

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
	TEMA I. PERIUDHA E DREJTIMIT DHE PUSHIMIT. RREGULLAT PËR KOHËN (ORËT) E DREJTIMIT TË MJETIT DHE PERIUDHAT E PUSHIMIT		
1	Të drejtosh kamionin për katër orë rresht, pa ndërprerje, përbën shkelje administrative.		Gabim
2	Pas një periudhe drejtimi prej katër orësh e gjysmë, drejtuesi i kamionit duhet të respektojë një periudhë pushimi të paktën 50 minuta rresht.		Gabim
3	Kohëzgjatja ditore e punës në drejtim të kamionit, lejohet të shtrihet deri në 10 orë, por jo më shumë se 2 herë në javë		Saktë
4	Kohëzgjatja e punës në drejtim të pandërprerë të kamionit, nuk mund të jetë më shumë se 4 orë e 30 minuta, përveç rasteve që mund të shkojë deri në 5 orë, kur nuk mund të gjendet sheshpushim		Saktë
5	Periudhat kohore të përdorura për pastrimin e kamionit konsiderohen "kohë të gatishmërisë"		Gabim
6	Ne rast se drejtuesi i kamionit ndërpret drejtimin për dyzet e pesë minuta pas katër orë e gjysmë drejtim e tij i nënshtrohet një sanksioni administrativ.		Gabim
7	Kohëzgjatja ditore e drejtimit të kamionit, për një drejtues, mund të jetë e ndarë në 2 periudha drejtimi të pandërprera, secila prej 4 orë e 30 minuta		Saktë
8	Periudhat e ndërprerjeve, të pushimeve dhe të gatishmërisë nuk përfshihen në llogaritjet e kohës së punës		Saktë
9	Kohëzgjatja ditore e drejtimit të kamionit, për një drejtues, nuk duhet t'i kalojë 9 orë, përveç rasteve që mund të jete deri në 10 orë, por jo më shumë se dy herë në javë		Saktë
10	Për një drejtues kamioni, koha maksimale e drejtimit ditor mund të jetë e ndarë në 2 periudha drejtimi të pandërprera, njëra prej të cilave është 6 orë		Gabim
11	Koha maksimale e drejtimit ditor, për një drejtues kamioni, nuk mund të jetë më shumë se 3 orë e 30 minuta pa ndërprerje		Gabim
12	Pushimi prej të paktën 45 minuta që duhet të bëjë drejtuesi i kamionit, pas periudhës së drejtimit të pandërprerë, mund të bëhet i ndarë në 3 periudha 15 minutëshe		Gabim
13	Gjatë drejtimit të kamionit është e lejueshme të përdorni një fletë regjistrimi të tahografit analog për më shumë se 24 orë.		Gabim
14	Periudhat kohore të shpenzuara për shërbimin ditor të kamionëve, konsiderohen "punë të tjera"		Saktë
15	"Kohë e gatishmërisë" konsiderohet koha në të cilën drejtuesi i mjetit duhet të jetë i gatshëm të rifillojë punën menjëherë, megjithëse jo domosdoshmërisht duhet të mbetet në vendin e punës.		Saktë
16	Periudhat kohore të përdorura për pastrimin e kamionit konsiderohen "kohë të gatishmërisë"		Gabim
17	"Kohë e gatishmërisë", nënkupton pëlqimin e punonjësit për të kryer detyra jashtë orarit normal të punës.		Gabim
18	"Ndërprerje", nënkupton çdo ndalesë të bërë me mjetin gjatë ditës së punës.		Gabim
19	"Ndërprerje", nënkupton çdo periudhë në të cilën drejtuesi i mjetit nuk drejton dhe nuk kryen detyra të tjera.		Saktë
20	Periudha ditore e drejtimit të kamionit është normalisht nëntë orë rresht.		Gabim
21	Kohët e përcaktuara si "punë të tjera" konsiderohen si kohë lëvizëse.		Gabim
22	Kohëzgjatja javore e drejtimit të mjetit, për një drejtues, nuk duhet ti kapërcejë 56 orë ndërmjet periudhave të pushimit javor ose 58 orë nëse kohëzgjatja e drejtimit 6 ditor shtrihet në dy javë		Saktë
23	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të personave, e cila bazohet në Dispozitat e Rregullores së KE 561/2006, synon të rrisë nivelin e sigurisë rrugore		Saktë
24	"Kohët e gatishmërisë" janë ato gjatë të cilave drejtuesi mund të disponojë lirisht kohën e tij.		Gabim
25	Kohëzgjatja e përgjithshme e drejtimit të mjetit gjatë 2 javëve të njëpasnjëshme nuk duhet ti kapërcejë 90 orë		Saktë
26	Kohët e përcaktuara si "punë të tjera" tregohen nga simboli në figurë	951	Gabim
27	"Koha e gatishmërisë" tregohen nga simboli në figurë	951	Saktë
28	Kohët e përcaktuara si "punë të tjera" përfaqësohen në mënyrë konvencionale nga simboli në figurë.	950	Gabim
29	Koha e drejtimit të kamionit për një drejtues, nuk mund të jetë më shumë se 50 orë në një javë		Gabim
30	Periudha e ndërprerjeve të drejtimit të kamionit, është jo më pak se 45 minuta, kur mjeti është drejtuar për 4 orë e 30 minuta pa ndërprerje		Saktë
31	Kohëzgjatja e ndërprerjeve të drejtimit të kamionit, duhet të jetë jo më pak se 50 minuta, kur mjeti është drejtuar për 4 orë e 30 minuta pa ndërprerje		Gabim
32	Periudha e pushimit ditor e drejtuesit të kamionit, është periudha e pushimit të pandërprerë brenda kohës prej 24 orësh		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
33	Periudha e pushimit ditor e drejtuesit të kamionit është jo më pak se 11 orë të vazhdueshme që mund të reduktohet minimumi në 9 orë, por jo më shumë se 3 herë në javë		Saktë
34	Periudha e pushimit ditore lejohet te reduktohet ne një minimum prej 9 ore, por jo me shume se 3 here ne jave		Saktë
35	Periudha e pushimit ditor e drejtuesit të kamionit, mund të bëhet e ndarë në dy pjesë nga 6 orë secila		Gabim
36	Periudha e pushimit ditor e drejtuesit të kamionit duhet të jetë 8 orë		Gabim
37	Drejtuesi i mjetit nuk përjashtohet nga përgjegjësia për shkeljet e rregullores se organizimit te kohës se punës ne transportin rrugor, kur mjeti është në pronësi të kompanisë		Saktë
38	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, synon të rrisë kohën e punës së drejtuesve te mjeteve		Gabim
39	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, parashikon që periudha e pushimit javor mund të jetë e llojit të rregullt ose të reduktuar		Saktë
40	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, zbatohet gjithashtu edhe për transportin hekurudhor		Gabim
41	Kompania e transportit mund të ulë pagën e drejtuesit, i cili refuzon të drejtojë mjetin për më shumë se 10 orë në ditë		Gabim
42	Kompania e transportit nuk është përgjegjëse për shkeljet e legjislacionit për drejtimin dhe kohën e pushimit të kryera, gjatë punës, nga drejtuesit e punësuar prej tyre kur janë jashtë vendit.		Gabim
43	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, zbatohet për transportin rrugor të mallrave, me automjete që kanë masë maksimale me ngarkesë mbi 3.5 tonë		Saktë
44	Prezenca e drejtuesit të dytë, kur ka dy drejtues në bord të automjetit për të gjithë periudhën, përveç tre orëve të para nuk është e detyrueshme		Gabim
45	Kur në mjet ndodhet më shumë se 1 drejtues, ndërkohë që njeri është duke drejtuar mjetin, drejtuesit e tjerë lejohet të marrin një periudhë të pushimit ditor.		Gabim
46	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, parashikon dispozita në lidhje me transportin e mallrave, por jo me transportin e udhëtareve		Gabim
47	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, parashikon që drejtuesi, në këmbim të një pagese shtese mund të heqë dorë nga periudha e pushimit javor		Gabim
48	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, parashikon dispozita në lidhje me kohën maksimale të lejuar ne drejtim të autobusëve në një javë		Saktë
49	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, parashikon dispozita për pagat minimale të drejtuesve të autobusëve		Gabim
TEMA II. PAJISJA REGJISTRUESE (TAHOGRAFI). PËRDORIMI I PAJISJEVE TË REGJISTRIMIT			
50	Drejtuesi i mjetit të pajisur me tahograf, para se të fillojë udhëtimin duhet të sigurohet që e ka futur kartën e tij në folenë e tahografit		Saktë
51	Drejtuesi i automjetit, që kryen transport ndërkombëtar të mallrave mund të pajiset me dy karta të ndryshme të tahografit		Gabim
52	Tahografi regjistron shpejtësinë e lëvizjes, kohën e drejtimit dhe kohën e ndërprerjes së drejtimit të automjetit		Saktë
53	Tahografi është detyrim që të vendoset tek të gjithë automjetit që kryejnë transport të mallrave		Gabim
54	Tahografi tregon edhe kohën e drejtimit të automjetit për çdo drejtues, kur mjeti drejtohet nga disa drejtues		Saktë
55	Tahografi përcakton dhe distancën e frenimit të automjetit		Gabim
56	Tahografi tregon edhe kohën e ndërprerjeve të drejtimit të automjetit nga drejtuesit e tij		Saktë
57	Tahografi tregon vetëm kohën e pushimit të drejtuesit të mjetit		Gabim
58	Tahografi tregon numrin e rrotullimeve të boshtit motorik		Gabim
59	Tahografi tregon vetëm kohën e ndërprerjeve të drejtimit të tij nga drejtuesit		Gabim
60	Automjetet për transportin ndërkombëtar të mallrave janë të pajisur me tahograf i cili duhet të jetë funksional		Saktë
61	Gjysmërimorkiatorët janë të pajisur me tahograf		Saktë
62	Autotrenat janë të pajisur me tahograf		Saktë
63	Tahografi vendoset në të gjitha automjetet		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
64	Fletët e regjistrimeve të tahografëve analogë duhet të kenë një kapacitet minimal regjistrimi prej 24 orësh		Saktë
65	Fletët e regjistrimeve të tahografëve analogë duhet të jenë të një lloji të aprovuar		Saktë
66	Nga kujtesa e kartës së tahografit të drejtuesit është e mundur të gjurmohet aktiviteti i punës në 365 ditëve e mëparshme.		Gabim
67	Automjetet për transport malli me kapacitet nën 3.5 ton janë të pajisur me tahograf		Gabim
68	Autokarrot për transport malli janë të pajisura edhe me tahograf		Gabim
69	Tahografi vendoset vetëm në kamionët për transport ndërkombëtar mallrash		Gabim
70	Tahografi digjital përbëhet nga ekrani, tastiera, printeri dhe karta e tij		Saktë
71	Tahografi digjital ka dy vende për futjen e kartave të regjistrimit		Saktë
72	Tahografi digjital regjistron dhe ruan të dhënat sipas datave të qarkullimit me mjet		Saktë
73	Tahografi digjital regjistron edhe periudhën e pushimit të drejtuesit të mjetit		Saktë
74	Në tahografin digjital është e mundur të ruhen të dhëna në lidhje me aktivitetet e një ose dy drejtuesve të mjeteve		Saktë
75	Nga kujtesa e tahografit digjital është e mundur të printoni aktivitetet e ditës së punës së drejtuesit, ngjarjet dhe anomalitë, tejkalimet e shpejtësisë së lejuar dhe të dhënat teknike		Saktë
76	Drejtuesi i një gjysmërimorkiatori të pajisur me tahograf analog, para se të fillojë udhëtimin, duhet të shkruajë në fletën e regjistrimit që do të përdorë, datën e transportit të fundit të kryer jashtë vendit		Gabim
77	Drejtuesi i një kamioni të pajisur me tahograf analog, para se të fillojë udhëtimin, duhet të shkruajë datën e nisjes në fletën e regjistrimit që do të përdorë		Saktë
78	Drejtuesi i një gjysmërimorkiatori të pajisur me tahograf analog, para se të fillojë udhëtimin, duhet të shkruajë leximin e kilometrazhit në kohën e nisjes në fletën e regjistrimit që do të përdorë		Saktë
79	Para fillimit të udhëtimit, drejtuesi i një kamioni të pajisur me një tahograf analog duhet të shkruajë datën e tij të lindjes në fletën e regjistrimit që do të përdorë		Gabim
80	Drejtuesi i një gjysmërimorkiatori të pajisur me tahograf analog, para se të fillojë udhëtimin, duhet të shkruajë numrin dhe kategorinë e lejes së tij të drejtimit në fletën e regjistrimit që do të përdorë		Gabim
81	Tahografi digjital duhet të kalibrohet para se automjeti të vihet në qarkullim		Saktë
82	Tahografi digjital është i pajisur me një printer të integruar		Saktë
83	Tahografi digjital është një pajisje që ruan të dhëna në lidhje me 5 vitet e fundit		Gabim
84	Tahografi digjital është një pajisje që mund të regjistrojë vetëm aktivitetin e një drejtuesi të vetëm		Gabim
85	Tahografi digjital është një pajisje që regjistron aktivitetet e drejtuesit, por jo të dhëna që lidhen me automjetin		Gabim
86	Tahografi digjital lëshon një sinjal akustik që paralajmëron nëse automjeti po përdoret pa futur kartën e tahografit të drejtuesit		Saktë
87	Tahografi mund të jetë i tipit hidraulik		Gabim
88	Tahografi digjital ka vetëm një vend për futjen e kartës		Gabim
89	Tahografi digjital regjistron vetëm kohët e punës së drejtuesit të tij		Gabim
90	Tahografi digjital e merr lëvizjen nga boshti motorik		Gabim
91	Mjetet e përdorur për transportin e kafshëve të gjalla nga fermat të tregjet lokale dhe anasjelltas përjashtohen nga përdorimi i tahografit		Saktë
92	Përjashtohen nga përdorimi i tahografit automjetet që përdoren për instruksionin e drejtimit dhe provimit me synimin për të përfutur një leje drejtimi, me kusht që të mos përdoren për transport tregtar të mallrave dhe udhëtarëve, përjashtohen nga përdorimi i tahografit		Saktë
93	Drejtuesit e mjeteve të transportit të mallrave përjashtohen nga mbajtja e regjistrimeve, në ditët kur ata drejtojnë mjetin për 4 orë ose më pak, në një rreze deri 25 kilometra nga vendndodhja		Saktë
94	Mjetet e përdorur për transportime jo-tregtare të mallrave për përdorim personal, përjashtohen nga përdorimi i tahografit		Saktë
95	Automjetet vetëshkarkues përjashtohen nga përdorimi i tahografit		Gabim
96	Automjetet që përdoren për transport për të tretë ose me qira përjashtohen nga përdorimi i tahografit		Gabim
97	Drejtuesit e mjeteve për transport mallrash, të cilët nuk kërkojnë licencë për veprimtarinë në transportin rrugor të mallrave, përjashtohen nga mbajtja e regjistrimeve		Gabim
98	Cilido që qarkullon me një mjet që është i pajisur me tahograf, në rastin kur është parashikuar pajisja me të, ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
99	Përrjashtohen nga përdorimi i tahogرافit mjetet me shpejtësi maksimale te autorizuar deri ne 40 kilometra në orë		Saktë
100	Cilido që qarkullon me një mjet që është i pajisur me tahogراف, por ai nuk funksionon ose nuk plotëson kërkesat e caktuara me ligj, ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit		Saktë
101	Cilido që qarkullon me një mjet që është i pajisur me tahogراف, por nuk është futur karta e tahogرافit të drejtuesit, ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit		Saktë
102	Cilido që qarkullon me një mjet që ka të vendosur një tahogراف i cili është digjital, ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit		Gabim
103	Cilido që qarkullon me një mjet të pajisur me tahogراف ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit		Gabim
104	Nëse brenda 1 viti, konstatohen tri shkelje të përsëritura të qarkullimit të mjetit pa tahogراف, për mjete të parashikuar me tahogراف, përveç gjobës dhe pezullimit të lejedrejtimit (2 deri 3 muaj), merret edhe masë administrative plotësuese e pezullimit të lejes së transportit për 1 vit		Saktë
105	Për qarkullim me mjet të pa pajisur me tahogراف, në rastet kur është parashikuar pajisja me të, përveç gjobës dhe pezullimit të lejedrejtimit për drejtuesin, ndëshkohet me gjobë edhe mbajtësi i licencës ose i autorizimit të mjetit		Saktë
106	Në rast se pas 10 ditëve nga data e konstatimit të defektit të tahogرافit, mjeti vazhdon të qarkullojë me tahogراف jofunksional, bëhet ndalimi administrativ i mjetit		Saktë
107	Drejtuesi i mjetit para nisjes së ditës së punës duhet të vendosi kartën e tahogرافit në njësi		Saktë
108	Nëse humbet karta e drejtuesit të mjetit duhet të aplikohet për zëvendësim brenda 7 ditëve		Saktë
109	Nëse mjeti nuk është i pajisur me tahogراف, drejtuesi i mjetit është i përjashtuar gjithmonë nga mbajtja e regjistrimeve		Gabim
110	Nëse tahogرافي keqfunksionon, drejtuesi mund të vazhdojë udhëtimin duke shënuar me dorë aktivitetet e tij, pasi te ketë njoftuar kompaninë		Saktë
111	Nëse tahogرافي pëson defekt, drejtuesi i mjetit duhet të ndërpresë menjëherë udhëtimin deri në riparimin e tij		Gabim
112	Tejkalimi i shpejtësisë së lëvizjes për më pak se një minutë nuk do të regjistrohet si shkelje nga tahogرافي		Saktë
113	Tejkalimi i shpejtësisë së lëvizjes për më pak se pesë minuta nuk do të regjistrohet si shkelje nga tahogرافي		Gabim
114	Në ekranin e tahogرافit digjital, kohët "punë të tjera" tregohen nga simboli në figurën 950	950	Gabim
115	Në ekranin tahogرافin digjital, "kohët e gatishmërisë" tregohen nga simboli në figurën 952	952	Gabim
116	Në ekranin tahogرافin digjital, "kohët e gatishmërisë" tregohen nga simboli në figurën 953	953	Gabim
117	Në ekranin tahogرافin digjital, simboli në figurën 954, tregon funksionin "traget ose tren"	954	Saktë
118	Në ekranin tahogرافin digjital, simboli në figurën 954, tregon "aktivitetet e drejtimit"	954	Gabim
119	Ekzistojnë katër lloje të kartave të tahogرافit: karta e drejtuesit, karta e kompanisë, karta e oficinës dhe karta e zyrtarit të kontrollit		Saktë
120	Karta e tahogرافit të drejtuesit të mjetit ka një sfond të bardhë		Saktë
121	Karta e tahogرافit të kompanisë lëshohet nga Dhoma e Tregtisë		Gabim
122	Karta e tahogرافit të drejtuesit të mjetit mund të hiqet nga pajisja e regjistrimit vetëm kur mjeti është i palëvizshëm në parkun e kompanisë		Saktë
123	Karta e tahogرافit të kompanisë mund të përdoret nga drejtuesi i mjetit nëse e ka humbur kartën e tij		Gabim
124	Karta e tahogرافit të kontrolluesit përdoret nga drejtuesi i mjetit gjatë operacioneve të mirëmbajtjes së automjeteve		Gabim
125	Karta e tahogرافit të oficinës përdoret nga drejtuesi gjatë punimeve të riparimit në automjet		Gabim
126	Kartat e tahogرافit janë të vlefshme për pesë vjet, me përjashtim të kartës së oficinës		Saktë
127	Karta e tahogرافit të oficinës ka një vlefshmëri një vit		Saktë
128	Karta e tahogرافit të drejtuesit të mjetit ka një vlefshmëri tre vjet		Gabim
129	Karta e tahogرافit të drejtuesit të mjetit mund të memorizojë të dhëna, maksimumi për 20 ditë pune		Gabim
130	Karta e kontrollit përdoret kryesisht për të kontrolluar respektimin e kohës së drejtimit dhe shpejtësisë		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
131	Karta e tahogرافit të drejtuesit të mjetit ka të njëjtat funksione si leja e drejtimit		Gabim
132	Karta e tahogرافit të drejtuesit të mjetit është në pronësi të kompanisë në të cilën ai është i punësuar		Gabim
133	Karta e tahogرافit të drejtuesit të mjetit lëshohet nga zyrat e punës		Gabim
134	Karta e tahogرافit të drejtuesit të mjetit pezullohet në rast të humbjes totale të pikëve të leje drejtimit.		Gabim
135	Në ekranin digjital të tahogرافit, simboli në figurë tregon "aktivitetet rekreative"	955	Gabim
136	Në ekranin e tahogرافit digjital, simboli në figurë, tregon funksionin "kontroll"	956	Saktë
137	Në ekranin digjital të tahogرافit, simboli në figurë, tregon funksionin "pushim javor"	956	Gabim
138	Në ekranin e tahogرافit digjital, simboli në figurë, tregon "madhësinë e gomës"	957	Gabim
139	Në takograf, funksioni "kohët e drejtimit" tregohet nga simboli në figurën 957	957	Saktë
140	Në ekranin e tahogرافit digjital, simboli në figurë, tregon mënyrën "Drejtimi i mjetit në zona private, jashtë kompetencës"	958	Gabim
141	Në ekranin e tahogرافit digjital, simboli në figurë, tregon "ndërprerjet e drejtimit"	958	Saktë
142	Në ekranin e tahogرافit digjital, kohët e drejtimit tregohen nga simboli në figurë	959	Gabim
143	Në ekranin e tahogرافit digjital, kohët e pushimit tregohen nga simboli në figurë	959	Saktë
144	Në ekranin e tahogرافit digjital, simboli në figurë, tregon funksionin "kompani"	960	Saktë
145	Në ekranin e tahogرافit digjital, simboli në figurë, tregon mënyrën e transportit "traget ose tren"	960	Gabim
TEMA III. LEGJISLACIONI PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE			
146	Me destinacion të mjetit kuptohet përdorimi i tij në bazë të karakteristikave teknike		Saktë
147	Destinacioni i mjetit përcaktohet nga prodhuesi i tij nëpërmjet karakteristikave teknike		Saktë
148	Me destinacion të mjetit kuptohet vendi ku mjeti duhet të dorëzojë mallin që transporton		Gabim
149	Me destinacion të mjetit kuptohet vendi ku duhet të dërgohet ngarkesa		Gabim
