërisht në shpejtësi të larta	Gabim
6	duhet të kufizohet te përdoret në dishezat e gjata për të shmangur konsumin e tepërt të karburantit	Gabim
7	përdoret i kombinuar me kufizuesin e shpejtësisë nëpërmjet një pajisjeje automatike	Gabim
8	kur përdoret i kombinuar me kufizuesin e shpejtësisë, shkakton mbinxehjen e frenave	Gabim
Pyetësi 89	Freni elektropneumatik i motorit (bllokazhi i motorit)	
1	shërben për zvogëlimin e shpejtësisë së mjetit në zbritje	Saktë
2	realizon zvogëlimin e rrotullimeve të motorit duke penguar daljen e gazrave të djegura	Saktë
3	vepron vetëm nëse kutia e shpejtësisë është vendosur në marsh	Saktë
4	përdoret kryesisht, gjatë zbritjes së dishezave të gjata	Saktë
5	nuk shkakton konsumim të ferrodove.	Saktë
6	shërben për ndalimin e plotë të, në rrugët me pjerrësi	Gabim
7	përdoret në rrugë horizontale	Gabim
8	funksionon vetëm kur kutia e shpejtësisë është në pozicion neutral	Gabim
9	shërben edhe për ndalimin e mjetit	Gabim
Pyetësi 90	Sistemi kundër bllokimit të rrotave(ABS)	
1	siguron një kontroll më të mirë të trajektorës së mjetit gjatë frenimit	Saktë
2	përmirëson qëndrueshmërinë dhe drejtimin e mjetit gjatë frenimit	Saktë
3	eviton bllokimin e rrotave gjatë frenimit	Saktë
4	e bën më pak të rrezikshëm frenimin gjatë lëvizjes në kthesa	Saktë
5	nuk përdoret në autovetura	Gabim
6	funksionon vetëm me goma të reja	Gabim
7	funksionon vetëm duke përdorur dhe pedalin e friksionit	Gabim
Pyetësi 91	Sistemi kundër bllokimit të rrotave(ABS)	
1	e bën më pak të rrezikshëm frenimin në rrugët e lagura	Saktë
2	përdoret në automjetet e lehta dhe të rënda	Saktë
3	vepron automatikisht kur vepron në frena	Saktë
4	aktivizohet edhe në kthesa, kur vepron mbi pedalin e frenave	Saktë
5	nuk vepron në rrugët e lagura	Gabim
6	përdor një lëng tjetër hidraulik nga ai i sistemit të frenimit	Gabim
7	vepron vetëm në rrugë me akull	Gabim
Pyetësi 92	Sistemi kundër bllokimit të rrotave(ABS)	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

1	siguron mundësi manovrim më të mirë me timon gjatë frenimit	Saktë
2	rrit efektivitetin e frenimit kur aplikohet presioni i duhur dhe i vazhdueshëm mbi pedalën e frenave	Saktë
3	rrit qëndrueshmërinë e lëvizjes gjatë frenimit	Saktë
4	ndikon në ruajtjen e formës rrethore të gomës	Saktë
5	rrit efektivitetin e frenimit kur aplikohen disa shtypje të shpejta mbi pedalën e frenave	Gabim
6	për të hyrë në veprim, kërkon të përdoret bllokazhi i mjetit, përpara se të shtypet pedali i frenave	Gabim
7	na lejon të ndjekim mjetet përpara nesh në një distancë më të afërt se zakonisht	Gabim
8	na lejon të ecim me shpejtësi të madhe në rrugët me lagështirë	Gabim
9	na lejon të përdorim goma të konsumuara mbi normat e lejuara	Gabim
Pyetësi 93	Sistemi kundër rrëshqitjes së rrotave (ASR)	
1	funksionon mbi bazën e sinjaleve të marra nga sensorët e shpejtësisë së rrotave dhe sensorit të këndit të timonit	Saktë
2	ruan qëndrueshmërinë e trajektores së lëvizjes së mjetit duke evituar rrëshqitjen	Saktë
3	shërben për të penguar rrëshqitjen e rrotave aktive gjatë përshpejtimit në rrugët e lagura	Saktë
4	siguron një kontroll më të mirë të mjetit gjatë udhëtimit	Saktë
5	vepron vetëm në rrugë me akull	Gabim
6	funksionon vetëm me goma të reja	Gabim
7	nuk është i lidhur me sistemin e frenimit	Gabim
8	funksionon i pavarur nga sistemi i frenimit	Gabim
Pyetësi 94	Për të siguruar një frenim sa më efikas duhet kontroll	
1	i vazhdueshëm i nivelit të alkoolit në sistemet e frenimit hidraulik si dhe, shërbim teknik periodik i pjesëve të sistemit të frenimit	Saktë
2	i vazhdueshëm i korsës së pedalit të frenave gjatë frenimit	Saktë
3	i vazhdueshëm i konsumimit të gomave	Saktë
4	i vazhdueshëm i presionit të ajrit në sistemet e frenimit pneumatik	Saktë
5	periodik i tubacioneve	Saktë
6	i shpejtësisë së lëvizjes	Gabim
7	periodik i presionit të ajrit	Gabim
8	periodik i korsës së pedalit të frenave	Gabim
9	periodik vetëm për tubacionet	Gabim
Pyetësi 95	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë	
1	një zhvendosje anësore e mjetit nga ana e rrotës që frenon e para	Saktë
2	një zhvendosje anësore e mjetit nga ana e rrotës që frenon më shumë	Saktë
3	një konsumim jo uniform i gomave të mjetit	Saktë
4	humbja e qëndrueshmërisë dhe ruajtjes së pozicionit të mjetit në rrugë	Saktë
5	rrotullimi i mjetit nëse bllokohen rrotat e njëjës anë	Saktë
6	rritja e distancës së frenimit të mjetit	Saktë
7	konsum i tepërt i lëngut qarkullues të frenave	Gabim
8	një zhvendosje anësore e mjetit nga ana e rrotës që bllokohet e fundit	Gabim
9	zhvendosja e ngarkesës prapa dhe jo përpara, si zakonisht	Gabim
10	çregjistrimi i frenave të dorës.	Gabim
Pyetësi 96	Nëse gjatë udhëtimit konstatohet se për shkak të ndonjë defekti, funksionojnë vetëm frenat në aksin e pasmë, është e detyrueshme	
1	të zvogëlohet shpejtësia e lëvizjes	Saktë
2	të mbahet në kontroll të vazhdueshëm gjendja teknike e sistemit të frenimit	Saktë
3	të zhvendoset ngarkesa në pjesën e pasme të mjetit kur ka mundësi	Saktë
4	të mbahet distancë sigurie më e madhe se zakonisht me mjetet që kemi përpara	Saktë
5	të çojmë mjetin në servis në më të afërt për riparimin e defektit	Saktë
6	të zvogëlohet distanca e sigurisë nga mjete që kemi përpara	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

7	të zvogëlohet presioni në gomat e aksit të përparmë	Gabim
8	të kontrollohet radiatorit për lëngun ftohës të motorit	Gabim
9	të ecet me shpejtësi të madhe për të shkuar sa më shpejt në servis	Gabim
VI.5 Minimizimi i konsumit të karburantit		
Pyetësori 97 Konsumi ekonomik i karburantit		
1	arrihet, duke përdorur një marsh që lejon të mbahet një numër rrotullimesh afër atij, të konsumit specifik minimal të karburantit	Saktë
2	rendimenti optimal i motorit arrihet, në momentin përdredhës maksimal	Saktë
3	kompromisi më i mirë ndërmjet shpejtësisë dhe konsumit të karburantit ndodh, në momentin përdredhës maksimal	Saktë
4	mundësohet nga lëvizja me shpejtësi konstante	Saktë
5	arrihet, duke shfrytëzuar saktë inercinë e lëvizjes së mjetit	Saktë
6	arrihet, duke përdorur në mënyrë të vazhdueshme, ndërrimin e marsheve	Gabim
7	arrihet, për të njëjtën shpejtësi në një pjesë rruge të drejtë, nëse përdoret një marsh më i vogël	Gabim
8	varet nga shpejtësia e mjetit, por nuk varet nga numri i rrotullimeve të motorit	Gabim
Pyetësori 98 Përdorimi i marshit shpejtues bën të mundur		
1	shfrytëzimin më të mirë të fuqisë së motorit	Saktë
2	rritjen e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit pa sforcuar motorin	Saktë
3	përmirësimin e treguesve ekonomikë të mjetit	Saktë
4	sigurimin e një shpejtësie të madhe me një numër të vogël rrotullimesh të motorit	Saktë
5	zvogëlimin e përqindjes së shfrytëzimit të fuqisë së motorit	Gabim
6	sforcimin e detyrueshëm të mjetit	Gabim
7	sigurimin e një shpejtësie të madhe me një numër më të madh rrotullimesh të motorit	Gabim
8	ngjitjen e mjetit me ngarkesë	Gabim
Pyetësori 99 Një marsh më i ulët		
1	përdoret, për të pasur një forcë tërheqjeje më të madhe	Saktë
2	është e këshillueshme të përdoret, kur rritet pjerrësia e rrugës	Saktë
3	përdoret kur numri i rrotullimeve zvogëlohet shumë, në raport me numrin e rrotullimeve që i korrespondon momentit përdredhës maksimal.	Saktë
4	në tatëpjetë, mundëson që të shfrytëzohet efekti frenues i motorit	Saktë
5	përdoret, kur rritet ngarkesa në automjet dhe nevojitet një forcë tërheqjeje më e madhe	Saktë
6	përdoret, për të arritur një shpejtësi më të madhe të automjetit	Gabim
7	përdoret kur, zvogëlohet pjerrësia e rrugës	Gabim
8	shkakton forca tërheqjeje më të vogla në periferinë e rrotave	Gabim
Pyetësori 100 Rritja e forcës tërheqëse të automjetit		
1	është e nevojshme, në ngjitje	Saktë
2	arrihet, nëpërmjet ridotos	Saktë
3	është e nevojshme, kur rritet ngarkesa e mjetit	Saktë
4	realizohet duke ulur marshin, kur rritet pjerrësia e rrugës	Saktë
5	realizohet duke rritur marshin, pavarësisht nga pjerrësia e rrugës	Gabim
6	realizohet duke tejkaluar momentin përdredhës maksimal	Gabim
7	realizohet duke rritur marshin	Gabim
Pyetësori 101 Inercia e lëvizjes së mjetit		
1	është forca, që i kundërvihet ndryshimit të lëvizjes së mjetit	Saktë
2	mund të shfrytëzohet gjatë lëvizjes për në pikën e ndalimit	Saktë
3	mundëson një kursim të mirë të karburantit dhe të frenave	Saktë
4	kur është i ngarkuar është më e vogël, sesa kur ai është bosh	Gabim
5	kur është më e madhe, mundëson ndalimin e mjetit, në një distancë më të vogël frenimi	Gabim
6	është më e madhe në ngjitje, se në zbritje	Gabim
7	shfrytëzohet më mire duke përdorur një marsh më të ulët	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

Pyetësori 102	Ndotja atmosferike e prodhuar nga mjetet me motor mund të zvogëlohet	
1	duke zvogëluar konsumin e karburantit	Saktë
2	duke mos mbingarkuar mjetin dhe duke përdorur shpejtësinë ekonomike	Saktë
3	duke ruajtur një lëvizjeje uniforme (të njëtrajtshme) të lëvizjes së mjetit në rrugë	Saktë
4	duke shfrytëzuar në mënyrë të vazhdueshme motorin me numrin maksimal të rrotullimeve të boshtit të motorit	Gabim
5	duke mbajtur motorin, gjatë ndalesave, me pedalin e gazit shkelur	Gabim
6	duke mbajtur motorin me numër të lartë të xhirove	Gabim
7	duke i vendosur bagazhet të fiksuara mirë sipër mjetit	Gabim
Pyetësori 103	Ndotja atmosferike e prodhuar nga mjetet me motor mund të zvogëlohet	
1	duke fikur motorin në rast të ndalimit të zgjatur të mjetit	Saktë
2	duke zëvendësuar rregullisht filtrin e ajrit	Saktë
3	nëse sistemi i ushqimit i nënshtrohet kontrollit periodik	Saktë
4	duke qarkulluar në mënyrë konstante me marshet bazë të lëvizjes (i pari dhe i dyti)	Gabim
5	duke alternuar frenime të shpeshta dhe nisje të shpejta nga vendi	Gabim
6	duke shfrytëzuar motorin me maksimumin e xhirove të lejuara	Gabim
Pyetësori 104	Në rritjen e ndotjes së mjedisit ndikon	
1	puna jonormale e turbokompresorit	Saktë
2	çregjistrimi i valvolave	Saktë
3	qëndrimi i gjatë i mjetit me motor të ndezur	Saktë
4	ecja me goma të shfryra	Saktë
5	ecja me marsh të ulët dhe me xhiro të larta	Saktë
6	përdorimi i motorit me turbokompresor të prishur	Saktë
7	përdorimi i karburanteve jocilësorë	Saktë
8	ecja me goma të fryra	Gabim
9	ecja me marshin më të lartë të mundshëm dhe me gaz të ulët	Gabim
10	përdorimi i xhirove të ulëta të motorit	Gabim
	VI.6 Forcat që ndikojnë mbi mjetet në lëvizje, përdorimi i raportit të shpejtësisë në përputhje me ngarkesën e mjetit dhe profilin e rrugës, përlllogaritja e ngarkesës së mjetit, përlllogaritja e volumit total, shpërndarja e ngarkesës, pasojat e mbingarkimit të boshtit, qëndrueshmëria e mjetit dhe qendra e gravitetit, tipet e paketimit dhe paletat.	
Pyetësori 105	Forca e inercisë	
1	vepron në një automjet sa herë ka ndryshime të shpejtësisë gjatë lëvizjes së tij	Saktë
2	rritet, me rritjen e masës së automjetit	Saktë
3	kundërshton ngadalësimin e automjetit	Saktë
4	kundërshton ndryshimin e shpejtësisë së automjetit	Saktë
5	është më e vogël për një automjet më të lehtë	Saktë
6	kur rritet, rritet edhe distanca e frenimit	Saktë
7	nuk varet nga masa e automjetit, por vetëm nga shpejtësia e tij	Gabim
8	është e njëjtë për automjetet që lëvizin me të njëjtën shpejtësi	Gabim
9	është më e madhe për një automjet më të lehtë	Gabim
10	nuk ndryshon me ndryshimin e shpejtësisë	Gabim
11	lejon një kapje më të mirë të automjetit me rrugën, në kthesë	Gabim
12	përmirëson frenimin	Gabim
Pyetësori 106	Forca motorike	
1	është forca mekanike që gjeneron motori i automjetit	Saktë
2	është forca mekanike që gjeneron motori termik	Saktë
3	është forca mekanike që gjeneron motori elektrik	Saktë
4	mundëson lëvizjen e automjetit, me anë të sistemit të transmisionit	Saktë
5	absorbohet pjesërisht nga komponentët mekanikë të automjetit	Saktë
6	është forca e gravitetit të automjetit	Gabim
7	është forca centrifugale e gjeneruar nga motori	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

8	absorbohet plotësisht nga motori	Gabim
9	pengon lëvizjen e automjetit	Gabim
Pyetësi 107	Forca e peshës	
1	është proporcionale me masën e trupit	Saktë
2	shpjegohet me faktin që, çdo trup i vendosur mbi sipërfaqen e tokës tërhiqet nga ajo	Saktë
3	është e barabartë me prodhimin e masës me nxitimin e gravitetit	Saktë
4	e automjetit të ngarkuar është e ndryshme nga ajo, e automjetit bosh	Saktë
5	varet nga pjerrësia e rrugës	Gabim
6	është në përpjesëtim të zhdrejtë me masën e trupit	Gabim
7	është e barabartë me shumën e masës me nxitimin e gravitetit	Gabim
8	varet nga natyra e ngarkesës që transportohet	Gabim
9	është proporcionale me numrin e akseve të automjetit	Gabim
Pyetësi 108	Forca centripete	
1	lind kur automjeti përshkon një kthesë	Saktë
2	është forca që i lejon një trupi trupi të përshkojë një lëvizje rrethore	Saktë
3	është proporcionale me masën dhe shpejtësinë e trupit	Saktë
4	lind kur automjeti është në rrugë zbritëse	Gabim
5	lind nga sistemi i transmisionit	Gabim
6	lind nga motorino	Gabim
7	lind kur automjeti është në rrugë ngjitëse	Gabim
Pyetësi 109	Forca centrifugale	
1	vepron në një automjet, kur përshkon një kthesë	Saktë
2	duhet të jetë e ekuilibruar nga forca centripete	Saktë
3	ekuilibrohet nga forca centripete, gjë që i mundëson automjetit të përshkojë kthesat	Saktë
4	mund të shkaktojë devijimin e automjetit	Saktë
5	mund të shkaktojë përmbysjen e automjetit	Saktë
6	modifikohet duke ndryshuar trajektoren e lëvizjes	Saktë
7	nuk varet nga rezja e kthesës	Gabim
8	është më e madhe për automjetin, në ngjitje	Gabim
9	tendon ta çojë automjetin në brendësi të kthesës	Gabim
10	është në përpjesëtim të drejtë me rezen e kthesës	Gabim
11	zvogëlohet duke rritur shpejtësinë e automjetit	Gabim
Pyetësi 110	Forcat e fërkimit që veprojnë në një automjet	
1	i kundërvihen lëvizjes së automjetit	Saktë
2	janë forca që lindin kur dy sipërfaqe në kontakt fërkohen ndërmjet tyre	Saktë
3	pengojnë rrëshqitjen e sipërfaqeve në kontakt	Saktë
4	gjenerojnë nxehtësi	Saktë
5	e rrisin rendimentin e automjetit	Gabim
6	tentojnë ta mbajnë automjetin në lëvizje konstante	Gabim
7	e kundërshtojnë frenimin e automjetit	Gabim
8	favorizojnë uljen e konsumit të karburantit	Gabim
9	ndikojnë në uljen e qendrës së gravitetit të automjetit	Gabim
Pyetësi 111	Forca e rezistencës aerodinamike ndaj lëvizjes	
1	është rezistenca e ajrit që pengon lëvizjen e automjetit	Saktë
2	është proporcionale me katrorin e shpejtësisë së automjetit	Saktë
3	ndikon në konsumin e karburantit	Saktë
4	varet nga koeficienti i rezistencës aerodinamike	Saktë
5	rritet shumë, edhe kur rritet pak e shpejtësia e automjetit	Saktë
6	është proporcionale me fuqinë maksimale të motorit	Gabim
7	është proporcionale me peshën e automjetit	Gabim
8	rritet në sipërfaqet rrugore të lagura	Gabim
9	varet nga pesha e automjetit	Gabim
Pyetësi 112	Në prishjen e qëndrueshmërisë së mjetit, kur lëviz në rrugë të drejtë,	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