150	Me përdorim të mjetit nënkuptohet shfrytëzimi i tij ekonomik		Saktë
151	Mjetet mund të caktohen për përdorim vetjak ose për përdorim nga të tretët		Saktë
152	Me përdorim të mjetit do të kuptojmë vetëm dhënien e tij me qira		Gabim
153	Transporti rrugor i mallrave përfshin edhe ngarkimin e mjetit		Saktë
154	Transporti rrugor i mallrave përfshin lëvizjen e mjetit me ngarkesë deri në destinacion		Saktë
155	Transporti rrugor i mallrave përfshin edhe shkarkimin e mallit në destinacion		Saktë
156	Transporti rrugor i mallrave përfshin edhe lëvizjen e mjetit pa ngarkesë deri në vendin e nisjes		Saktë
157	Transporti rrugor i mallrave nuk e përfshin lëvizjen e mjetit pa ngarkesë deri në vendin e nisjes		Gabim
158	Transporti rrugor i mallrave nuk e përfshin shkarkimin e mallit në destinacion		Gabim
159	Transporti rrugor i mallrave nuk e përfshin ngarkimin e mjetit		Gabim
160	Transporti ndërkombëtar i mallrave, i cili mund të jetë për llogari të vet, bën pjesë në transportin e mallrave		Saktë
161	Transporti i mallrave të rrezikshme bën pjesë në transportin e mallrave		Saktë
162	Në transportin e mallrave, përfshihet vetëm transporti ndërkombëtar i mallrave		Gabim
163	Transporti i mallrave për llogari të vet, brenda vendit, kryhet me certifikatë për ushtrim veprimtarie, përjashtuar transportin e disa lloje mallrash		Saktë
164	Transporti i mallrave për llogari të vet është transporti i mallrave me kamion vetëm për llogari të veprimtarisë së vetë subjektit		Saktë
165	Transporti i mallrave për llogari të vet është transporti i mallrave me kamion që shërben si veprimtari ndihmëse e veprimtarisë kryesore të subjektit		Saktë
166	Transporti i mallrave për llogari të vet, i kryer me mjete me kapacitet mbi 3.5 ton, bëhet vetëm kur automjeti i përdorur është pronë e sipërmarrësit të transportit		Gabim
167	Transporti i mallrave për llogari të vet nuk kryhet me certifikatë për ushtrim veprimtarie		Gabim
168	Transporti i mallrave për llogari të vet, i kryer me mjete me kapacitet mbi 3.5 ton, lejohet të kryhet në të gjitha rastet pa certifikatë		Gabim
169	Mallrat që transportohen brenda vendit pa pasur nevojë që mjeti të pajiset me certifikate transporti, përcaktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin		Gabim
170	Transporti Ndërkombëtar i mallrave mund të jetë për llogari të vet		Saktë
171	Transporti ndërkombëtar i mallrave ndërmjet shteteve anëtare të ECMT/CEMT (Anëtarë të Forumit të Transportit Ndërkombëtar) bëhet me leje bilaterale		Saktë
172	Transporti Ndërkombëtar i mallrave për nevojat e veta kryhet me licencë të lëshuar nga Ministri		Gabim
173	Transporti Ndërkombëtar i mallrave për llogari të vet, kryhet pa certifikatë		Gabim
174	Transporti Ndërkombëtar i mallrave është vetëm për të tretë dhe me qira		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
175	Transporti i mallrave për llogari të vet quhet transporti i mallrave me kamion në ardhje ose në kthim, vetëm për llogari të veprimtarisë së vetë subjektivit		Saktë
176	Veprimtaria e transportit të mallrave për nevojat e veta, brenda vendit, kryhet mbi bazën e certifikatës		Saktë
177	Transporti i mallrave për nevojat e veta brenda vendit, përveç disa rasteve, është i ndaluar të kryhet pa certifikate		Saktë
178	Kamionët për transport mallrash për të tretë dhe me qira, me kapacitet transportues nën 1500 kg, përjashtohen nga detyrimi i pajisjes me certifikatë transporti		Saktë
179	Transporti ndërkombëtar i mallrave për nevojat e veta kryhet me certifikatë ose leje bilaterale		Saktë
180	Transporti i mallrave për të tretë dhe me qira që bëhet me mjete të pastrimit të borës dhe shpërndarjes së kripës në rruge, nuk certifikohet		Saktë
181	Transporti i mallrave për të tretë dhe me qira që bëhet me mjete që transportojnë mallra të rastit në aeroporte, nuk certifikohet		Saktë
182	Transporti i mallrave për nevoja të veta, brenda vendit, për furnizimin e farmacive ose spitaleve me barna mjekësore, bëhet pa certifikatë transporti		Saktë
183	Transporti i mallrave për nevoja të veta, brenda vendit, i sendeve dhe lëndëve të forcave të armatosura, bëhet pa certifikatë transporti		Saktë
184	Në transportin e mallrave, përfshihet vetëm transporti ndërkombëtar i mallrave		Gabim
185	Transporti i mallrave për llogari të vet kryhet vetëm me licencë		Gabim
186	Transporti i mallrave për llogari të vet, i kryer me mjete me kapacitet mbi 3.5 ton, lejohet të kryhet në të gjitha rastet pa certifikatë transporti		Gabim
187	Certifikata e transportit nuk është e detyrueshme për transportin e mallrave për llogari të vet		Gabim
188	Kamionët me kapacitet transportues nën 1500 kg, janë të detyruar të pajisen me certifikatë transporti, por jo me licencë		Gabim
189	Furnizimi i njësive tregtare me vezë, peshk, perime, qumësht, etj., brenda qytetit, përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë		Saktë
190	Transporti i prodhimeve bujqësore për në fabrika përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti		Saktë
191	Transporti i orendive e pajisjeve shtëpiake përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti		Saktë
192	Çimento e paketuar me thasë përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti		Gabim
193	Furnizimi i njësive tregtare me peshk nga jashtë qytetit përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti		Gabim
194	Furnizimi i farmacive dhe spitaleve me barna edhe jashtë qytetit përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti		Gabim
195	Furnizimi i njësive tregtare me fruta e perime nga jashtë vendit përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti		Gabim
196	Automjetet për përdorim të veçantë, janë mjete të pajisura në mënyrë të përhershme me mekanizma të veçantë dhe të destinuar përgjithësisht për transportin e këtyre mekanizmave		Saktë
197	Një automjet për transportin e ujërave të zeza, hynë në grupin e automjeteve për transport të veçantë		Saktë
198	Të gjitha automjetet e rënda për punime ndërtimi e toke konsiderohen automjete për përdorim të veçantë		Gabim
199	Një autocisternë, edhe nëse ka pajisje të përshtatshme për ngarkimin dhe transportin e ujërave të zeza, nuk mund të klasifikohet si automjet për përdorim të veçantë		Gabim
200	Autocisternat, autofrigoriferët, borë pastrueset, etj., hynë në grupin e automjeteve për përdorim të veçantë		Gabim
201	Mjetet motorike të përdorura për transportin e mallrave, me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë, duhet të jenë të pajisura me dy panele të pasme reflektuese të tipit të miratuar me vija diagonale të verdha dhe të kuqe, si në figurë	304	Saktë
202	Mjetet motorike të përdorura për transportin e mallrave, me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë, duhet të pajisen me katër panele të pasme reflektuese të tipit të miratuar me vija diagonale të verdha dhe të kuqe si në figurë	304	Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
203	Automjetet e përdorur për transportin e mallrave, me një masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë, duhet të jenë të pajisur me dy panele reflektuese (sipas tipit të miratuar) të vendosur në pjesën e pasme, si në figurë	304	Saktë
204	Automjetet e përdorur për transportin e mallrave, me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë, duhet të pajisen me dy panele trekëndore reflektuese të verdha, të vendosur në pjesën e pasme	304	Gabim
205	Mjetet motorike të përdorura për transportin e mallrave për llogari të vet, me masë maksimale me ngarkesë mbi 6 tonë, duhet të kenë një shirit të bardhë të pjerrët përpara dhe pas mjetit		Gabim
206	Mjetet e përdorura për transportin e mallrave për llogari të palëve të treta, me masë maksimale me ngarkesë mbi 6 tonë, duhet të kenë një shirit të kuq të pjerrët përpara dhe pas mjetit.		Gabim
207	Shpejtësia maksimale e lejuar për makineritë e rënda të ndërtimit duhet të jetë 100 km/orë		Gabim
208	Mjetet teknologjike vetëlëvizëse duhet të kenë shpejtësi maksimale 40 km/orë		Saktë
209	Mjetet teknologjike duhet të jenë të pajisura me të paktën 5 akse		Gabim
210	Mjetet teknologjike duhet të jenë të përshtatshme për përdorim specifik në kantiere ashtu edhe në rrugë		Saktë
211	Mjetet e punës duhet të përdoren ekskluzivisht brenda kantierëve të ndërtimit		Gabim
212	Rimorkiot, që përdoren për transportin e mallrave, me një masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë duhet të jenë të pajisura me panel prapa reflektues sipas tipit të miratuar, si në figurë	305	Saktë
213	Rimorkiot dhe gjysmërimorkiot, që përdoren për transportin e mallrave me një masë totale të ngarkuar më shumë se 3,5 tonë, duhet të jenë të pajisura me dy panele të pasme reflektuese të miratuara, me ngjyrë të verdhë dhe kontur të kuq, si në figurë.	305	Saktë
214	Rimorkiot dhe gjysmërimorkiot që përdoren për transportin e mallrave, me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë, duhet të pajisen me katër panele të pasme reflektuese në ngjyrë të verdhë me kontur të kuq.		Gabim
215	Automjetet e përdorura për transportin e mallrave, me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë, duhet të jenë të pajisur me shirita reflektues prapa dhe anash (sipas tipit të miratuar), me ngjyrë të verdhë, nëse kanë karroceri të mbyllur dhe të kuqe nëse janë të mbuluara me tendë		Gabim
216	Automjetet e përdorur për transportin e mallrave, me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë, duhet të jenë të pajisur me shirita reflektues jeshilë		Gabim
217	Automjetet e përdorur për transportin e mallrave, me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë, duhet të pajisen me shirita reflektues që vendosen në pjesën e pasme dhe anësore me ngjyrë blu		Gabim
218	Panelet reflektues (sipas tipit të miratuar) me ngjyrë të bardhë ose të verdhë, vendosen vetëm për mjetet që kalojnë 18.75 metra		Gabim
219	Automjetet e përdorur për transportin e mallrave, me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë, nuk ka nevojë të pajisen prapa me panele reflektues, si në figurë, nëse qarkullojnë kryesisht gjatë ditës.		Gabim
220	Automjetet që transportojnë mallra të rrezikshëm duhet të pajisen me dy panele reflektuese ngjyrë portokalli, të fiksuara përpara dhe pas automjetit (si në figurë).	303	Saktë
221	Automjetet që transportojnë mallra të rrezikshëm, nëse transportojnë më shumë se një lëndë të rrezikshme në ndarje të veçanta, duhet të kenë panelet përkatëse reflektuese në ngjyrë portokalli në pjesën anësore, ku secili panel tregon lëndën që transportohet	303	Saktë
222	Automjetet që transportojnë mallra të rrezikshëm, nëse mbajnë më shumë se një lëndë të rrezikshme në ndarje të veçanta të rezervuarit, duhet të kenë disa panele reflektuese në ngjyrë portokalli në anën e pasme, ku secila tregon lëndën e transportuar	303	Gabim
223	Autocisternat, me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3,5 tonë, duhet të pajisen në pjesën e pasme dhe anësore me shirita reflektues në ngjyrë blu.		Gabim
224	Automjetet jashtë normë, që tejkalojnë kufijtë maksimalë të gjerësisë duhet të pajisen me dy panele katrore me sfond të verdhë, të fiksuara në të dy pjesët anësore të mjetit dhe me shkrimin në ngjyrë të zezë "Transport në kushte jonormale"		Gabim
225	Automjetet jashtë normë, që tejkalojnë kufirin maksimal të gjerësisë, duhet të pajisen me dy panele reflektuese me vija bardh e zi, të vendosur në pjesën e përparme dhe të pasme të mjetit.		Gabim
226	Automjetet jashtë normë, që tejkalojnë kufijtë maksimal në gjatësi duhet të pajisen me katër drita të kuqe shitesë		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
227	Numri mbi vijën horizontale, i treguar në sinjalin në figurë, tregon "shkallën" e rrezikut që lidhet me mallrat e rrezikshëm që transportohen	303	Saktë
228	Numri nën vijën horizontale, i treguar në sinjalin në figurë, tregon llojin e mallrave të rrezikshëm të transportuar	303	Saktë
229	Sinjali i treguar në figurë përdoret për të sinjalizuar ngarkesat që dalin jashtë automjetit, nga pjesa e pasme	302	Saktë
230	Sinjali i treguar në figurë duhet të vendoset, në çdo rast, kur ngarkesa del nga pjesa e pasme e automjetit	302	Saktë
231	Sinjali i treguar në figurë duhet të jetë i fiksuar para dhe pas mjeteve të cilët transportojnë mallra të kategorisë ushqimore dhe tregon përkatësisht "kodin e produktit" dhe masën e transportuar (në kilogramë)	303	Gabim
232	Sinjali i treguar në figurë duhet të jetë i fiksuar përpara dhe pas mjetit që transporton një mall të rrezikshëm specifik sipas ADR	303	Saktë
233	Sinjali i treguar në figurë duhet të jetë reflektues	303	Saktë
234	Sinjali i treguar në figurë është vendosur pas kamionëve të artikuluar për të sinjalizuar ngarkesat , që dalin jashtë automjetit	279	Gabim
235	Sinjali i treguar në figurë mund të zëvendësohet me një flamur të kuq, me përmasa 50x50 centimetra	279	Gabim
236	Sinjali i treguar në figurë duhet të vendoset në automjete vetëm nëse ngarkesa del jashtë mjetit, të paktën 50 centimetra	279	Gabim
237	Sinjali i treguar në figurë përdoret për të sinjalizuar ngarkesat, që dalin nga pjesa e pasme, në anën e djathtë të automjetit	279	Gabim
238	Sinjali i treguar në figurë vendoset në pjesën e pasme të kamionëve, me një masë maksimale me ngarkesë mbi 33 tonë	303	Gabim
239	Sinjali i treguar në figurë vendoset në pjesën e pasme të autobetoniereve	303	Gabim
240	Sinjali i treguar në figurë vendoset në mjetet e përdorura për transportin ATP (transporti i mallrave delikat, në temperatura të kontrolluara)	303	Gabim
241	Sinjali i treguar në figurë vendoset në mjetet e përdorura për transportin e barnave mjekësore	303	Gabim
242	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e kamionëve të artikuluar	303	Gabim
243	Sinjali i treguar në figurë vendoset në pjesën e pasme të automjeteve, që kanë një gjatësi të barabartë ose më të madhe se 7 metra	303	Gabim
244	Sinjali i treguar në figurë tregon ngarkesa të pandashme, që dalin nga pjesa e pasme e automjetit	302	Saktë
245	Sinjali i treguar në figurë duhet të vendoset në fund të ngarkesës që del pas mjetit	302	Saktë
246	Sinjali i treguar në figurë duhet të vendoset në fund të ngarkesës që del nga automjeti, në mënyrë që të jetë gjithmonë i dukshëm	302	Saktë
247	Nëse ngarkesa del jashtë automjetit në gjatësi (në të gjithë gjerësinë e pjesës së pasme të mjetit), në dy skajet e ngarkesës duhet të vendosen 2 panele si në figurë	302	Saktë
248	Dalja gjatësore e ngarkesës, deri në 3/10 e gjatësisë së mjetit, duhet të sinjalizohet me anë të një ose dy paneleve katërkëndëshe si në figurë.	302	Saktë
249	Sinjali i treguar në figurë vendoset vetëm në kamionët për transportimin e materialeve të ndërtimit	302	Gabim
250	Sinjali i treguar në figurë njofton drejtuesit e mjeteve të tjerë, që lëvizin pas mjetit mbi të cilin është vendosur sinjali, të qarkullojnë me kujdes të veçantë	302	Saktë
251	Sinjali i treguar në figurë përdoret vetëm nëse ngarkesa del më shumë se 3/10 e gjatësisë së mjetit	302	Gabim
252	Sinjali i treguar në figurë mund të vendoset në automjete me defekt, kur ata tërhiqen dhe dritat e rrezikut nuk funksionojnë	302	Saktë
253	Paneli plotësues në figurë mund të kombinohet me një sinjal ndalimi	127	Saktë
254	Paneli plotësues në figurë mund të kombinohet me një sinjal detyrimi	127	Saktë
255	Paneli plotësues në figurë tregon kategorinë e automjetit, për të cilin zbatohet ndalimi ose detyrimi	127	Gabim
256	Sinjali i treguar në figurë duhet të vendoset pas të gjithë kamionëve me një masë maksimale me ngarkesë, që kalon 3,5 tonë	57	Gabim
257	Sinjali i treguar në figurë vendos një kufi për numrin maksimal të automjeteve, që mund të kalojnë në një vepër arti	57	Gabim
258	Sinjali i treguar në figurë tregon se mund të parkojnë të gjitha automjetet, përveç gjymërimorkiatorëve	923	Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
259	Sinjali i treguar në figurë ndalon kalimin vetëm për gjysmërimorkiatorët	921	Saktë
260	Sinjali i treguar në figurë lejon kalimin e gjysmërimorkiatorëve	921	Gabim
261	Sinjali i treguar në figurë ndalon pushimin e gjysmërimorkiatorëve	921	Saktë
262	Sinjali i treguar në figurë lejon qarkullimin e gjysmërimorkiatorëve	920	Gabim
263	Sinjali i treguar në figurë, i shoqëruar me një panel plotësues, ku shënohet 5 tonë, ndalon parakalimin e kamionëve me masë maksimale me ngarkesë mbi 5 tonë, ndaj mjeteve të tjera motorike	60	Saktë
264	Sinjali i treguar në figurë lejon mjetet për përdorim të veçantë, me masë maksimale me ngarkesë që tejkalon 3,5 tonë, të parakalojnë mjetet e tjera motorike	60	Gabim
265	Sinjali i treguar në figurë kur shoqërohet edhe me një panel plotësues, që tregon 5 tonë, ndalon automjetet për transport mallrash, me masë maksimale me ngarkesë mbi 5 tonë, të parakalojnë mjetet motorike	60	Saktë
266	Sinjali në figurë, i integruar me një panel plotësues, që tregon 5 tonë, ndalon qarkullimin e automjeteve për transport mallrash me masë maksimale me ngarkesë mbi 5 tonë	60	Gabim
267	Sinjali i treguar ndalon parakalimin e mjeteve të tjera motorike nga automjetet me masë maksimale me ngarkesë mbi 3.5 tonë, të cilat nuk janë të destinuara për transportin e udhëtarëve	60	Saktë
268	Sinjali në figurë nuk i lejon drejtuesit e automjeteve për përdorim të veçantë, me masë maksimale me ngarkesë që tejkalon 3.5 tonë, të parakalojnë mjetet pa motor edhe nëse manovra mund të kryhet brenda korsisë së lëvizjes	60	Gabim
269	Në mungesë të ndalimeve të tjera, sinjali i treguar lejon automjetet me masë maksimale me ngarkesë deri në 3,5 ton, të parakalojnë mjetet motorike	60	Saktë
270	Në prani të sinjalit të shfaqur, të integruar me një panel plotësues që tregon 5 tonë (në mungesë të ndalimeve të tjera), drejtuesit e mjeteve me një masë totale me ngarkesë të plotë mbi 5 tonë mund të parakalojnë mjete të tjera motorike, që lëvizin ngadalë	60	Gabim
271	Sinjali në figurë mund të pajiset me një panel plotësues, ku shënohet një vlerë për masën maksimale të automjeteve, mbi të cilën nuk lejohet parakalimi nga këta mjete	60	Saktë
272	Sinjali i treguar mund të vendoset në pjesë të rrugës, ku parakalimi është i vështirë	60	Saktë
273	Sinjali i treguar në figurë vendoset pranë një kantieri rrugor	284	Saktë
274	Sinjali i treguar detyron të gjithë automjetet të vazhdojnë drejt	284	Gabim
275	Sinjali i shfaqur paralajmëron një për një devijim të rekomanduar të drejtimit, për kamionët dhe autotrenat	284	Gabim
276	Sinjali i paraqitur vendoset në rrugë për periudhën kur kryhen punime në rrugë	284	Saktë
277	Sinjali i treguar në figurë këshillon të gjitha automjetet të ndjekin drejtimin e treguar nga shigjeta	284	Gabim
278	Sinjali në figurë paralajmëron për devijim të këshillueshëm të drejtimit që duhet të ndjekin autotrenat, për të mos kaluar në qendrën e banuar	250	Saktë
279	Sinjali në figurë këshillon automjetet, që paraqiten në panel, mund të ndjekin drejtimin e treguar	250	Saktë
280	Sinjali në figurë nuk është sinjal detyrimi	250	Saktë
281	Sinjali i shfaqur paralajmëron për një devijim të rekomanduar të drejtimit, për kamionët dhe autotrenat	250	Saktë
282	Sinjali i treguar në figurë ndalon kthimin në të djathtë për të gjithë kamionët	250	Gabim
283	Sinjali i treguar në figurë u tregon kamionëve drejtimin për në qendrën e qytetit	250	Gabim
284	Sinjali i treguar detyron automjetet e paraqitura në tabelë të kthehen menjëherë djathtas	250	Gabim
285	Sinjali i treguar duhet të respektohet edhe nga drejtuesit e autotrenave	79	Saktë
286	Sinjali i treguar në figurë i referohet masës së ngarkesës mbi aks në momentin e kalimit në këtë segment rruge	79	Saktë
287	Sinjali i treguar vlen vetëm për automjetet me dopiogomë	79	Gabim
288	Sinjali i treguar ndalon kalimin e të gjithë automjeteve me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 2.5 tonë	79	Gabim
289	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e kamionëve me masë maksimale me ngarkesë, me vlerë më të madhe se ajo e treguar në figurë	79	Gabim
290	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i kamionëve me masë efektive për aks deri 2,5 tonë	79	Saktë
291	Sinjali i treguar në figurë ndalon qarkullimin e mjeteve, që kanë një masë efektive, në aksin më të ngarkuar, më të madhe ajo e treguar	79	Saktë
292	Sinjali i treguar në figurë ndalon qarkullimin e automjeteve, që kanë masë maksimale për aks më të madhe se 6.5 tonë	79	Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
293	Sinjali i treguar në figurë duhet të respektohet vetëm nga drejtuesit e mjeteve, që përdoren për transportin e mallrave	77	Gabim
294	Sinjali i treguar në figurë është i vlefshëm edhe gjatë natës	77	Saktë
295	Sinjali i treguar detyron një automjet të mbajë një distancë, të paktën 10 metra , nga mjeti që vjen pas	77	Gabim
296	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e automjeteve me gjatësi më të madhe se ajo që tregohet në tabelë	77	Saktë
297	Sinjali në figurë tregon se mund të qarkullojnë të gjitha automjetet , përveç atyre të kategorive të paraqitura në figurë	151	Saktë
298	Në prani të sinjalit të treguar, ndalohet qarkullimi i kategorive të mjeteve që paraqiten në figurë	151	Saktë
299	Në prani të sinjalit të treguar, ndalohet qarkullimi i gjysërrimorkatorëve, nëse në lejen e qarkullimit të mjetit masa maksimale me ngarkesë është më e madhe se 6.5 tonë	151	Saktë
300	Sinjali në figurë tregon një itinerar të detyrueshëm për automjetet e kategorive të paraqitura në figurë	151	Gabim
301	Sinjali në figurë tregon një vend parkimi për kamionë dhe autotrena	151	Gabim
302	Sinjali në figurë ndalon lëvizjen drejt, për kamionët me masë maksimale mbi 3,5 tonë	169	Saktë
303	Sinjali i treguar në figurë përmban një ndalim drejtimi, që vlen për një kategori të caktuar automjetesh	169	Saktë
304	Sinjali në figurë tregon ndalimin për të vazhduar lëvizjen në drejtim të qendrës së qytetit, për kamionët me një masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3.5 tonë	169	Saktë
305	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e kamionëve me masë maksimale me ngarkesë, më të madhe se ajo e treguar	169	Gabim
306	Sinjali i treguar ndalon të gjitha automjetet të lëvizin drejt qendrës së qytetit, gjatë orëve me trafik të rënduar	169	Gabim
307	Sinjali në figurë tregon drejtimin e rekomanduar (drejt) për kamionët me masë me ngarkesë maksimale që tejkalojnë 3,5 tonë	169	Gabim
308	Sinjali në figurë tregon ndalimin e qarkullimit për mjetet e transportit të mallrave me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3.5 tonë	72	Gabim
309	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e kamionëve me tendë	72	Gabim
310	Sinjali në figurë këshillon që kamionët të kthehen djathtas	150	Gabim
311	Sinjali i treguar ndalon kthimin djathtas, për automjetet e paraqitura në figurë	150	Gabim
312	Sinjali i treguar ndalon kamionët, me masë maksimale me ngarkesë mbi 3,5 tonë, të vazhdojnë lëvizjen drejt	150	Saktë
313	Sinjali në figurë tregon një zonë parkimi, të rezervuar për kamionë me një peshë maksimale me ngarkesë që tejkalojnë 3.5 tonë	150	Gabim
314	Sinjali në figurë tregon një kthesë djathtas të rrezikshme për kalimin e kamionëve	150	Gabim
315	Sinjali i paraqitur paralajmëron një ndalim të kthimit majtas, për kamionët me masë maksimale me ngarkesë mbi 3.5 tonë	150	Saktë
316	Sinjali i paraqitur paralajmëron një kthesë të detyrueshme djathtas, për kamionët me një masë maksimale me ngarkesë mbi 3.5 tonë	150	Saktë
317	Sinjali i treguar paralajmëron një kthesë të detyrueshme për automjetet e paraqitura në tabelë	150	Saktë
318	Sinjali i treguar në figurë vlen edhe për kamionët që transportojnë mallra ushqimore	78	Saktë
319	Sinjali i treguar në figurë ndalon kalimin transit të mjeteve që kanë një masë efektive më të madhe se ajo e treguar	78	Saktë
320	Sinjali i treguar në figurë duhet të vendoset në automjetet që transportojnë mbetjet urbane	78	Gabim
321	Sinjali i treguar në figurë, i integruar me një panel plotësues, mund të ndalojë qarkullimin e njëkohshëm të disa automjeteve	78	Saktë
322	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e të gjitha automjeteve me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 7 tonë, pavarësisht nga masa e tyre në momentin e kalimit në këtë pjesë rruge	78	Gabim
323	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e automjeteve me pajisje frigoriferike	72	Gabim
324	Sinjali i treguar në figurë ndalon qarkullimin e autocisternave, që transportojnë benzinë	72	Saktë
325	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i automjeteve që transportojnë produkte lehtësisht të ndezshëm, kur ato nuk janë shpërthyes	72	Gabim
326	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e automjeteve që transportojnë mallra ushqimore delikate që prishen	72	Gabim
327	Sinjali i treguar në figurë ndalon qarkullimin e automjeteve që transportojnë mallra të rrezikshëm	72	Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
328	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet tërheqja e automjeteve që transportojnë produkte lehtësisht të ndezshme	73	Gabim
329	Sinjali i treguar në figurë ndalon qarkullimin e automjeteve që transportojnë produkte lehtësisht të ndezshëm	73	Saktë
330	Sinjali në figurë paralajmëron të tregohet vëmendje në qarkullim, pasi kalojnë automjete që transportojnë lëndë plasëse	73	Gabim
331	Sinjali i treguar në figurë ndalon qarkullimin e automjeteve që transportojnë lëndë plasëse	73	Saktë
332	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e automjeteve që transportojnë substanca që mund të ndotin ujin	74	Saktë
333	Sinjali në figurë tregon një segment rruge, që i nënshtrohet përmbytjeve	74	Gabim
334	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i autocisternave që transportojnë ujë	74	Saktë
335	Sinjali në figurë tregon që lejohet parakalimi i autoveturave nga automjetet e transportit të mallrave, me masë maksimale me ngarkesë që tejkalon 3,5 tonë	74	Gabim
336	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e autocisternave bosh	74	Gabim
337	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i kamionëve me një masë maksimale me ngarkesë më pak se 3,5 tonë	68	Saktë
338	Në prani të sinjalit të treguar lejohet qarkullimi i të gjithë kamionëve me karroceri të hapur	68	Gabim
339	Sinjali i treguar ndalon kalimin e të gjithë kamionëve me rimorkio me karroceri të mbyllur	68	Gabim
340	Sinjali i treguar në figurë është një detyrim për autoveturat dhe jo për autobusët ose automjetet me masë maksimale me ngarkesë mbi 3.5 tonë	68	Gabim
341	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e mjeteve të përdorura për transportin e mallrave me masë maksimale me ngarkesë, që tejkalon 3,5 tonë	68	Saktë
342	Në prani të sinjalit të treguar, lejohen të qarkullojnë kamionë me masë prej 7,5 tonësh, kur ata janë plotësisht të shkarkuar (bosh)	69	Gabim
343	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i automjeteve për përdorim të veçantë, me masë maksimale me ngarkesë më të madhe se 6,5 tonë	69	Gabim
344	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i kamionëve me masë maksimale me ngarkesë 5 tonë	69	Saktë
345	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i një kamioni që tërheq një rimorkio	70	Gabim
346	Sinjali i treguar vlen vetëm për automjetet që përdoren për transportin e mallrave	70	Gabim
347	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e mjeteve motorike që tërheqin një rimorkio	70	Saktë
348	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i një automjeti të artikuluar, nëse ai qarkullon pa ngarkesë	70	Gabim
349	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i një automjeti që tërheq një karel	70	Saktë
350	Në prani të sinjalit të treguar, është e nevojshme të zvogëlohet shpejtësia, në mënyrë që të mos rrezikohet zhvendosja e ngarkesës së mallrave të transportuara, duke rrezikuar stabilitetin e automjetit	4	Saktë
351	Në prani të sinjalit të treguar, është e nevojshme të ulni shpejtësinë, veçanërisht nëse jeni duke drejtuar një autocisterne të ngarkuar	4	Saktë
352	Në prani të sinjalit të treguar, është e nevojshme të zvogëlohet shpejtësia, në mënyrë që të mos rrezikohet zhvendosja e ngarkesës së mallrave të transportuara, gjë që mund të sjellë destabilitetin e automjetit	6	Saktë
353	Në prani të shenjës së treguar, është e nevojshme të ulni shpejtësinë, veçanërisht nëse jeni duke drejtuar një autocisternë të ngarkuar	6	Saktë
354	Në prani të sinjalit të treguar është e nevojshme të moderoni shpejtësinë, veçanërisht nëse jeni duke drejtuar një autocisternë të ngarkuar, për më tepër nëse rruga ka pjerrësi të madhe.	6	Saktë
355	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesi i një mjeti të rëndë duhet të jetë shumë i kujdesshëm për t'u siguruar që mjetet, që vijnë nga drejtimi i kundërt, të jenë të gatshëm t'i japin përparësi në qarkullim	53	Saktë
356	Në prani të sinjalit të treguar duhet të rrisni shpejtësinë, për të liruuar sa më shpejt segmentin e ngushtë të rrugës me një sens lëvizje	53	Gabim
357	Nëse sinjali i treguar është i pranishëm, duhet të ngadalësoni shpejtësinë duke përdorur vazhdimisht frenat, për të shmangur dëmtimin e kutisë së ndërrimit të shpejtësisë	17	Gabim
358	Nëse shfaqet sinjali i treguar në figurë, duhet të shmangjet përdorimi i zgjatur i frenave, në mënyrë që ato të mos mbinxehen	17	Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
359	Në prani të sinjalit të treguar, nëse jeni duke drejtuar një autocisterne të ngarkuar, duhet të zvogëloni shpejtësinë dhe të kryeni zbritjen me shumë kujdes	17	Saktë
360	Në prani të sinjalit të treguar, nëse jeni duke drejtuar një autocisterne bosh dhe pjerrësia e rrugës është e madhe, para se të filloni zbritjen këshillohet të mbushni rezervuarin deri në gjysmë të volumit me ujë, për të stabilizuar automjetin	17	Gabim
361	Ngadalësuesi i shpejtësisë duhet të vihet në punë, nëse shfaqet sinjali në figurë	17	Saktë
362	Nëse sinjali i treguar është i pranishëm, një kamion mund të parakalojë një autobus	83	Saktë
363	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet duhet të parakalojnë kamionët në korsinë e djathtë	83	Gabim
364	Sinjali në figurë tregon fundin e detyrimit, që nuk lejon parakalimin, për mjetet e transportit të mallrave me masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3.5 tonë	83	Saktë
365	Sinjali i treguar nuk vlen për kamionët me një masë totale të barabartë ose më të madhe se 7 tonë	83	Gabim
366	Në prani të sinjalit të treguar, një kamion me masë 44 tonë mund të parakalojë një autoveturë	83	Saktë
367	Në prani të sinjalit të treguar drejtuesit e mjeteve të rënda, që transportojnë lëngje në depozita, duhet të zvogëlojnë shpejtësinë e lëvizjes për të minimizuar fenomenin e përmbysjes	1	Saktë
368	Në prani të sinjalit të paraqitur, drejtuesit e mjeteve të rënda që transportojnë mallra të fiksuara mirë nuk duhet të ulin shpejtësinë e tyre, nëse udhëtojnë brenda kufijve të shpejtësisë maksimale	1	Gabim
369	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda të mallrave duhet të përshtasin shpejtësinë e tyre me kushtet e rrugës dhe ngarkesën që transportohet	1	Saktë
370	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda për transport mallrash duhet të kenë parasysh se qarkullimi në një rrugë të deformuar kërkon uljen e shpejtësisë kur bie shi	1	Gabim
371	Në prani të sinjalit të treguar, një autocisternë e mbushur në gjysmën e volumit duhet të qarkullojë afërsisht 20% më shpejt, se kur rezervuari është i mbushur 90% të volumit	1	Gabim
372	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda për transport mallrash duhet të kenë parasysh se, kur qarkullojnë në një rrugë të deformuar, duhet të ulin shpejtësinë vetëm në rast erës së fortë	1	Gabim
373	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda për transport mallrash duhet të ulin shpejtësinë, vetëm në rast bore	1	Gabim
374	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda të mallrave duhet të kenë parasysh se deformimi i rrugës nuk çon në ulje të shpejtësisë, nëse automjeti ka gjysmën e ngarkesës	1	Gabim
375	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda të transportit të mallrave duhet të kenë parasysh se deformimet e rrugës, nëse përshkohen me shpejtësi të madhe, mund të shkaktojnë rënie ose zhvendosje të ngarkesës	1	Saktë
376	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda të transportit të mallrave duhet t'i kushtojnë vëmendje të veçantë deformimeve të rrugës, që mund të dëmtojnë ngarkesën nëse përshkohen me shpejtësi të papërshtatshme	1	Saktë
377	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda të transportit të mallrave duhet të ngadalësojnë shpejtësinë, vetëm nëse mendojnë se ngarkesa nuk është e siguruar mirë.	1	Gabim
378	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda të transportit të mallrave duhet të ngadalësojnë shpejtësinë vetëm nëse transportojnë lëngje	1	Gabim
379	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda të transportit të mallrave duhet të zvogëlojnë shpejtësinë e lëvizjes, për të shmangur ndikimin mbi ngarkesën e transportuar	1	Saktë
380	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda të transportit të mallrave nuk lejohen të parakalojnë	1	Gabim
381	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda që udhëtojnë me ngarkesë të plotë duhet të reduktojnë ndjeshëm shpejtësinë e tyre, për të shmangur dëmtimin në elementet e suspensionit	1	Saktë
382	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda që qarkullojnë me ngarkesë të plotë duhet të zvogëlojnë shpejtësinë e lëvizjes, për të shmangur dëmtimet në elementet e sistemit të drejtimit	1	Saktë
383	Sinjali në figurë nuk paraqet rrezik të veçantë për qarkullimin e autocisternave	1	Gabim
384	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e mjeteve të rënda që qarkullojnë me ngarkesë të plotë duhet të zvogëlojnë shpejtësinë e lëvizjes, për të shmangur konsumin e tepërt të gomave	1	Saktë
385	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet për transport mallrash me masë maksimale me ngarkesë mbi 3,5 tonë, nuk mund të parakalojnë motorët	60	Saktë
386	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet për transport mallrash me masë maksimale me ngarkesë mbi 3,5 tonë, nuk mund të parakalojnë autoveturat	60	Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
387	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet për transport mallrash me masë maksimale me ngarkesë mbi 3,5 tonë, nuk mund të parakalojnë mjetet me pedale edhe nëse manovra mund të kryhet brenda korsisë	60	Gabim
388	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet për transport mallrash me masë maksimale me ngarkesë mbi 3,5 tonë, mund të parakalojnë automjetet një autokamper me masë maksimale me ngarkesë më të vogël se 3,5 tonë	60	Gabim
389	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesi i një autovinçi, me masë maksimale me ngarkesë mbi 3.5 tonë, nuk mund të parakalojë një motor edhe nëse manovra mund të kryhet brenda korsisë	60	Saktë
390	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet për transport mallrash me masë maksimale me ngarkesë mbi 3,5 tonë mund të parakalojnë autoveturat, nëse nuk kalojnë vijën gjatësore të vazhduar të korsisë	60	Gabim
391	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesi i një autobetoniere, me një masë maksimale me ngarkesë, që tejkalon 3,5 tonë, mund të parakalojë një autoveturë	60	Gabim
392	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesi i një autovinçi, me një masë maksimale me ngarkesë më shumë se 3.5 tonë, mund të parakalojë një motor	60	Gabim
393	Në prani të sinjalit në figurë mund të jetë e nevojshme të ç'aktivizoni sistemin ABS (sistemi kundër bllokimit të frenave)	60	Gabim
394	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesi duhet të jetë i kujdesshëm që të mos afrohet shumë me bankinën, sepse duke drejtuar një automjet me qendër të lartë graviteti, mund të rrezikojë përmbysjen e tij	23	Saktë
395	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesi duhet të tregojë vëmendje të veçantë, që të mos hedhë në drejtim të këmbësorëve gurët që gjenden në rrugë	23	Gabim
396	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesi duhet të mbajë parasysh se, duke drejtuar një automjet të rëndë, duhet të shmangë shkëmbimin në rrugë të ngushtë me mjete të tjera	45	Saktë
TEMA IV. DOKUMENTET E MJETIT DHE QARKULLIMIT QË KËRKOHEN PËR TRANSPORTIN KOMBËTAR DHE NDËRKOMBËTAR TË MALLRAVE			
397	Leja e qarkullimit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Saktë
398	Lejedrejtimi, e vlefshme për kategorinë përkatëse të mjetit, është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Saktë
399	Certifikata e kontrollit teknik të mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Saktë
400	Certifikata e kontrollit teknik të mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet vetëm për transport ndërkombëtar të mallrave		Saktë
401	Dokumenti i origjinës apo prejardhjes së mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Gabim
402	Dokumenti i zhdoganimit të mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Gabim
403	Certifikata e pronësisë së mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Gabim
404	Fatura e mallit që transportohet është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Saktë
405	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohen marka, tipi dhe numri i identifikimit të mjetit		Saktë
406	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohen përmasat gabarite të tij		Saktë
407	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet viti i prodhimit të tij		Saktë
408	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet masa pa ngarkesë e tij		Saktë
409	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet masa maksimale e autorizuar		Saktë
410	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohen fuqia dhe cilindrat e motorit		Saktë
411	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet numri i cilindrave		Saktë
412	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet numri i akseve		Saktë
413	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet distanca ndërmjet akseve		Saktë
414	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet emri i subjektit fizik ose juridik që ka mjetin në pronësi		Saktë
415	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet destinacioni i tij		Saktë
416	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet diametri i cilindrit të motorit		Gabim
417	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet numri i marsheve që ka kutia e shpejtësisë		Gabim
418	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohen tipi dhe tensioni i baterisë		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