1	ndikon presioni i ulët dhe i ndryshëm i fryrjes së gomave në të njëjtin aks	Saktë
2	ndikon prania e pjesëve të prishura të asfaltit	Saktë
3	ndikon fenomeni i humbjes së kontaktit të gomave me asfaltin	Saktë
4	ndikon përdorimi i karburanteve cilësorë	Gabim
5	ndikon shpërndarja uniforme e ngarkesës në karroceri	Gabim
6	ndikon mungesa e pjerrësisë anësore të karrexhatës	Gabim
	IV.7 Aftësia për të siguruar rehatinë dhe sigurinë e pasagjerit: përshtatja e lëvizjeve gjatësore dhe anësore, ndarja e rrugës, pozicioni në rrugë, frenimi i butë, duke përdorur infrastruktura të veçanta (zonat publike, korsitë e dedikuara), menaxhimi i konflikteve mes drejtimit të mjetit në mënyrë të sigurt dhe roleve të tjera si një drejtues mjeti, duke ndërvepruar me pasagjerët, veçoritë e grupeve të caktuara të pasagjerëve (persona me aftësi të kufizuar, fëmijë).	
Pyetësori 113	Drejtuesi i autobusit, gjatë udhëtimit, duhet	
1	të sigurojë një komfort të përshtatshëm për udhëtarët, gjatë kalimit nëpër kthesa, nëpërmjet një shpejtësie të përshtatshme në raport me rezen e kthesës	Saktë
2	të sigurojë një komfort të përshtatshëm për udhëtarët, nëpërmjet një shpejtësie sa më uniforme	Saktë
3	të sigurojë një komfort të përshtatshëm për udhëtarët, nëpërmjet përshtatimit dhe frenimit sa më gradual	Saktë
4	të mos bisedojë me udhëtarë ose persona të tjerë	Saktë
5	të sigurojë një komfort të përshtatshëm për udhëtarët, duke eliminuar sa më shumë frenimin	Gabim
6	që, në kthesat me reze të vogël, të rrisë shpejtësinë e mjetit për të zvogëluar forcën centrifugale	Gabim
7	të ndërpresë shërbimin me iniciativën e vet, nëse e shikon të nevojshme	Gabim
Pyetësori 114	Drejtuesi i autobusit	
1	duhet të mbajë automjetin pastër dhe në gjendje të mirë	Saktë
2	duhet të respektojë orarin e mbërritjes në ndalesat e përcaktuara	Saktë
3	mund të përdorë pajisjet qendrore të komunikimit, në situata emergjente	Saktë
4	duhet të kontrollojë, nëse dyert janë të mbyllura para se të niset	Saktë
5	në pushim, gjatë shërbimit, mund të hajë ushqim ose të pijë duhan në bordin e autobusit,	Gabim
6	gjatë shërbimit, mund të mbajë dyert hapur nëse temperatura e jashtme është e lartë, edhe kur mjeti është duke lëvizur	Gabim
7	gjatë shërbimit, mund të flasë me pasagjerët për t'i mbajtur ata të qetë	Gabim
8	duhet të marrë parasysh kërkesën e disa udhëtarëve për të ndaluar jashtë ndalesave të planifikuara	Gabim
Pyetësori 115	Drejtuesi i autobusit, duhet	
1	të silltet me integritet, qytetari dhe përgjegjshmëri në çdo rrethanë	Saktë
2	të garantojë sigurinë dhe qetësinë e udhëtarëve	Saktë
3	gjatë ngjitjes dhe zbritjes së udhëtarëve në autobus, të mbajë frenat në mënyrë të sigurtë	Saktë
4	gjatë ngjitjes dhe zbritjes së udhëtarëve në autobus, të evitojë kryerjen e veprimeve që nuk lidhen direkt me punën e tij	Saktë
5	që në autobusin urban, të mos lejojë udhëtarë në këmbë	Gabim
6	gjatë ngjitjes dhe zbritjes së udhëtarëve në autobus, të mbajë hapur edhe dyert e emergjencës	Gabim
7	gjatë ndalimit të autobusit, të hapë edhe daljet e sigurisë	Gabim
Pyetësori 116	Për komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që	
1	autobusët të kenë pamje të jashtme dhe të brendshme estetike, të jenë të lyer, pa njolla dhe deformime apo shtypje të mbulesës së tyre	Saktë
2	dritaret të jenë funksionale, me xhama origjinalë, me korniza gome dhe me mbrojtëse nga dielli si perde grila etj.	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	sediljet të jenë komode, me sistem amortizimi, të veshura, me sistem rregullimi dhe të kenë pajisje bllokuese funksionale	Saktë
4	dysHEMEJA, tavani dhe paretet anësore, të jenë të veshura, në gjendje teknike për të siguruar hermeticitetin e nevojshëm nga faktorët e jashtëm	Saktë
5	ndriçimi i brendshëm të përdoret, vetëm në autobusët e linjave	Gabim
6	ndriçimi i brendshëm, të jetë subjekt i kontrollit periodik	Gabim
7	shumica e sediljeve, të jenë të komandueshme, funksionale dhe me sistem mbrojtje elektrike	Gabim
Pyetësi 117	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që	
1	në autobus të transportohen njerëz që qëndrojnë në këmbë, vetëm nëse leja e qarkullimit e lejon këtë	Saktë
2	nëse lejohet, udhëtarët që janë në këmbë duhet të shpërndahen uniformisht në korridor ose në hapësirat e parashikuara	Saktë
3	normalisht, udhëtarët të qëndrojnë të mbështetur në mënyrën e duhur, për shkak të frenimit papritur (në rastin e udhëtimit në këmbë)	Saktë
4	si rregull, udhëtarët të mos bllokojnë dyert e autobusit për të lejuar udhëtarët e tjerë të lëvizin lirisht.	Saktë
5	të transportohen njerëz në këmbë, nëse ka hapësirë të lirë në korridor	Gabim
6	të transportohen njerëz me aftësi të kufizuar me karrige me rrota, nëse ata janë duke qëndruar pranë derës së përparme	Gabim
7	të transportohen më shumë njerëz se numri i përcaktuar në lejen e qarkullimit, nëse e kërkojnë nevojat operacionale	Gabim
8	udhëtarët në këmbë, të jenë të përqendruar në pjesën e pasme të automjetit	Gabim
9	udhëtarët në këmbë, të mos kenë detyrime të veçanta	Gabim
10	si rregull, udhëtarët të pastrojnë ndenjëset e automjetit.	Gabim
Pyetësi 118	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që	
1	autobusët të jenë mjete origjinale, të prodhuar për transport udhëtarësh	Saktë
2	dera ose dritarja e emergjencës të jetë funksionale	Saktë
3	udhëtarët të njohin pozicionin dhe mënyrën e përdorimit të derës ose dritares së emergjencës, nëpërmjet mbishkrimeve të treguara mbi to	Saktë
4	butoni i hapjes së dyerve nga ana e udhëtarëve, të jetë i vendosur në një vend të dallueshëm	Saktë
5	kur dera apo dritarja e emergjencës nuk funksionojnë, drejtuesi i mjetit të niset vetëm, pasi i ka njoftuar udhëtarët për këtë	Gabim
6	dyert e shërbimit të jenë me hapje të komanduar, vetëm nga shoferi	Gabim
7	vetëm autobusët e transportit ndërkombëtar, të jenë të pajisur me kondicionerë	Gabim
Pyetësi 119	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që	
1	në autobus të vendoset tabela "Mos i fol shoferit".	Saktë
2	të mos lejohet në ambientin e brendshëm të autobusit, vendosja e sendeve, mallrave që bëhen pengesë për qarkullimin e lirë të udhëtarëve	Saktë
3	pozicioni i ndenjës së shoferit, lartësia dhe largësia e saj nga udhëtarët si dhe pozicionet dhe largësitë e ndenjësve të udhëtarëve kundrejt tyre të jenë sipas standardeve	Saktë
4	mallrat e rrezikshme, të lejohen në ambientin e brendshëm të autobusit, vetëm me dijeninë e shoferit	Gabim
5	dysHEMEJA e çarë e autobusit të jetë e mbuluar me tapet që të mos hyjë shumë pluhur	Gabim
6	materialet rrëshqitëse, pajisjet apo veglat e punës, të lejohen në ambientin e brendshëm të autobusit, vetëm me dijeninë e shoferit	Gabim
Pyetësi 120	Për zbatimin e rregullave në autobusë duhet që	
1	transportuesi të afishojë rregulloren e miratuar të udhëtimit ose pjesë të saj, në të gjithë stacionet e linjës përkatëse dhe në autobus	Saktë
2	rregullorja të ketë në krye të saj, emërtimin e subjektit transportues, adresën, nr. e telefonit si dhe, firmën e vulën e administratorit ligjor të saj	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	autobusi, me përjashtim të rasteve urgjente, të ndalojë vetëm në stacionet e përcaktuara	Saktë
4	për linjat ndërkombëtare të përcaktohen pikat e kalimit kufitar	Saktë
5	stacionet e qëndrimit të mos afishohen në autobus	Gabim
6	në autobus, të shënohet në pamjen anësore, emërtimi i linjës	Gabim
7	në autobus, të jepen të dhënat për çmimet dhe tarifat, kushtet e transportit dhe informacione të tjera për udhëtarët	Gabim
Pyetësi 121	Sipas Kodit Rrugor, zonë urbane këmbësore	
1	është një zonë ku mund të kalojnë mjetet e shërbimit të urgjencës	Saktë
2	është një zonë ku mund të kalojnë mjetet në shërbim të personave me aftësi të kufizuar lëvizjeje që kanë përmasa dhe shpejtësi të krahasueshme me biçikletat	Saktë
3	është një zonë e ndaluar për qarkullimin e automjeteve, përveç atyre të shërbimit të urgjencës dhe mjeteve në shërbim të personave me aftësi të kufizuar lëvizjeje që kanë përmasa dhe shpejtësi të krahasueshme me biçikletat	Saktë
4	është e destinuar për lëvizjen e këmbësorëve, biçikletave dhe autobusëve	Gabim
5	është një zonë e ndaluar për qarkullimin e biçikletave	Gabim
6	është një zonë, ku mund të kalojnë vetëm mjetet në shërbim të personave me aftësi të kufizuar lëvizjeje	Gabim
Pyetësi 122	Sipas Kodit Rrugor, vendkalim këmbësorësh	
1	është pjesë e rrugës e organizuar, në të cilën këmbësorët, gjatë kalimit nga njëra anë e rrugës në tjetrën, kanë përparësi ndaj automjeteve	Saktë
2	është pjesë e karrexhates	Saktë
3	mund të gjendet edhe në rrugë interurbane	Saktë
4	është pjesë e rrugës ku mund të kalojnë vetëm këmbësorë	Gabim
5	është pjesë e rrugës ku nuk mund të kalojnë automjete	Gabim
6	mund të gjendet vetëm në rrugë interurbane	Gabim
Pyetësi 123	Sipas Kodit Rrugor	
1	zonë e veçantë, është një zonë në të cilën, janë në fuqi rregulla të posaçme qarkullimi në mbrojtje të këmbësorëve dhe të mjedisit	Saktë
2	zonë e veçantë, është një zonë e kufizuar nga sinjale të posaçme fillimi dhe fundi	Saktë
3	zonë me trafik të kufizuar, është një zonë në të cilën, hyrja dhe qarkullimi i mjeteve janë të kufizuara në orë të caktuara ose për kategori të caktuara mjetesh	Saktë
4	zonë e veçantë, është një zonë e pakufizuar nga sinjale të posaçme fillimi dhe fundi	Gabim
5	zonë me trafik të kufizuar, është zona që koïncidon me qendrën e qytetit	Gabim
6	zonë me trafik të kufizuar, është një zonë e rezervuar për lëvizjen e biçikletave dhe këmbësoreve	Gabim
7	zonë me trafik të kufizuar, është zona që përjashton lëvizjet e këmbësorëve	Gabim
Pyetësi 124	Sheshi i qëndrimit	
1	është pjesë e rrugës me gjatësi të kufizuar, në krah dhe jashtë bankinës, e destinuar për qëndrimin e mjeteve	Saktë
2	shërben, edhe për rritjen e sigurisë dhe avantazhe ekonomike	Saktë
3	është zonë ndalimi jashtë karrexhatës	Saktë
4	është pjesë e rrugës me gjatësi të kufizuar e destinuar për qëndrimin dhe lëvizjen e mjeteve	Gabim
5	është zonë ndalimi brenda karrexhatës	Gabim
6	favorizon bllokimin e trafikut	Gabim
Pyetësi 125	Korsia	
1	është pjesë gjatësore e rrugës me gjerësi të përshtatshme për lejimin e kalimit të një rreshti të vetëm mjetesh	Saktë
2	mund të rezervohet vetëm për kalimin e autobusëve të shërbimit publik	Saktë
3	mund të rezervohet vetëm për kalimin e një kategorie të caktuar mjetesh	Saktë
4	është pjesë gjatësore e rrugës, ku qarkullojnë vetëm mjete me motor	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

5	mund të jetë korsi emergjence, por jo për kalimin e mjeteve të ndihmës së shpejtë	Gabim
6	mund të jetë korsi e rezervuar, por jo korsi shpejtimi	Gabim
Pyetësi 126 Korsia e ngadalësimit		
1	është një korsi e veçantë, për të lejuar daljen e mjeteve nga një karrexhatë në mënyrë që të mos shkaktojë ngadalësimin e mjeteve që nuk marrin pjesë në një manovër të tillë	Saktë
2	është një korsi e specializuar	Saktë
3	është një korsi, ku ndalohet parakalimi dhe qëndrimi	Saktë
4	është një korsi që mundëson dhe lehtëson hyrjen e mjeteve në karrexhatë	Gabim
5	është një korsi e destinuar vetëm për qarkullimin e një ose disa kategori automjesh	Gabim
6	është një korsi e destinuar për mjetet me defekt	Gabim
Pyetësi 127 Korsia e shpejtimit		
1	është një korsi e specializuar	Saktë
2	është një korsi e veçantë për të lejuar dhe lehtësuar hyrjen e mjeteve në karrexhatë	Saktë
3	është një korsi, ku ndalohet qëndrimi	Saktë
4	është një korsi, e destinuar vetëm për qarkullimin e mjeteve që parakalojnë	Saktë
5	është një korsi që lejon daljen nga autostrada	Saktë
6	është një korsi e destinuar vetëm për qarkullimin e një ose disa kategori automjesh	Saktë
7	është një korsi që lejon vetëm qarkullimin e mjeteve të shërbimit publik	Saktë
Pyetësi 128 Korsia e specializuar		
1	është një korsi e destinuar për mjetet që kryejnë manovra të caktuara, si parakalim, ngadalësim, shpejtim, manovra për qëndrim etj.	Saktë
2	mund të jetë për parakalim	Saktë
3	mund të jetë për shpejtim ose, ngadalësim	Saktë
4	është një korsi, e destinuar vetëm për qarkullimin e mjeteve që parakalojnë	Gabim
5	është një korsi që lejon vetëm daljen e mjeteve nga autostrada	Gabim
6	është një korsi, e destinuar vetëm për qarkullimin e një ose disa kategori automjesh	Gabim
7	mund të jetë e destinuar për qarkullimin e automjeteve që kanë gjithnjë të drejtën e parakalimit	Gabim
Pyetësi 129 Xhepi i ndalimit		
1	është pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e destinuar për ndalimin e mjeteve publike të linjës, ngjitur me trotuarin ose me një hapësirë tjetër pritjeje për këmbësorët	Saktë
2	është pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e destinuar për ndalimin e mjeteve publike të linjës	Saktë
3	është pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, ngjitur me një hapësirë pritjeje për këmbësorët	Saktë
4	është pjesë e rrugës brenda karrexhatës e destinuar për qëndrimin e mjeteve	Gabim
5	është pjesë e rrugës, që nuk mund të kalohet nga asnjë automjet	Gabim
6	është pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e ngritur ose e kufizuar dhe e mbrojtur	Gabim
Pyetësi 130 Drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh se,		
1	trajektorja e lëvizjes në kthesë varet nga dalja e pasme e karrocërisë	Saktë
2	trajektorja e lëvizjes në kthesë zmadhohet për shkak të daljes së pasme të karrocërisë	Saktë
3	mund të përshtaten mënyra të ndryshme lëvizjeje gjatë qarkullimit, në funksion të daljes së parë dhe asaj të pasme të karrocërisë	Saktë
4	prerja e timonit të autobusit në kthesë varet nga distanca ndërmjet qendrës të aksit të parë dhe atij të pasmë	Saktë
5	trajektorja e lëvizjes në kthesë zvogëlohet për shkak të daljes së pasme të karrocërisë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

6	prerja e timonit në kthesë varet nga lartësia e fundit të karrocërisë së autobusit nga rruga	Gabim
7	prerja e timonit në kthesë nuk varet nga gjatësia e autobusit	Gabim
Pyetësi 131 Drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh se		
1	qasja e autobusit tek trotuari, gjatë manovrës për në stacion, varet nga dalja e përparme e tij	Saktë
2	rreziku i fërkimit të pjesës së pasme të autobusit me mbrojtëset anësore të rrugës në kthesë, rritet nga rritja e shpejtësisë së lëvizjes	Saktë
3	rreziku i fërkimit të pjesës së pasme të autobusit me mbrojtëset anësore të rrugës rritet, nëse dalja e pasme është shumë e gjatë	Saktë
4	rreziku i fërkimit të pjesës së pasme të autobusit me mbrojtëset anësore të rrugës në kthesë, ulet nga rritja e shpejtësisë së lëvizjes	Gabim
5	rreziku i fërkimit të pjesës së pasme të autobusit ulet, nëse mjete është shumë i ngarkuar	Gabim
6	rreziku i fërkimit të pjesës së pasme të autobusit rritet, nëse dalja e pasme është shumë e shkurtër	Gabim
KAPITULLI VII		
NJOHJA E MJEDISIT SOCIAL TË TRANSPORTIT RRUGOR DHE RREGULLAT QË E QEVERISIN ATË: PERIUDHAT MAKSIMALE TË PUNËS SPECIFIKE PËR INDUSTRIJË E TRANSPORTIT; PARIMET, ZBATIMI DHE PASOJAT E RREGULLOREVE (EEC) NR. 561/2006 DHE (EEC) NR. 3821/85; GJOKAT PËR MOSPËRDORIM, PËRDORIM TË PAPËRSHTATSHËM DHE NGATËRRRESAT ME TAHOGRAFIN; NJOHURI MBI MJEDISIN SOCIAL TË TRANSPORTIT RRUGOR: TË DREJTAT DHE DETYRIMET E DREJTUESVE TË MJETEVE NË PËRPTHJE ME KUALIFIKIMET FILLESTARE DHE TRAJNIMIN PERIODIK.		
VII.1 Njohja me rregullat që menaxhojnë transportin e pasagjerëve: transporti i grupeve specifike të pasagjerëve, pajisjet e sigurisë në autobusë, rripat e sigurisë, ngarkesa e mjetit.		
Pyetësi 132 Marrëdhënia kontraktore, në transportin rrugor të udhëtarëve		
1	përfundon, kur udhëtari zbret nga mjete i transportit dhe janë kryer të gjitha veprimet e dorëzimit të çdo bagazhi që ai ka	Saktë
2	përfundon atëherë, kur nuk ka më asnjë marrëdhënie materiale ndërmjet udhëtarit dhe mjetit	Saktë
3	sjell përgjegjësi civile për ndërmarrjen e transportit	Saktë
4	sjell përgjegjësi kontraktore për shkak të shkeljes së një detyrimi kontraktor	Saktë
5	përfundon, kur udhëtari zbret nga mjete i transportit	Gabim
6	është e kufizuar, vetëm gjatë udhëtimit	Gabim
7	sjell përgjegjësi civile, vetëm për drejtuesin e mjetit	Gabim
8	përgjegjësia kontraktore nuk shtrihet në subjektet që përfshihen në kryerjen e transportit	Gabim
Pyetësi 133 Bileta e udhëtimit		
1	ka edhe kundërbiletën fiskale	Saktë
2	identifikon ndërmarrjen e transportit	Saktë
3	mund të shitet nga transportuesi ose agjencia e kontraktuar prej tij	Saktë
4	duhet të ketë të shënuar çmimin	Saktë
5	duhet të ketë të shënuar periudhën e vlefshmërisë	Saktë
6	nuk është e besueshme, nëse nuk janë shkruar kushtet e përgjithshme të transportit, në të	Gabim
7	ka vlerë, deri në momentin që nisët autobusi	Gabim
8	duhet të ketë edhe kohëzgjatjen e udhëtimit	Gabim
9	duhet të ketë të shënuar edhe targën e mjetit	Gabim
Pyetësi 134 Ne kontratën e transportit rrugor të udhëtarëve,		
1	objekt është transportimi i një apo disa personave nga një vend në një tjetër	Saktë
2	subjekte janë udhëtari dhe ndërmarrja e transportit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	si rregull, kontrata lidhet me dhënien e një biletë udhëtimi, kundrejt pagesës së një tarife të caktuar	Saktë
4	subjekt i kontratës është vetëm udhëtari	Gabim
5	prova e identitetit nuk ekziston	Gabim
6	bileta e udhëimit nuk shërben për të provuar ligjërisht, të drejtën e zotëruesit të saj lidhur me performancën e transportuesit	Gabim
Pyetësi 135	Agjencia e transportit të udhëtarëve	
1	është person fizik ose juridik	Saktë
2	i shërben udhëtarëve dhe bagazheve, në nisjen e udhëimit me autobus dhe në kthim	Saktë
3	i shërben udhëtarëve dhe bagazheve duke organizuar udhëtimin me autobus	Saktë
4	pajis udhëtarët me dokumentet e udhëimit dhe organizon udhëtimin dhe shërbime të tjera, që lidhen me transportin	Saktë
5	nuk i shërben udhëtarëve, në kthim	Gabim
6	ka detyrime vetëm për destinacionin, por jo për orarin e mbërritjes	Gabim
7	nuk u jep udhëtarëve informacione që lidhen me transportin	Gabim
Pyetësi 136	Për transportin ndërkombëtar të udhëtarëve autobusi duhet	
1	të plotësojë kriteret e komoditetit sipas akteve nënligjore në fuqi	Saktë
2	të ketë edhe certifikatën e kontrollit teknik	Saktë
3	të ketë edhe akt-vlerësimin e plotësimit të kushteve të komoditetit për transport udhëtarësh	Saktë
4	të ketë një ngjyre të caktuar të miratuar nga ministri përgjegjës për transportin	Gabim
5	të ketë një vjetërsi prodhimi jo më shumë se 5 vjet	Gabim
6	mjafton që të plotësojë kushtet e komoditetit për udhëtarët, por pa pasur ndonjë dokument	Gabim
Pyetësi 137	Transportuesit që kryejnë veprimtari transporti në, nga dhe nëpërmjet territorit të Republikës së Shqipërisë janë të detyruar	
1	të përdorin mjete që e kanë kaluar kontrollin e nevojshëm teknik	Saktë
2	të mbajnë në mënyrë të rregullt regjistrimet e nevojshme dhe dokumentet për çdo mjet	Saktë
3	të ruajnë dokumentet e transportit deri në pesë vjet nga data e transportimit	Saktë
4	të plotësojë evidenca statistikore sipas formateve të miratuara nga organet përkatëse dhe t'i raportojnë ato sipas mënyrës së përcaktuar me ligj	Saktë
5	të përdorin vetëm mjete të cilat kanë kryer kontrollin teknik, por pa dokumentet e transportit	Gabim
6	të mbajnë në mënyrë të rregullt regjistrime e dokumente vetëm për mjetet pa kontroll teknik	Gabim
7	që në çdo mjet të kenë vetëm dokumentacionin e qarkullimit në përputhje me "Kodin Rrugor"	Gabim
8	nuk kanë detyrime që lidhen me numrin e mjeteve	Gabim
Pyetësi 138	Rrjeti i linjave të transportit të udhëtarëve dhe oraret e tyre	
1	miratohen me urdhër të Ministrit për linjat ndërqytetëse ndërmjet qarqeve të ndryshme	Saktë
2	miratohen nga këshilli i njësisë së qeverisjes vendore, për linjat rrethqytetëse	Saktë
3	miratohen me Udhëzim të Ministrit Përgjegjës për Transportin, për linjat ndërqytetëse	Saktë
4	në të gjitha rastet miratohet nga organet e autorizuara me ligj	Saktë
5	miratohen nga këshilli i qarkut për linjat qytetëse brenda qarkut	Gabim
6	miratohen nga këshilli i qarkut për linjat ndërqytetëse ndërmjet qyteteve të njëjtit qark	Gabim
7	përcaktohen me udhëzim të Ministrit Përgjegjës për Transportin për linjat rrethqytetëse	Gabim
8	përcaktohet me marrëveshje midis shoqërive të transportit, para fillimit të punës	Gabim
Pyetësi 139	Këshilli i bashkiak	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