419	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet pesha e motorit		Gabim
420	Rimorkio me dy a më shumë akse është e pajisur me targë dhe lejeqarkullimi		Saktë
421	Makina teknologjike vetëlëvizëse është e pajisur me targa dhe lejeqarkullimi		Saktë
422	Cilido që qarkullon me një automjet të papajisur me leje qarkullimi ndëshkohet me masën administrative gjobë dhe i konfiskohet mjeti		Saktë
423	Kur qarkullohet me automjet të papajisur me leje qarkullimi, përveç drejtuesit, ndëshkohet me masë administrative gjobë edhe pronari i tij		Saktë
424	Kur qarkullohet me automjet të pa pajisur me leje qarkullimi zbatohet edhe masa administrative plotësuese e konfiskimit të mjetit		Saktë
425	Kur qarkullohet me automjet të pa pajisur me leje qarkullimi ndëshkohet me gjobë vetëm përdoruesi i mjetit		Gabim
426	Kur qarkullohet me automjet të papajisur me leje qarkullimi masa administrative është vetëm gjobë		Gabim
427	Nëse qarkullohet me automjet të pa pajisur me leje qarkullimi nuk aplikohet konfiskimi i mjetit		Gabim
428	Kur mjetit i janë bërë ndryshime konstruktive të lejuara, për t'i pasqyruar ato, duhet rinovuar leja e qarkullimit		Saktë
429	Kur ndryshon pronësia e mjetit rrugor, duhet bërë edhe rinovimi i lejes së tij të qarkullimit		Saktë
430	Kur ndryshon vendbanimi i pronarit të mjetit duhet të bëhet rinovimi i lejes së qarkullimit të tij		Saktë
431	Rinovimi i lejes së qarkullimit të mjetit është i detyruar vetëm kur ndryshohet ngjyra e tij		Gabim
432	Vendbanimi i pronarit nuk shënohet në lejen e qarkullimit të mjetit, prandaj rinovimi i saj, nuk është i nevojshëm kur pronari ndryshon vendbanim		Gabim
433	Rinovimi i lejes së qarkullimit të mjetit është i detyruar të bëhet periodikisht çdo pesë vjet		Gabim
434	Kur leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj brenda 24 orëve nga konstatimi, duhet të bëjë denoncim në organet e policisë		Saktë
435	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj mund të pajiset me leje qarkullimi të përkohshme me afat për 30 ditë, mbi bazën e vërtetimit të denoncimit lëshuar nga policia		Saktë
436	Pas denoncimit në polici të lejes së qarkullimit të humbur, të vjedhur apo të dëmtuar, zotëruesi i mjetit mund të paraqitet menjëherë pranë DRSHTRR-së përkatëse për pajisje me leje qarkullimi të re		Saktë
437	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj duhet të dorëzojë vërtetimin e denoncimit të lëshuar nga organet e policisë, në zyrën përkatëse të Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor		Saktë
438	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj duhet të bëjë denoncim në polici brenda 7 ditëve		Gabim
439	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj duhet të bëjë regjistrim të ri të mjetit, direkt pas marrjes së vërtetimit të denoncimit në organet e policisë		Gabim
440	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj duhet të pajiset me lejen e përkohshme të qarkullimit me afat 60 ditë		Gabim
441	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit brenda 24 orëve nga konstatimi i faktit, duhet të bëjë denoncim në organet e policisë		Saktë
442	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit pajiset nga zyra përkatëse e Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor me targë provizore deri 15 ditë, pasi paraqet vërtetimin e denoncimit të lëshuar nga policia		Gabim
443	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit pas denoncimit në organet e policisë, detyrohet të bëjë regjistrim të ri të mjetit		Saktë
444	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit pajiset me të njëjtën targë		Gabim
445	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit pajiset menjëherë me targë të re		Gabim
446	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit duhet të bëjë denoncim në polici pas 48 orëve		Gabim
447	Cilido që qarkullon me një mjet që i është modifikuar shasia dhe nuk ka kryer procedurën përkatëse pranë zyrës përkatëse të Drejtorisë Rajonale përkatëse së Shërbimeve të Transportit Rrugor, gjobitet dhe i hiqet leja e qarkullimit		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
448	Cilido që qarkullon me mjet të cilit i është falsifikuar numri i identifikimit (shasisë), ndëshkohet me gjobë, heqje të lejes së qarkullimit dhe bëhet ndalimi administrativ i mjetit		Saktë
449	Cilido që qarkullon me mjet të cilit nuk i është kryer kontrolli teknik, gjobitet dhe i tërhiqet leja e qarkullimit deri në kryerjen e kontrollit teknik		Saktë
450	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur pronari nuk ka pasqyruar ndryshimin e vendbanimit në lejen e qarkullimit		Saktë
451	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur ka ndryshuar pronari i mjetit dhe ky ndryshim nuk është pasqyruar në lejen e qarkullimit		Saktë
452	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur qarkullohet me një mjet, kur drejtuesi është në gjendje të dehur		Gabim
453	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur qarkullohet me një mjet, pa vendosur rripat e sigurimit		Gabim
454	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur qarkullohet me mjet, pa kryer ndryshimet për vlefshmërinë e lejedrejtimit		Gabim
455	Për të bërë çregjistrimin përhershëm të mjetit, kur zotëruesi i tij kërkon ta nxjerr jashtë përdorimit, duhet që brenda 10 ditëve të bëjë kërkesën dhe të dorëzojë targat, lejen e qarkullimit dhe certifikatën e pronësisë pranë zyrës përkatëse të Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor		Saktë
456	Në qendrat e banuara ndalohet pushimi i rimorkiove kur janë të shkëputura nga mjeti tërheqës		Saktë
457	Në rast të heqjes nga qarkullimi të mjetit që del jashtë përdorimit, zotëruesi i tij nuk ka detyrim të marrë dokument çregjistrimi të mjetit nga zyra përkatëse e Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor, për heqje të përhershme nga qarkullimi		Gabim
458	Për heqjen e përkohshme të mjetit nga qarkullimi, zotëruesi i tij duhet të bëjë kërkesë pranë zyrës përkatëse të Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor		Saktë
459	Për heqjen e përkohshme të mjetit nga qarkullimi, mjafton që zotëruesi i mjetit të njoftojë zyrën përkatëse të Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor		Gabim
460	Cilido që qarkullon me një mjet të papajisur me targa sipas modelit të përcaktuar ligjor, ndëshkohen me masë administrative gjobë		Saktë
461	Cilido që vendos shkrime ose shenja që pengojnë identifikimin e mjetit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë		Saktë
462	Cilido që qarkullon me një mjet me targë, që nuk është e vetja ose është e falsifikuar, ndëshkohet me masë administrative me gjobë, tërheqje të targës dhe konfiskim mjeti		Saktë
463	Cilido që qarkullon me një mjet me targë, që nuk është e vetja ose është e falsifikuar, ndëshkohet me masë administrative vetëm me gjobë		Gabim
464	Cilido që vendos shkrime ose shenja që pengojnë identifikimin e mjetit, ndëshkohet me masë administrative rivlerësim lejedrejtimi		Gabim
465	Cilido që qarkullon me mjet të papajisur me targa, ndëshkohet me masë administrative pezullim leje qarkullimi		Gabim
466	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, gjatë periudhës që i është pezulluar leja e qarkullimit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë dhe dënohet me arrest deri në 30 ditë		Saktë
467	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, gjatë periudhës që i është pezulluar lejedrejtimi, ndëshkohet me gjobë dhe heqje të lejedrejtimit		Saktë
468	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, gjatë periudhës që i janë tërhequr lejedrejtimi, leja e qarkullimit dhe targa, ndëshkohet me gjobë, heqje të lejedrejtimit dhe dënohet me arrest deri në 30 ditë		Saktë
469	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, vetëm gjatë periudhës që i është pezulluar lejedrejtimi, ndëshkohet me masë administrative me gjobë dhe dënohet me arrest deri në 30 ditë		Gabim
470	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, vetëm gjatë periudhës që i është pezulluar leja e qarkullimit, ndëshkohet me masë administrative, vetëm me gjobë		Gabim
471	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, vetëm gjatë periudhës që i është tërhequr lejedrejtimi, ndëshkohet me masë administrative me gjobë dhe dënohet me arrest deri në 30 ditë		Gabim
472	Dokumenti që provon mbajtjen e licencës dhe është i vlefshëm për të drejtën e operimit të një mjeti quhet certifikatë		Saktë
473	Dokumenti që i jep të drejtë një mjeti për transportin e mallrave për vete brenda dhe jashtë vendit quhet certifikatë		Saktë
474	Certifikata e transportit është dokument që duhet të jetë në bord gjatë qarkullimit, dhe i përket vetëm mjetit për të cilin është lëshuar		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
475	Certifikata e transportit është dokument që mbahet në mjet dhe lëshohet vetëm për mjetet që kryejnë transport mallrash për nevojat e veta		Gabim
476	Certifikata e transportit është dokument që mbahet në mjet dhe nuk ka afat vlefshmërie		Gabim
477	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën për transport malli për llogari të vet brenda vendit, është Bashkia ku ka selinë subjekti		Saktë
478	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën për transportin ndërkombëtar të mallrave për llogari të vet është Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor		Saktë
479	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën për transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme është DPSHTRR		Saktë
480	Certifikata për transportin e mallrave të rrezikshme brenda dhe jashtë vendit lëshohet nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor		Saktë
481	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën (ose licencën) për transportin ndërkombëtar të mallrave për llogari të vet është ministria përgjegjëse për transportin		Gabim
482	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën (ose licencën) për transportin e mallrave të rrezikshme brenda vendit është Bashkia ku ka selinë subjekti		Gabim
483	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën (ose licencën) për transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme është ministria përgjegjëse për transportin		Gabim
484	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën (ose licencën) për transport me mjete jashtë norme brenda vendit është Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor		Saktë
485	Drejtuesi i një autotreni, për të qarkulluar duhet të mbajë me vete edhe lejen e qarkullimit të rimorkios		Saktë
486	Për të qarkulluar me një autotren, drejtuesi duhet të mbajë me vete edhe lejen e tij të drejtimit të vlefshme për kategorinë përkatëse të kompleksit të mjeteve		Saktë
487	Për të qarkulluar me një autotren, drejtuesi i tij duhet të mbajë me vete edhe aktin e përdorimit nëse ai është marrë me qira dhe nuk është shënuar në lejen e qarkullimit		Saktë
488	Kur qarkullohet me autotren, drejtuesi i tij duhet të mbajë me vete edhe policën e sigurimit të detyruar të rimorkios		Saktë
489	Për të qarkulluar me autotren, drejtuesi i tij duhet të mbajë me vete vetëm lejen e qarkullimit të automjetit		Gabim
490	Për të qarkulluar me autotren, drejtuesi i tij duhet të mbajë me vete edhe aktin e fitimit të pronësisë së rimorkios		Gabim
491	Për të qarkulluar me autotren, drejtuesi i tij duhet të mbajë me vete dokumentacionin e zhdoganimit të rimorkios		Gabim
492	Për të qarkulluar me autotren, drejtuesi i tij duhet të mbajë me vete policën e sigurimit vetëm të mjetit tërheqës.		Gabim
493	Numri i identifikimit (shasia) e karelit duhet të jetë patjetër i shënuar në lejen e qarkullimit të mjetit, që e tërheq atë		Gabim
494	Karelat pajisen vetëm me një targë në pjesën e pasme që përsërit të dhënat e regjistrimit të targës së mjetit që i tërheq		Saktë
495	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar pajisen me leje qarkullimi dhe targë regjistrimi të veçantë		Saktë
496	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar, krahas të tjerave janë të detyruara të nënshtrohen kontrollit teknik vjetor		Saktë
497	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar, duhet të pajisen në pjesën e prapme me një targë që përmban të dhënat e regjistrimit		Saktë
498	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar, pajisen me targë në pjesën e parë dhe në pjesën e pasme		Gabim
499	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar, pajisen me targë që përsërit të dhënat e mjetit që e tërheq		Gabim
500	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar, duhet të pajisen në pjesën e përparme me një targë që përmban të dhënat e regjistrimit		Gabim
501	Në bordin e një automjeti, me masë maksimale me ngarkesë më të vogël se 3,5 tonë, që kryen transportin e mallrave për llogari të vet duhet të mbahet origjinali i licencës së transportit		Gabim
502	Në bordin e një automjeti ose kompleksi automjetesh me masë maksimale mbi 3.5 tonë, që kryen transportin e mallrave për llogari të tij, duhet të gjendet dokumenti që vërteton se mallrat e transportuar janë në pronësi të mbajtësit të licencës		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
503	Në bordin e një automjeti, që transporton mallra të rrezikshëm, duhet të jetë certifikata e transportit ADR për mallrat e rrezikshëm, lëshuar nga DPSHTRR		Saktë
504	Certifikata e trajnimit profesional ADR ka vlefshmëri 5 vjet		Saktë
505	Certifikata e trajnimit profesional ADR ka vlefshmëri 6 (gjashtë) vjet deri në moshën pesëdhjetë vjeç dhe më pas 3 (tre) vjet		Gabim
506	Për drejtimin e mjeteve që transportojnë mallra të rrezikshëm, sipas ADR, kërkohet Certifikata e Trajnimit Profesional ADR.		Saktë
507	Për të rinovuar Certifikatën e Trajnimit Profesional ADR të drejtuesit të mjetit, është e nevojshme të ndiqni një kurs trajnimi dhe më pas t'i nënshtroheni provimit		Saktë
508	Për të rinovuar Certifikatën e Trajnimit Profesional ADR të drejtuesit të mjetit, është e nevojshme të ndiqni një kurs trajnimi, pa një provim përfundimtar.		Gabim
509	Për të rinovuar Certifikatën e Trajnimit Profesional ADR të drejtuesit të mjetit, është e nevojshme të shpalleni fitues në provimin e njohurive, pa pasur nevojë të ndiqni një kurs trajnimi		Gabim
510	Për të rinovuar Certifikatën e Trajnimit Profesional ADR të drejtuesit të mjetit, është e nevojshme t'i nënshtroheni një kontrolli mjekësor pranë komisionit mjekësor vendor		Gabim
511	Në bordin e një mjeti që transporton mallra të rrezikshme, si rregull, duhet të ketë udhëzime me shkrim		Saktë
512	Për të transportuar mallra të rrezikshme, drejtuesi duhet të jete i pajisur me certifikatën teknike ATP		Gabim
513	Disa transporte ndërkombëtare të mallrave, për llogari të palëve të treta, shoqërohen nga fletëdërgesa ndërkombëtare CMR		Saktë
514	Çdo transportues i ushqimeve të ngrira duhet të jete i pajisur me certifikatën ATP		Saktë
515	Drejtuksi profesionist i një kamioni me masë maksimale mbi 3.5 tonë duhet të paraqesë Certifikatën e Aftësisë Profesionale (CAP), të vlefshme, kur kërkohet nga polici rrugor		Saktë
516	Certifikata e aftësisë profesionale (CAP) duhet të rinovohet çdo pesë vjet		Saktë
517	Për drejtimin e automjeteve për transport mallrash të rrezikshëm, sipas ADR, kërkohet Certifikata e Aftësisë Profesionale (CAP)		Saktë
518	Për të rinovuar certifikatën e aftësisë profesionale (CAP) duhet t'i nënshtroheni një ekzaminimi mjekësor		Gabim
519	Autorizimi CEMT për transportin ndërkombëtar të mallrave, për llogari të palëve të treta, duhet të shoqërohet me një fotokopje të vërtetuar të lejes së qarkullimit të mjetit		Gabim
520	Autorizimi CEMT për transportin ndërkombëtar të mallrave, për llogari të palëve të treta, duhet të shoqërohet me certifikatë të kontrollit teknik të mjetit		Saktë
521	Autorizimi CEMT për transportin ndërkombëtar të mallrave për palë të treta, gjatë transportit duhet të mbahet në mjet, i fotokopjuar		Gabim
522	Autorizimi CEMT për transportin e mallrave në emër të palëve të treta, duhet të mbahet në origjinal në bordin e mjetit gjatë transportit.		Saktë
523	Autorizimi CEMT për transportin e mallrave në emër të palëve të treta, mund të jetë me afat 1 vjeçar ose me afat më të shkurtër		Saktë
524	Autorizimi CEMT për transportin ndërkombëtar të mallrave për palë të treta mund të jetë me vlefshmëri 5 ose 10 vjet.		Gabim
525	Karta e tahogرافit përmban numrin e lejedrejtimit te drejtuesit te mjetit		Saktë
526	Karta e tahogرافit të drejtuesit nuk ka afat vlefshmërie		Gabim
527	Karta e tahogرافit skadon kur skadon licenca e transportit		Gabim
528	Leja e drejtimit për drejtuesin e një mjeti për transportin kombëtar rrugor lëshohet nga prefekti		Gabim
529	Për transport mallrash në një vend jashtë Shqipërisë, kërkohet një policë sigurimi ndërkombëtar (kartoni jeshil)		Saktë
530	Në çdo rast kur kryhet transporte në kushte jonormale, kërkohet shoqërim teknik nga policia rrugore		Gabim
531	Për të kryer transport në kushte jonormale kërkohet autorizim nga pronari i rrugës		Saktë
532	Për të kryer transporte në kushte jonormale kërkohet autorizim i lëshuar nga Drejtoria Rajonale përkatëse e Shërbimeve të Transportit Rrugor		Gabim
533	Për të kryer një shërbim transporti rrugor në një vend të BE-së, kërkohet si dokument transporti pasaporta e drejtuesit		Gabim
534	Një kamion, për të qarkulluar, duhet të jetë i pajisur me policën e sigurimit të mjetit motorik		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
	TEMA V. SJELLJA NË RASTET E AKSIDENTEVE. NJOHJA E MASAVE QË DUHET TË MERREN PAS NJË AKSIDENTI OSE DUKURI TË NGJASHME, DUKE PËRFSHIRË VEPRIME EMERGJENTE SI EVAKUIMI I UDHËTARËVE DHE NJOHURITË BAZË PËR DHËNIEN E NDIHMES SE PARE		
535	Në rast aksidenti rrugor me të plagosur, drejtuesi i mjetit duhet të njoftojë shërbimet e Policisë Rrugore për të vëzhguar rrethanat e ngjarjes		Saktë
536	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit duhet të veprojë për të ruajtur gjendjen e vendit të aksidentit dhe gjurmët e tij, duke ruajtur sigurinë e qarkullimit		Saktë
537	Pas një aksidenti rrugor, automjetet e përfshira nuk duhet të lëvizen derisa të shpëtohet ndonjë person i plagosur dhe policia ka gjetur të gjithë elementët e dobishëm për rindërtimin e aksidentit		Saktë
538	Pas një aksidenti rrugor, automjetet e përfshira mund të lëvizen edhe nëse policia nuk ka përfunduar zbulimin e elementeve të dobishëm për rindërtimin e aksidentit, për sa kohë që ndonjë person i dëmtuar është shpëtuar		Gabim
539	Në rast aksidenti rrugor, kur ka vetëm dëme materiale, drejtuesi i mjetit duhet të shmangë pengimin e qarkullimit, aty ku është e mundur		Saktë
540	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit duhet të japë emrin, adresën si dhe informacione të tjera të nevojshme për të aksidentuarit		Saktë
541	Cilido që nuk ka qenë në gjendje të shmangë rënien e materialeve të buta (si baltë, llaç, rërë, etj.,) duhet të devijojë trafikun ndërsa pret entin pronat të rrugës të ndërhyjë për të rivendosur kushtet optimale		Gabim
542	Cilido që nuk ka qenë në gjendje të parandalojë rënien ose përhapjen e materialeve të rrezikshme, ndër të tjera, duhet të kryejë sinjale manuale për të parandaluar qarkullimin e automjeteve në pjesën e rrugës që nuk ndalohet nga sinjali i lëvizshëm i rrezikut		Saktë