1	miraton rrjetin e linjave rrethqytetëse	Saktë
2	përcakton dhe miraton orarin e linjave rrethqytetëse	Saktë
3	miraton rrjetin e linjave qytetëse	Saktë
4	miraton oraret e linjave qytetëse	Saktë
5	përcakton numrin e autobusëve për linjat qytetëse në territorin e vet	Gabim
6	miraton orarin e linjave ndërqytetëse	Gabim
Pyetësi 140	Ministri që mbulon veprimtarinë e transportit rrugor	
1	miraton me udhëzim rrjetin e linjave ushqyese ndërqytetëse	Saktë
2	miraton me udhëzim rrjetin e linjave kryesore ndërqytetëse	Saktë
3	miraton oraret e linjave kryesore ndërqytetëse	Saktë
4	miraton rrjetin e linjave rrethqytetëse	Gabim
5	miraton oraret e linjave rrethqytetëse	Gabim
6	miraton me udhëzim rrjetin e linjave qytetëse	Gabim
Pyetësi 141	Licenca e transportit ndërkombëtar të udhëtarëve	
1	lëshohet nga Qendra Kombëtare e Biznesit (QKB)	Saktë
2	është kusht paraprak për lëshimin e autorizimeve për shërbimet në linjë tërregullt	Saktë
3	është kusht paraprak për lëshimin e autorizimeve për shërbimet në linjë të rregullt të specializuar	Saktë
4	është kusht paraprak për tu pajisur me librin e udhëtimit në rastin e shërbimeve të rastit të specializuara	Saktë
5	është personale dhe jo e transferueshme	Saktë
6	shërben për të kryer transport udhëtarësh për nevojat e veta jashtë territorit të Shqipërisë	Gabim
7	lëshohet nga Ministri Përgjegjës për Transportin	Gabim
8	nuk mund të hiqet pas dhënies së saj, edhe nëse subjekti kryen shkelje të legjislacionit të transportit rrugor	Gabim
Pyetësi 142	Autorizimi, në transportit ndërkombëtar të udhëtarëve,	
1	lëshohet për shërbim të rregullt me autobus ndërmjet Shqipërisë dhe shteteve palë në marrëveshje ndërkombëtare dypalëshe	Saktë
2	lëshohet për shërbim të rregullt të specializuar me autobus ndërmjet Shqipërisë dhe shteteve palë në marrëveshje ndërkombëtare dypalëshe	Saktë
3	kur ai është i detyrueshëm, mbahet në autobus përgjatë gjithë udhëtimit	Saktë
4	lëshohet edhe për shërbimet e rregullta, transit, në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve me autobus	Saktë
5	jep të drejtën për transport ndërkombëtar për një numër të kufizuar udhëtimesh	Gabim
6	të jep të drejtën e transportit ndërkombëtar për një periudhë kohe të pacaktuar	Gabim
7	u jep të drejtën e transportit operatorëve të huaj vetëm për një udhëtim	Gabim
8	nuk rrjedh nga marrëveshjet ndërkombëtare	Gabim
Pyetësi 143	Autoriteti kompetent që jep licencën për transport brenda vendit është	
1	ministri përgjegjës për transportin rrugor, për shërbimin e rregullt në transportin ndërqytetës të udhëtarëve	Saktë
2	kryetari i bashkisë, ku ka selinë aplikanti, për shërbimin e rregullt në transportin rrethqytetës të udhëtarëve	Saktë
3	kryetari i bashkisë, ku ka selinë aplikanti, për transportin qytetës të udhëtarëve meautobus	Saktë
4	kryetari i bashkisë, ku ka selinë aplikanti, për shërbimet e rregullta të specializuara	Saktë
5	kryetari i bashkisë, ku ka selinë aplikanti, për shërbimet vajtje – ardhje, kur ky shërbim kryhet brenda juridiksionit të bashkisë	Saktë
6	ministri përgjegjës për transportin rrugor, për shërbimet e rregullta të specializuara	Gabim
7	ministri përgjegjës për transportin rrugor, për shërbimin e rregullt në transportin rrethqytetës të udhëtarëve	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

8	ministri përgjegjës për transportin rrugor, për transportin qytetës të udhëtarëve	Gabim
9	ministri përgjegjës për transportin rrugor, për shërbimet vajtje – ardhje të udhëtarëve	Gabim
Pyetësi 144	Libri i udhëtimit, për shërbimet ndërkombëtare të rastit me autobus,	
1	përdoret për 25 udhëtime.	Saktë
2	lëshohet nga Autoriteti kompetent, i autorizuar nga ministri përgjegjës për transportin	Saktë
3	përdoret në shërbimet e rastit të liberalizuara	Saktë
4	përdoret për shërbimet e rastit të paliberalizuara	Gabim
5	mund të zëvendësohet edhe pa dorëzuar librin e përdorur më parë	Gabim
6	përdoret për 30 udhëtime	Gabim
Pyetësi 145	Në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve me autobus	
1	licenca lëshohet nga Qendra Kombëtare e Biznesit	Saktë
2	autorizimi për shërbim në linjë të rregullt dhe të rregullt të specializuar lëshohet nga ministria përgjegjëse për transportin	Saktë
3	libri i udhëtimit për shërbimet e rastit lëshohet nga ANALTIR	Saktë
4	certifikata e transportit për llogari të vet lëshohet nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor	Saktë
5	licenca lëshohet nga ministria përgjegjëse për transportin	Gabim
6	libri i udhëtimit për shërbimet e rastit lëshohet nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor	Gabim
7	autorizimi për shërbim në linjë të rregullt dhe të rregullt të specializuar lëshohet nga ANALTIR	Gabim
Pyetësi 146	Marrëveshja Interbus	
1	është një marrëveshje ndërkombëtare shumëpalëshe që rregullon shërbimet e rastit ndërmjet Bashkimit Evropian dhe shteteve të tjera, jashtë BE	Saktë
2	përfshin shërbimet e rastit të liberalizuara, të cilat realizohen nëpërmjet librit të udhëtimit	Saktë
3	përfshin shërbimet e rastit të paliberalizuara të cilat realizohen me autorizim të lëshuar nga autoriteti kompetent i Palës Kontraktuese	Saktë
4	është një marrëveshje bilaterale ndërkombëtare ndërmjet Bashkimit Evropian dhe Shqipërisë, e cila rregullon të gjitha shërbimet e transportit të udhëtarëve	Gabim
5	është një marrëveshje ndërkombëtare shumëpalëshe që rregullon shërbimet e rastit ndërmjet shteteve të Bashkimit Evropian	Gabim
6	përfshin operimet e transportit për llogari të vet	Gabim
Pyetësi 147	Rripat e sigurisë	
1	janë instrumente pasivë të mbrojtjes	Saktë
2	dhe sistemet e frenimit shërbejnë për të zvogëluar rrezikun e lëndimit të rëndë dhe me vdekje	Saktë
3	dhe sistemet e frenimit i nënshtrohen kontrollit periodik	Saktë
4	janë të pajisura edhe me pjesët përkatëse të rregullimit	Saktë
5	duhet të jenë të një tipi të miratuar	Saktë
6	janë instrumente të mbrojtjes aktive	Gabim
7	nuk janë të dobishme, në rast të përmbysjes së automjetit	Gabim
8	janë të nevojshme, vetëm për autobusët në shërbimin e linjës	Gabim
9	nuk duhet të përdoren në autobusët e regjistruar për palët e treta	Gabim
Pyetësi 148	Detyrimi për të përdorur rripat e sigurisë, përveç në rastet e përjashtimit,	
1	përfshin drejtuesin e mjetit dhe pasagjerët	Saktë
2	shërben për të minimizuar lëndimet e shkaktuara nga aksidentet e trafikut.	Saktë
3	shërben edhe për të minimizuar lëndimet e shkaktuara nga aksidentet, që ndodhin në mjetet që lëvizin shpejtësi të ulët	Saktë
4	përfshin vetëm udhëtarët e autobusëve, të cilët janë të pajisur me këta rripa	Gabim
5	zbatohet vetëm drejtuesin, sepse udhëtarët përjashtohen	Gabim
6	zbatohet vetëm për udhëtarët, sepse drejtuesi përjashtohet si rregull	Gabim
Pyetësi 149	Janë të përjashtuar nga detyrimi për të përdorur rripat e sigurisë	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

1	udhëtarët që udhëtojnë në zonat urbane me autobusë të kategorive M2 dhe M3, në të cilët lejohet transporti i njerëzve në këmbë	Saktë
2	personat që vuajnë nga sëmundje të veçanta, për të cilat përdorimi i rripave është i dëmshëm	Saktë
3	forcat e rendit, gjatë kryerjes së shërbimeve emergjente	Saktë
4	njerëz me sëmundje të veçanta të pajisur me vërtetimin mjekësor përkatës	Saktë
5	gratë shtatzëna, madje edhe pa vërtetim mjekësor që vërteton rrezikun e përdorimit të rripit	Gabim
6	njerëzit mbipeshë	Gabim
7	të moshuarit	Gabim
8	gjithmonë punëtorët e shërbimit, urgjencës mjekësore dhe zjarrit.	Gabim
9	instruktoret e praktikës, në ushtrimin e funksionit të tyre (madje edhe gjatë provimit të praktikës)	Gabim
KAPITULLI VIII		
SHËNDETI, SIGURIA NË RRUGË DHE E MJEDISIT, SHËRBIMET DHE LOGJISTIKA		
VIII.1 Ndërgjegjësimi i drejtuesve të mjeteve ndaj rreziqeve të rrugës dhe aksidenteve në punë: tipat e aksidenteve në punë në sektorin e transportit, statistikat e aksidenteve në rrugë, përfshirja e kamionëve/veturave, njerëzve, pasojave materiale dhe financiare.		
Pyetësi 150	Mund të jetë shkak rreziku, gjatë udhëtimit	
1	shpejtësia e automjeteve dhe hapësira e ndalimit të tyre në kushte emergjence	Saktë
2	kushtet atmosferike si ngrica, shiu, bora, mjegulla	Saktë
3	një kthesë, një kryqëzim, një kurriz në rrugë	Saktë
4	mosrespektimi i rregullave të qarkullimit nga kalimtarët apo drejtuesit e tjerë	Saktë
5	mosha e drejtuesit	Gabim
6	gjatësia e drejtuesit	Gabim
7	tipi i automjetit	Gabim
8	kushtet kontraktore të drejtuesit	Gabim
Pyetësi 151	Situatat e rrezikut	
1	jo gjithnjë, mund të evitohen me anë të përdorimit të pajisjeve të sigurisë	Saktë
2	duhet të parashikohen nga drejtuesi, me qëllim mbrojtjen e sigurisë së njerëzve	Saktë
3	mund të shmangen nga reagimi i shpejtë i drejtuesit	Saktë
4	duhet të evitohen, duke mos kryer manovrime të rrezikshme	Gabim
5	mund të evitohen, gjithnjë	Gabim
6	nuk shkaktohen kurrë, nga gjendja fizike e drejtuesit	Gabim
7	shmangen, duke u sjellë në mënyra të rrezikshme	Gabim
Pyetësi 152	Për vlerësimin e saktë të rrezikut, gjatë udhëtimit, është e rëndësishme,	
1	përvoja e drejtuesit	Saktë
2	shkalla e përqendrimit të drejtuesit	Saktë
3	shpejtësia e reagimit të drejtuesit	Saktë
4	kategoria e lejes së drejtimit të drejtuesit	Gabim
5	niveli i shërbimit të ndërmarrjes së transportit të drejtuesit	Gabim
6	niveli i parkut të mjeteve të ndërmarrjes së transportit të drejtuesit marrëdhëniet e drejtuesit me kolegët	Gabim
Pyetësi 153	Aksident në punë është	
1	fraktura e drejtuesit të mjetit, e shkaktuar gjatë ngjitjes apo zbritjes në kabinën e mjetit në veprimtarinë e punës	Saktë
2	dëmtimi fizik, që ndodh gjatë mirëmbajtjes së automjetit dhe shkakton paaftësi në punë	Saktë
3	dëmtimi fizik i drejtuesit të mjetit gjatë veprimeve të ngarkim shkarkimit, që shkakton paaftësi të përkohshme në punë	Saktë
4	çdo dëmtim fizik, që ndodh gjatë orarit të punës dhe shkakton paaftësi në punë	Saktë
5	dëmtimi mallit, që transporton një automjet	Gabim
6	aksidentimi i një turisti në bordin e një autobusi, gjatë transportit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

7	çdo dëmtim i drejtuesit të mjetit, sado i vogël, që shkaktohet gjatë veprimtarisë së përditshme të tij	Gabim
Pyetësi 154	Aksident në punë është	
1	çdo frakturë e gjymtyrëve, që pëson drejtuesi i mjetit, si rezultat i rrëzimit aksidental gjatë rregullimit të ngarkesës në mjet	Saktë
2	dëmtimi i sistemit eshtëror muskolor gjatë procesit të zëvendësimit të një gome.	Saktë
3	dëmtimi i syrit, i shkakuar nga kontakti aksidental me material gërryes që transportohet gjatë punës	Saktë
4	dëmtimi i rëndë i drejtuesit profesionist, i ndodhur brenda në garazh, në fund të turnit të punës	Saktë
5	çdo lëndim i drejtuesit të mjetit, në rast të mosrespektimit të rregullave të sigurisë, që i janë komunikuar atij nga punëdhënësi	Gabim
6	pirja e tepruar e alkoolit gjatë periudhave të pushimit	Gabim
7	çdo lloj lëndimi i drejtuesit të mjetit, që ndodh gjatë lëvizjes me automjet	Gabim
Pyetësi 155	Aksidentet rrugore ndodhin edhe për shkak të	
1	drejtimit jo korrekt të automjetit nga drejtuesi i mjetit	Saktë
2	shpejtësisë së papërshtatshme	Saktë
3	mosrespektimit të rregullave të përparësisë	Saktë
4	lodhjes së drejtuesi i mjetit	Saktë
5	mosrespektimit të distancës së sigurisë	Saktë
6	mosfunktionimit të amortizatorëve	Gabim
7	dëmtimit të tahogرافit	Gabim
8	dëmtimit të pompës së ujit	Gabim
Pyetësi 156	Në rast të zënies së karrexhatës për shkak të derdhjes së ngarkesës, drejtuesi duhet	
1	të lirojë rrugën sa më shpejt të jetë e mundur për të mundësuar kalimin e mjeteve	Saktë
2	të marre masa për çbllokimin e rrugës, duke e shtyrë mjetin jashtë karrexhatës	Saktë
3	të sinjalizojë për rrezikun ose pengesën, nëpërmjet vendosjes së sinjalit të rrezikut	Saktë
4	të informojë edhe entin pronar të rrugës, ose organet e policisë	Saktë
5	të lirojë kur të ketë mundësi kalimin e mjeteve	Gabim
6	të mos e lëvizë mjetin pa ardhur organet e policisë	Gabim
7	të vendosë vetëm sinjalin e lëvizshëm të rrezikut në pozicionin e dhënë	Gabim
Pyetësi 157	Në rastet e zënies së karrexhatës për shkaqe aksidentale, mjetet që vijnë pas, duhet të sinjalizohen me trekëndëshin e rrezikut	
1	për sa kohë që në karrexhatë ka mallra të rëna në asfalt	Saktë
2	të paktën, 100m pas automjetit në rrugët interurbane kryesore, në rast se kemi bllokuar qarkullimin	Saktë
3	të paktën, 100m pas automjetit në autostrada, në rast se kemi bllokuar qarkullimin	Saktë
4	menjëherë, sidomos kur jemi në kthesë	Gabim
5	vetëm në rast se kemi bllokuar qarkullimin	Gabim
6	të paktën 50m pas automjetit, kur jemi në rrugë interurbane kryesore	Gabim
7	të paktën 50m pas automjetit, kur jemi në autostrada	Gabim
Pyetësi 158	Drejtuesi i mjetit është i detyruar	
1	të vlerësojë çdo situatë emergjence, që mund t'i shfaqet gjatë udhëtimit.	Saktë
2	të dijë të sillet në një situatë emergjence	Saktë
3	të thërrasë apo të kërkojë ndihmë nga organet kompetente në rast avarie apo aksidenti, gjatë udhëtimit	Saktë
4	të njohë parimet bazë dhe të hartojë në çdo rast një raport aksidenti	Saktë
5	të japë ndihmën e parë, në rast aksidenti	Saktë
6	t'i udhëzojë pasagjerët për daljet e emergjencës dhe të mundësojë evakuimin e tyre për çdo eventualitet të rrezikshëm	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

7	vetëm, të japë ndihmën e parë në rast aksidenti	Gabim
8	që në rast aksidenti, vetëm të shmangë ndërlikimin e situatave	Gabim
9	të largojë menjëherë mjetin nga vendi i ngjarjes për mos bllokimin e trafikut	Gabim
Pyetësi 159	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit	
1	nëse ka të plagosur, është e nevojshme që të kërkojë ndërhyrjen e organeve të Policisë Rrugore për konstatimet që duhen kryer	Saktë
2	duhet të mbajë shënim gjeneralitet e drejtuesit tjetër dhe të dhënat e lejes së drejtimit, automjetit dhe policës së sigurimit	Saktë
3	duhet të nxjerrë të gjithë elementet e dobishme për rindërtimin e dinamikës së saktë të aksidentit	Saktë
4	për denoncimin tek shoqëria siguruese mund të përdorë formularin e konstatimit miqësor të ngjarjes	Saktë
5	nëse ka të plagosur, në çdo rast duhet të thërresë ndihmën e shpejtë	Gabim
6	nëse është në faj, duhet të marrë gjeneralitet e drejtuesit tjetër; nëse ka të drejtë, nuk është e nevojshme	Gabim
7	mjafton që të kujtohet për pozicionin e saktë të automjeteve pas përplasjes	Gabim
8	nëse ndërhyrja autoriteti policor, duhet vetëm të ngulë këmbë që të shkruhet versioni i tij për aksidentin	Gabim
Pyetësi 160	Në rastin e një aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit duhet	
1	të kujdeset, së pari për sigurinë e tij	Saktë
2	të verifikojë, nëse ka tym apo zjarr në mjetet e përfshira	Saktë
3	ta mbrojë një të plagosur, që nuk mund të spostohet nga karrexhata	Saktë
4	t'u sinjalizojë rrezikun, automjeteve që mbërrijnë	Saktë
5	t'u japë ndihmë të lënduarve	Saktë
6	t'i kërkojë ndihmë e përfaqësuesit ligjor, para çdo veprimi tjetër	Gabim
7	t'u japë alkool të lënduarve, kur është e nevojshme	Gabim
8	të mjaftohet, duke sinjalizuar rrezikun me bori	Gabim
Pyetësi 161	Në rastet e aksidenteve rrugore,	
1	nuk duhet të spostohen të lënduarit, që nuk janë në gjendje të lëvizin, në rast se ata nuk janë të ekspozuar ndaj një rreziku të menjëhershëm	Saktë
2	duhet ndihmuar i aksidentuari, duke e qetësuar dhe siguruar atë	Saktë
3	duhet të pritët personeli i ndihmës së shpejtë për të spostuar të lënduarit, nëse ata nuk janë në gjendjen e një rreziku të menjëhershëm	Saktë
4	nuk duhet t'u jepet pije të lënduarve, të cilët janë në gjendje të pandërgjegjshme	Saktë
5	duhet të njoftohet ambulanca, edhe nëse nuk ka të lënduar	Gabim
6	ku ka vetëm dëme materiale, duhet të njoftohet policia rrugore	Gabim
7	duhet t'i jepen gjeneralitetet drejtuesit të mjetit tjetër të përfshirë, vetëm në prani të forcave të rendit	Gabim
8	duhet të lëvizet menjëherë i aksidentuari, pavarësisht nga lëndimet e pësuar	Gabim
Pyetësi 162	Të ndihmosh një të dëmtuar në rrugë	
1	është e detyrueshme edhe si detyrë morale	Saktë
2	është e detyrueshme, sepse Kodi Penal e dënon mosdhënien e ndihmës	Saktë
3	është e detyrueshme, sepse kështu mund të kufizohen pasojat negative të aksidentit	Saktë
4	nuk është e detyrueshme	Gabim
5	është e detyrueshme vetëm nëse gjykohet si aksident i rëndë	Gabim
6	nuk është veprim i detyrueshëm (për të shmangur përfshirjen në ngjarje)	Gabim
7	është i detyrueshëm vetëm për mjekët dhe personelin sanitar	Gabim
	VIII.2 Aftësia për të parandaluar rreziqet fizike, lëvizje dhe qëndrime të cilat paraqesin rrezik, përshtatje fizike, trajtimi i ushtrimeve, mbrojtja personale	
Pyetësi 163	Nëse viktimi e një aksidenti rrugor paraqet një plagë me gjak, duhet	
1	të mbulohet plaga me material të pastër dhe të shtrëngohet, për të bllokuar rrjedhjen e gjakut	Saktë
2	të lahet me ujë nëse plaga është ndotur me dhëra	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	të mos lëvizen trupa të huaj të mundshëm të pranishëm	Saktë
4	të bllokohet rrjedhja e gjakut me garzë sterile ose me copë të pastër	Saktë
5	të nxirren menjëherë trupat e huaj të pranishëm në plagë, pastaj të mbulohet	Gabim
6	t'i jepet për të pirë ujë ose çaj nëse është pa ndjenja	Gabim
7	të mos mbulohet plaga për të lehtësuar mpiksjen spontane të gjakut	Gabim
8	të manipulohet plaga në mënyrë që të zvogëlohet dalja e gjakut	Gabim
Pyetësi 164	Në rast të një hemorragjie të jashtme, duhet	
1	të bllokohet dhe të lidhet plaga si dhe të thirret menjëherë ndihma	Saktë
2	të lidhet menjëherë plaga, mundësisht me material të pastër	Saktë
3	të ndalohet rrjedhja e gjakut	Saktë
4	të mbahet i dëmtuari në pozicion ulur ose shtrirë	Saktë
5	të mbulohet plaga	Gabim
6	të mbulohet plaga dhe të bësh që të ecë i dëmtuari, për të shmangur shfaqjen e gjendjes së shokut	Gabim
7	të ndalohet absolutisht që i dëmtuari të pijë ujë	Gabim
Pyetësi 165	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy, duhet	
1	të lidhet syri pa e nxjerrë trupin e huaj	Saktë
2	të ndalohet që i dëmtuari të prekë syrin e plagosur, për të shmangur dëmtime më të rënda	Saktë
3	të lidhet syri dhe të ndalohet që të preket deri në ndërhyrjen e një specialisti	Saktë
4	të bëhet përpjekje për të nxjerrë trupin e huaj për të shmangur infeksionet	Gabim
5	t'i ndalohet të dëmtuarit të mbyllë syrin, për të evituar dëmtime të tjera	Gabim
6	të masazhohet ngadalë syri për të favorizuar lotimin	Gabim
7	të mos lidhet syri absolutisht	Gabim
Pyetësi 166	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë	
1	lëkurë e ftohtë me ngjyrë shumë të zbehtë	Saktë
2	djersë të ftohta në ballë dhe gjendje e tensionuar	Saktë
3	të dridhura, lëkurë shumë e zbehtë dhe djersë të ftohta në ballë	Saktë
4	shfaqja e lëvizjeve të pakoordinuara të gjymtyrëve	Gabim
5	thënia e frazave dhe fjalëve pa kuptim	Gabim
6	shfaqja e ngjyrës së kuqe të lëkurës, që tregon rritje të temperaturës	Gabim
Pyetësi 167	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet	
1	të shtrihet në tokë, të mbulohet dhe, të mbahen të ngritura gjymtyrët e poshtme	Saktë
2	të mbulohet sa më mirë të jetë e mundur	Saktë
3	të shtrihet me gjymtyrët e poshtme të ngritura nga trupi	Saktë
4	të ngrihet për të ecur që të riaktivizohet qarkullimi i gjakut	Gabim
5	të vendoset në pozicion ulur	Gabim
6	të goditet me kujdes në fytyrë dhe gjymtyrë për të riaktivizuar qarkullimin e gjakut	Gabim
7	t'i jepen sasi të vogla pije alkoolike	Gabim
Pyetësi 168	Nëse viktimi e një aksidenti rrugor është pa ndjenja, duhet	
1	të shihet nëse merr frymë duke i vënë dorën në pjesën anësore të poshtme të gjoksit, ose mbi bark	Saktë
2	nëse merr frymë vetë, të vendoset në pozicionin anësor të sigurisë	Saktë
3	nëse nuk merr frymë, t'i lirohet goja edhe hunda nga pengesa të mundshme	Saktë
4	të kujdesesh për gjendjen e tij deri në mbërritjen e ambulancës	Saktë
5	të bësh të ecë e të flasësh me të dëmtuarin, për ta mbajtur zgjuar	Gabim
6	të fashojsh dhe ta bësh që të mos mundet të lëvizë kokën	Gabim
7	të pyetet nëse ka dhembje në kokë	Gabim
Pyetësi 169	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit, duhet	
1	t'i lehtësohet frymëmarrja duke e vendosur të dëmtuarin gjysmëulur	Saktë
2	në rast të plagës së dukshme dhe të thellë, të shtypet menjëherë me një copë të pastër	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	të ruhet me kujdes deri në mbërritjen e ndihmës parë	Saktë
4	ta ndihmësh të bëjë frymëmarrje të thella	Gabim
5	të vendoset i plagosuri në pozicion shtrirë	Gabim
6	në rast plage të thellë, të pastrohet, dezinfektohet dhe të mjekohet plaga	Gabim
7	të vendoset i dëmtuari në pozicion drejt për të kufizuar daljen e gjakut	Gabim
Pyetësi 170	Në rast se i dëmtuari paraqet një ose më shumë fraktura në gjymtyrë, duhet	
1	të mos lëvizet gjymtyra e thyer para se të jetë bërë e palëvizshme	Saktë
2	të bëhet e palëvizshme me mjete të rastit gjymtyra e thyer, pa vazhduar me manovra të tjera	Saktë
3	të mbulohet me material të pastër plagët e mundshme të shkaktuara nga thyerjet	Saktë
4	pasi të bëhet e palëvizshme gjymtyra të merren masat parandaluese kundër gjendjes së shokut nëse është e mundshme dhe e nevojshme	Saktë
5	të përpiqesh të rregullosh thyerjen për të pakësuar dhimbjet	Gabim
6	të nxitet i dëmtuari të lëvizë gjymtyrën e thyer për të vlerësuar dëmtimet	Gabim
7	në rast të thyerjes së kockës dhe kocka ka dalë jashtë, të përpiqesh ta rivendosësh përsëri në pozicionin e saj normal	Gabim
8	t'i jepet të plagosurit një pije e fortë alkoolike	Gabim
	VIII.3 Informimi mbi rëndësinë e aftësive fizike dhe mendore: parimet e shëndetshme, të ushqyerit e balancuar, efektet e alkoolit, drogave dhe substancave të tjera të ngjashme që ndikojnë sjelljen, simptomat, shkaqet, efektet e lodhjes dhe stresit, roli themelor i punës bazë/fazës së pushimit	
Pyetësi 171	Drejtuesi i mjetit duhet të ndërjegjësohet	
1	për trajtimin ushqimor si domosdoshmëri e sigurimit të një fiziku normal dhe të aftë për përballimin e udhëtimit, nga ana e tij	Saktë
2	për domosdoshmërinë e një ushqimi të balancuar	Saktë
3	edhe për efektet negative të përdorimit të alkoolit, drogave dhe substancave të tjera të ngjashme me to, në drejtimin e mjetit	Saktë
4	për rolin kryesor të punës dhe pushimit të detyrueshëm	Saktë
5	për trajtimin ushqimor të pasagjerëve për përballimin e udhëtimit	Gabim
6	në veçanti, për efektet negative të përdorimit gjatë udhëtimit të alkoolit dhe drogave nga pasagjerët	Gabim
7	në mënyrë të veçantë, për të shfrytëzuar në maksimum mjetin duke hipur në të, brenda kapaciteve të lejuar, çdo udhëtar që ja kërkon këtë jashtë agjencive	Gabim
Pyetësi 172	Ushqimi i duhur i drejtuesit të mjetit	
1	përbëhet nga ushqime lehtësisht të asimilueshme	Saktë
2	përbëhet nga ushqime të lehta dhe energjitike	Saktë
3	parashikon konsumin e ujit, frutave, perimeve	Saktë
4	parashikon konsumin e ushqimeve të fërguara dhe të pasura me yndyrë	Gabim
5	konsiston, në ngrënien e sasive të larta të mishit të kuq	Gabim
6	gjatë udhëtimit, të konsumojë një sasi të madhe kafeje për të larguar gjumin	Gabim
Pyetësi 173	Drejtuesit e mjeteve duhet të dine se	
1	disa medikamente shkaktojnë marramendje	Saktë
2	disa medikamente mund të kenë efekte anësore që ndikojnë negativisht drejtimin e mjetit	Saktë
3	disa medikamente shkaktojnë uljen e përqendrimit	Saktë
4	marrja e medikamenteve apo, qetësuesve, nuk duhet të shoqërohet me alkool për rritjen e efektit qetësues të tyre	Saktë
5	marrja e njëkohshme e medikamenteve dhe alkoolit mund të shkaktojë pasoja negative gjatë udhëtimit	Saktë
6	është rregull i mirë për një shofer që të pijë një sasi alkooli, për të favorizuar tretjen e ushqimit, gjatë udhëtimit	Gabim
7	është rregull i mirë për një drejtues që të pijë një sasi të vogël verë të kuqe gjatë udhëtimit	Gabim
8	është rregull i mirë për një drejtues që të shmangë pirjen e ujit gjatë udhëtimit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