543	Cilido që nuk ka qenë në gjendje të shmangë rënien ose përhapjen e materialeve të lëngshme, të ndezshme ose të rrezikshme duhet, ndër të tjera, t'i heq ato ose të përhapë në rrugë, nëse është e mundur, rërë, tallash ose material tjetër i përshtatshëm për të rivendosur kapjen		Saktë
544	Cilido që nuk ka qenë në gjendje të shmangë rënien ose përhapjen e materialeve të lëngshme, të ndezshme ose ndryshe të rrezikshme duhet, ndër të tjera, të sinjalizojë paraprakisht zonën me sinjali i lëvizshëm të rrezikut të vendosur, nëse është e nevojshme, edhe në qendër të rrugës.		Saktë
545	Si rregull, nuk mund të tërhiqni ose të tërhiqeni nga më shumë se një automjet		Saktë
546	Natën, trekëndëshi i lëvizshëm i rrezikut duhet të përdoret për të sinjalizuar automjetin e ndaluar, për shkak të një defekti, nëse nuk është i dukshëm nga të paktën 150 metra larg		Gabim
547	Natën, kur mungojnë ose janë të pamjaftueshme dritat e pasme të emergjencës, është e detyrueshme të para-sinjalizoni automjetin e palëvizshëm me sinjalin e lëvizshëm të rrezikut edhe në zonat e banuara		Gabim
548	Pas një aksidenti rrugor, drejtuesi duhet të përdorë gjithmonë sinjalin e palëvizshëm të rrezikut		Gabim
549	Pas një aksidenti rrugor, në rastet dhe në mënyrën e parashikuar nga Kodi Rrugor, drejtuesi duhet të përdorë sinjalin e lëvizshëm të rrezikut		Saktë
550	Pas një aksidenti rrugor, nëse automjeti i përfshirë krijon një rrezik ose pengesë, duhet të hiqet nga rruga sa më shpejt që të jetë e mundur		Saktë
551	Pas një aksidenti rrugor, nëse automjeti i përfshirë krijon rrezik ose pengesë, ai mund të lihet në rrugë deri në një orë pas ngjarjes		Gabim
552	Gjatë operacioneve të para-sinjalizimit me sinjalin e lëvizshëm të rrezikut, përdorimi i jelekëve fosforeshent është opsional		Gabim
553	Gjatë operacioneve të para-sinjalizimit me sinjalin e lëvizshëm të rrezikut, drejtuesi duhet të veshë jelekun me shirita fosforeshent edhe nëse është në korsitë e emergjencës ose në sheshet e qëndrimit.		Saktë
554	Gjatë operacioneve të tërheqjes në situata emergjente, lidhja midis dy automjeteve duhet të bëhet me një kablo elektrike		Gabim
555	Kur tërhiqet në situata emergjente, lidhja midis dy automjeteve nuk duhet të jetë më e gjatë se 1 metër		Gabim
556	Gjatë operacioneve të para-sinjalizimit me sinjalin e lëvizshëm të rrezikut, drejtuesi nuk duhet të veshë jelekun e dukshmërisë së lartë edhe nëse është në korsitë e emergjencës ose në sheshet e qëndrimit.		Gabim
557	Gjatë operacioneve të tërheqjes në situata emergjente, lidhja midis dy automjeteve mund të bëhet vetëm me kusht që automjeti tërheqës të jetë i pajisur me një ganxhë të miratuar për tërheqje		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
558	Gjatë operacioneve të tërheqjes, automjeti i tërhequr duhet të ndezë dritën e pasme të mjegullës në mungesë të ndonjë sinjali tjetër të përshtatshëm		Gabim
559	Gjatë operacioneve të tërheqjes, automjeti i tërhequr duhet të mbajë ndezur dritat paralajmëruese të rrezikut		Saktë
560	Gjatë operacioneve të tërheqjes, nëse automjeti i tërhequr nuk mund të aktivizojë dritat e emergjencës, duhet të mbajë sinjalin e lëvizshëm të rrezikut, ose panelin për ngarkesat e dala të ekspozuara në anën që përballlet me trafikun		Saktë
561	Drejtuksi, i përfshirë në një aksident rrugor me dëme materiale, i cili nuk ndalet dënohet me burgim.		Gabim
562	Drejtuksi, i përfshirë në një aksident rrugor me dëmtime të personit, i cili nuk ndalet për të ofruar ndihmë personit dënohet me burgim.		Saktë
563	Jashtë zonave të banuara është e detyrueshme, edhe gjatë ditës, të sinjalizoni paraprakisht një ngarkesë që ka rënë aksidentalisht në rrugë me anë të sinjalit trekëndësh të lëvizshëm të rrezikut, kur ngarkesa nuk mund të shihet qartë 100 metra larg.		Saktë
564	Jashtë zonave të banuara, edhe gjatë ditës, është opsionale të para-sinjalizoni një ngarkesë të rënë aksidentalisht në karrexhatë që nuk mund të shihet qartë 100 metra larg, për sa kohë që ngarkesa zë vetëm një korsi		Gabim
565	Natën, jashtë zonave të banuara, është e detyrueshme të sinjalizohet paraprakisht me sinjalin trekëndësh të lëvizshëm të rrezikut çdo ngarkesë e rënë aksidentalisht nga automjeti në rrugën që nuk mund të hiqet		Saktë
566	Natën, jashtë zonave të banuara, kur dritat e pozicionit ose dritat e emergjencës mungojnë ose janë të pamjaftueshme, është e këshillueshme, por jo e detyrueshme, të para-sinjalizoni automjetin e palëvizshëm në rrugë, me sinjalin trekëndësh të rrezikut		Gabim
567	Drejtuksi duhet të veshë jelekun me shirita fosforeshent gjatë natës, edhe në zonat e banuara, nëse automjeti i tij ndalet në rrugë për shkak të prishjes.		Gabim
568	Drejtuksi, në rast të një aksidenti rrugor që lidhet me sjelljen e tij, ka detyrimin të ndalojë dhe të sigurojë ndihmë e nevojshme për personat që kanë pësuar dëme		Saktë
569	Drejtuksi, në rast aksidenti për shkak të sjelljes së tij, është i detyruar të ndalet, por jo të ofrojë ndihmë.		Gabim
570	Drejtuksi, në rast të një aksidenti rrugor që i atribuohet sjelljes së tij, ka detyrimin të ndalojë dhe të ofrojë ndihmë për ata që kanë pësuar dëmtime të personit		Saktë
571	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset prapa automjetit ose pengesës që sinjalizohet, të paktën 50 metra larg		Saktë
572	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset mbi ngarkesën e rënë aksidentalisht në rrugë		Gabim
573	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset në karrexhatë të paktën një metër nga bordura e jashtme e karrexhatës		Saktë
574	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset të paktën një metër nga vijat gjatësore të mesit të karrexhatës		Gabim
575	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset në karrexhatë në një mënyrë të tillë që të jetë i dukshëm në një distancë prej të paktën 100 metra nga automjetet që vijnë		Saktë
576	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset në karrexhatë në mënyrë të tillë që të jetë i dukshëm në një distancë prej të paktën 50 metra nga automjetet që vijnë		Gabim
577	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset në korsinë e zënë nga automjeti i palëvizshëm ose ngarkesa e rënë		Saktë
578	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut është pjesë e pajisjeve të detyrueshme të automjeteve motorike		Saktë
579	Rimorkimi i një automjeti me defekt është i ndaluar në autostradë, përveç nëse tërheqja kryhet nga një automjet i autorizuar për ndihmë në rrugë		Saktë
580	Rimorkimi i një automjeti të dëmtuar nuk duhet domosdoshmërisht të raportohet tek enti pronar i rrugës		Gabim
581	Rimorkimi i një automjeti të dëmtuar mund të kryhet vetëm nëse automjeti tërheqës ka një fuqi të motorit më të madhe se ajo e automjetit të tërhequr		Gabim
582	Automjeti që tërheq një automjet tjetër me defekt duhet të jetë së paku 60% më i rëndë		Gabim
583	Në rast të defektit mekanik të automjetit në një tunel të autostradës, që sjell bllokimin e tij, duhet të aktivizohet sinjalizimi me dritat e emergjencës		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
584	Në rast të defektit mekanik të automjetit në një tunel të autostradës, që sjell bllokimin e tij, duhet ti kërkohet ndihmë drejtuesve më të afërt		Gabim
585	Në rast të defektit mekanik të automjetit në një tunel të autostradës, automjeti duhet të ndalet në korsinë e emergjencës, nëse është e pranishme		Saktë
586	Në rast të defektit mekanik të automjetit, që e bllokon atë në një tunel në autostradë, automjeti duhet të dërgohet në një zonë parkimi, nëse është e mundur		Saktë
587	Në rast të defektit mekanik të automjetit që e bllokon atë në një tunel të autostradës, është e nevojshme, nëse është e mundur, të çohet automjeti në një zonë parkimi		Saktë
588	Në rast aksidenti në një tunel që bllokon trafikun, motori duhet të fiket duke lënë çelësin e ndezjes të integruar		Saktë
589	Në rast të një aksidenti në një tunel, drejtuesit e tjerë duhet të paralajmërohen me anë të sinjalit akustik, borisë		Gabim
590	Në rast aksidenti në tunel, shërbimet e urgjencës duhet të njoftohen shpejt		Saktë
591	Në rast të një aksidenti në tunel, është e nevojshme të ktheni mjetin prapa dhe të pastroni vendin e aksidentit		Gabim
592	Në rast të një aksidenti në tunel, ndihma e parë duhet t'i jepet çdo personi të dëmtuar		Saktë
593	Në rast aksidenti në tunel, ngarkesa duhet të shkarkohet menjëherë		Gabim
594	Në rast aksidenti në tunel, është e nevojshme të zbrisni dhe poziciononi bllokimet nën rrotat e automjetit tuaj		Saktë
595	Në rast aksidenti në tunel, nëse duhet të dilni nga automjeti, këshillohet të vishni jelekun reflektues.		Saktë
596	Në rast të një aksidenti rrugor, ndërhyrja e autoriteteve duhet të kërkohet vetëm kur numri i personave të lënduar është mbi tre		Gabim
597	Në rast të një aksidenti rrugor, ndërhyrja e autoriteteve duhet të kërkohet kur nuk është e mundur të rivendoset qarkullimi normal		Saktë
598	Në rast të bllokimit të karrexhatës për shkak të defektit të automjetit, që nuk mund të lëvizet, drejtuesi duhet të raportojë rrezikun tek drejtuesit e tjerë		Saktë
599	Në rast të një bllokimi të karrexhatës për shkak të defektit të automjetit, drejtuesi duhet të jetë në gjendje të riparojë avarinë shpejt nëse është një automjet i rëndë		Gabim
600	Në rast të një bllokimi të karrexhatës për shkak të defektit të automjetit, drejtuesit nuk i kërkohet ta lëvizë atë ndërsa pret ndihmë, nëse ka pak trafik në rrugë		Gabim
601	Drejtuesi i mjetit duhet të dijë numrat e telefonit të urgjencës mjekësore, zjarrfikësve dhe shërbimeve të policisë rrugore dhe ti përdor ato në rast aksidenti		Saktë
602	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit mund të largohet nga vendi i ngjarjes, pa lejen e policisë rrugore		Gabim
603	Në rast aksidenti rrugor, ku drejtuesi i mjetit është pjesë, mund të largohet nga vendi i ngjarjes kur gjykon se nuk është fajtor		Gabim
604	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit mjafton që të kujtohet për pozicionin e saktë të automjeteve pas përplasjes		Gabim
605	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet të vendoset trekëndëshi i rrezikut, si në rastet e parashikuara nga Kodi Rrugor		Saktë
606	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet të vendoset mjeti, nëse është e mundur, të paktën përgjatë anës së djathtë të karrexhatës		Saktë
607	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale, duhet të njoftohen organet përkatëse, në pamundësi të zhvendosjes së mjetit, dhe të prisni në vendin e ngjarjes		Saktë
608	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet vendosur "trekëndëshi i lëvizshëm i rrezikut" në anën e prapme të mjetit, përpara se të largoheni		Gabim
609	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet të mbulohet mjeti me një mbulesë plastike		Gabim
610	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet që vetëm nëse është natë, të vendoset trekëndëshi i rrezikut në afërsi të mjetit		Gabim
611	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet të vendoset menjëherë mjeti mbi trotuar		Gabim
612	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet në çdo rast, të paraqesësh denoncimin në komisaratin e policisë më të afërt		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
613	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale, duhet të mos sinjalizohet mjete i ndaluar me “trekëndëshin e lëvizshëm të rrezikut”		Gabim
614	Në rast aksidenti, kur ka materiale të rrëshqitshme mbi karrexhatë, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë		Saktë
615	Në rast aksidenti, kur ka bllokim të karrexhatës, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë, veçanërisht kur aksidenti ka ndodhur në kthesë		Saktë
616	Në rast aksidenti, kur në rrugë ka të plagosur që nuk mund të lëvizin, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë		Saktë
617	Në rast aksidenti duhet të sinjalizohen për rrezikun mjetet që vijnë, kur në karrexhatë mbeten pjesë të mjeteve të aksidentuara që pengojnë qarkullimin		Saktë
618	Në rast aksidenti duhet të sinjalizohen për rrezikun mjetet që vijnë, vetëm në rast se trafiku është i bllokuar për shkak të tij		Gabim
619	Në rast aksidenti duhet të sinjalizohen për rrezikun mjetet që vijnë, vetëm në rast se ai ka ndodhur në rrugë interurbane pa ndriçim		Gabim
620	Në rast aksidenti duhet të sinjalizohen për rrezikun mjetet që vijnë, duke i rënë borisë me intervale të rregullta kohe		Gabim
621	Në rast aksidenti duhet të sinjalizohen për rrezikun mjetet që vijnë, duke ndezur një zjarr në afërsi të mjetit të aksidentuar, nëse është errësirë		Gabim
622	Në rast aksidenti duhet të sinjalizohen për rrezikun mjetet që vijnë vetëm në rast se ai ka ndodhur natën, në një qendër të banuar të ndriçuar		Gabim
623	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë është e detyrim ligjor dhe moral		Saktë
624	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë është detyrimi i Kodi Penal i cili dënon mosdhënien e ndihmës		Saktë
625	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë është e detyrueshme, sepse ndihma mund të kufizojë pasojat negative të aksidentit		Saktë
626	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë duhet të tregosh kujdes të mos shkaktosh rreziqe për veten dhe të tjerët		Saktë
627	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë nuk është e detyrueshme		Gabim
628	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë është e detyrim vetëm nëse gjykohet aksidenti i rëndë		Gabim
629	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë nuk është detyrim nëse do ti shmangesh përfshirjes në ngjarje		Gabim
630	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë është i detyrim vetëm për mjekët dhe personelin sanitar		Gabim
631	Personi që jep ndihmën në rast aksidenti duhet të vlerësojë situatën me qëllim që të mbrojë të dëmtuarin nga rreziqe të tjera		Saktë
632	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të ndihmojë të dëmtuarin sa më mirë të mundet, pa ndërmarrë iniciativa që i takojnë organeve kompetente mjekësore		Saktë
633	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të sigurojë dhe sinjalizojë sa më mirë zonën e aksidentit		Saktë
634	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet ti ofrojë të aksidentuarit mbështetje morale		Saktë
635	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të largohet nga vendi i aksidentit, pas dhënies së saj		Gabim
636	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të distancohet dhe të presë ndihmë pa bërë asgjë		Gabim
637	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të identifikojë të dëmtuarin, para se t’ia japë atë		Gabim
638	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet t’i japë medikamente të dëmtarit edhe pa pasur kompetencën e duhur, nëse e shikon të arsyeshme		Gabim
639	Qëllimi i ndihmës së parë është të merren masa të thjeshta dhe të shpejta për mbijetesën e të aksidentuarit		Saktë
640	Qëllimi i ndihmës së parë është të ndihmohet i dëmtuari, sa më mirë të jetë e mundur, në pritje të ndihmës mjekësore		Saktë
641	Qëllimi i ndihmës së parë është marrja e masave të thjeshta dhe të shpejta për mbijetesën e të aksidentuarit deri në dhënien e ndihmës mjekësore		Saktë
642	Gjatë dhënies së ndihmës parë duhet të shmanget çdo ndërhyrje e gabuar		Saktë
643	Qëllimi i ndihmës së parë është vendosja e të dëmtuarit në pozicion me të rehatshëm		Gabim
644	Qëllimi i ndihmës së parë është të informohemi nga viktimi për rrethanat e aksidentit për t’i referuar autoriteteve kompetente		Gabim
645	Qëllimi i ndihmës së parë është të largojmë në çdo rast të dëmtuarin nga vendi i aksidentit		Gabim
646	Qëllimi i ndihmës së parë është të pengojmë çdo ndërhyrje për të favorizuar punën e policisë		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
647	Nëse i lënduari, në një aksidenti rrugor, ka një plagë me gjak duhet të mbulohet ajo me material të pastër dhe të shtrëngohet, për të bllokuar rrjedhjen e gjakut		Saktë
648	Nëse i lënduari, në një aksident rrugor, ka një plagë me gjak duhet të mos lëvizen trupa të huaj të mundshëm të pranishëm në të		Saktë
649	Nëse i lënduari në një aksidenti rrugor ka një plagë me gjak, ajo duhet të bllokohet rrjedhja e gjakut me garzë sterile ose me copë të pastër		Saktë
650	Nëse i lënduari në një aksidenti rrugor ka një plagë me gjak, duhet të mbahet i dëmtuari në pozicion ulur ose shtrirë		Saktë
651	Nëse i lënduari në një aksident rrugor ka një plagë me hemorragji të jashtme, duhet të bllokohet ajo dhe të thirret menjëherë ndihma e shpejtë		Saktë
652	Nëse i lënduari në një aksident rrugor ka një plagë me gjak, duhet të nxirren menjëherë trupa të huaj të pranishëm në të, pastaj të mbulohet		Gabim
653	Nëse i lënduari në një aksident rrugor ka një plagë me gjak, duhet t'i jepet atij të pijë ujë ose çaj nëse është pa ndjenja		Gabim
654	Nëse i lënduari në një aksident rrugor ka një plagë me gjak, duhet të mos mbulohet plaga për të lehtësuar mpiksjen spontane të gjakut		Gabim
655	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet që me kujdes të lidhet ai pa e nxjerrë trupin e huaj		Saktë
656	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet të ndalohet që ai të prekë atë, për të shmangur dëmtime më të rënda		Saktë
657	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet ti lidhet ai dhe të ndalohet të preket deri në ndërhyrjen e një specialisti		Saktë
658	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet që trupi i huaj të hiqet vetëm nga një mjek specialist		Saktë
659	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet të bëhet përpjekje për të nxjerrë trupin e huaj për të shmangur infeksionet		Gabim
660	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet të masazhohet ngadalë ai për të favorizuar lotimin		Gabim
661	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet të hidhet ujë në të për të mundësuar daljen e tij		Gabim
662	Shenjë që tregon fillimin e gjendjes së shokut është lëkura e ftohtë me ngjyrë shumë të zbehtë		Saktë
663	Shenjë që tregon fillimin e gjendjes së shokut është gjendja e tensionuar dhe djersë të ftohtë në ballë		Saktë
664	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë zbehtësi, djersë të ftohta, gjendje e tensionuar, rrahje të zembrës të dobëta por të shpeshta		Saktë
665	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë shfaqja e njollave mbi lëkurë		Gabim
666	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë shfaqja e ngjyrës së kuqe të lëkurës, që tregon rritje të temperaturës		Gabim
667	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë rrahje të forta të zembrës dhe tension i lartë		Gabim
668	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të shtrihet në tokë, të mbulohet dhe të mbahen të ngritura gjymtyrët e poshtme		Saktë
669	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të mbulohet sa më mirë		Saktë
670	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të shtrihet me gjymtyrët e poshtme të ngritura nga trupi		Saktë
671	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të ngrihet për të ecur që të riaktivizohet qarkullimi i gjakut		Gabim
672	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të vendoset në pozicion ulur		Gabim
673	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të goditet me kujdes në fytyrë dhe gjymtyrë për të riaktivizuar qarkullimin e gjakut		Gabim
674	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet t'i jepen sasi të vogla pije alkoolike		Gabim
675	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet nëse merr frymë vetë, të vendoset në pozicionin anësor të sigurisë		Saktë
676	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet nëse nuk merr frymë, t'i lirohet goja edhe hunda nga pengesa të mundshme		Saktë
677	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet të kujdesesh për gjendjen e tij deri në mbërritjen e ambulancës		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
678	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet ta bësh të ecë e të flasë me të dëmtuarin për ta mbajtur zgjuar		Gabim
679	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet ta bësh që të mos mundet fare të lëvizë trupin		Gabim
680	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet ta fashojsh dhe të bësh që të mos mundet të lëvizë kokën		Gabim
681	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet të pyetet nëse ka dhembje në kokë		Gabim
682	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit duhet nëse e është e nevojshme, t'i lehtësoi frymëmarrjen duke e vendosur të dëmtuarin gjysmë ulur		Saktë
683	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit duhet që në se ka plagë të dukshme dhe të thellë, të shtypet menjëherë me një copë të pastër		Saktë
684	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit duhet të ruhet me kujdes deri në mbërritjen e ndihmës të specializuar		Saktë
685	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit duhet ta ndihmosh të bëjë frymëmarrje të thella		Gabim
686	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit duhet të vendoset i plagosuri në pozicion shtrirë		Gabim
687	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit duhet në rast plage të thellë, të pastrohet, dezinfektohet dhe të mjekohet plaga		Gabim
688	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit duhet të vendoset i dëmtuari në pozicion drejt për të kufizuar daljen e gjakut		Gabim
689	Nëse i dëmtuari paraqet një ose më shumë fraktura në gjymtyrë, duhet të mos lëvizet derisa pjesët e thyera të së njëjtës gjymtyrë të bëhen të palëvizshme kundrejt njëra tjetrës		Saktë
690	Nëse i dëmtuari paraqet një ose më shumë fraktura në gjymtyrë, plagët e mundshme të shkaktuara nga thyerjet duhet të mbulohen me material të pastër		Saktë
691	Nëse i dëmtuari paraqet një ose më shumë fraktura në gjymtyrë, duhet t'i jepet të plagosurit një pije e fortë alkoolike		Gabim
692	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet të shuhet flakët me batanije ose materiale të tjera të ngjashme		Saktë
693	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet të mos hiqen mbetje të mundshme të veshjeve të ngjitura në pjesët e djegura		Saktë
694	Në rast se në një aksidenti rrugor ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie me skuqje të gjymtyrëve, kur është e mundur, duhet të futen ato në ujë të ftohtë për të lehtësuar dhimbjen		Saktë
695	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie që përfshijnë trupin, duhet që ato të mbulohen me material të mundshëm steril (të pastër)		Saktë
696	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet nëse ka akoma mbetje të flakëve, të pritët që të shuhet pastaj të ndërhyhet		Gabim
697	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet të hiqen gjithë mbeturinat e veshjeve të djegura në pjesët e dëmtuara		Gabim
698	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet të dezinfektohen djegiet me alkool		Gabim
699	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet vetëm të njoftojmë shërbimin zjarrfikës dhe të presim		Gabim
	TEMA VI. NJOHURI PËR MONTIMIN, PËRDORIM DHE KUJDESIN PËR GOMAT. MASAT QË MERREN PËR HEQJEN DHE ZËVENDËSIMIN E RROTAVE		
700	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë treguesit e përmasave të gomës		Saktë
701	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë edhe treguesin e stinës		Saktë
702	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë treguesin e shpejtësisë		Saktë
703	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë edhe vitin e prodhimit		Saktë
704	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë edhe treguesin për ngarkesën që mban goma		Saktë
705	Kur blejmë goma të reja për mjetin nuk është e nevojshme të verifikohet treguesi për ngarkesën që mban goma		Gabim
706	Kur blejmë goma të reja për mjetin është e nevojshme që të peshohet goma		Gabim
707	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë vetëm përmasat e saj		Gabim
708	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë vetëm treguesin e shpejtësisë		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
709	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë vetëm vitin e prodhimit		Gabim
710	Për të hequr nga mjeti rrotën me gomën e dëmtuar dhe për të vendosur rrotën rezervë duhet që mjeti të jetë mundësisht në rrugë horizontale		Saktë
711	Për të hequr nga mjeti rrotën me gomën e dëmtuar dhe për të vendosur rrotën rezervë duhet që lirimi i dadoçekëve të fillojë pasi të bëhet ngritja me krik		Gabim
712	Pas ndërrimit të një rrote me gomën e dëmtuar me rrotën rezervë, duhet që mjeti, të ulet nga kriku dhe pastaj të montohen dadoçekët		Gabim
713	Kur gomat e mjetit janë konsumuar tej kufirit të lejuar, për të garantuar sigurinë në qarkullim dhe për të shmangur aksidentet, duhet të zëvendësohen me të reja		Saktë
714	Për të garantuar sigurinë në qarkullim dhe për të shmangur aksidentet është e nevojshme të përdoren goma me dimensione të ndryshme në të njëjtin aks të mjetit		Gabim
715	Përmasat e gomave që duhet të përdorë mjeti përcaktohen nga prodhuesi i mjetit dhe gjenden të shënuara në manualin e përdorimit të tij		Saktë
716	Kriku hidraulik, me të cilin pajisen kamionët, shërben për ndërrimin e një rrote, duke e ngritur atë edhe kur ai është i ngarkuar.		Saktë
717	Kriku hidraulik mund të pozicionohet kudo në automjet		Gabim
718	Autobusët dhe kamionët, në rastet kur shpohet një nga gomat, duhet të përdorin gomën rezervë me dimensione më të vogla		Gabim
719	Kriku hidraulik me të cilin janë të pajisur mjetet e transportit të mallrave për ndërrimin e një rrote, ka aftësi ngritëse deri në 900 kilogramë		Gabim
720	Kriku hidraulik me të cilin janë të pajisur mjetet e rënda ka aftësi ngritëse deri në 20 tonë		Saktë
721	Për të hequr nga mjeti rrotën me gomën e dëmtuar dhe për të vendosur rrotën rezervë duhet që mjeti të jetë mundësisht në një rrugë të sheshtë		Saktë
722	Me krikun hidraulik që janë të pajisur mjetet e rënda për ndërrimin e një rrote nuk është e mundur të ngrihet autobusi bashkë me pasagjerët		Gabim
723	Ndërrimi i një rrote të një mjeti të rënda, nëse automjeti edhe pjesërisht pengon qarkullimin në rrugë, duhet t'u sinjalizohet automjeteve që vijnë me sinjalin e lëvizshëm të rrezikut		Saktë
724	Kriku hidraulik duhet të jetë e vendosur afër rrotës për t'u zëvendësuar dhe duhet të vendoset në kornizë për ngritjen korrekte të automjetit		Saktë
725	Në rast të ndërrimit një rrote të kamionit, malli i ngarkuar duhet detyrimisht të shkarkohet		Gabim
726	Në rast të zëvendësimit të një rrote të mjeti transporti të rëndë, rrota rezervë duhet të hiqet nga vendi i saj vetëm pasi të keni ngritur automjetin me krik hidraulik		Gabim
727	Nuk duhet të aktivizoni valvulën e uljes së krikut hidraulik, kur jeni akoma nën automjet, në mënyrë që të shmangni aksidentin (mund shtypeni nga mjeti)		Saktë
728	Para se të ndërroni një rrotë të një automjeti të rëndë, mjafton të vendosni një pykë të vetme për bllokim, nëse frenat e parkimit janë aktivizuar		Gabim
729	Para se të ndërroni një rrotë të një kamioni, duhet të aktivizoni frenat e parkimit dhe të vendosni bllokuesit në rrotat e tjera për të parandaluar lëvizjen aksidentale të automjetit		Saktë
730	Para se të ndërroni një rrotë të një kamioni në një rrugë të sheshtë, duhet të aktivizoni frenat e parkimit, por nuk është e nevojshme të vendosni pykat bllokuese të rrotave		Gabim
731	Para se të ngrini kamionin për të ndryshuar një rrotë, sigurohuni që të keni gjithçka që ju nevojitet për ta bërë këtë		Saktë
732	Kur ndërroni gomën e një kamioni në korsinë e emergjencës së një autostrade, malli i ngarkuar duhet detyrimisht të shkarkohet		Gabim
733	Kur ndërroni një rrotë, është e nevojshme të shtrëngoni bulonat (dadoçekët) "kryq" dhe pak nga një herë, për të siguruar që rrota të afrohet në mënyrë të saktë me mocën e rrotës		Saktë
734	Kur zëvendësoni rrotën e një aksi me rrota të dyfishta është e nevojshme të siguroheni që të dy rrotat të mos fërkohen me njëra-tjetrën gjatë lëvizjes, për të shmangur mbinxhjen e rrezikshme		Saktë
735	Kur zëvendësoni rrotën e një aksi me rrota të dyfishta është e nevojshme të ripoziciononi distancuesin, nëse është i pranishëm		Saktë
736	Kur vendosni rrotën rezervë, mos i shtrëngoni bulonat (dadoçekët) plotësisht, në mënyrë që të mos dëmtoni filetën		Gabim
737	Kur zëvendësoni rrotën e një aksi me rrota të dyfishta, duhet që faqet anësore të gomave të jenë në kontakt me njëra-tjetrën, në mënyrë që të rrotullohen në mënyrë sinkrone		Gabim
738	Nëse, sipas nevojës, është e nevojshme të ndërroni gomën e një kamioni në korsinë e emergjencës, duhet të vendosni trekëndëshin e lëvizshëm të rrezikut		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
739	Pasi të jetë vendosur rrota rezervë e një kamioni, nuk rekomandohet të humbni kohë dhe të ndaloni për të kontrolluar shtrëngimin e bulonave (dadiçekëve)		Gabim
740	Kur në një kamion është montuar rrota rezervë, pas disa kilometrave udhëtim, është e nevojshme të shtrëngoni përsëri bulonat (dadiçekët) për sigurinë e lëvizjes		Saktë
741	Presioni maksimal i fryrjes së gomave është i njëjtë për të gjithë tipet e mjeteve të transportit të mallrave		Gabim
742	Mbi sipërfaqen anësore të gomave janë të shënuara, gjerësia, profili, diametri, indekset e ngarkesës dhe shpejtësia		Saktë
743	Rrotat realizojnë lëvizjen e automjetit		Saktë
744	Rrotat kanë në përbërje të tyre diskut dhe gomën		Saktë
745	Rrotat kur janë të paekuilibruara, përkeqësojnë stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit gjatë lëvizjes		Saktë
746	Rrotat montohen në moco me anë të dadoçekëve		Saktë
747	Rrotat e ekuilibruara prishin kushinetat e mocos		Gabim
748	Rrotat nuk ka nevojë të ekuilibrohen pas riparimit të gomës		Gabim
749	Rrotat nuk ndikojnë në ruajtjen e balestrave		Gabim
750	Gomat sigurojnë kapje elastike të mjetit me rrugën		Saktë
751	Gomat shërbejnë për mbajtjen e mjetit, lëvizjen e tij dhe zbutjen e goditjeve		Saktë
752	Gomat mund të jenë tubolare ose me kamerdare		Saktë
753	Gomat janë elementë të rëndësishëm që ndikojnë në sigurinë, gjatë lëvizjes me mjet		Saktë
754	Gomat tubolare përdoren kryesisht në autovetura dhe autobusë, ku kërkohet siguri e lartë në lëvizje		Saktë
755	Gomat nuk ndikojnë në stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit, gjatë lëvizjes së tij		Gabim
756	Gomat tubolare përdoren vetëm në kamionë		Gabim
757	Gomat nuk ndikojnë në ruajtjen e balestrave		Gabim
758	Numri 315, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, tregon se gjerësia e gomës është 315 milimetër		Saktë
759	Numri 80, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, /80, tregon se lartësia e gomës nga badistrada deri te pjesa që kontakton me diskut është sa 80% e 315, në milimetër		Saktë
760	Numri 22.5, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, tregon diametrin e brendshëm të gomës që është 22.5 inç		Saktë
761	Germa M, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, tregon se goma është me kamerdare		Gabim
762	Germa R, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, është tregues i shpejtësisë së lejuar për gomën		Gabim
763	Numri 154, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, tregon se shpejtësia e lejuar për gomën është 154 km/orë		Gabim
764	Numri 22.5, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, tregon se presioni që rekomandohet të fryhet goma është 22.5 bar		Gabim
765	Numri 11, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon se gjerësia e gomës është 11 inç (11 inç = 11x25.4 = 279.4 milimetër)		Saktë
766	Shenja -, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon se goma është me thurje diagonale (me kamerdare)		Saktë
767	Numri 20, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon diametrin e brendshëm të gomës që është 20 inç		Saktë
768	Numri 145, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, është tregues i peshës maksimale që mban goma e vendosur tek		Gabim
769	Germa K, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon që goma është me kamerdare		Gabim
770	Numri 145, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon diametrin e brendshëm të gomës që është 145 centimetër		Gabim
771	Goma ka skeletin me fije sintetike ose metalike të thurur në formë diagonale ose radiale		Saktë
772	Goma e tipit me kamerdare ka shënimin "TUBOTYPE"		Saktë
773	Goma tubolare ka shënimin "TUBELESS"		Saktë
774	Goma zgjidhet në varësi të diskut, shpejtësisë së mjetit, stinës, etj.		Saktë
775	Goma ka batistradën e cila është e sheshtë		Gabim
776	Goma e tipit tubolare ka shënimin "TUBOTYPE"		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
777	Germa R, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon që goma është me thurje radiale (gomë radiale)		Saktë
778	Germa L, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, është tregues i shpejtësisë maksimale të lejuar për gomën dhe gjendet në tabela		Saktë
779	Numri 00, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon se lartësia e gomës nga badistrada deri te pjesa që kontakton me diskun, është sa gjerësia e gomës		Saktë
780	Numri 20, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon diametrin e brendshëm të gomës që është 20 inç		Saktë
781	Numri 154, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, është treguesi i ngarkesës së lejuar të gomës kur ajo është vendosur e vetme (tek) dhe gjendet në tabela		Saktë
782	Numri 149, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, është tregues i ngarkesës së lejuar të gomës kur ajo është vendosur bashkë me një gomë tjetër (çift) dhe gjendet në tabela		Saktë
783	Germa L, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon se goma është me rrrjetë të kryqëzuar		Gabim
784	Numri 12.00, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon se diametri i diskut është 1200 milimetër		Gabim
785	Numri 149, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon se shpejtësia e lejuar për gomën është 149 km/orë		Gabim
786	Në gomë është shënuar treguesi për shpejtësinë maksimale që mund të realizohet me atë gomë		Saktë
787	Në gomë është shënuar java dhe viti i prodhimit të saj		Saktë
788	Në gomë është shënuar treguesi i stinëve që duhet të përdoret goma		Saktë
789	Në gomë është shënuar tipi i mjetit që e përdor		Gabim
790	Në gomë është shënuar vetëm gjerësia që ka goma		Gabim
791	Në gomë është shënuar vetëm diametri i jashtëm		Gabim
792	Gomat e automjeteve si rregull duhet të jenë me ajër (pneumatike)		Saktë
793	Gomat e automjeteve nuk duhet të kenë dëmtime apo deformime		Saktë
794	Gomat e automjeteve duhet të kenë kanale në pjesën kontaktuese me rrugën (në badistradë) me thellësi jo më të vogël se 1.6 milimetër		Saktë
795	Gomat e automjeteve, në të njëjtin aks, duhet të jenë të njëjta si tip dhe dimension		Saktë
796	Gomat e automjeteve mund të riparohen, nëse nuk kanë të dëmtuar strukturën dhe nuk kanë deformime		Saktë
797	Gomat e automjeteve, rekomandohet të përdoren në përputhje me stinën		Saktë
798	Gomat e automjeteve, duhet të kenë thellësinë e luleve detyrimisht jo më shumë se 1 milimetër		Gabim
799	Gomat e automjeteve, në të njëjtin aks, mund të kenë dimensione të ndryshme, mjafton që të jenë të një marke		Gabim
800	Kur gomat e automjeteve janë të konsumuara në batistradë mund të bëhet thellimi mekanik i luleve		Gabim
801	Nëse, gjatë udhëtimit me mjet, goma e rrotës së majtë drejtuese është me presion fryrje më të vogël se e djathta, mjeti ka tendencë të zhvendoset nga krahu i majtë		Saktë
802	Nëse, gjatë udhëtimit me mjet, goma e rrotës së majtë drejtuese është me presion fryrje më të vogël se e djathta, rritet lodhja e drejtuesit të mjetit		Saktë
803	Nëse, gjatë udhëtimit me mjet, goma e rrotës së majtë drejtuese është me presion fryrje më të vogël se e djathta, rritet fenomeni i rrëshqitjes së mjetit në kthesa		Saktë
804	Nëse, gjatë udhëtimit me mjet, goma e rrotës së majtë drejtuese është me presion fryrje më të vogël se e djathta, mjeti zhvendoset nga ana e gomës me presion më të lartë		Gabim
805	Nëse, gjatë udhëtimit me mjet, goma e rrotës së majtë drejtuese është me presion fryrje më të vogël se e djathta, kjo gjë nuk ndikon në lodhjen e drejtuesit të mjetit		Gabim
806	Nëse, gjatë udhëtimit me mjet, goma e rrotës së majtë drejtuese është me presion fryrje më të vogël se e djathta, goma e majtë konsumohet më pak se goma e djathtë		Gabim
807	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet influencon (ndikon) viti i prodhimit të gomës		Saktë
808	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikojnë kilometrat që ka përshkuar goma		Saktë
809	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikon negativisht temperatura e lartë e ambientit, ku qëndron dhe punon mjeti		Saktë
810	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet nuk ndikon pesha e ngarkesës që vendoset në mjet		Gabim
811	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikon prania e lagështisë në rrugë		Gabim
812	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikon lloji i motorit që përdor mjeti		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
813	Mosfunksionimi i amortizatorëve ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Saktë
814	Presioni i lartë i fryrjes shkakton konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Saktë
815	Presioni i ulët i fryrjes shkakton konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Saktë
816	Frenimet e shpeshta dhe të ashpra ndikojnë në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Saktë
817	Konsumimi i kokave të paralelit ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Saktë
818	Pesha e mjetit ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Gabim
819	Regjistrimi i mirë i paralelit të gjatë ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Gabim
820	Lloji i sistemit të frenimit ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Gabim
821	Konvergjenca e mirë e rrotave drejtuese ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Gabim
822	Futja e trupave të huaj në goma ose midis tyre mund të jetë shkak për dëmtimin e tyre		Saktë
823	Tërheqja e mjetit në rastet kur goma është e bllokuar (është frenato) mund të jetë shkak për dëmtimin e gomave të automjetit		Saktë
824	Çiftimi i gomave të të njëjtit dimension, të të njëjtit tip dhe të reja mund të jetë shkak për dëmtimin e tyre		Gabim
825	Ekuilibrimi i rregullt i rrotës në të cilën është montuar goma është shkak për dëmtimin e gomës së automjetit		Gabim