9	medikamentet shkaktojnë efekte anësore vetëm kur i marrin me stomak bosh	Gabim
10	nëse e kalon kohën e punës të përcaktuar në legjislacion, mund të marrë qetësues për të vazhduar udhëtimin	Gabim
Pyetësori 174	Drejtuesit e mjeteve duhet të dine se	
1	marrja e ekstazisë mund të rezultojë, fillimisht, me një gjendje euforie	Saktë
2	marrja e ekstazisë mund të çojë në vjellje, takikardi dhe konfuzion	Saktë
3	marrja e ekstazisë mund të çojë në humbjen e memories	Saktë
4	marrja e ekstazisë zgjat kohën e reagimit	Saktë
5	përdorimi i drogës është i ndaluar gjithmonë për drejtuesit profesionistë	Saktë
6	përdorimi i drogës mund të çojë në pushimin nga puna të drejtuesve profesionistë	Saktë
7	marrja e ekstazisë lejohet vetëm për të tejkaluar kohën punës të përcaktuar në legjislacion	Gabim
8	marrja e ekstazisë lejohet vetëm në qoftë se ju jeni në një udhëtim të lodhshëm	Gabim
9	marijuana është një ilaç për të kuruar dhimbjen e kokës	Gabim
10	marijuana shkurton kohën e reagimit	Gabim
11	marrja e marijuanës nuk është e sanksionuar nga Kodi Rrugor	Gabim
Pyetësori 175	Drejtuesit e mjeteve duhet të dinë se	
1	cilat janë kërkesat fizike dhe psikologjike të nevojshme për drejtimin e mjetit	Saktë
2	duhet të ndalojnë udhëtimin, kur ndiejnë se janë të lodhur	Saktë
3	duhet të ndalojnë udhëtimin, kur ndiejnë se janë në një gjendje të fortë emocionale	Saktë
4	duhet të ndalojnë udhëtimin, kur ndiejnë se janë të sëmurë	Saktë
5	duhet të ndalojnë udhëtimin, kur kanë marrë ilaçe që mund të komprometojnë aftësinë e tyre të drejtimit	Saktë
6	duhet të mos udhëtojnë pasi ata kanë ngrënë ushqime shumë të rënda për t'u tretur	Saktë
7	përdorimi i drogës mund të lejohet ndonjëherë për drejtuesit profesionistë	Gabim
8	përdorimi i drogës mund të lejohet vetëm për drejtuesit e transportit të mallrave por jo për ata të udhëtarëve	Gabim
9	mund të udhëtojnë në distanca të shkurtra në kushte të rënda fizike, në qoftë se në fund të udhëtimit kanë një pushim shtesë	Gabim
10	stresi psikologjik nuk ka ndikim negativ në drejtimin e mjetit	Gabim
11	"goditja" e gjumit ndodh vetëm gjatë natës	Gabim
Pyetësori 176	Përdorimi i alkoolit nga drejtuesi i mjetit ndikon në drejtimin e mjetit, për shkak se	
1	mund të çojë në eufori, pakujdesi dhe e bën më pak të sigurt drejtimin e mjetit	Saktë
2	i bën më të ngadalta reflekset e drejtuesit të mjetit	Saktë
3	mund të shkaktojë gjendjen e gjumit tek drejtuesi i mjetit	Saktë
4	ndryshon aftësitë e përqendrimit dhe të vëmendjes, në drejtimin e mjetit	Saktë
5	e bën më të sigurt, sepse largon lodhjen e drejtuesit të mjetit	Gabim
6	rrit aftësinë e përqendrimit dhe e lehtëson drejtimin e mjetit	Gabim
7	të bën më vigjilent dhe të kujdesshëm	Gabim
8	përmirëson aftësinë pamore dhe shpejtësinë e reagimit të drejtuesit	Gabim
Pyetësori 177	Nëse drejtuesi i një autobusi konstaton, se në bord ka njerëz të dyshimtë, duhet	
1	të njoftojë sa në shpejtë të jetë e mundur dhe pa rënë në sy, organet përkatëse	Saktë
2	të mos shfaqë interes dhe të mos hyjë në konflikt me ta	Saktë
3	të mos bjerë pre e provokimeve dhe të vazhdojë të drejtojë i qetë mjetin	Saktë
4	që në pamundësi të njoftimit gjatë udhëtimit, ta bëjë atë pa rënë në sy menjëherë, sapo të ketë mbërritur në destinacionin më të afërt	Saktë
5	t'i urdhërojë ata, të zbresin nga mjeti	Gabim
6	t'i neutralizojë ata fizikisht dhe t'i dorëzojë në organet përkatëse	Gabim
7	që, duke u kërkuar ndihmë udhëtarëve të tjerë, t'i izolojë ata dhe t'i çojë në komisariatit më të afërt të policisë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

8	të mos nisë udhëtimin, pa ardhur më parë organet kompetente për sqarimin e situatës	Gabim
Pyetësi 178	Nëse drejtuesi i mjetit konstaton se në bord janë futur lëndë narkotike për t'u transportuar, duhet	
1	pa u vënë re, të krijojë mundësinë për njoftimin e organeve kompetente	Saktë
2	të mbajë në lartësinë e duhur moralin e tij, të pasagjerëve dhe, të mos bjerë në sy deri në destinacionin më të afërt dhe të informojë organet kompetente	Saktë
3	të preokupohej për situatën dhe përpiqet për t'i dhënë rrugë zgjidhje asaj	Saktë
4	të mos e nisë mjetin, pa zbritur poseduesi i lëndëve narkotike	Gabim
5	t'i kërkojë poseduesit që të dorëzojë më parë lëndët narkotike dhe pastaj, të fillojë udhëtimin	Gabim
6	të bëjë bllokimin e mjetit dhe të udhëtarëve dhe të njoftojë menjëherë, organet kompetente	Gabim
7	të vazhdojë udhëtimin deri në destinacionin e fundit, pa u shqetësuar, sepse nuk është pjesë e detyrës së tij	Gabim
Pyetësi 179	Stresi psikofizik i drejtuesit profesionist të mjetit	
1	shkaktohet nga kryerja e aktivitetit të punës, gjatë kohës së pushimit të detyruar	Saktë
2	shkaktohet nga ndryshimi i vazhdueshëm i orareve të ngrënies dhe të gjumit	Saktë
3	shkaktohet nga zhurma e jashtëzakonshme e ambientit	Saktë
4	shkakton tension muskolor që ndikon në posturën e drejtuesit të mjetit	Saktë
5	shkaktohet nga përdorimi i ajrit të kondicionuar, gjatë udhëtimit	Gabim
6	shkaktohet nga fjetja tetë orë pandërprere	Gabim
7	e ul mundësinë e aksidenteve rrugore	Gabim
Pyetësi 180	Stresi psikofizik dhe lodhja e drejtuesit të mjetit, gjatë udhëtimit,	
1	i shkakton atij, rritjen e kohës së reagimit	Saktë
2	i shkakton atij, uljen e përqendrimit	Saktë
3	është një faktor rreziku për sigurinë rrugore	Saktë
4	kompensohet, kur mjete është i pajisur me ABS, pasi kjo përmirëson kohët e reagimit të tij	Gabim
5	i lejon atij që ta vazhdojë udhëtimin, vetëm pasi të pijë një kafe të fortë	Gabim
6	shkakton rritjen e mprehtësisë së shikimit të tij	Gabim
7	e detyron atë të hapë dritaren	Gabim
Pyetësi 181	Drejtuesi i mjetit i cili shfaq shenja lodhje duhet	
1	të arrijë në vendpushimin më të afërt dhe të pushojë	Saktë
2	të ulë shpejtësinë dhe të qëndrojë në vendpushimin e parë që t'i shfaqet	Saktë
3	nëse është e nevojshme, mund të përdorë për pushim edhe korsinë e emergjencës	Saktë
4	të nxitojë dhe të shtojë shpejtësinë, që të mbërrijë sa më shpejt në destinacionin për ku është nisur	Gabim
5	t'i qëndrojë sa më afër automjetit që ka përpara	Gabim
6	të fikë dritat e kruskotit	Gabim
Pyetësi 182	Ndihmon në parandalimin e sëmundjeve profesionale	
1	respektimi i kohëve të udhëtimit sipas rregullave të kërkuara nga legjislacioni	Saktë
2	respektimi i pushimeve gjatë udhëtimit sipas rregullave të kërkuara nga legjislacioni	Saktë
3	minimizimi i orëve të udhëtimit natën	Saktë
4	përputhja sa më shumë të jetë e mundur e rrëgjimit të zakonshëm gjumë-zgjim e drejtuesit	Saktë
5	udhëtimi në mënyrë të vazhdueshme për të paktën gjashtë orë, para mbërritjes në destinacionin	Gabim
6	rritja e konsumit të cigareve	Gabim
7	dëgjimi i radios me zë të lartë	Gabim
8	ekspozimi i vazhdueshëm ndaj dridhjeve	Gabim
9	kushtet e drejtimit në trafikun e tepruar	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

Pyetësori 183	Gjatë aktivitetit profesional	
1	drejtuesi është i ekspozuar ndaj lëndim	Saktë
2	nga ndotja mjedisore	Saktë
3	drejtuesi është i ekspozuar ndaj të gjitha sëmundjeve të sistemit muskulo-eshtor për shkak të posturës së parregullt	Saktë
4	lëndimet e shkaktuara nga rrëzimi i ngarkesës nuk përfshihen në rreziqet profesionale të drejtuesit	Gabim
5	pajisjet personale mbrojtëse nuk janë mjete për sigurimin e shëndetit të drejtuesve	Gabim
6	gjendja e filtrave të ajrit nuk ndikon në cilësinë e ajrit në kabinë	Gabim
	VIII.4 Vlerësimi i situatës së emergjencës: sjellja në një situatë emergjence: vlerësimi i situatës, që shmang ndërlikimet e një aksidenti, thirrja për ndihmë, ndihmesa e të dëmtuarve dhe dhënia e ndihmës së parë, reagimi në rast zjarri, evakuimi i pasagjerëve të një kamioni/autobusi, duke garantuar sigurinë e të gjithë pasagjerëve, reagimin në rast sulmi; parimet bazë për hartimin e një raport aksidenti.	
Pyetësori 184	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën duhet	
1	të vlerësojë situatën, me qëllim që të mbrojë të dëmtuarin nga rreziqe të tjera	Saktë
2	të ndihmojë të dëmtuarin sa më mirë që të mundet, pa ndërmarrë iniciativa që i takojnë organeve kompetente mjekësore	Saktë
3	të sinjalizojë sa më mirë zonën e aksidentit	Saktë
4	të kryejë veprime të ndihmës sipas mundësive dhe njohjeve të veta	Saktë
5	të largohet nga vendi i aksidentit	Gabim
6	të distancohet dhe të presë ndihmë pa bërë asgjë	Gabim
7	të identifikojë të dëmtuarin	Gabim
8	t'i japë medikamente të dëmtuarit, edhe pa pasur kompetencën e duhur	Gabim
Pyetësori 185	Për të evituar stresin në një situatë emergjence, duhet	
1	të vendosni emocionet tuaja nën kontroll, para se të filloni të veproni	Saktë
2	të qëndroni fillimisht larg situatës, që të fitoni sigurinë e nevojshme	Saktë
3	të mos nxitoni të veproni, që të mos vendosni edhe veten tuaj në rrezik	Saktë
4	të veproni energjikisht, pa e analizuar situatën, pasi nuk keni kohë	Gabim
5	pavarësisht emocioneve, duhet të ndërhyni për të dhënë ndihmën e parë	Gabim
6	të vini emocionet në kontroll dhe të prisni personat e specializuar për ndërhyrje	Gabim
7	të filloni të jepni ndihmën, pa marrë parasysh rreziqet që ju kanosen	Gabim
Pyetësori 186	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesit e mjeteve të përfshira duhet	
1	të përpiqen të ruajnë qetësinë	Saktë
2	të konstatojnë dëmet pasi të kenë liruar rrugën	Saktë
3	të raportojnë të gjitha informacionet e nevojshme, për rindërtimin e dinamikës së ngjarjes	Saktë
4	vetëm të presin duke sinjalizuar për rrezikun, nëse nuk mund të lirohet karrexhata nga automjeti i aksidentuar	Saktë
5	të mos zbresin nga automjeti, derisa të mbërrijë Policia	Gabim
6	të mos zbresin nga automjeti, deri sa mbërrijë karrotreci	Gabim
7	të presin patjetër një agjent policie, për plotësimin e formularit të konstatimit të aksidentit	Gabim
Pyetësori 187	Në rast aksidenti, ai që i jep ndihmën e parë një të lënduari duhet	
1	të përcaktojë menjëherë, nëse ai merr frymë dhe zemra i rreh	Saktë
2	të përcaktojë menjëherë, nëse ai reagon ndaj stimujve verbale	Saktë
3	të përcaktojë menjëherë, nëse ai i ka të gjitha funksionet jetësore kryesore	Saktë
4	të telefonojë menjëherë, në numrat e ambulancës së ndihmës së shpejtë	Saktë
5	të ndërhyjë menjëherë, për spostimin e tij	Gabim
6	t'i mbulojë atij fytyrën me një copë të pastër	Gabim
7	të përcaktojë menjëherë, nëse ai e mban mend targën e mjetit të tij	Gabim
Pyetësori 188	Për të shmangur infeksionet	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

1	është e rëndësishme të ruheni në maksimum, nëpërmjet eliminimit të kontakteve direkte me të aksidentuarin	Saktë
2	është e nevojshme larja e duarve me ujë dhe sapun para edhe pas dhënies së ndihmës së parë	Saktë
3	nëse është e mundur duhen përdorur doreza, në pamundësi qeska të pastra plastike për izolimin e duarve dhe ruajtjen e tyre	Saktë
4	është e nevojshme të tregohet kujdes kur preken objekte të mprehta të cilat duhen sistemuar në vende të parrezikshme	Saktë
5	duhet të shmangim çdo kontakt me të aksidentuarin	Gabim
6	duhet që detyrimisht të përdorim doreza dhe, në pamundësi, nuk duhet të ndërhyjmë për ti dhënë ndihmë të aksidentuarit	Gabim
7	duhet të mos preket me dorë i aksidentuari	Gabim
Pyetësi 189	Në rast se si pasojë e një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe viktima paraqet djegie, duhet	
1	të shuhet flakët me batanije ose materiale të tjera të ngjashme	Saktë
2	të mos hiqen mbetjet e mundshme të veshjeve të ngjitura në pjesët e djegura	Saktë
3	nëse djegia i përket gjymtyrëve, kur është e mundur të futen ato në ujë të ftohtë për të lehtësuar dhimbjen	Saktë
4	nëse djegiet përfshijnë trupin, të mbulohen me material, mundësisht steril (të pastër)	Saktë
5	nëse ka akoma mbetje të flakëve, të pritët që të shuhet pastaj të ndërhyhet	Gabim
6	të hiqen gjithë mbeturinat e veshjeve të djegura në pjesët e dëmtuara	Gabim
7	të dezinfektohen djegiet me alkool	Gabim
	VIII.5 Aftësia për të përshtatur sjelljen në ndihmë të rritjes së imazhit të kompanisë: sjellja e drejtuesit të mjetit dhe imazhi i kompanisë: rëndësia e standardit të shërbimit siguruar nga drejtuesi i mjetit për kompaninë, rolet e drejtuesit të mjetit, njerëzit me të cilët ka të bëjë drejtuesi i mjetit, mirëmbajtja e mjetit, organizimi i punës, efektet komerciale dhe financiare të një diskutimi.	
Pyetësi 190	Imazhi i një ndërmarrjeje transporti	
1	përcaktohet, edhe nga gjykimet e punëmarrësve	Saktë
2	kushtëzohet mendimet e klientëve	Saktë
3	ndikon në të ardhurat e saj	Saktë
4	përfaqësohet nga opinionet dhe vizioni që klientët kanë për të	Saktë
5	varet edhe nga cilësia e performancës së punës e drejtuesve të mjeteve	Saktë
6	varet nga numri i mjeteve në dispozicion të ndërmarrjes	Gabim
7	nuk varet nga puna e drejtuesve të mjeteve	Gabim
8	përcaktohet nga tipi i kontratës kolektive dhe asaj individuale që zbatohet me punëmarrësit	Gabim
Pyetësi 191	Imazhi i një ndërmarrjeje transporti	
1	ndikohet edhe nga mënyra e bashkëveprimit të drejtuesve të mjeteve me udhëtarët	Saktë
2	ndikohet edhe nga mbajtja e pastërtisë së mjeteve të transportit	Saktë
3	përcaktohet edhe nga cilësia e shërbimit	Saktë
4	përcaktohet nga përmirësimi i vazhdueshëm dhe rinovimi i shërbimit	Saktë
5	përcaktohet nga moshja e drejtuesve të mjeteve	Gabim
6	formohet vetëm nga fushatat publicitare	Gabim
Pyetësi 192	Imazhi i një ndërmarrjeje transporti	
1	përcaktohet edhe nga mënyra e sjelljes së drejtuesve të mjeteve që kanë kontakt të drejtpërdrejtë me klientët	Saktë
2	përcaktohet nga modernizimi i mjeteve të transportit	Saktë
3	përcaktohet nga ndjeshmëria ekologjike dhe kujdesi për mbrojtjen e mjedisit	Saktë
4	varet edhe nga mënyra e sjelljes së drejtuesve të mjeteve me drejtuesit e kompanisë	Saktë
5	nuk varet nga sjellja e drejtuesve të mjeteve	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