826	Fryrja e gomës sipas kushteve të përcaktuar nga konstruktori (ndërtuesi) është shkak për dëmtimin e gomës së automjetit		Gabim
827	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari pjesa kontaktuese me rrugën (batistrada), konsumohet në dy anët e jashtme		Saktë
828	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari zvogëlohet jetëgjatësia e tyre		Saktë
829	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari rritet konsumi i karburantit		Saktë
830	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari zvogëlohet zona e kontaktit të gomave me rrugën		Gabim
831	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari rritet jetëgjatësia e gomave		Gabim
832	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari ulët konsumi i karburantit		Gabim
833	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari pjesa kontaktuese me rrugën (batistrada e gomës) konsumohet në pjesën qendrore		Saktë
834	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari dëmtohet struktura e saj për shkak të mbingarkesës nga presioni i lartë		Saktë
835	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari ka rrezik që ajo të plasë		Saktë
836	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari rritet zona e kontaktit të gomës me rrugën		Gabim
837	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari kemi konsumim uniform të gomës		Gabim
838	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari jetëgjatësia e saj rritet		Gabim
839	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet presioni i fryrjes i cili duhet të jetë sa ai i rekomanduar nga fabrika prodhuese		Saktë
840	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet madhësia e konsumimit të pjesës ballore (thellësia e kanalit të luleve)		Saktë
841	Gomat e automjetit duhet të kontrollohet nëse kanë dëmtime, deformime apo konsumime jo uniforme të sipërfaqes së kontaktit me rrugën (badistradës)		Saktë
842	Gomat e automjetit duhet të kontrollohen nëse kanë zvogëluar peshën e tyre me kalimin e kohës		Gabim
843	Gomat e automjetit duhet të kontrollohen për përbërjen e materialit të gomës		Gabim
844	Gomat e automjetit duhet të kontrollohen vazhdimisht, që presioni i fryrjes së gomave të para të jetë i njëjtë me ato të pasme		Gabim
845	Kur gomat e mjeteve kanë pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar, zvogëlohet kapja e tyre me sipërfaqen e rrugës		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
846	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar rrisin mundësinë për rrëshqitjen e mjetit në rast shiu		Saktë
847	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar rrisin mundësinë e aksidenteve rrugore		Saktë
848	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar çahen dhe shpohen më lehtë se gomat e pa konsumuara		Saktë
849	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar janë të rrezikshme vetëm në rast shiu		Gabim
850	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar e zvogëlojnë gjatësinë e rrugës së frenimit të mjetit		Gabim
851	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar rrisin kapjen e tyre me rrugën		Gabim
852	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar nuk ndikojnë në frenimin e mjetit		Gabim
853	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet kur janë konsumuar lulet e tyre		Saktë
854	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e ujit, baltës dhe akullit në karrexhatë		Saktë
855	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e gjetheve të pemëve në rrugë		Saktë
856	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet kur presioni i ajrit është më i madh nga ai që rekomandohet		Saktë
857	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e vajrave të ndryshme në karrexhatë		Saktë
858	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania në rrugë e materialeve të paqëndrueshëm (çakëll, zhavorr, rërë, etj.)		Saktë
859	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet kur ecet me shpejtësi të ulët		Gabim
860	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga rritja e numrit të rrotullimeve të boshtit të motorit		Gabim
861	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e bagazheve mbi mjet		Gabim
862	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga rritja e ngarkesave që transportohen		Gabim
863	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga përdorimi i gomave të reja		Gabim
864	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga përdorimi i marsheve të ulët për lëvizje		Gabim
865	Pas montimit të rrotës është e nevojshme të kontrollohet gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit		Saktë
866	Pas montimit të rrotës, dhe pasi kemi udhëtuar njëfarë kohe, është e nevojshme të kontrollohet gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit		Saktë
867	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet në mënyrë të here pas hershme		Saktë
868	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet vetëm kur kemi kontrollin teknik		Gabim
869	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet vetëm pas montimit		Gabim
870	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet detyrimisht në çdo fillim jave		Gabim
871	Rënia e presionit të ajrit në njëren gomë mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Saktë
872	Konsumimit i madh i gomave mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Saktë
873	Konvergenca e gabuar e rrotave drejtuese mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Saktë
874	Ekuilibrimi i saktë i rrotave të para mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Gabim
875	Konvergenca e rregullt e rrotave drejtuese mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Gabim
876	Për të garantuar sigurinë në qarkullim të mjeteve dhe për të shmangur aksidentet, ndër të tjera është e nevojshme të përdoren goma me përmasat e rekomanduara nga firma prodhuese		Saktë
877	Për të garantuar sigurinë në qarkullim të mjeteve dhe për të shmangur aksidentet, ndër të tjera është e nevojshme të përdoret i njëjti tip dhe markë gomash në rrotat e të njëjtit aks		Saktë
878	Për të garantuar sigurinë në qarkullim të mjeteve dhe për të shmangur aksidentet, ndër të tjera është e nevojshme të mbahet presioni i gomave aq sa është këshilluar nga firma prodhuese		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
879	Për të garantuar sigurinë në qarkullim të mjeteve dhe për të shmangur aksidentet, ndër të tjera është e nevojshme të kontrollojmë vetëm presionin e gomave të rrotave aktive		Gabim
880	Për të garantuar sigurinë në qarkullim të mjeteve dhe për të shmangur aksidentet, ndër të tjera është e nevojshme të fryhen gomat e mjetit me presion më të lartë se ai i këshilluari, për të përmirësuar fërkimin me sipërfaqen e rrugës		Gabim
881	Për të garantuar sigurinë në qarkullim të mjeteve dhe për të shmangur aksidentet, ndër të tjera është e nevojshme të rrisim presionin e gomave sepse përmirësohet ftohja e motorit		Gabim
882	Konvergjenca e rrotave drejtuese, është e lidhur me këndin që formojnë planet e mbërthimit të rrotave drejtuese me planin vertikal		Saktë
883	Kontrolli i konvergjencës së rrotave drejtuese dhe regjistrimi bëhen në servise të specializuara		Saktë
884	Konvergjenca e rrotave drejtuese nuk prishet nëse ura e rrotave drejtuese deformohet		Gabim
	TEMA VII. RREGULLA PËR PESHAT DHE DIMENSIONET E AUTOMJETEVE NË QARKULLIM. RREGULLA MBI KUFIJTË E SHPEJTËSISË SË KËTYRE MJETEVE		
885	Gjerësia maksimale e mjetit, duke përfshirë edhe ngarkesën, nuk duhet të jetë më e madhe se 2.55 metër, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa		Saktë
886	Gjerësia maksimale për mjetet e transportit me regjim temperature të kontrolluar, mund të arrijë në 2.6 metër, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa		Saktë
887	Gjerësia maksimale për kamionët, duke përfshirë edhe ngarkesën, është mbi 2.55 metër, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa		Gabim
888	Mjetet e transportit me regjim temperature të kontrolluar të mallrave që prishen, duhet të kenë një gjerësi maksimale më të madhe se 2.60 metra, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa		Gabim
889	Mjetet e transportit me regjim temperature të kontrolluar të mallrave që prishen, duhet të kenë një gjerësi maksimale jo më të madhe se 2.55 metra, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa		Gabim
890	Gjerësia maksimale e kamionit, duke përfshirë edhe ngarkesën, mund të jetë mbi 2.55 metër		Gabim
891	Gjerësia e mjeteve, duke përfshirë edhe ngarkesën, lejohet maksimumi 2 metër, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa		Gabim
892	Autotreni duhet të ketë gjerësi deri 2.55 metër, pa përfshirë pasqyrat		Saktë
893	Autotrenat dhe gjysmërimorkiatorët (përfshi ngarkesën) lejohet të kenë lartësi mbi 4 metër		Gabim
894	Komplekset e mjeteve (autotren, gjysmërimorkiator, artikular) ,mund të kenë gjerësinë mbi 2.55 metër		Gabim
895	Lartësia maksimale e automjeteve, që përdoren për transportin e kontejnerëve, duhet të jetë deri 4,70 metra		Gabim
896	Lartësia maksimale e makinave teknologjike nuk duhet të kalojë 5,30 metra		Gabim
897	Lartësia maksimale e makinave teknologjike nuk duhet të kalojë 4,30 metra		Saktë
898	Gjatësia maksimale e mjeteve me një aks nuk duhet të kalojë 7.5 metër, duke përfshirë ngarkesën dhe mekanizmin e tërheqjes		Saktë
899	Gjatësia maksimale e mjeteve teke me dy ose më shumë akse nuk duhet ti kalojë 12 metër, duke përfshirë ngarkesën dhe mekanizmin e tërheqjes		Saktë
900	Gjatësia maksimale për autokampet, duke përfshirë edhe mekanizmat e tërheqjes, nuk duhet ti kalojë 8 metër		Saktë
901	Gjatësia maksimale e mjeteve teke me dy ose më shumë akse lejohet të jetë 16,5 metër, duke përfshirë ngarkesën dhe mekanizmin e tërheqjes		Gabim
902	Gjatësia maksimale e kamionit, duke përfshirë edhe ngarkesën, mund të jetë më e madhe se 8 metër		Gabim
903	Gjatësia maksimale e mjeteve me një aks mund të jetë 8.5 metër, duke përfshirë ngarkesën dhe mekanizmin e tërheqjes		Gabim
904	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni me gjatësi 7 metër, në kushte normale, lejohet deri në 2.1 metër		Saktë
905	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni tek me gjatësi 11 metër, në kushte normale, lejohet deri në 1 metër		Saktë
906	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni lejohet deri në 3/10 e gjatësisë së tij, por pa kaluar kufijtë e përmasave gabarite të lejuara		Saktë
907	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni me gjatësi 10 metër lejohet deri në 3.5 metër		Gabim
908	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni me gjatësi 6 metër lejohet deri në 2.5 metër		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
909	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni me gjatësi 7 metër lejohet deri në 3 metër		Gabim
910	Cilido që qarkullon me një mjet që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën, pa autorizim përkatës, ndëshkohet me gjobë, pezullim të lejedrejtimit dhe pezullim të lejes së qarkullimit		Saktë
911	Cilido që qarkullon me një mjet që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën pa autorizim përkatës, ndëshkohet vetëm me gjobë		Gabim
912	Cilido që qarkullon me një mjet që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën pa autorizim përkatës, ndëshkohet vetëm me pezullim të lejedrejtimit		Gabim
913	Masa maksimale e automjetit me ngarkesë të plotë, nuk mund të jetë më e madhe se 5 ton për aks, për mjetet me një aks		Saktë
914	Masa maksimale e automjetit me ngarkesë të plotë, nuk mund të jetë më e madhe se 8 ton për aks, për mjetet me dy akse		Saktë
915	Masa maksimale e automjetit me ngarkesë të plotë, e mjeteve nuk mund të jetë më e madhe se 11.5 ton për aks, për mjetet me tre a më shumë akse, për qarkullim të tyre në rrugë apo korridore ndërkombëtare		Saktë
916	Masa maksimale e automjetit me ngarkesë të plotë, nuk mund të jetë më e madhe se 3 ton për aks, për mjetet me një aks		Gabim
917	Masa maksimale e automjetit me ngarkesë të plotë, e mjeteve me dy akse, nuk mund të jetë më e madhe se 5 ton për aks		Gabim
918	Masa maksimale e automjetit me ngarkesë të plotë, e mjeteve nuk mund të jetë më e madhe se 8 ton për aks, për mjetet me tre ose më shumë akse		Gabim
919	Një automjet mund të tërheqë një mjet tjetër, që nuk është rimorkio, vetëm në rastin kur mjete që tërhiqet nuk është i aftë të qarkullojë si pasojë e një avarie, duke respektuar kushtet e përcaktuara		Saktë
920	Kur një mjet tërhiqet për shkak avarie (defekti) ai duhet të ketë në funksion sinjalizimin e ndritshëm të rrezikut ose, në rast se ai nuk funksionon, prapa tij duhet të jetë vendosur paneli për ngarkesat e varura apo sinjali i lëvizshëm i rrezikut		Saktë
921	Një automjet mund të tërheqë një mjet tjetër, në rast avarie, duke vendosur një lidhje të fortë e të qëndrueshme ndërmjet tyre		Saktë
922	Një automjet mund të tërheqë pas rimorkios edhe një mjet tjetër i cili është me defekt		Gabim
923	Një automjet mund të tërheqë ose të tërhiqet nga disa mjete njëkohësisht		Gabim
924	Një automjet mund të tërheqë një automjet tjetër në autostradë		Gabim
925	Cilido që qarkullon me kamion, që tejkalon përmasat gabarite kufitare të përcaktuara, ndëshkohet me gjobë		Saktë
926	Mjetet me rimorkio, që kanë pajisje të veçanta (të shënuara në lejen e qarkullimit) për transportin e disa llojeve të ngarkesave duke kaluar kështu përmasat kufitare, në rast se nuk kalojnë lartësinë maksimale prej 4.20 metra, nuk kanë nevojë për autorizim qarkullimi		Saktë
927	Mjetet me rimorkio, që kanë pajisje të veçanta (të shënuara në lejen e qarkullimit) për transportin e disa lloj ngarkesash dhe kalojnë përmasat kufitare (së bashku me ngarkesën), nuk kanë nevojë për autorizim qarkullimi nëse nuk e tejkalojnë gjatësinë me më tepër se 12% të kufirit maksimal të lejuar		Saktë
928	Nuk kanë nevojë për autorizim qarkullimi mjetet me rimorkio, që kanë pajisje të veçanta (të shënuara në lejen e qarkullimit) të destinuar për transportin e disa lloj ngarkesash, kur ato kalojnë përmasat kufitare (së bashku me ngarkesën) në gjatësi më tepër se 12% të kufirit maksimal të lejuar		Gabim
929	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat e tërheqjes, për autotrenat dhe trolejbusët me rimorkio është 18.75 metër		Saktë
930	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat e tërheqjes, për rimorkiot kamp me dy akse është 8 metra		Saktë
931	Gjatësia maksimale për gjysmërimorkiatorët dhe artikularët, përfshirë mekanizmat e tërheqjes, është 18.75 metra		Gabim
932	Gjatësia maksimale për rimorkiot kamp me një aks, përfshirë mekanizmat e tërheqjes, është 8 metra		Gabim
933	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat e tërheqjes, për autotrenat dhe trolejbusët me rimorkio është 18.75 metra		Saktë
934	Gjatësia maksimale e lejueshme e automjeteve për transportin e mallrave nuk është e përcaktuar me ligj, pasi varet nga ngarkesa e transportuar		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
935	Autotrenat për transportin e autoveturave mund të kenë një gjatësi maksimale të ndryshme, nga ajo e përcaktuar për automjetet e tjera		Saktë
936	Çdo automjet, duke përfshirë autobusët dhe gjysmërimorkiot, duhet të ketë një gjatësi maksimale që nuk i kalon 13.50 metra		Gabim
937	Ndryshe nga automjetet e tjera, autobusët dhe kamionët duhet të jenë në gjendje të brendashkruhen në një unazë rrethore 8.20 metra të gjerë dhe një rreze të brendshme prej 6.30 metrash		Gabim
938	Dimensionet e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) së një automjeti nuk tregohen në lejen e qarkullimit		Saktë
939	Çdo automjet, ose kompleks automjetesh duke përfshirë ngarkesën, gjatë kthesave, duhet të kryejë një trajektore në mënyre që gjurma (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) e tij të brendashkruhet në një unazë me rreze të jashtme 12,50 metra dhe rreze të brendshme 5,30 metra.		Saktë
940	Gjurma (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) e një automjeti zvogëlohet, kur gjatësia e tij rritet		Gabim
941	Gjerësia e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) së një automjeti duhet të jetë në përputhje me kufijtë e caktuar të rrezeve të përcaktuara nga standardet		Saktë
942	Çdo automjet ose kompleks automjetesh duhet të jetë në gjendje të qarkullojë brenda një unaze me gjerësi 5.30 metra dhe me një rreze të brendshme 7.20 metra		Gabim
943	Gjurma (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) e një automjeti rritet, kur masa e tij rritet		Gabim
944	Gjurma (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) e një automjeti duhet të ketë një rreze të jashtme jo më shumë se 12.50 metra në kthesë		Saktë
945	Gjerësia e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) së një automjeti gjithmonë shënohet në lejen e qarkullimit		Gabim
946	Çdo automjet ose kompleks automjetesh duhet të jetë në gjendje të qarkullojë në një unazë rrethore 5.20 m të gjerë dhe me një rreze të jashtme 16,50 metra		Gabim
947	Gjurma e një automjeti është segmenti i një unaze rrethore, të zënë nga vetë automjeti, kur përshkon një kthesë me rrezen më të vogël të mundshme të kthimit		Saktë
948	Gjurma është zona unazore që zë automjeti në sipërfaqen e rrugës, kur realizon një kthesë apo ndryshon drejtimin e lëvizjes		Saktë
949	Madhësia e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) zmadhohet, me rritjen e numrit të akseve të automjetit		Gabim
950	Gjerësia e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) nuk duhet të kalojë gjerësinë e automjetit së bashku me ngarkesën e tij		Gabim
951	Gjerësia e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) rritet nga devijimet e automjetit gjatë lëvizjes		Saktë
952	Zona e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) është hapësira në gjerësi, që zë automjeti në rrugë të drejtë		Gabim
953	Autotreni (përfshi ngarkesën) nuk duhet të jetë më i gjatë se 16.50 metër		Saktë
954	Dalja e ngarkesës prapa karrocërisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 12 metër, lejohet deri në 3.6 metër		Saktë
955	Dalja e ngarkesës prapa karrocërisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 17 metër lejohet deri në 1.75 metër		Saktë
956	Dalja e ngarkesës prapa karrocërisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 10 metër lejohet deri në 3 metër		Saktë
957	Dalja e ngarkesës prapa karrocërisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 15 metër lejohet deri në 4.5 metër		Gabim
958	Dalja e ngarkesës prapa karrocërisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 16 metër lejohet deri 3 metër		Gabim
959	Dalja e ngarkesës prapa karrocërisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 17 metër lejohet deri 1.75 metër		Saktë
960	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 12 metër lejohet deri në 3.6 metër		Saktë
961	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 15 metër lejohet deri në 1.50 metër		Saktë
962	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 10 metër lejohet deri në 3 metër		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
963	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 14 metër lejohet deri në 4.2 metër		Gabim
964	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 15 metër lejohet deri në 3 metër		Gabim