6	nuk ka rëndësi, pasi është një sektor që nuk është subjekt i konkurrencës	Gabim
7	kushtëzohet edhe nga fakti, se drejtuesit e mjeteve pijnë duhan	Gabim
Pyetësi 193	Drejtuesi i mjetit i një ndërmarrjeje transporti duhet	
1	të kuptojë se kur, ka nevojë për specialistë të kualifikuar për riparimin e defektit në mjetin e tij	Saktë
2	të informojë menjëherë në ndërmarrje për defektet e ndryshme në mjet	Saktë
3	të njohë shumë mirë funksionimin e instrumenteve në kruskot	Saktë
4	të njohë mirë kuptimin e llambave spi elektrike	Saktë
5	të dijë të konsultohet me manualin e përdorimit dhe mirëmbajtjes të mjetit	Saktë
6	të dijë të vendosë në fazë motorin diesel	Gabim
7	të çmontojë tahografin dixhital, kur ka defekt	Gabim
8	të parashikojë vetë, riparimin dhe zëvendësimin e pjesëve të konsumuara të frenave	Gabim
Pyetësi 194	Drejtuesi i mjetit i një ndërmarrjeje transporti, për të kontribuar në cilësinë e shërbimit, duhet	
1	të vendosë marrëdhënie miqësore dhe respekti me klientët	Saktë
2	të punojë në mënyrë që të garantojë sigurinë maksimale	Saktë
3	të përmbushë detyrimet kontraktuale, duke pasur parasysh rregullat e ndërmarrjes	Saktë
4	të dijë, nëse është kryer kolaudimi i kartës së tahografit të mjetit	Saktë
5	të firmosë lejen e qarkullimit, pas kryerjes së kolaudimit të mjetit	Gabim
6	të njohë të paktën dy gjuhë	Gabim
7	të bëjë policën e sigurimit të jetës	Gabim
Pyetësi 195	Drejtuesi i mjetit i një ndërmarrjeje transporti, kur nuk është pronar, duhet	
1	të jetë i kujdesshëm	Saktë
2	të jetë i bindur	Saktë
3	të jetë i besuar	Saktë
4	të bashkëpunojë me kolegët	Saktë
5	të vishet në mënyrë etike dhe profesionale	Saktë
6	të investojë lekët brenda ndërmarrjes	Gabim
7	të përcaktojë koston e shërbimit	Gabim
8	të sigurojë polica sigurimi sa më të leverdishme	Gabim
KAPITULLI IX		
NJOHURI TEKNIKO-PROFESIONALE PËR VEPRIMTARINË E RIPARIMIT DHE MIRËMBAJTJES SË PJESËVE MEKANIKE DHE TË MOTORIT TË MJETEVE RRUGORE ME MOTOR DHE RIMORKIOVE, PËR TË GARANTUAR SIGURI NË QARKULLIMIN RRUGOR DHE MBROJTJEN E MJEDISIT NGA NDOTJET		
IX.1 Motorët me djegie të brendshme, Llojet e motorëve me djegie të brendshme, ndërtimi, funksionimi, shërbimet teknike, defektet e mundshme dhe mundësia e riparimit të tyre.		
Pyetësi 196	Motorët me djegie të brendshme	
1	prodhojnë energjinë që vë në lëvizje automjetin	Saktë
2	kthejnë energjinë termike të lëndës djegëse, në energji mekanike	Saktë
3	mund të jenë me dy ose me katër kohë	Saktë
4	shërbejnë për të prodhuar energji elektrike	Gabim
5	janë vetëm me dy kohë	Gabim
6	janë vetëm me dy cilindra	Gabim
Pyetësi 197	Motori me djegie të brendshme, ka në përbërje të tij	
1	mekanizmin bjellë-manivellë	Saktë
2	sistemin e shpërndarjes, i cili komandon valvolat e motorit	Saktë
3	sistemin e vaisjes	Saktë
4	sistemin e ftohjes	Saktë
5	frikсионin	Gabim
6	mekanizmat e transmetimit të lëvizjes	Gabim
7	vetëm sistemin e ushqimit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

8	kutinë e shpejtësisë	Gabim
Pyetësori 198	Në motorin diesel, cikli i punës i të cilit realizohet në katër kohë,	
1	gjatë thithjes në cilindër hyn ajër i pastër nga valvola e thithjes	Saktë
2	lënda djegëse sprucohet me presion në dhomën e djegies dhe vetëndizet	Saktë
3	gjatë shtypjes ngjeshët vetëm ajër	Saktë
4	katër kohët kryhen në një rrotullim të boshtit motorik dhe 2 rrotullime të boshtit të shpërndarjes	Gabim
5	gjatë shtypjes bëhet djegia e lëndës djegëse	Gabim
6	gjatë thithjes në cilindër hyn përzierje djegëse nga valvola e thithjes	Gabim
Pyetësori 199	Mekanizmi bjellë-manivelë, në motorët me djegie të brendshme	
1	shërben për kthimin e lëvizjes drejtvizore vajtje-ardhje të pistonit, në lëvizje rrotulluese të boshtit motorik	Saktë
2	përbëhet nga bjella dhe boshti motorik	Saktë
3	e merr lëvizjen nga pistoni	Saktë
4	e merr lëvizjen nga boshti motorik	Gabim
5	ka në përbërje dhe dinamion	Gabim
6	ka në përbërje boshtin me gunga	Gabim
Pyetësori 200	Korsa e pistonit është	
1	rruga që bën pistoni nga pika e poshtme e vdekjes, deri te pika e sipërme e vdekjes	Saktë
2	e barabartë me dyfishin e rrezes së manivelës	Saktë
3	më e vogël në motorët me xhiro të mëdha	Saktë
4	sa diametri i brendshëm i cilindrit	Gabim
5	më e vogël në motorët me xhiro të ulëta	Gabim
6	e barabartë me rrezen e manivelës	Gabim
Pyetësori 201	Pistoni në motorët me djegie të brendshme,	
1	lidhet me bjellën me anë të spinotit	Saktë
2	ka të montuara në të fashot e kompresionit dhe fashot e vajit	Saktë
3	përbëhet edhe nga pjesa udhëzuese	Saktë
4	montohet në testate	Gabim
5	lidhet me kollodokun	Gabim
6	është i palëvizshëm	Gabim
Pyetësori 202	Fashot e kompresionit në motor,	
1	pengojnë gazrat mbi piston që të dalin në sotokarter (nënkarter)	Saktë
2	transmetojnë edhe nxehtësi nga pistoni në muret e cilindrit	Saktë
3	montohen në kokën e pistonit, mbi syrin e tij	Saktë
4	montohen në cilindër	Gabim
5	kur konsumohen rritet fuqia e motorit	Gabim
6	shërbejnë për të realizuar rrëshqitjen e pistonit në cilindër	Gabim
Pyetësori 203	Fashot e vajit në motor,	
1	pengojnë kalimin e vajit në dhomën e djegies	Saktë
2	shpërndajnë njëtrajtësisht cipën e vajit në muret e cilindrit	Saktë
3	vendosen në piston ,poshtë fashove të kompresionit	Saktë
4	janë të vendosur në piston, mbi fashot e kompresionit	Gabim
5	janë me material alumini, që të digjen sa më shpejtë	Gabim
6	shërbejnë për të penguar kalimin e gazeve në nënkarter	Gabim
Pyetësori 204	Bjella në motorin me djegie të brendshme,	
1	shërben për kthimin e lëvizjes drejtvizore të pistonit, në lëvizje rrotulluese të boshtit motorik	Saktë
2	lidhet me kollodokun, në qafën e tij me bronzina	Saktë
3	lidhet me pistonin nëpërmjet spinotit	Saktë
4	shërben për lidhjen e boshtit motorik me boshtin e shpërndarjes	Gabim
5	lidhet me boshtin me gunga nëpërmjet spinotit	Gabim
6	nuk laget nga vaji i motorit	Gabim
Pyetësori 205	Boshti motorik në motorët me djegie të brendshme,	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

1	e merr lëvizjen nga bjella	Saktë
2	ka qafat e bangove që mbështeten me kushineta rrëshqitëse (me bronzina), në bllokun e cilindrave	Saktë
3	ka kundërpesha	Saktë
4	përbëhet nga qafat e bjellave me të cilat mbështetet në bllokun e cilindrave	Gabim
5	shërben për hapjen dhe mbylljen e valvolave	Gabim
6	montohet në kokën e motorit (në testatë)	Gabim
Pyetësi 206	Koka e motorit (testata)	
1	mbyll dhomën e djegies nga ana e sipërme	Saktë
2	në brendësi ka kanale për qarkullimin e vajit dhe të lëngut ftohës	Saktë
3	mund të përmbajë dhe boshtin e shpërndarjes	Saktë
4	vendoset në pjesën e poshtme të bllokut të cilindrave	Gabim
5	në brendësi ka vetëm kanale për të qarkulluar vaj	Gabim
6	në brendësi ka vetëm kanale për të qarkulluar ujë	Gabim
Pyetësi 207	Nënkarteri (sotokarteri)	
1	shërben për mbylljen e bllokut të cilindrave nga poshtë dhe si depozitë e vajit të motorit	Saktë
2	montohet në bllokun e cilindrave	Saktë
3	është pjesa më e poshtme e motorit	Saktë
4	është pjesa më e sipërme e motorit	Gabim
5	shërben edhe si depozitë e vajit hidraulik të grupit të timonit	Gabim
6	montohet në testatë	Gabim
Pyetësi 208	Sistemi i shpërndarjes së gazeve,	
1	realizon futjen e ajrit në cilindrat e motorit, sipas ciklit të punës të çdo cilindri	Saktë
2	realizon nxjerrjen jashtë të gazrave të djegura në cilindrat e motorit	Saktë
3	ka në përbërje të tij boshtin me gunga që komandon valvolat e motorit	Saktë
4	ka në përbërje distribucionin, që mund të jetë me ingranazhe, i cili bën lidhjen e boshtit motorik me boshtin me gunga që komandon valvolat e motorit	Saktë
5	shërben për dhënien e lëvizjes diferencialit	Gabim
6	përbëhet nga boshti kardanik	Gabim
7	përbëhet nga xhuntot kardanike	Gabim
8	e merr lëvizjen nga friksioni	Gabim
Pyetësi 209	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes	
1	komandon valvolat e motorit, për të hapur dhomat e djegies së motorit	Saktë
2	përbëhet nga qafat mbështetëse dhe gungat	Saktë
3	mund të montohet në testatë	Saktë
4	vë në lëvizje boshtin motorik	Gabim
5	merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë	Gabim
6	montohet në nënkarter (sotokarter)	Gabim
Pyetësi 210	Në motorët me djegie të brendshme, valvolat	
1	janë të thithjes dhe të shkarkimit	Saktë
2	realizojnë mbyllje hermetike nga puthitja e tyre me brezin konik (me sedjen)	Saktë
3	mbyllin dhomat e djegies nga veprimi i sustave të montuara te bishti i tyre	Saktë
4	e thithjes janë më të vogla se ato të shkarkimit	Gabim
5	hapen dhe mbyllen nga veprimi i sustave të montuara te boshti me gunga	Gabim
6	hapen dhe mbyllen nga sustat e valvolave	Gabim
Pyetësi 211	Lidhja e boshtit të shpërndarjes së gazrave me boshtin motorik,	
1	për motorët e mëdhenj bëhet nëpërmjet rrotash të dhëmbëzuar	Saktë
2	duhet të realizojë vënien në fazë të motorit	Saktë
3	bëhet nga specialistë përkatës të motorëve (motoristi)	Saktë
4	në të gjitha rastet, bëhet vetëm me rrip të dhëmbëzuar ose me zinxhir	Gabim
5	mund të bëhet edhe me rrip trapezoidal	Gabim
6	jo e mirë, nuk ndikon në punën e motorit	Gabim
Pyetësi 212	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave, mund të shkaktojë	
1	ndezje fillestare me vështirësi dhe rënie të fuqisë së motorit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

2	shtrembërimin e ndonjë valvole motori	Saktë
3	deformim të pistonit, bjellës apo testatës	Saktë
4	gjithmonë vetëm fikje të motorit pa shkaktuar tjetër problem	Gabim
5	prishjen e pompës së vajit	Gabim
6	deformim të nënkarterit	Gabim
Pyetësori 213	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave, mund të shkaktohet nga	
1	këputja e dhëmbëve të rrotës së dhëmbëzuar, të vetë boshtit të vënies në fazë	Saktë
2	këputja e dhëmbëve të ingranazheve që lidhin boshtin motorik me boshtin e shpërndarjes	Saktë
3	këputja e dhëmbëve të ingranazheve, rripit të dhëmbëzuar ose zinxhirit të vënies në fazë	Saktë
4	nga këputja e rripit trapezoidal	Gabim
5	nga mos ndërrimi i rripit të pompës së ujit	Gabim
6	nga mosvajtja e rripit të dhëmbëzuar	Gabim
Pyetësori 214	Mosregjistrimi i mirë i valvolave të motorit, mund të sjellë	
1	rritje të zhurmave të motorit	Saktë
2	nxehe të motorit, më tepër se zakonisht	Saktë
3	zvogëlim të presionit të përzierjes djegëse në fund të shtypjes	Saktë
4	rritje të fuqisë së motorit	Gabim
5	rritje të presionit të përzierjes djegëse në fund të shtypjes	Gabim
6	rritje të sasisë së përzierjes djegëse në cilindër	Gabim
Pyetësori 215	Sistemi i ftohjes së motorëve me djegie të brendshme,	
1	shërben për të siguruar temperaturën optimale gjatë punës së motorit	Saktë
2	realizon ftohjen e motorit me anë të ajrit dhe qarkullimit të detyruar të lëngut ftohës	Saktë
3	mund të realizojë ftohjen e motorit vetëm me anë të ajrit	Saktë
4	është gjithmonë vetëm me anë të ajrit	Gabim
5	realizon ftohjen e motorit vetëm me anë të qarkullimit të vajit	Gabim
6	shërben vetëm për ftohjen e bllokut të cilindrave	Gabim
Pyetësori 216	Është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme	
1	pompa e lëngut ftohës	Saktë
2	ventilatori i motorit	Saktë
3	radiatori	Saktë
4	termostati	Saktë
5	valvola avull ajër	Saktë
6	pompa e vajit	Gabim
7	boshti i shpërndarjes	Gabim
8	kompresori i ajrit	Gabim
Pyetësori 217	Në sistemin e ftohjes së motorëve me djegie të brendshme,	
1	ventilatori realizon ftohjen e radiatorit me anë të lëvizjes së detyruar të ajrit	Saktë
2	kapaku i radiatorit nxjerr avuj jashtë, kur është rritur shumë presioni i lëngut ftohës	Saktë
3	kapaku i radiatorit bën që të hyjë ajër në radiator, kur është krijuar vakum për shkak të ftohjes së lëngut	Saktë
4	përdorimi i ujit të zakonshëm, nuk e dëmton radiatorin	Gabim
5	pompa e lëngut ftohës dërgon lëngun me presion në radiator	Gabim
6	rekomandohet përdorimi i ujit natyral të zakonshëm	Gabim
Pyetësori 218	Termostati në sistemin e ftohjes,	
1	shërben për të rregulluar sasinë e lëngut ftohës që kalon për ftohje në radiator	Saktë
2	ndalon kalimin e lëngut ftohës në radiator, kur motori është i ftohtë	Saktë
3	kur nuk funksionon motori nxehet në mënyrë të menjëhershme	Saktë
4	lejon lëngun ftohës të kalojë në radiator, kur motori është i ftohtë	Gabim
5	vendoset përpara pompës së lëngut ftohës	Gabim
6	duhet të zëvendësohet sipas stinëve	Gabim
Pyetësori 219	Antifrizja që ndodhet në lëngun ftohës,	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

1	parandalon ngrirjen e lëngut ftohës në motor në kohë ngricash	Saktë
2	rrit temperaturën e vlimit të lëngut ftohës	Saktë
3	duhet të zëvendësohet pas një periudhe kohe	Saktë
4	përdoret vetëm në kohën e dimrit	Gabim
5	nuk zëvendësohet në asnjë rast	Gabim
6	rrit temperaturën e ngrirjes së tij	Gabim
Pyetësori 220	Kur gjatë lëvizjes me mjet, temperatura e motorit po tenton të rritet mbi atë të lejuar, duhet	
1	që pasi të ndalojmë mjetin dhe fikim motorin, të presim sa të ftohet pak dhe pastaj të hapet me kujdes kapaku e të shtohet lëng ftohës, nëse ka nevojë	Saktë
2	të ndalojmë mjetin dhe nëse nuk jemi në gjendje ta riparojmë vet defektin, të marrim masa për dërgimin e tij në servis	Saktë
3	të kontrollojmë, nëse në motor mungon sasia e nevojshme e lëngut ftohës	Saktë
4	të vazhdojmë lëvizjen normalisht me mjetin deri sa të gjejmë servisin	Gabim
5	fillimisht të verifikojmë cilësinë e karburantit	Gabim
6	të kontrollojmë siguresat	Gabim
Pyetësori 221	Nëse temperatura e motorit rritet mbi kufijtë e lejuar, shkak mund të jetë	
1	këputja apo rrëshqitja e rripit që vë në lëvizje pompën e lëngut ftohës	Saktë
2	bllokimi me papastërti i kanaleve të radiatorit	Saktë
3	rrjedhja e lëngut ftohës nga pjesë të sistemit të ftohjes	Saktë
4	defektimi i pompës së lëngut ftohës	Saktë
5	dëmtimi i fletëve të radiatorit dhe mbushja me papastërti e hapësirave të tij	Saktë
6	mosfunksionimi i kompresorit të kondicionerit	Gabim
7	rrjedhja e vajit nga kutia e shpejtësisë	Gabim
8	sasia e tepërt e lëngut ftohës	Gabim
9	përdorimi i marsheve ndërmjetëse	Gabim
10	përdorimi i tepërt i antingrirësit në lëngun ftohës	Gabim
Pyetësori 222	Konsumimi i lëngut ftohës në motor, mund të ndodh nga	
1	çarja e radiatorit ose e tubacioneve të gomës në të cilën qarkullon lëngu ftohës	Saktë
2	plasaritja e testatës apo nga dëmtimi i guarnicionit të testatës	Saktë
3	prishja e kapakut të radiatorit	Saktë
4	çarja e kolektorit të shkarkimit të gazrave	Gabim
5	defektimi i pompës së vajit	Gabim
6	rritja e shpejtësisë së lëvizjes mjetit	Gabim
Pyetësori 223	Sistemi i vajsjes në motorët me djegie të brendshme,	
1	shërben për të dërguar vajin lubrikues në pjesët e lëvizshme të motorit	Saktë
2	mund të jetë i kombinuar, duke e dërguar vajin me presion dhe me spërkatje	Saktë
3	zvogëlon fërkimin, largon nxehtësinë dhe mbeturinat midis pjesëve të lëvizshme të motorit	Saktë
4	është vetëm me spërkatje	Gabim
5	shërben edhe për vajsjen e kutisë së shpejtësisë	Gabim
6	shërben vetëm për ftohjen e motorit	Gabim
Pyetësori 224	Është pjesë përbërëse e sistemit të vajsjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme:	
1	pompa e vajit	Saktë
2	filtri i vajit	Saktë
3	valvola e sigurisë për qarkullimin e vajit, në rast bllokimi të filtrit të vajit	Saktë
4	pompa hidraulike e grupit të timonit	Gabim
5	pompa e lëngut ftohës	Gabim
6	turbokompresori	Gabim
Pyetësori 225	Pompa e vajit në motorët me djegie të brendshme,	
1	dërgon vajin me presion në qafat e bangove e bjellave të boshtit motorik	Saktë
2	e merr lëvizjen nga boshti motorik	Saktë
3	mund të vihet në lëvizje me një nga ingranazhet e distribucionit	Saktë
4	dërgon vajin me presion, vetëm në qafat e boshtit të shpërndarjes	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

5	vihet në lëvizje nga rripi i dinamos	Gabim
6	vihet në lëvizje direkt nga volanti i motorit	Gabim
Pyetësi 226	Vaji lubrifikues i motorëve,	
1	duhet të ketë temperaturë ngrirje të ulët	Saktë
2	duhet të ketë viskozitetin e nevojshëm edhe gjatë punës	Saktë
3	përcaktohet nga konstruktori (ndërtuesi), në varësi të llojit të motorit	Saktë
4	përdoret edhe në varësi të stinës	Saktë
5	duhet të ketë përmbajtje uji	Gabim
6	duhet të jetë i njëjte si në periudhën e dimrit, ashtu edhe në periudhat e nxehta	Gabim
7	duhet të ketë temperature flakërimi (ndezje) të ulët	Gabim
8	duhet të ndërrohet sa më shpesh edhe pse gjendja e tij mund të jetë e mirë	Gabim
Pyetësi 227	Vajisja e motorëve me djegie të brendshme	
1	për një pjesë detalesh, realizohet me dërgim të detyruar të vajit me anë të pompës së vajit	Saktë
2	për një pjesë detalesh, mund të bëhet me dërgim të vajit me spërkatje	Saktë
3	ndikon në jetëgjatësinë e motorit	Saktë
4	nuk është e detyruar për të gjitha llojet e motorëve me djegie të brendshme	Gabim
5	realizohet në të gjitha rastet, vetëm me anë të spërkatjes nga rrotullimi i mekanizmit bjellë-manivelë	Gabim
6	nuk ndikon në jetëgjatësinë e motorit	Gabim
Pyetësi 228	Rënia e presionit të vajit, mund të shkaktohet	
1	nga bllokimi i pompës së vajit të motorit	Saktë
2	nga prishja e bronzinave të ndonjë bjelle	Saktë
3	nga mungesa e vajit në sotokarter, si rezultat i ndonjë çarje të tij	Saktë
4	nga zvogëlimi i viskozitetit, si rezultat i mbinxehjes së motorit	Saktë
5	nga hedhja e vajit mbi nivelin e duhur	Gabim
6	nga bllokimi i pompës hidraulike të timonit	Gabim
7	nga bllokimi i pompës së naftës	Gabim
8	nga këputja e rripit të pompës së lëngut ftohës	Gabim
Pyetësi 229	Kur gjatë lëvizjes konstatojmë se presioni i vajit (që tregohet në manometër) po shkon drejt zeros, duhet	
1	të kontrollojmë se mos ka çarje të nënkarterit dhe rrjedhje të vajit lubrifikues	Saktë
2	që pas fikjes së motorit të verifikojmë nivelin e vajit në motor	Saktë
3	të ndalojmë mjetin në rastin më të shpejtë të mundur dhe të fikim motorin	Saktë
4	të rrisim shpejtësinë për të arritur sa më shpejt në servis	Gabim
5	të shtojmë vaj megjithëse ai është në nivelin e duhur	Gabim
6	të mos shqetësohemi sepse nuk përbën rrezik për motorin	Gabim
Pyetësi 230	Ndërrimi i vajit të motorit,	
1	varet nga cilësia e vajit, kilometrat e përshkuara dhe kushtet e rrugës së kryer nga mjeti	Saktë
2	pas riparimit të motorit duhet të bëhet më shpejt se zakonisht	Saktë
3	bëhet duke ndërruar edhe filtrin e vajit	Saktë
4	varet nga koha e qëndrimit të tij në motor edhe pse mund të mos ketë punuar	Gabim
5	bëhet sa herë konstatojmë rënie të presionit të tij	Gabim
6	varet edhe nga lloji i kutisë së shpejtësisë (kambios) së automjetit	Gabim
Pyetësi 231	Konsumimi i vajit në motor, mund të	
1	ndodhë nga konsumimi i fashove dhe cilindrave të motorit	Saktë
2	vijë edhe nga konsumimi i turbokompresorit	Saktë
3	vijë edhe nga thyerja e fashove të vajit	Saktë
4	shkaktohet nga që sasia e vajit është mbi nivelin e lejuar	Gabim
5	vijë nga djegia e bronzinave të bjellës	Gabim
6	shkaktohet nga bllokimi i filtrit të vajit	Gabim
	IX.2 Mekanizmi i transmentimit të fuqisë, llojet, ndertimi. Karakteristikat e sistemit të transmentimit, funksionimi dhe përdorimi sa më efektiv i tij.	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

Pyetësori 232	Friksioni	
1	realizon transmetimin dhe shkëputjen e lëvizjes, nga boshti motorik në boshtin primar të kutisë së shpejtësisë	Saktë
2	mund të jetë mekanik ose hidraulik	Saktë
3	kur është mekanik, komandohet nga drejtuesi i mjetit nëpërmjet pedalit	Saktë
4	bën të mundur nisjen e qetë të mjetit nga vendi	Saktë
5	mbron motorin dhe mekanizmat e tjerë të lëvizjes, nga mbingarkesat dinamike	Saktë
6	hidraulik (automatik) komandohet me pedal	Gabim
7	është mirë të shtypet shpesh, për të zvogëluar distancën e sigurisë me mjetin para	Gabim
8	është pjesë e motorit	Gabim
9	transmeton lëvizjen nga kutia e shpejtësisë në diferencial	Gabim
Pyetësori 233	Friksioni mekanik	
1	ndihmon drejtuesin e mjetit, për të realizuar ndërrimin e marsheve	Saktë
2	ka diskun me ferrota që montohet në boshtin primar, të kutisë së shpejtësisë nëpërmjet shlicave	Saktë
3	ka disk shtrëngues (spinxhidisku) që shtyn diskun me ferrota te volanti i motorit	Saktë
4	mund të ketë sistem komandimi të tipit mekanik, hidraulik apo pneumatik	Saktë
5	shërben edhe për zbutjen e ngarkesave dinamike që lindin gjatë lëvizjes së mjetit	Saktë
6	realizon transmetimin e lëvizjes nëpërmjet vajit që ka	Gabim
7	përbëhet vetëm nga disku i friksionit me ferrota	Gabim
8	merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë (kambio)	Gabim
9	shërben për ndezjen e motorit	Gabim
Pyetësori 234	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik	
1	shkëput transmetimin e fuqisë motorike, për në rrotat aktive të mjetit	Saktë
2	shkakton ndarjen e diskut (apo disqeve) me ferrota nga volanti i motorit	Saktë
3	realizohet nga drejtuesi i mjetit me këmbën e majtë	Saktë
4	e mbajtur për një kohë të gjatë, dëmton kushinetën e friksionit	Saktë
5	përdoret edhe për ta bërë më të lehtë ndërrimin e marsheve	Saktë
6	realizon transmetimin e fuqisë motorike në rrotat drejtuese të mjetit	Gabim
7	gjatë lëvizjes së mjetit, sjell ndaljen e menjëhershme të tij	Gabim
8	shkakton bashkimin e disqeve të friksionit	Gabim
9	shërben për transmetimin e lëvizjes	Gabim
Pyetësori 235	Friksioni mekanik	
1	mund të jetë me një ose disa disqe	Saktë
2	përbëhet nga disku (apo disqet) me ferrota dhe disku shtrëngues (spinxhidisku)	Saktë
3	përdoret dhe në kamionë të rëndë	Saktë
4	është pjesë e motorit	Gabim
5	përbëhet nga disku i friksionit, i cili e merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë	Gabim
6	punon në ambient vaji	Gabim
Pyetësori 236	Friksioni hidraulik	
1	është pjesë e mekanizmave të transmetimit të lëvizjes	Saktë
2	transmeton xhirot e boshtit motorik, në boshtin e parë të kutisë së shpejtësisë (kambios)	Saktë
3	përbëhet nga pjesa aktive (pompa) dhe ajo pasive (turbina)	Saktë
4	punon me vaj hidraulik, i cili duhet të ndërrohet periodikisht	Saktë
5	është pjesë e motorit	Gabim
6	punon me vajin e motorit	Gabim
7	nuk është pjesë e mekanizmave të transmetimit të fuqisë	Gabim
Pyetësori 237	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale)	
1	shërben për të ndryshuar shpejtësinë e lëvizjes së mjetit, sipas kushteve rrugore e të qarkullimit dhe për lëvizje të mjetit prapa	Saktë
2	me levën e marsheve në pozicion afolje (neutral), kur motori është i ndezur, shkëput xhirot për në transmision	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	merr lëvizjen nga friksioni dhe ja jep transmisionit kardanik	Saktë
4	ja jep lëvizjen friksionit	Gabim
5	shërben vetëm për të ndryshuar shpejtësinë e lëvizjes	Gabim
6	mund të ndërrohet pa problem, me një kambio të një tipi tjetër	Gabim
Pyetësi 238	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike),	
1	përbëhet nga mekanizma që realizojnë ndryshim të pashkallëzuar, të momentit përdredhës	Saktë
2	ka boshtin primar që është i lidhur me turbinën e friksionit hidraulik	Saktë
3	realizon nisje të shpejtë të mjetit nga vendi	Saktë
4	nuk ka nevojë për vaisje	Gabim
5	komandohet me pedal me këmbën e majtë	Gabim
6	realizon ndërrimin e marsheve vetëm me xhunto me dhëmbë	Gabim
Pyetësi 239	Mjetet me kalueshmëri të lartë (me ridoto)	
1	përveç kutisë së shpejtësisë kanë edhe kuti shpërndarëse ose kuti shpejtësie suplementare (ridoto)	Saktë
2	kanë më shumë se një diferencial	Saktë
3	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë dhe ja jep transmisioneve kardanik	Saktë
4	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që përdoret në kushte të vështira rrugore	Saktë
5	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që u jep lëvizje njëkohësisht dy transmisioneve të mjetit	Saktë
6	kanë ridoto që shërben për të ndryshuar fuqinë e motorit	Gabim
7	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që e merr lëvizjen direkt nga friksioni	Gabim
8	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që vendoset para kutisë së shpejtësisë	Gabim
9	kanë kuti shpejtësie suplementare (ridoto) që zëvendëson kutinë e shpejtësisë	Gabim
Pyetësi 240	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale), ka në përbërje	
1	boshtin primar që e merr lëvizjen nga friksioni	Saktë
2	boshtin sekondar që ja jep lëvizjen transmisionit kardanik	Saktë
3	sinkronizatorë, të cilët në rast ndërrimi të marshit, përshtatin shpejtësitë rrotulluese të ingranazheve, për të realizuar ingranime të tyre pa kërcitje	Saktë
4	levën e marsheve që komandon fuqëllat, për lëvizjen e ingranazheve	Saktë
5	boshtin e marshit të lëvizjes prapa	Saktë
6	disk me ferrota që vendoset në boshtin e parë	Gabim
7	boshtin ndërmjetës që ja jep lëvizjen transmisionit	Gabim
8	boshtin primar që ja jep lëvizjen transmisionit	Gabim
9	sinkronizatorë që marrin lëvizjen nga friksioni	Gabim
Pyetësi 241	Transmisioni kardanik	
1	transmeton lëvizjen nga kutia e shpejtësisë, te çifti pinjon-koronë i diferencialit	Saktë
2	transmeton lëvizjen në kënde dhe distancë të ndryshueshme, gjatë lëvizjes së mjetit	Saktë
3	ka boshtin kardanik, i cili lidhet me pinjonin nëpërmjet shlicave	Saktë
4	në mjetet e gjata, mund të përbëhet nga dy boshte	Saktë
5	duhet të jetë sa më i rëndë që të transmetojë mirë lëvizjen	Gabim
6	ka si pjesë përbërëse dhe ridoton	Gabim
7	ja jep lëvizjen kutisë së shpejtësisë	Gabim
Pyetësi 242	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë)	
1	shërben për të dhënë lëvizjen diferencialit nga transmisioni kardanik	Saktë
2	ka në përbërje pinjonin, i cili e merr lëvizjen nga transmisioni kardanik	Saktë
3	ka në përbërje koronën që lidhet me kutinë e diferencialit	Saktë
4	merr lëvizjen nga diferenciali dhe ja jep semiakseve	Gabim
5	shërben për të rritur ose për të zvogëluar shpejtësinë e lëvizjes së mjetit në rrugë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

6	është pjesë e boshtit motorik	Gabim
Pyetësori 243	Regjistrimi i transmisionit kryesor (çiftit pinjon-koronë)	
1	realizon takim më të madh midis dhëmbëve të pinjonit me atë të koronës	Saktë
2	bëhet nëpërmjet regjistrimit të kushinetave konike të pinjonit	Saktë
3	bëhet në servise të specializuara	Saktë
4	kërkon regjistrimin e vetëm të njëjës kushinetë	Gabim
5	realizohet nga drejtuesi i mjetit, gjatë lëvizjes së mjetit	Gabim
6	nuk bëhet në asnjë rast, por vetëm ndërrohet çifti pinjon-koronë	Gabim
Pyetësori 244	Diferenciali	
1	ndryshon xhirot në rrotat aktive, gjatë lëvizjes së mjetit në kthesa	Saktë
2	transmeton lëvizjen në rrota me anë të semiakseve	Saktë
3	punon në ambient vaji	Saktë
4	ka planetarët, të cilët lidhen me semiakset nëpërmjet shlicave	Saktë
5	ka satelitët, të cilët janë të ingranuar me planetarët dhe që kryejnë rrotullime rreth aksit të tyre, kur mjeti lëviz në kthesa	Saktë
6	e merr lëvizjen nga çifti pinjon-koronë	Saktë
7	e merr lëvizjen nga semiakset	Gabim
8	mund të jetë me një ose dy planetarë	Gabim
9	shërben për ndryshimin e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit	Gabim
Pyetësori 245	Bllokazhi i diferencialit	
1	përdoret në rast xhirimi të njëjës prej rrotave aktive, në baltë apo akull	Saktë
2	kur vihet në punë realizon lidhjen e dy semiakseve	Saktë
3	i vënë në funksionim bllokun rrotullimin e satelitëve, rreth aksit të tyre	Saktë
4	përdoret në lëvizje normale me mjet dhe në rrugë të asfaltuar me kthesa	Gabim
5	i vënë në funksionim bllokun rrotullimin e planetarëve dhe semiakseve	Gabim
6	përdoret në të gjitha automjetet	Gabim
Pyetësori 246	Nëse pas shtypjes së pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan),	
1	kjo mund të vijë se është defektuar sistemi i komandimit të friksionit	Saktë
2	futja e marsheve bëhet me vështirësi	Saktë
3	mjeti duhet të dërgohet në servis, për të eliminuar defektin	Saktë
4	mund të jenë konsumuar ferrotat	Gabim
5	mund të ketë defekt kutia e shpejtësisë	Gabim
6	mund të jenë lagur ferrotat e friksionit me vaj	Gabim
Pyetësori 247	Vështirësia në ndërrimin e marsheve, mund të shkaktohet nga	
1	defektimi i kushinetës së friksionit	Saktë
2	regjistrimi i keq i sistemit të komandimit të friksionit (ka rrugë boshe të pedalit)	Saktë
3	shtrembërimi i diskut të friksionit	Saktë
4	konsumimi i furçellave ose sinkronizatorëve të kutisë së shpejtësisë	Saktë
5	konsumimi i bokollave të levave të komandimit, të furçellave të kutisë së shpejtësisë	Saktë
6	konsumimi i ferrotave të diskut të friksionit	Gabim
7	mbinxehja e ferrotave të diskut të friksionit	Gabim
8	rënia e vajit në ferrotat e friksionit	Gabim
9	prania e vajit në kutinë e shpejtësisë	Gabim
Pyetësori 248	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni, mund të shkaktohet	
1	nga konsumimi i ferrotave të diskut të friksionit, nga përdorimi i shpeshtë i tij	Saktë
2	nga rënia e vajit në ferrotat e diskut të friksionit	Saktë
3	nga mbinxehja e ferrotave (djegia e ferrotave të friksionit)	Saktë
4	nga vendosja e një disk friksioni me ferrota më të trasha	Gabim
5	nga defektimi i kushinetës së friksionit	Gabim
6	nga prishja e levës së marsheve	Gabim
Pyetësori 249	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë, mund të shkaktohet nga	
1	mungesa e vajit që sjell konsumim të kushinetave, ingranazheve etj.	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

2	mosfeksionimi i mirë i friksionit	Saktë
3	përdorimi i forcës gjatë futjes së marsheve, jo në kohën e duhur	Saktë
4	konsumimi i elementëve të sistemit të komandimit të fuqellave të saj	Saktë
5	mosfeksionimi i rregullt i diferencialit	Gabim
6	përdorimi i gjatë i marsheve, pa i ndërruar	Gabim
7	rrjedhja e vajit të tepërt	Gabim
Pyetësi 250	Defektimi i diferencialit, mund të shkaktohet nga	
1	mungesa e vajit, si rezultat i prishjes së permistopave	Saktë
2	mos regjistrimi i mirë i kushinetave, me të cilat mbështetet tek ura	Saktë
3	dëmtimi i dhëmbëve të planetarëve dhe satelitëve	Saktë
4	fryrja e gomave mbi normat e lejuara	Gabim
5	rrjedhja e vajit që është mbi nivel	Gabim
6	prishja e transmisionit kardanak	Gabim
Pyetësi 251	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive, mund të shkaktohet	
1	nga konsumimi i diskut të friksionit, jashtë kufijve të lejuar	Saktë
2	nga mosingranimi i ingranazheve në kutinë e shpejtësisë	Saktë
3	nga prishja e xhuntos kardanike	Saktë
4	nga këputja e një semiaksi apo planetari	Saktë
5	nga prishja e kushinetës së friksionit	Gabim
6	nga prishja e mekanizmit të komandimit të friksionit	Gabim
7	nga rënia e nivelit të vajit në kutinë e shpejtësisë	Gabim
	IX.3 Shasia, karrocera, mekanizmi i drejtimit, i lëvizjes, i frenimit, gomat dhe suspensionet, llojet, ndërtimi,	
Pyetësi 252	Shasia është elementi bazë i mjetit	
1	në të cilën është shënuar numri i identifikimit të mjetit	Saktë
2	që shërben për mbajtjen e kabinës, karrocërisë, motorit, etj.	Saktë
3	që nuk lejohet të ndërrohet me shasi tjetër, gjatë gjithë kohës së përdorimit të mjetit	Saktë
4	që shërben për lidhjen e motorit me diferencialin	Gabim
5	që mund të zëvendësohet me një tjetër, në rast se dëmtohet	Gabim
6	që shërben vetëm për mbajtjen e ridotos, për mjetet me dy ura aktive	Gabim
Pyetësi 253	Shasia e mjetit	
1	është prej material çeliku	Saktë
2	në rast se deformohet, ndikon negativisht në lëvizjen e mjetit	Saktë
3	është pjesa e pandryshueshme e një mjeti rrugor	Saktë
4	lidhet me urat nëpërmjet suspencioneve, amortizatorëve dhe stabilizatorëve	Saktë
5	duhet të jetë një konstrukcion (ndërtim) plastik	Gabim
6	lejohet të ndërrohet, kur nuk mund të riparohet	Gabim
7	mund të ndërrohet në rast dëmtimi	Gabim
8	lidhet me urat e mjetit vetëm në mënyrë të ngurtë që të bëhet një copësh me ta	Gabim
9	në të gjitha automjetet është një copësh si ajo e autoveturave	Gabim
Pyetësi 254	Në urën e parë të automjetit	
1	të pajisur me diferencial, janë të montuar grushtet e kthimit ose çernierat kardanike të rrotave drejtuese	Saktë
2	janë të montuar suspencionet (balestra, susta apo jastëk ajri)	Saktë
3	që nuk ka diferencial, janë të montuar spinotat e muzove të rrotave drejtuese	Saktë
4	të gjithë automjetet kanë diferencial	Gabim
5	gjithmonë janë vendosur rrota aktive	Gabim
6	rrotat drejtuese nuk mund të jenë njëkohësisht dhe aktive	Gabim
Pyetësi 255	Konvergenca e rregullt e rrotave drejtuese	
1	ndikon pozitivisht në qëndrueshmërinë (stabilitetin) e mjetit gjatë lëvizjes së tij	Saktë
2	verifikohet në servise të specializuara, mbi bazën e këndeve të konvergencës të përcaktuar nga konstruktori(ndërtuesi) për mjetin e dhënë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	përcaktohet nga pozicioni reciprok midis aksit të kthimit të rrotës me planin vertikal ,i cili duhet të jetë sipas të dhënave të konstruktorit (ndërtuesit) të mjetit	Saktë
4	e bën të vështirë manovrimin e mjetit në kthesë	Gabim
5	nëse ura deformohet nuk prishet	Gabim
6	përcaktohet nga këndi i ndërprerjes se planeve të rrotave drejtuese, i cili është i njëjtë për të gjitha llojet e mjeteve	Gabim
Pyetësi 256	Ndryshimi i pozicionit të aksit të kthimit të rrotës	
1	mund të ndodhë gjatë përplasjes së mjetit me objekte të tjera	Saktë
2	mund të shkaktohet, kur zëvendësohen pjesë në sistemin e drejtimit të mjetit	Saktë
3	mund të keqësojë rikthimin e rrotave të mjetit në pozicionin e drejtë, pas një kthese	Saktë
4	nuk ndikon në manovrimin e mjetit në rrugë me kthesa	Gabim
5	ndikon pozitivisht në qëndrueshmërinë e mjetit gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë	Gabim
6	ndikon pozitivisht në rikthimin e rrotave, në pozicionin e drejtë	Gabim
Pyetësi 257	Ura e dytë e një automjeti	
1	lidhet me shasinë nëpërmjet suspensioneve (balestra apo jastëk ajri)	Saktë
2	në skaje ka mocot e rrotave që montohen me të nëpërmjet kushinetave	Saktë
3	ka distancë të caktuar nga ura e parë, e vendosur nga konstruktori (ndërtuesi)	Saktë
4	lëkundjet e veta ja transmeton shasisë	Gabim
5	nuk lejohet të ndërrohet	Gabim
6	në rast deformimi, nuk ndikon në qëndrueshmërinë e mjetit në lëvizje	Gabim
Pyetësi 258	Në urën e dytë të një automjeti që ka rrota aktive,	
1	është diferenciali së bashku me transmisionin kryesor (çiftin pinjon-koronë)	Saktë
2	ka semiakse që transmetojnë lëvizjen nga diferenciali në rrota	Saktë
3	ka një tapë për kontrollin e nivelit të vajit në diferencial	Saktë
4	është vendosur kutia e shpejtësisë dhe friksioni	Gabim
5	ndodhen xhuntut kardanike	Gabim
6	është vendosur transmisioni kardanik	Gabim
7	ndodhet edhe friksioni	Gabim
Pyetësi 259	Balestrat e automjetit	
1	shërbejnë për lidhjen elastike të shasisë me urat	Saktë
2	lidhen me urat nëpërmjet kavallotave, ndërsa me shasinë nëpërmjet piskutinave	Saktë
3	nuk lejojnë që ngarkesat goditëse të urave ti transmetohen shasisë	Saktë
4	sigurojnë lidhje të ngurtë (jo elastike) të shasisë me urat	Gabim
5	mundësojnë shuarjen e lëkundjeve	Gabim
6	duhet të vaisjen që të mos dobësohen	Gabim
7	shërbejnë për shpërndarjen e mirë të ngarkesës nëpër rrota	Gabim
Pyetësi 260	Amortizatorët e automjetit	
1	shuajnë lëkundjet e shasisë të krijuar nga balestrat	Saktë
2	vendosen ndërmjet shasisë dhe urave	Saktë
3	rrisin komoditetin (rehatinë) e njerëzve gjatë udhëtimit me mjet	Saktë
4	rrisin stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit gjatë udhëtimit	Saktë
5	zvogëlojnë ngarkesat goditëse që merr rrota nga rruga	Gabim
6	kur janë të konsumuar, rrisin stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit në lëvizje	Gabim
7	nuk ndihmojnë në ruajtjen e balestrave	Gabim
Pyetësi 261	Stabilizatorët e automjetit	
1	rregullojnë shpërndarjen e ngarkesës në rrotat e të njëjtit aks, kur rruga ka pjerrësi anësore	Saktë
2	vendosen ndërmjet shasisë dhe urave	Saktë
3	mbrojnë balestrat nga mbingarkesat që vijnë nga vendosja e gabuar e ngarkesës	Saktë
4	rrisin animin e karrocisës, në rastin e vendosjes jo të rregullt të ngarkesës	Gabim
5	shërbejnë për të transmetuar lëkundjet e urave në shasi	Gabim
6	shërbejnë për të zbutur ngarkesat goditëse në ura gjatë përplasjes së mjetit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

Pyetësori 262	Sistemi i drejtimit	
1	shërben për të realizuar lëvizjen e automjetit, sipas një trajektore të caktuar dhe për të kryer manovrat e kthimit të mjetit	Saktë
2	ka në përbërje të tij paralelin dhe koka sferike	Saktë
3	mund të jetë me përforcues hidraulik ose pneumatik	Saktë
4	është vetëm i llojit mekanik	Gabim
5	ka në përbërje të tij vetëm grupin e timonit	Gabim
6	nuk ndikon në sigurinë gjatë lëvizjes me mjet	Gabim
Pyetësori 263	Sistemi i drejtimit,	
1	komandon zakonisht rrotat e para të automjetit	Saktë
2	mund të ketë grupin e timonit të tipit me burmë pa fund dhe rrotë shoqe	Saktë
3	është një nga sistemet kryesorë të mjetit që ndikon në sigurinë rrugore	Saktë
4	ka raste që mund të komandojë rrotat e pasme të mjetit	Saktë
5	në të gjithë automjetet është vetëm i tipit me ingranazh dhe kremalierë	Gabim
6	komandon rrotat e para dhe rrotat e pasme të mjetit njëkohësisht	Gabim
7	nuk ka lidhje me sigurinë, gjatë lëvizjes me mjet	Gabim
Pyetësori 264	Në sistemin e drejtimit të automjetit,	
1	bëjnë pjesë edhe grushtet e kthimit, çernierat kardanike ose spinotat e muzove	Saktë
2	bën pjesë përforcuesi hidraulik, kur sistemi i drejtimit është hidraulik	Saktë
3	duhet të kontrollohen shpesh kokat e paralelit	Saktë
4	duhet të kontrollohet hapësira boshe e rrotullimit të timonit	Saktë
5	ndërrimi i kokave të zbarës e paralelit bëhet vetëm para se të kryhet kontrolli teknik	Gabim
6	bën pjesë edhe stabilizatori	Gabim
7	bëjnë pjesë amortizatorët e rrotave të para	Gabim
Pyetësori 265	Grupi i timonit	
1	është pjesë përbërëse e sistemit të drejtimit të mjetit	Saktë
2	fiksohet në shasinë e automjetit	Saktë
3	punon në ambient vaji, i cili duhet të kontrollohet	Saktë
4	përdoret vetëm në autovetura	Gabim
5	montohet në asajen e parë (urën e parë)	Gabim
6	lubrifikohet me vajin e motorit	Gabim
Pyetësori 266	Konvergjencia e rrotave drejtuese,	
1	është e lidhur me këndin që formojnë planet e mbërthimit të rrotave drejtuese me planin vertikal	Saktë
2	mund të kontrollohet dhe regjistrohet në servise të specializuara	Saktë
3	duhet të kontrollohet, pas ndërrimit të një elementi të sistemit të drejtimit	Saktë
4	duhet të kryhet pas çdo udhëtimi	Gabim
5	nuk influencon (ndikon) në drejtimin e mjetit	Gabim
6	nuk prishet, nëse ura e rrotave drejtuese deformohet	Gabim
Pyetësori 267	Përforcuesi në sistemin e drejtimit,	
1	shërben për të lehtësuar manovrimin e automjetit në lëvizje	Saktë
2	mund të jenë hidraulik ose pneumatik	Saktë
3	krijon mundësinë për të lehtësuar forcën, që drejtuesi i mjetit ushtron në timon	Saktë
4	përdoren vetëm në kamionë dhe autobusë	Gabim
5	shërben për të zvogëluar forcën, që ushrohet në kokat sferike	Gabim
6	nuk përdoret në autovetura	Gabim
Pyetësori 268	Nëse timoni i mjetit dridhet shumë, shkak mund të jetë	
1	konsumimi i pjesëve të sistemit të drejtimit	Saktë
2	se rrotat drejtuese janë të paekuilibruara	Saktë
3	konsumimi ose dëmtimi i kokave të paralelit të sistemit të drejtimit	Saktë
4	se rrotat e pasme janë me përmasa të ndryshme nga rrotat e para	Gabim
5	vendndodhja e diferencialit të mjetit	Gabim
6	presioni më i lartë i fryrjes së gomave të pasme, kundrejt të parave	Gabim
Pyetësori 269	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht, shkak mund të jetë	

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

1	mungesa e vajit hidraulik në depozitën e sistemit të drejtimit me përforcues hidraulik	Saktë
2	ngarkesa e madhe e vendosur mbi urën e rrotave drejtuese	Saktë
3	presioni i ulët i fryrjes së gomave drejtuese	Saktë
4	ndonjë defekt në pompën hidraulike të sistemit të drejtimit	Saktë
5	presioni i lartë i fryrjes së gomave të përparme	Gabim
6	prania e pajisjes hidraulike në grupin e timonit	Gabim
7	gjendja teknike jo e mirë e frenave	Gabim
8	zhvendosja e ngarkesës prapa, mbi rrotat jo drejtuese	Gabim
9	konsumimi i kokave të paralelit	Gabim
Pyetësori 270	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve,	
1	duhet të bëhet pas çdo ndërrim apo riparim të gomës	Saktë
2	bëhet në pajisje ekuilibruese që përdoren nga specialistë përkatës	Saktë
3	ndikon në uljen e ngarkesave dinamike që veprojnë në kushinetat e mocos së rrotës	Saktë
4	duhet të bëhet vetëm pas vendosjes të një gome të re	Gabim
5	paraqet ekuilibrimin vetëm të diskut të rrotës	Gabim
6	bëhet vetëm për disqet e aluminit të autoveturave	Gabim
Pyetësori 271	Konvergjenca jo e rregullt e rrotave drejtuese,	
1	mund të shkaktohet nga konsumimi i kokave të zbarës dhe të paralelit të sistemit të drejtimit	Saktë
2	mund të shkaktohet gjatë ndërrimit të një elementi të sistemit të drejtimit	Saktë
3	ndikon në humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit kur ai është në lëvizje	Saktë
4	shkaktohet vetëm në rastet e ndërrimit të rrotës së parë	Gabim
5	shkakton konsumim uniform të gomave	Gabim
6	ndikon pozitivisht në rikthimin e rrotave në pozicionin e drejtë	Gabim
Pyetësori 272	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit,	
1	detyron drejtuesin e mjetit të ecë me shpejtësi të vogël, derisa të eliminojë defektin	Saktë
2	mund të shkaktojë prishjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje dhe të bëhet burim aksidenti	Saktë
3	ndodh shpesh gjatë lëvizjes në kthesa me shpejtësi të madhe	Saktë
4	ndodh më shpesh gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë	Gabim
5	rrit sigurinë e drejtuesit në drejtimin e mjetit	Gabim
6	nuk shkakton prishje të qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje	Gabim
7	ndodh vetëm gjatë kryerjes së kontrollit teknik të detyrueshëm	Gabim
Pyetësori 273	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit	
1	duhet të bëhet në servise të specializuar	Saktë
2	përmirëson qëndrueshmërinë e mjetit në lëvizje dhe shmang aksidentet	Saktë
3	duhet të shoqërohet dhe me kontrollin e konvergjencës së rrotave drejtuese	Saktë
4	bëhet më shpesh kur mjeti lëviz në rrugë të drejtë	Gabim
5	bëhet vetëm gjatë kryerjes së kontrollit teknik vjetor	Gabim
6	nuk ka lidhje me gjendjen e rrugëve në të cilat lëviz mjeti	Gabim
Pyetësori 274	Sistemi i frenimit pneumatik (me ajër)	
1	përdoret në autobusë dhe në kamionët e rëndë	Saktë
2	përdor ajër me presion të lartë për të realizuar forcë për frenim të mjetit	Saktë
3	kërkon që të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i ajrit	Saktë
4	gjen përdorim në të gjithë automjetet me peshë të përgjithshme nën 3.5 tonë	Gabim
5	është i vështirë për tu komanduar, pasi kërkon forcë të madhe shtytëse mbi pedal	Gabim
6	duhet të kontrollohet vetëm para kontrollit teknik vjetor	Gabim
Pyetësori 275	Është pjesë e sistemit të frenimit pneumatik (me ajër)	
1	kompresori i ajrit	Saktë
2	rregullatori i presionit të ajrit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	valvola qendrore e frenimit (valvola e frenave të shërbimit)	Saktë
4	bombola ose rezervuari i ajrit të komprimuar	Saktë
5	rregullatori i presionit të ajrit në funksion të ngarkesës (valvola që ndjen peshën)	Saktë
6	vetëm sofjeta e frenave	Gabim
7	pompa hidraulike e frenave	Gabim
8	depresori	Gabim
9	vetëm antingrirësi	Gabim
Pyetësi 276	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit pneumatik (me ajër),	
1	ka në përbërje të tij valvol thithje dhe valvol dërgimi	Saktë
2	vihet në lëvizje nga motori i mjetit	Saktë
3	dërgon ajër të komprimuar në rezervuar ,duke mbajtur presionin e tij në vlera të lejuara	Saktë
4	shërben për të bërë ndalimin e motorit në rast nevojë	Gabim
5	e dërgon ajrin drejtpërdrejt në sofjeta	Gabim
6	nuk prodhon ajër nëse ka filluar konsumimi i fashove elastike të pistonit	Gabim
Pyetësi 277	Antingrirësi, në sistemin e frenimit pneumatik (me ajër),	
1	ndihmon në mosformimin e cipës së akullit në tubacione dhe valvola	Saktë
2	vendoset pas kompresorit të ajrit dhe para rregullatorit të presionit të ajrit	Saktë
3	ndikon në rritjen e efektivitetit të frenimit	Saktë
4	lejon që lagështia e ajrit të kalojë në valvolën qendrore të frenimit (në frenat e shërbimit)	Gabim
5	ndihmon në moskrijimin e cipës së akullit në ferrotat	Gabim
6	vendoset pas rregullatorit të presionit të ajrit	Gabim
Pyetësi 278	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit pneumatik (me ajër),	
1	mundëson që të realizohet forcë frenimi proporcionale me korsën e pedalit të frenave të shkelur nga drejtuesi	Saktë
2	realizon dërgimin e ajrit të bombolave (rezervuarëve) në sofjetat e frenave	Saktë
3	mund të jetë me pistoninë dyqarkore, për të dërguar ajrin veç në sofjetat e rrotave të para dhe veç në sofjetat e rrotave të pasme	Saktë
4	merr ajrin nga kompresori i ajrit	Gabim
5	komandon kompresorin për të prodhuar ajër	Gabim
6	është vetëm e tipit me membranë	Gabim
Pyetësi 279	Bllokazhi i motorit	
1	shërben për zvogëlimin e shpejtësisë së mjetit, gjatë zbritjes në disheza	Saktë
2	pengon daljen e gazrave të djegura, duke zvogëluar xhirot e boshtit motorik	Saktë
3	vepron për të ulur shpejtësinë, nëse kutia e shpejtësisë është e ingranuar në marsh	Saktë
4	shërben për mbajtjen e mjetit të ndaluar në vend, në rrugë me pjerrësi	Gabim
5	përdoret në rrugë horizontale	Gabim
6	kur përdoret shkakton konsumim të ferrotave të frenave	Gabim
Pyetësi 280	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit pneumatik, mund të ndodhë	
1	si rezultat i një bllokimi të mundshëm të valvolës qendrore të frenimit	Saktë
2	nga rrjedhja e ajrit në pjesë të sistemit	Saktë
3	nga konsumimi i kompresorit të ajrit, mbi normat e lejuara	Saktë
4	për shkak të formimit të cipës së akullit në valvola apo tubacionet e sistemit të frenimit	Saktë
5	nga konsumimi i tambureve të frenave	Saktë
6	më shpesh gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë	Gabim
7	nga që presioni i ajrit në sistem është në vlerë maksimale të lejuar	Gabim
8	për shkak të shkeljes fortë të pedalit të frenave	Gabim
9	për shkak të konsumimit uniform të gomave	Gabim
Pyetësi 281	Mbinxehja e tambureve të frenave	
1	ndikon në rritjen e konsumimit të ferrotave të frenave	Saktë
2	shkaktohet nga frenimi i shpeshtë i mjetit në disheza	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	mund të shkaktohet nga regjistrimi i tepërt i çepave të frenave	Saktë
4	shkaktohet nga ecja me goma të fryra	Gabim
5	bën që të zvogëlohet distanca e frenimit të mjetit	Gabim
6	nuk ndikon në dëmtimin e kushinetave të rrotës	Gabim
Pyetësi 282	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit, duhet kontroll	
1	i vazhdueshëm i presionit të ajrit, në sistemin e frenimit pneumatik	Saktë
2	i konsumimit të gomave	Saktë
3	dhe shërbim i pjesëve të sistemit të frenimit	Saktë
4	i korsës së pedalit të frenave, vetëm në rastet kur bëhet riparimi i motorit	Gabim
5	i vazhdueshëm i sistemit të drejtimit	Gabim
6	i mekanizmave të transmetimit të lëvizjes	Gabim
Pyetësi 283	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë	
1	zhvendosje e mjetit nga ana e rrotës që frenon më shumë	Saktë
2	konsumim jo uniform i gomave të mjetit	Saktë
3	rrotullimi i mjetit nëse bllokohen rrotat e njëjës anë	Saktë
4	zhvendosje e mjetit nga ana e rrotës që bllokohet e fundit	Gabim
5	zhvendosja e ngarkesës prapa dhe jo përpara, si zakonisht	Gabim
6	që distanca e frenimit të mjetit të zvogëlohet	Gabim
Pyetësi 284	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga	
1	që ferrotat e frenave janë të lagura	Saktë
2	një bllokim i mundshëm në valvolën qendrore të frenimit	Saktë
3	që ferrotat janë shumë të konsumuara	Saktë
4	ovalizimi i tambureve të frenave	Saktë
5	që janë bërë frenime të gjata, të tepërta dhe të shpeshta	Saktë
6	që frenimi bëhet kur mjete lëviz me marshin e parë	Gabim
7	shtypja e pedalit të friksionit pas ndalimit të mjetit	Gabim
8	veprimi me shpejtësi mbi pedalin e frenave	Gabim
9	që presioni i fryrjes së gomave të para ,është i ndryshëm me ato të pasme	Gabim
Pyetësi 285	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit, mund të shkaktohet	
1	nga vendosja keq e ngarkesës që transportohet	Saktë
2	nga çarja e ndonjë tubacioni të qarkullimit të ajrit në sistemin e frenimit	Saktë
3	nga mbinxehja e tambureve të frenave	Saktë
4	nga niveli i ulët i vajit lubrifikues në depozitën e vajit të motorit (në sotokarter)	Gabim
5	nga konsumimi uniform i tambureve apo i disqeve të frenimit	Gabim
6	nga tipi i kompresorit të ajrit të sistemit të frenimit	Gabim
Pyetësi 286	Nëse gjatë udhëtimit konstatooni se funksionojnë vetëm frenat në aksin e pasmë dhe jeni të detyruar të vazhdoni lëvizjen në distancë të shkurtër deri te servisi,	
1	duhet të lëvizet me shpejtësi të ulët dhe të kontrolluar	Saktë
2	kur është e mundur, zhvendosni ngarkesën në pjesën e pasme të mjetit	Saktë
3	duhet të mbani distancë sigurie më të madhe se zakonisht, me mjetin që keni para	Saktë
4	duhet të shfryhen gomat e aksit të përparmë	Gabim
5	duhet të kontrollohet radiator për lëngun ftohës të motorit	Gabim
6	duhet të lëvizni me shpejtësi të lartë, për të arritur sa më shpejt në servis	Gabim
Pyetësi 287	Kur automjeti juaj është i pajisur me sistemin ABS	
1	lehtësohet manovrimi i drejtuesit të mjetit mbi timon, gjatë frenimit	Saktë
2	kjo ndikon në rritjen e qëndrueshmërisë së mjetit gjatë frenimit	Saktë
3	konsumimi i gomave bëhet më uniformisht	Saktë
4	për të rritur efektivitetin ,duhet të aplikoni shtypje të shpejta mbi pedalin e frenave	Gabim
5	ju detyron që të ndiqni mjetet përpara jush në një distancë më të afërt	Gabim
6	ju lejon të përdorni edhe goma të konsumuara tepër	Gabim
Pyetësi 288	Rrotat	
1	realizojnë lëvizjen e automjetit	Saktë
2	kanë në përbërje të tyre diskun dhe gomën	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	kur janë të paekuilibruara, keqësojnë stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit gjatë lëvizjes	Saktë
4	montohen në moco me anë të dadoçekëve	Saktë
5	e ekuilibruara prishin kushinetat e mocos	Gabim
6	nuk duhet të ekuilibrohen pas riparimit të gomës	Gabim
7	nuk ndikojnë në ruajtjen e balestrave	Gabim
Pyetësi 289	Gomat	
1	sigurojnë kapje elastike të mjetit me rrugën	Saktë
2	shërbejnë për mbajtjen e mjetit, lëvizjen e tij dhe zbutjen e goditjeve	Saktë
3	mund të jenë tubolare ose me kamerdare	Saktë
4	janë elementë të rëndësishëm që ndikojnë në sigurinë, gjatë lëvizjes me mjet	Saktë
5	tubolare përdoren kryesisht në autovetura dhe autobusë, ku kërkohet siguri e lartë në lëvizje	Saktë
6	duhet të sigurojnë një lidhje të ngurtë të mjetit me rrugën, duke dëmtuar rrugën	Gabim
7	nuk ndikojnë në stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit, gjatë lëvizjes së tij	Gabim
8	tubolare përdoren vetëm në kamionë	Gabim
9	nuk ndikojnë në ruajtjen e balestrave	Gabim
Pyetësi 290	Goma	
1	ka skeletin me fije sintetike ose metalike të thurur në formë diagonale ose radiale	Saktë
2	e tipit me kamerdare ka shënimin "TUBOTYPE"	Saktë
3	tubolare ka shënimin "TUBELESS"	Saktë
4	zgjidhet në varësi të diskut, shpejtësisë së mjetit, stinës, etj.	Saktë
5	ka batistradën, e cila është e sheshtë	Gabim
6	zgjidhet vetëm në varësi të stinës	Gabim
7	e tipit tubolare ka shënimin "TUBOTYPE"	Gabim
Pyetësi 291	Në gomë është shënuar,	
1	treguesi për shpejtësinë maksimale që mund të realizohet me atë gomë	Saktë
2	java dhe viti i prodhimit të saj	Saktë
3	treguesi i stinëve që duhet të përdoret goma	Saktë
4	tipi i mjetit që e përdor	Gabim
5	vetëm gjerësia që ka goma	Gabim
6	vetëm diametri i jashtëm	Gabim
Pyetësi 292	Kur blejmë goma të reja për mjetin,	
1	duhet të kontrollojmë treguesit e përmasave të gomës	Saktë
2	duhet të kontrollojmë treguesin e stinës	Saktë
3	duhet të kontrollojmë treguesin e shpejtësisë	Saktë
4	duhet të kontrollojmë vitin e prodhimit	Saktë
5	duhet të kontrollojmë treguesin e ngarkesës	Saktë
6	nuk është e nevojshme të verifikohet treguesi për ngarkesën që mban goma	Gabim
7	është e nevojshme që të peshohet goma	Gabim
8	duhet të kontrollojmë vetëm përmasat	Gabim
9	duhet të kontrollojmë vetëm treguesin e shpejtësisë	Gabim
10	duhet të kontrollojmë vetëm vitin e prodhimit	Gabim
Pyetësi 293	Gomat e automjeteve,	
1	si rregull duhet të jenë pneumatike (me ajër)	Saktë
2	nuk duhet të kenë dëmtime apo deformime	Saktë
3	duhet të kenë kanale në pjesën kontaktuese me rrugën (në badistradë) me thellësi jo më të vogël se 1.6 mm	Saktë
4	në të njëjtin aks, duhet të jenë të njëjta si tip dhe dimension	Saktë
5	mund të riparohen, nëse nuk kanë të dëmtuar strukturën dhe nuk kanë deformime	Saktë
6	rekomandohet të përdoren në përputhje me stinën	Saktë
7	duhet të kenë thellësinë e luleve detyrimisht jo më shumë se 1 mm	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

8	në të njëjtin aks, mund të kenë dimensione të ndryshme, mjafton që të jenë të një marke	Gabim
9	kur janë të konsumuara në batistradë, mund të bëhet thellimi mekanik i luleve	Gabim
Pyetësori 294	Nëse gjatë udhëtimit me mjet, goma e rrotës së majtë drejtuese është me presion fryrje më të vogël se e djathta,	
1	mjeti ka tendencë të zhvendoset nga krahu i majtë	Saktë
2	rritet lodhja e drejtuesit të mjetit	Saktë
3	rritet fenomeni i rrëshqitjes së mjetit në kthesa	Saktë
4	mjeti zhvendoset nga ana e gomës me presion më të lartë	Gabim
5	kjo gjë nuk ndikon në lodhjen e drejtuesit të mjetit	Gabim
6	goma e majtë konsumohet më pak se goma e djathtë	Gabim
Pyetësori 295	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet	
1	influencon (ndikon) viti i prodhimit të gomës	Saktë
2	ndikojnë kilometrat që ka përshkuar goma	Saktë
3	ndikon negativisht temperatura e lartë e ambientit, ku qëndron dhe punon mjeti	Saktë
4	nuk ndikon pesha e ngarkesës që vendoset në mjet	Gabim
5	ndikon prania e lagështisë në rrugë	Gabim
6	ndikon lloji i motorit që përdor mjeti	Gabim
Pyetësori 296	Ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit:	
1	mosfunksionimi i amortizatorëve	Saktë
2	presioni i lartë i fryrjes	Saktë
3	presioni i ulët i fryrjes	Saktë
4	frenimet e shpeshta dhe të ashpra	Saktë
5	konsumimi i kokave të paralelit	Saktë
6	pesha e mjetit	Gabim
7	regjistrimi i mirë i paralelit të gjatë	Gabim
8	lloji i sistemit të frenimit	Gabim
9	konvergjencia e mirë e rrotave drejtuese	Gabim
Pyetësori 297	Një ndër shkaqet që dëmtohet goma e një automjeti, mund të jetë	
1	fërkimi anësor i saj me gomën që është vendosur çift, për shkak të mbingarkesës	Saktë
2	futja e trupave të huaj në goma ose midis tyre	Saktë
3	tërheqja e mjetit në rastet kur goma është e bllokuar (është frenato)	Saktë
4	çiftimi i gomave të të njëjtit dimension, të njëjtit tip dhe të reja	Gabim
5	ekuilibrimi i rregullt i rrotës në të cilën është montuar goma	Gabim
6	fryrja e saj sipas kushteve të përcaktuar nga konstruktori (ndërtuesi)	Gabim
Pyetësori 298	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i Rekomanduari,	
1	pjesa kontaktuese me rrugën (batistrada), konsumohet në dy anët e jashtme	Saktë
2	zvogëlohet jetëgjatësia e tyre	Saktë
3	rritet konsumi i karburantit	Saktë
4	zvogëlohet zona e kontaktit të gomave me rrugën	Gabim
5	rritet jetëgjatësia e gomave	Gabim
6	ulet konsumi i karburantit	Gabim
Pyetësori 299	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari,	
1	pjesa kontaktuese me rrugën (batistrada e gomës), konsumohet në pjesën qendrore	Saktë
2	dëmtohet struktura e saj, për shkak të mbingarkesës nga presioni i lartë	Saktë
3	ka rrezik që ajo të plasë	Saktë
4	rritet zona e kontaktit të gomës me rrugën	Gabim
5	kemi konsumim uniform të gomës	Gabim
6	jetëgjatësia e saj rritet	Gabim
Pyetësori 300	Te gomat e automjetit, duhet të kontrollohet	
1	presioni i fryrjes i cili duhet të jetë sa ai i rekomanduar nga fabrika prodhuese	Saktë
2	madhësia e konsumimit të pjesës ballore (thellësia e kanalit të luleve)	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

3	nëse kanë dëmtime, deformime apo konsumime jo uniforme të badistradës	Saktë
4	sa është zvogëluar pesha e tyre	Gabim
5	përbërja e materialit të gomës	Gabim
6	se presioni i fryrjes së gomave të para, të jetë i njëjtë me atë të pasme	Gabim
Pyetësi 301	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar,	
1	zvogëlojnë kapjen e tyre me rrugën	Saktë
2	rrisin mundësinë për rrëshqitjen e mjetit në rast shiu	Saktë
3	rrisin mundësinë e aksidenteve rrugore	Saktë
4	çahen dhe shpohen më lehtë se gomat e pa konsumuara	Saktë
5	janë të rrezikshme vetëm në rast shiu	Gabim
6	e zvogëlojnë gjatësinë e rrugës së frenimit të mjetit	Gabim
7	rrisin kapjen e tyre me rrugën	Gabim
8	nuk ndikojnë në frenimin e mjetit	Gabim
Pyetësi 302	Kapja e gomave të mjetit me rrugën, zvogëlohet	
1	kur janë konsumuar lulet e tyre	Saktë
2	nga prania e ujit, baltës dhe akullit në karrexhatë	Saktë
3	nga prania e gjetheve të pemëve në rrugë	Saktë
4	kur presioni i ajrit është më i madh nga ai që rekomandohet	Saktë
5	nga prania e vajrave të ndryshme në karrexhatë	Saktë
6	nga prania në rrugë e materialeve të paqëndrueshëm (çakëll, zhavorr, rërë, etj.)	Saktë
7	kur ecet me shpejtësi të ulët	Gabim
8	nga rritja e numrit të rrotullimeve të boshtit të motorit	Gabim
9	nga prania e bagazheve mbi mjet	Gabim
10	nga rritja e ngarkesave që transportohen	Gabim
11	nga përdorimi i gomave të reja	Gabim
12	nga përdorimi i marsheve të ulët për lëvizje	Gabim
Pyetësi 303	Për të hequr nga mjeti rrotën me gomën e dëmtuar dhe për të vendosur rrotën rezervë duhet që	
1	mjeti të jetë mundësisht në rrugë horizontale	Saktë
2	të vendosen elementët e sigurisë në formë pyke në rrota, për të penguar zhvendosjen e mjetit, para lirimit të dadoçekëve	Saktë
3	të bëhet lirimi paraprak i dadoçekëve, para ngritjes së rrotës me krik	Saktë
4	elementët e sigurisë në formë pyke në rrota, për të penguar zhvendosjen e mjetit, të vendosen pasi të jetë bërë lirimi i dadoçekëve	Gabim
5	lirimi i dadoçekëve të fillojë pasi të bëhet ngritja me krik	Gabim
6	pas vendosjes së rrotës rezervë të bëhet ulja nga kriku dhe pastaj të montohen dadoçekët	Gabim
Pyetësi 304	Është e nevojshme të kontrollohet gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit,	
1	direkt pas montimit të rrotës	Saktë
2	edhe pasi kemi udhëtuar njëfarë kohe pas montimit të rrotës	Saktë
3	në mënyrë të here pas hershme	Saktë
4	vetëm kur kemi kontrollin teknik të detyrueshëm	Gabim
5	vetëm pas montimit	Gabim
6	detyrimisht në çdo fillim jave	Gabim
	IX.4 Sistemi Elektrik, i ndezjes, i ushqimit, llojet, ndërtimi, funksionimi, defektet dhe eliminimi i tyre	
Pyetësi 305	Është pjesë e sistemit elektrik të automjetit	
1	motorino, që shërben për lëshimin (ndezjen) e motorit	Saktë
2	sistemi i ndriçimit dhe sinjalizimit	Saktë
3	siguresat, që mbrojnë sistemin elektrik nga mbingarkesat	Saktë
4	gjeneratori (dinamo), i cili prodhon rrymë elektrike dhe karikon baterinë	Saktë
5	vetëm bateria	Gabim
6	vetëm kandeletat	Gabim
7	mekanizmi i shpërndarjes së gazeve	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

8	volanti i motorit	Gabim
Pyetësori 306	Bateria furnizon me energji elektrike,	
1	sistemin elektrik të automjetit, kur motori është i fikur	Saktë
2	motorinon gjatë ndezjes (lëshimit) së motorit	Saktë
3	sistemin elektrik edhe gjatë punës së motorit kur harxhimi i rrymës është më i madh se ai që prodhon dinamoja (gjeneratori)	Saktë
4	vetëm sistemin e ndriçimit dhe të sinjalizimit	Gabim
5	vetëm kandeletat në motorët diesel	Gabim
6	vetëm motorinon në motorët diesel	Gabim
Pyetësori 307	Bateria,	
1	mund të lidhet në seri ose në paralel me një bateri tjetër për të arritur tensionin ose rrymën e nevojshme	Saktë
2	është me kapacitet (amperazh) të tillë që përcaktohet nga motorino	Saktë
3	gjatë ngarkimit kthen energjinë elektrike në energji kimike	Saktë
4	gjendet në të gjitha mjetet rrugore	Gabim
5	prodhon energji elektrike me rrymë alternative	Gabim
6	nuk bën pjesë në sistemin elektrik	Gabim
Pyetësori 308	Dinamo (gjeneratori),	
1	shërben për të furnizuar me energji elektrike sistemin elektrik dhe për karikimin e baterisë kur motori është i ndezur	Saktë
2	vihet në lëvizje me rrip trapezoidal nga motori	Saktë
3	kthen energjinë mekanike në energji elektrike	Saktë
4	furnizon me energji elektrike motorinon	Gabim
5	prodhon energji elektrike edhe kur motori nuk është në punë	Gabim
6	shërben për lëshimin (ndezjen) e motorit	Gabim
Pyetësori 309	Kandeleta,	
1	shërben për ngrohjen e ajrit në dhomën e djegies së motorëve diesel, para lëshimit (ndezjes) të motorit	Saktë
2	normalisht është e lidhur me llambë spiune në kroskot	Saktë
3	e merr rrymën elektrike nga bateria	Saktë
4	vendoset në të gjitha llojet e automjeteve	Gabim
5	është në funksionim edhe kur motori punon	Gabim
6	e merr rrymën elektrike nga dinamoja	Gabim
Pyetësori 310	Motorino,	
1	shërben për të bërë ndezjen fillestare (lëshimin) të motorit të automjetit	Saktë
2	merr energji elektrike nga bateria	Saktë
3	zgjidhet me fuqi në varësi të motorit të automjetit	Saktë
4	vihet në lëvizje nga motori	Gabim
5	shërben për prodhimin e rrymës elektrike	Gabim
6	duhet të jetë në punë gjatë gjithë kohës që motori qëndron i ndezur	Gabim
Pyetësori 311	Shkarkimi i baterisë, mund të ndodhë	
1	kur mbahen të ndezur për një kohë të gjatë, pajisje elektrike me motor të fikur	Saktë
2	nga përdorimi i gjatë i motorinos, për shkak të mos ndezjes së motorit	Saktë
3	nga rënia e nivelit të elektrolitit në të	Saktë
4	nga mos kontakti i mirë i masës	Gabim
5	nëse dinamoja prodhon energji elektrike	Gabim
6	nga këputja e kavos së motorinos	Gabim
Pyetësori 312	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë	
1	defektimi i dinamos	Saktë
2	këputja e rripit të dinamos	Saktë
3	lirimi i rripit të dinamos	Saktë
4	përdorimi i gjatë i motorinos	Gabim
5	numri i lartë i rrotullimeve të motorit	Gabim
6	defektimi i motorinos	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

Pyetësori 313	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik,	
1	mundet që pinjoni i motorinos, nuk ingranohet me kurorën e dhëmbëzuar të volantit të motorit	Saktë
2	mund të jetë me defekt magneti i motorinës ose mekanizmi i komandimit të pinjonit	Saktë
3	mundet që pinjoni i motorinos të ketë dëmtuar dhëmbët	Saktë
4	mund të slidoj rripi i motorit	Gabim
5	mund të jetë prishur friksioni i motorit	Gabim
6	mund të jetë defektuar siguresa e dinamos (rregullatori i tensionit)	Gabim
Pyetësori 314	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë	
1	pamjaftueshmëria e rrymës dhe tensionit të baterisë	Saktë
2	kontakti jo i mirë në kavon e masës	Saktë
3	defektim i ndonjë jastëku të motorinës	Saktë
4	dëmtim i indotos së motorinës	Saktë
5	tension i lartë i baterisë	Gabim
6	kontakti i mirë në bornot e baterisë	Gabim
7	djegia e siguresave të qarkut elektrik që bën furnizimin me rrymë të motorinës	Gabim
Pyetësori 315	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme,	
1	shërben për furnizimin e motorit më ajër dhe lëndë djegëse	Saktë
2	dërgon lëndën djegëse dhe ajrin në dhomën e djegies në sasi dhe kohën e duhur	Saktë
3	ka në përbërje të tij edhe rezervuarin (depozitën) e lëndës djegëse	Saktë
4	është i njëjtë si për ato që punojnë me naftë dhe për ato që punojnë me benzinë	Gabim
5	dërgon vetëm ajër në dhomën e djegies	Gabim
6	shërben vetëm për furnizimin e motorit me lëndë djegëse	Gabim
Pyetësori 316	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel, ka në përbërje të tij	
1	pompën e naftës	Saktë
2	filtrat e naftës e të ajrit	Saktë
3	injektorët	Saktë
4	karburatorin	Gabim
5	bombolat e ajrit	Gabim
6	pompën e injeksionit të benzinës	Gabim
Pyetësori 317	Pompa e naftës,	
1	dërgon naftën, në sasinë dhe kohën e duhur në injektor	Saktë
2	realizon një presion të lartë të naftës, qe nëpërmjet tubosh dërgohet në injektor	Saktë
3	mund të jetë e tipit rrotative (me një pompëtë)	Saktë
4	është vetëm e tipit me komandim elektrik	Gabim
5	e merr lëvizjen nga pompa hidraulike	Gabim
6	mbush me ajër bombolën e ajrit	Gabim
Pyetësori 318	Në pompën e naftës me disa pompeta (me disa seksione),	
1	bën pjesë edhe boshti me gunga që komandon pompetat	Saktë
2	rrota e dhëmbëzuar e montuar në boshtin e pompës, ka shenja për vënien në fazë	Saktë
3	çdo seksion ka një pompëtë	Saktë
4	valvolat e dërgimit ,shërbejnë për të rikthyer naftën në serbrator	Gabim
5	nuk ka rregullator	Gabim
6	nuk ka valvol dërgimi të naftës për në injektor	Gabim
Pyetësori 319	Pompaçia (pompa e presionit të ulët) në motorin diesel,	
1	shërben për dërgimin e lëndës djegëse nga sebratori në pompën e naftës	Saktë
2	bën pjesë në sistemin e ushqimit	Saktë
3	mund të jetë mekanike	Saktë

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

4	shërben për dërgimin e lëndës djegëse, nga pompa e naftës në injektor	Gabim
5	dërgon naftë nga pompa e naftës në injektor	Gabim
6	nuk bën pjesë në sistemin e ushqimit	Gabim
Pyetësi 320	Injektorët në motorët diesel,	
1	shërbejnë për pulverizimin e lëndës djegëse në dhomën e djegies	Saktë
2	kanë si pjesë përbërëse sprucatorin	Saktë
3	bëjnë pjesë në sistemin e ushqimit	Saktë
4	montohen në piston	Gabim
5	shërbejnë për të sprucuar naftën në kolektorin e thithjes	Gabim
6	vihen në lëvizje nga boshti me gunga	Gabim
Pyetësi 321	Turbokompresori në motorët me djegie të brendshme,	
1	shërben për të dërguar ajër me presion në dhomën e djegies	Saktë
2	vihet në lëvizje nga gazrat e djegura që dalin nga motori	Saktë
3	ka si pjesë përbërëse edhe turbinën	Saktë
4	lubrifikohet me vajin e motorit	Saktë
5	ka në përbërje të tij turbinën dhe kompresorin rotativ	Saktë
6	shërben për të rritur sasinë e ajrit që futet në dhomën e djegies	Saktë
7	shërben për të rikthyer gazrat e djegura në motor	Gabim
8	realizon ulje të fuqisë së motorit	Gabim
9	nuk ka ndikim në fuqinë e motorit	Gabim
10	rikthen gazrat e djegies në dhomën e djegies	Gabim
11	lubrifikohet me vajin e grupit të timonit	Gabim
12	përbëhet nga turbina që vihet në lëvizje nga boshti motorik	Gabim
Pyetësi 322	Turbina në motorët me djegie të brendshme,	
1	vë në lëvizje kompresorin që dërgon ajrin me presion në dhomën e djegies	Saktë
2	vihet në lëvizje nga gazrat e djegura të motorit që dalin në atmosferë	Saktë
3	nëse është me defekt, çon në një zvogëlim të fuqisë së motorit	Saktë
4	nëse është me defekt, nuk e ul fuqinë e motorit	Gabim
5	shërben për të rritur efektin frenues të motorit	Gabim
6	është një pajisje që rikthen gazet e djegura në cilindër për rritjen e fuqisë	Gabim
Pyetësi 323	Filtri i ajrit në motorët me djegie të brendshme,	
1	duhet të ndërrohet periodikisht (sipas gjendjes tij)	Saktë
2	shërben për pastrimin e ajrit që futet në dhomën e djegies nga papastërtitë	Saktë
3	kur është i ndotur rrit konsumin e karburantit	Saktë
4	nuk është e nevojshme të ndërrohet, kur mjeti punon në rrugë të pastra	Gabim
5	në rast se është i ri, ndikon në rritjen e ndotjes së mjedisit	Gabim
6	nuk ndikon në konsumin e çiftit piston-cilindër	Gabim
Pyetësi 324	Ndeza e vonuar e motorit diesel, mund të shkaktohet nga	
1	bllokimi i një vrime të sprucatorit që pulverizon naftë në dhomën e djegies	Saktë
2	çarje e vogël e tubacionit, në të cilin qarkullon nafta me presion të lartë	Saktë
3	djegia e një ose dy kandeletave në motorët me paradhomë	Saktë
4	bllokimi i pjesshëm i filtrit të ajrit nga papastërtitë	Saktë
5	prania e ujit në naftë	Saktë
6	dërgim i tepërt i naftës nga pompa te pompa e naftës	Gabim
7	ndërrimi i filtrit të ajrit	Gabim
8	çarja e tubit të tepricave	Gabim
9	mos dërgimi i naftës nga pompa te pompa e naftës	Gabim
Pyetësi 325	Shkak për mos ndeje (për mos lëshim) të motorit diesel, mund të jetë	
1	mungesa e naftës në serbrator	Saktë
2	marrja ajër në tubacionet e thithjes së naftës	Saktë
3	bllokimi i tubacioneve të naftës me presion të ulët	Saktë
4	pamundësia e realizimit të xhirove të nevojshme të boshtit motorik	Saktë
5	presioni i lartë i ajrit të ngjeshur në fund të shtypjes	Gabim
6	presioni i lartë i dhënies së pompës së naftës	Gabim
7	prishja e treguesit të karburantit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER CERTIFIKATEN E AFTRSIMIT PROFESIONAL PER TRANSPORT UDHETARESH

Pyetësi 326	Nëse në ndonjë cilindër të motorit diesel nuk realizohet cikli i punës, kjo mund të shkaktohet nga	
1	bllokimi i injektorit përkatës	Saktë
2	bllokimi i valvolës së dërgimit në pompën e naftës, që i përket atij cilindri	Saktë
3	rrjedhja e naftës në rekordet lidhëse të një tubacioni të presionit të lartë	Saktë
4	dërgim i tepërt i naftës në tubacionet e presionit të lartë	Gabim
5	presioni i lartë që realizohet në fund të shtypjes në atë cilindër	Gabim
6	bllokimi i naftës në tubacionin që lidh pompaçinë, me pompën e presionit të lartë	Gabim

PYETJE ME ZHVILLIM PËR CAP UDHËTAR

Nr. i pyetjes	Përmbajtja e pyetjes
Pyetja 1	Karakteristikat minimale teknike dhe funksionale të Autostradave.
Pyetja 2	Karakteristikat minimale teknike dhe funksionale të Rrugëve Interurbane Kryesore.
Pyetja 3	Karakteristikat minimale teknike dhe funksionale të Rrugëve Urbane Kryesore.
Pyetja 4	Klasifikimi i mjeteve të transportit të udhëtarëve në bazë të kategorive ndërkombëtarë.
Pyetja 5	Klasifikimi i mjeteve të transportit të udhëtarëve në bazë të numrit të vendeve.
Pyetja 6	Sistemet e detyrueshme me të cilat duhet të jenë të pajisura automjetet.
Pyetja 7	Tërheqja e mjeteve, kushtet teknike që duhet të plotësojnë mjetet që tërhiqen.
Pyetja 8	Llojet e transportit të udhëtarëve brenda vendit.
Pyetja 9	Linjat që përfshihen në transportin rrethqytetës të udhëtarëve dhe mjetet me të cilat mund të kryhet ky transport.
Pyetja 10	Dokumentet e nevojshme që duhet të ketë mjeti dhe drejtuesi i tij në rastin e transportit rrethqytetës të udhëtarëve.
Pyetja 11	Llojet e transporti rrugor ndërkombëtar të udhëtarëve me Autobus.
Pyetja 12	Drejtuesit e mjeteve që janë të detyruar të pajisen me Certifikatën e Aftësisimit Profesional për Transportin e Udhëtarëve.
Pyetja 13	Distanca minimale ndërmjet mjeteve në lëvizje, referuar shpejtësisë së lëvizjes, jepni një shembull.
Pyetja 14	Masat e pezullimit të lejedrejtimit në rastin e drejtimit të mjetit nën ndikimin e alkoolit, në varësi të sasisë së përmbajtjes së alkoolit të verifikuar me aparatura alkooltestuese.
Pyetja 15	Listoni llojet e transportit rrugor ndërkombëtar të udhëtarëve.
Pyetja 16	Veprimet që sjellin optimizmin e konsumit të karburantit gjatë drejtimit të mjetit.
Pyetja 17	Parametrat e mjeteve që mund të drejtohen me leje drejtimi të kategorisë D1; numri maksimal i vendeve; gjatësia maksimale; pesha maksimale.

STRUKTURA E TESTIT "CAP UDHËTAR"

KAPITULLI	PERMBAJTJA	PYETESORI		Pyetje të perzgjedhura
		Fillon	Mbaron	
KAPITULLI I:	PAJISJA E PËRDORUESVE TË MJETEVE RRUGORE ME CERTIFIKATËN E AFTËSIMIT PROFESIONAL	1	5	2 x 2
KAPITULLI II:	MJETET RRUGORE DHE DREJTIMI I TYRE	6	30	2 x 2
KAPITULLI III:	KLASIFIKIMI I MJETEVE RRUGORE, FORMALITETET PËR QARKULLIMIN E TYRE	31	33	2 x 2
KAPITULLI IV:	LLOJET E TRANSPORTIT	34	52	2 x 2
KAPITULLI V:	KOHA E PUNËS TË DREJTUESIT TË MJETIT, KOHA E PUSHIMIT. TAHOGRAFI	53	70	2 x 2
KAPITULLI VI:	NJOHURI TEKNIKO-PROFESIONALE TË DOMOSDOSHME PËR NIVELIN E KUALIFIKIMIT, PËR DREJTIMIN RACIONAL TË MJETIT ME MOTOR DHE RIMORKIOVE, PËR TË GARANTUAR SIGURI NË QARKULLIMIN RRUGOR DHE MBROJTJEN E MJEDISIT NGA NDOTJET	71	131	2 x 2
KAPITULLI VII:	APLIKIMI I RREGULLAVE. NJOHJA E MJEDISIT SOCIAL TË TRANSPORTIT RRUGOR DHE RREGULLAT QË E QEVERISIN ATË: PERIUDHAT MAKSIMALE TË PUNËS SPECIFIKE PËR INDUSTRIJËN E TRANSPORTIT; PARIMET, ZBATIMI DHE PASOJAT E RREGULLOREVE (EEC) NR. 561/2006 DHE (EEC) NR. 3821/85; GJOBAT PËR MOSPËRDORIM, PËRDORIM TË PAPËRSHTATSHËM DHE NGATËRRESAT ME TAHOGRAFIN; NJOHURI MBI MJEDISIN SOCIAL TË TRANSPORTIT RRUGOR: TË DREJTAT DHE DETYRIMET E DREJTUESVE TË MJETEVE NË PËRPUHJE ME KUALIFIKIMET FILLESTARE DHE TRAJNIMIN PERIODIK.	132	149	2 x 2
KAPITULLI VIII:	SHËNDETI, SIGURIA NË RRUGË DHE E MJEDISIT, SHËRBIMET DHE LOGJISTIKA	150	195	2 x 2
KAPITULLI IX:	NJOHURI TEKNIKO-PROFESIONALE PËR VEPRIMTARINË E RIPARIMIT DHE MIRËMBAJTJES SË PJESËVE MEKANIKE DHE TË MOTORIT TË MJETEVE RRUGORE ME MOTOR DHE RIMORKIOVE, PËR TË GARANTUAR SIGURI NË QARKULLIMIN RRUGOR DHE MBROJTJEN E MJEDISIT NGA NDOTJET	196	326	3 x 3
	PYETJE ME ZHVILLIM	1	17	3
SHUMA E PYETJEVE GJITHSEJ NE TEST				60