965	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 10 metër lejohet deri në 3.5 metër		Gabim
966	Karrelat me gjatësi deri 2 m, gjerësi deri 1.2 m dhe peshë të përgjithshme deri 300 kg lejohet të tërhiqen nga automjete pesha bosh e të cilave është deri 1000 kg		Saktë
967	Karrelat me gjatësi deri 2.5 m, gjerësi deri 1.5 m dhe peshë të përgjithshme deri 600 kg lejohet të tërhiqen nga automjete pesha bosh e të cilave është mbi 1000 kg		Saktë
968	Karrelat me gjatësi deri 4.1 m, gjerësi deri 1.8 m dhe peshë të përgjithshme deri 2000 kg lejohet të tërhiqen nga autobusët pesha bosh e të cilëve është mbi 2500 kg		Gabim
969	Karrelat me gjatësi mbi 3 m, lejohet të tërhiqen nga automjete pesha bosh e të cilave është deri 1000 kg		Gabim
970	Karrelat me gjatësi dhe gjerësi deri 2.5 m, dhe me peshë të përgjithshme mbi 600 kg lejohet të tërhiqen nga automjete pesha bosh e të cilave është deri në 1000 kg		Gabim
971	Kur qarkullohet me autotren që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën, pa autorizim përkatës drejtuesi i tij ndëshkohet me gjobë, pezullim lejedrejtimi dhe pezullim lejeqarkullimi		Saktë
972	Kur një autotren që tejkalon përmasat kufitare, përfshirë edhe ngarkesën, qarkullon pa autorizimin përkatës, ndëshkohet me gjobë edhe pronari i mjetit, kur transporti është për llogari të tij		Saktë
973	Kur një autotren që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën, qarkullon pa autorizimin përkatës, kur transporti është për llogari të vet, ndëshkohet me gjobë vetëm pronari i mjetit,		Gabim
974	Kur qarkullohet me autotren që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën, pa autorizim përkatës drejtuesi i tij ndëshkohet vetëm me pezullim të lejedrejtimit		Gabim
975	Kur qarkullohet me autotren që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën, pa autorizim përkatës drejtuesi i tij ndëshkohet vetëm me gjobë		Saktë
976	Kufiri i masës maksimale me ngarkesë i automjeteve varet nga numri i përgjithshëm i akseve të tyre		Saktë
977	Kufiri maksimal i masës me ngarkesë për automjetet me 2 akse është 18 ton (me përjashtim të autobusëve të veçantë)		Saktë
978	Kufiri i masës maksimale me ngarkesë të automjeteve, me 3 ose më shumë akse, varet edhe nga prania e gomave dopio		Saktë
979	Kufiri i masës maksimale me ngarkesë për automjetet varet nga lloji i gomave, me të cilat është pajisur automjeti		Gabim
980	Kufiri i masës maksimale me ngarkesë për automjetet me 3 akse është 25 ton (ose 26 ton nëse plotësohen kërkesat e veçanta)		Saktë
981	Kufiri maksimal i masës me ngarkesë për mjetet motorike me 2 akse është 8 ton		Gabim
982	Masa e mjetit ndryshon, nëse automjeti lëviz në rrugë me pjerrësi të madhe		Gabim
983	Kapaciteti i ngarkesës së automjetit është ngarkesa maksimale që mund të mbajnë gomat		Gabim
984	Masa totale me ngarkesë e mjetit është masa maksimale e autorizuar dhe korrespondon me peshën e mjetit bosh plus ngarkesën		Saktë
985	Masa totale me ngarkesë është ekuivalente me vlerën e masës së mjetit pa ngarkesë, e shumëzuar me 1.2		Gabim
986	Kapaciteti (ngarkesa) përfaqëson masën maksimale të ngarkesës, që mund të mbajë një automjet		Saktë
987	Masa e tarës (mjeti pa ngarkesë) e një automjeti është ekuivalente me masën e ngarkesës së tij		Gabim
988	Masa maksimale me ngarkesë nuk tregohet në certifikatën e regjistrimit		Gabim
989	Kapaciteti është i barabartë me shumën e masave maksimale të lejuara në boshtet e automjetit		Gabim
990	Masa totale me ngarkesë është masa maksimale e autorizuar dhe korrespondon me masën e tarës plus ngarkesën		Saktë
991	Kapaciteti është i barabartë me shumën e masave maksimale të lejuara në akset e automjetit		Gabim
992	Masa në lëvizje konsiderohet masa pa ngarkesë e automjetit, duke i shtuar masën konvencionale të shoferit si dhe masën e serbatorit të mbushur me 90% të karburantit		Saktë
993	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me një aks nuk duhet të jetë më e madhe se 6 ton		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
994	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me dy akse nuk duhet të jetë më e madhe se 18 ton		Saktë
995	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me tre akse nuk duhet të jetë më e madhe se 24 ton		Saktë
996	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me një aks, lejohet deri në 9 ton		Gabim
997	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me dy akse, lejohet deri në 20 ton		Gabim
998	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me tre akse mund të jetë deri në 30 ton		Gabim
999	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset nuk duhet të jetë më e madhe se 11.5 ton, kur largësia aksiale është më e vogël se 1 metër		Saktë
1000	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset nuk duhet të jetë më e madhe se 16 ton, kur largësia aksiale është e barabartë ose më e madhe se 1 metër, por më e vogël se 1.3 metër		Saktë
1001	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset nuk duhet të jetë më e madhe se 18 ton, kur largësia aksiale është e barabartë ose më e madhe se 1.3 metër, por më e vogël se 1.8 metër		Saktë
1002	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset mund të jetë 14 ton, kur largësia aksiale është më e vogël se 1 metër		Gabim
1003	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset mund të jetë më e madhe se 16 ton, kur largësia aksiale është nga 1metër deri në 1.3 metër		Gabim
1004	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset mund të jetë deri në 20 ton, kur largësia aksiale është e barabartë ose më e madhe se 1.3 metër, por më e vogël se 1.8 metër, kur aksi i udhëzuar ka rrota të dyfishta dhe sistem varje me ajër (pneumatik)		Gabim
1005	Në autostradë, shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me masë maksimale me ngarkesë deri në 12 tonë, është 90 km/orë		Saktë
1006	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni, me masë maksimale me ngarkesë deri në 12 tonë, është 70 km/orë në rrugë interurbane		Saktë
1007	Në rrugët në qendrat e banuara, shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me masë maksimale me ngarkesë më të madhe se 3,5 tonë dhe deri në 12 tonë, është 35 km/orë		Gabim
1008	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme deri në 12 ton, në autostradë është 80 km/orë		Gabim
1009	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme mbi 3,5 ton dhe deri në 12 ton në rrugët interurbane dytësore është 60 km/orë		Gabim
1010	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton në rrugët interurbane dytësore është 60 km/orë		Saktë
1011	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton në rrugët interurbane kryesore është 60 km/orë		Saktë
1012	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni, me masë maksimale me ngarkesë më të madhe se 12 tonë, është 70 km/orë në rrugët interurbane kryesore		Gabim
1013	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton në autostrada është 80 km/orë		Saktë
1014	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton është 90 km/orë në autostrada		Gabim
1015	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore për automjetet që transportojnë mallra të rrezikshme të ngarkuar është 50 km/orë		Saktë
1016	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore për makinat teknologjike me rrota gome është 40 km/orë		Saktë
1017	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore për kamionët me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton është 60 km/orë		Saktë
1018	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore për makinat e ngarkim-transportit, kur janë me ngarkesë, është 60 km/orë		Saktë
1019	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore për kamionët me peshë të përgjithshme nga 3.5 deri 12 ton është 90 km/orë		Gabim
1020	Shpejtësia maksimale e lejuar e autotrenit në autostrada është 80 km/orë		Saktë
1021	Shpejtësia maksimale e lejuar e autotrenit në rrugë interurbane është 70 km/orë		Saktë
1022	Shpejtësia maksimale e lejuar e autotrenit në rrugët urbane është 35 km/orë		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1023	Shpejtësia maksimale e lejuar e autotrenit, në rrugët interurbane, kur transportohen mallra të rrezikshme, është 50 km/orë		Saktë
1024	Shpejtësia maksimale e lejuar e autotrenit, në rrugët urbane, kur transportohen mallra të rrezikshme, është 30 km/orë		Saktë
1025	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh llojin e ngarkesës që transportohet (e ngurtë, e lëngët), si dhe sasinë e saj		Saktë
1026	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh karakteristikat dhe gjendjen e rrugës		Saktë
1027	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh edhe kushtet atmosferike		Saktë
1028	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh vetëm fushëpamjen që ka		Gabim
1029	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh vetëm gjendjen e motorit		Gabim
1030	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh kohën, sepse duhet të arrijë sa më shpejt në destinacion		Gabim
1031	Kur në rrugë paraqitet një sinjal rreziku, drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë		Saktë
1032	Në afërsi të vendkalimeve të këmbësorëve, drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë		Saktë
1033	Kur në rrugë lëvizin këmbësorë që shfaqin shenja hutimi, drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë		Saktë
1034	Kur këmbësorët në rrugë vonojnë të largohen, drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë		Saktë
1035	Në orët e natës si dhe në rastet e fushëpamjes së pamjaftueshme nga kushtet atmosferike ose shkaqe të tjera, drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë		Saktë
1036	Drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë në pjesë rrugë në të cilat janë derdhur baltë nga rrugët anësore		Saktë
1037	Drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë vetëm në rastet kur qarkullohet në asfalt të porsa lagur nga shiu		Gabim
1038	Drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë vetëm në ato pjesë rrugë në të cilat janë derdhur vajra lubrifikantë		Gabim
1039	Drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë vetëm në rastet kur rrugët janë të mbuluara nga dëbora e ngrirë ose nga akulli		Gabim
	TEMA VIII. KUFIZIMET E FUSHËPAMJES NË VARËSI TË KARAKTERISTIKAVE TË MJETEVE. LEXIMI I NJË HARTE RRUGORE, PLANIFIKIMI I ITINERARIT, PËRFSHIRË PËRDORIMIN E SISTEMEVE ELEKTRONIKE TË NAVIGIMIT (FAKULTATIV)		
1040	Këndi i shikimit i drejtuesit varet drejtpërdrejt nga shpejtësia e lëvizjes së mjetit		Saktë
1041	Me rritjen e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit në kthesë, këndi i shikimit i drejtuesit, zvogëlohet		Saktë
1042	Sa më e vogël është shpejtësia e lëvizjes së mjetit në kthesë, aq më e madhe është këndi i shikimit i drejtuesit		Saktë
1043	Sa më e madhe të jetë shpejtësia e lëvizjes së mjetit në kthesë, aq më shumë rritet këndi i shikimit të drejtuesit		Gabim
1044	Fushëpamja, gjatë drejtimit të mjetit me drita të ndezura, nuk varet nga kushtet atmosferike		Gabim
1045	Me rritjen e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit, rritet këndi i shikimit anësor të drejtuesit		Gabim
1046	Hartat rrugore i 'u shërbejnë drejtuesve të mjeteve që bëjnë udhëtime të gjata në rrugë të panjohura		Saktë
1047	Hartat rrugore kanë objekt kryesor të paraqesin rrugët automobilistike si dhe qendrat e banuara		Saktë
1048	Hartat rrugore paraqesin edhe detet, liqenet, etj., për të orientuar drejtuesit e mjeteve		Saktë
1049	Hartat rrugore kanë objekt kryesor të paraqesin vetëm qendrat e banuara		Gabim
1050	Hartat rrugore janë të ndërtuar me shkallë zmadhimi		Gabim
1051	Hartat rrugore paraqesin vetëm detet dhe liqenet		Gabim
1052	Në hartat rrugore pjesa e poshtme tregon jugun		Saktë
1053	Në hartat rrugore rrugët interurbane shënohen zakonisht me ngjyrë të kuqe		Saktë
1054	Në hartat rrugore rrugët interurbane kryesore dhe autostradat shënohen me dy vija paralele		Saktë
1055	Në hartat rrugore pjesa e poshtme tregon veriun		Gabim
1056	Në hartat rrugore pjesa e majtë tregon lindjen		Gabim
1057	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit duhet të marrë hartën e shtetit ku bëhet udhëtimi		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1058	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të marrë hartën e rajonit, nëse udhëtimi kalon në disa shtete		Saktë
1059	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjeti, duhet të përcaktojë në hartë rrugët dhe autostradat që do të ndjekë		Saktë
1060	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të përcaktojë vendet e pushimeve të detyruara që do të bëhen		Saktë
1061	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të marrë vetëm hartën e shtetit ku ndodhet vendi i mbërritjes edhe pse udhëtimi kalon në disa shtete		Gabim
1062	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të përcaktojë vetëm emrat e qendrave të banuara, që do të kalojë sepse s'ka rëndësi të përcaktohet rruga që duhet ndjekur		Gabim
1063	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të përcaktojë vetëm vendin e mbërritjes në hartë		Gabim
1064	Lidhja e një rimorkioje në një automjet e bën edhe më të rëndësishëm orientimin e saktë të pasqyrave të jashtme		Saktë
1065	Drejtuesi i një automjeti me rimorkio, gjatë mbylljes së manovrës së parakalimit, duhet të kontrollojë me kujdes, përmes pasqyrave, pozicionin e rimorkios në raport me mjetin e parakaluar		Saktë
1066	Gjatë lëvizjes me automjet me rimorkio, kur drejtuesi bën manovrën e kthimit djathtas në qendrat urbane, është thelbësore të kontrollojë përmes pasqyrave, që rimorkio të mos përplasat me çiklistët ose motoçiklistët		Saktë
1067	Kur drejtuesi i një automjeti me rimorkio, kryen manovrën e kthimit majtas, dukshmëria nga pasqyrat në anën e djathtë rritet		Gabim
1068	Nëse një rimorkio duhet të lidhet me një automjet, ajo duhet të jetë e pajisur me pasqyra të jashtme të orientuara drejt tij		Gabim
1069	Rimorkio e lidhur në një automjet nuk ndikon në fushëpamjen e pasme të rrugës nga drejtuesi sepse ajo nuk është kurrë më e gjerë se tërheqësi		Gabim
1070	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe shpejtësinë e mjetit që duam të parakalojmë		Saktë
1071	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe gjatësinë e mjetit që duam të parakalojmë		Saktë
1072	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe shpejtësinë e lëvizjes që realizon mjeti që drejtojmë në fillimin e parakalimit		Saktë
1073	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe gjatësinë e mjetit që drejtojmë		Saktë
1074	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe distancën e nevojshme, me mjetin para, para fillimit të parakalimit		Saktë
1075	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe distancën e nevojshme, me mjetin që parakalohet, pas përfundimit të parakalimit		Saktë
1076	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh gjatësinë, gjerësinë dhe ngarkesën e mjetit që vjen në sensin e kundërt		Gabim
1077	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh distancën me mjetin që vjen në sensin e kundërt, para fillimit të parakalimit		Gabim
1078	Për të kryer manovrën e parakalimit, në një rrugë me një korsi për sens, drejtuesi i një autotreni duhet të ketë parasysh që fushëpamja të jetë më e madhe se gjatësia e rrugës së parakalimit		Saktë
1079	Për të kryer manovrën e parakalimit, në një rrugë me një korsi për sens, drejtuesi i një autotreni duhet të ketë parasysh diferencën midis dy shpejtësive, të mjetit që parakalon me atë që do të parakalohet		Saktë
1080	Për të kryer manovrën e parakalimit, në një rrugë me një korsi për sens, drejtuesi i një autotreni duhet të ketë parasysh edhe fuqinë rezervë të motorit, për të realizuar rritjen e shpejtësisë		Saktë
1081	Për të kryer manovrën e parakalimit, në një rrugë me një korsi për sens, drejtuesi i një autotreni duhet të ketë parasysh vetëm gjatësinë e autotrenit dhe jo atë të mjetit që parakalon		Gabim
1082	Për të kryer manovrën e parakalimit, në një rrugë me një korsi për sens, drejtuesi i një autotreni duhet të ketë parasysh që vendndodhja dhe shpejtësia e mjetit që vjen përballë, nuk e pengon manovrën e parakalimit		Gabim
1083	Për të kryer manovrën e parakalimit, në një rrugë me një korsi për sens, drejtuesi i një autotreni duhet të ketë parasysh që nuk krijon problem gjatësia e rimorkios		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1084	Sistemet e navigimit ndihmojnë drejtuesin e mjetit për të përcaktuar pozicionin në të cilin ndodhet		Saktë
1085	Në disa mjete navigatori është i instaluar në panelin e instrumenteve komanduese, në të djathtë të drejtuesit		Saktë
1086	Navigatori portativ, zakonisht e merr ushqimin me energji elektrike nga priza e ndezësit të cigares dhe mund të lëvizet pa problem nga një mjet në një tjetër		Saktë
1087	Sistemet e navigimit japin informacione rreth shpejtësisë dhe drejtimit të mjetit		Saktë
1088	Navigatori i jep informacion drejtuesit të mjetit mbi rrugën që do të ndjekë nga pika e nisjes deri në piken e mbërritjes		Saktë
1089	Navigatori ndihmon drejtuesin e mjetit për të zgjedhur rrugën me të mire nga pozicioni ku ndodhet deri në destinacion e caktuar		Saktë
1090	Navigatori është pajisje e detyrueshme për të gjithë automjetet që transportojnë mallra		Gabim
1091	Mjetet e pajisura me tahograf kanë detyrim ligjor të pajisen edhe me navigator		Gabim
1092	Kur drejtoni një mjet të rëndë transporti duhet të merret parasysh që dukshmëria indirekte përmes pasqyrave ose kamerave, sidoqoftë, lë "zona hije" (këndet e vdekura të pamjes) ku nuk është e mundur të shihen automjete ose këmbësorë		Saktë
1093	Fusha e shikimit në një kamion mund të kufizohet, ndër të tjera, nga përmasat maksimale të karrocërisë së mbuluar		Saktë
1094	Në ndalesa, në mënyrë që të sigurohet një zbritje ose hije e sigurt e pasagjerëve, pozicioni i pasagjerëve dhe përdoruesve në afërsi duhet të kontrollohet me kujdes, si përmes pasqyrave të jashtme dhe atyre të brendshme të autobusit, përpara se të hapni ose mbyllni dyert.		Saktë
1095	Fusha e shikimit në një kamion mund të kufizohet, ndër të tjera, nga sistemimi i gabuar i ngarkesës		Saktë
1096	Pasqyrat e komanduara në mënyrë elektrike të autotrenave orientohen automatikisht kur karta e tahografit të drejtuesit futet në tahografin digjital		Gabim
1097	Pasqyrat e pasme nuk kanë nevojë të orientohen para se të nisen, por vetëm pasi të keni përshkruar disa kilometra dhe automjeti është futur në qarkullim		Gabim
1098	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet nga lartësia e automjetit		Saktë
1099	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet nga vendosja e pasqyra të tepërta të pamjes së pasme		Gabim
1100	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet nga lloji i ndërtimit të strukturës së kabinës		Saktë
1101	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet nga fshirësit e xhamave		Gabim
1102	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet kur xhami i përparmë është i temperuar		Gabim
1103	Tek automjet e projektuar pa dritare prapa fushëpamja mund të kufizohet		Saktë
1104	Tek automjet e projektuar me dritare prapa fushëpamja mund të kufizohet		Gabim
1105	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet nga prania e fikësëve të zjarrit		Gabim
1106	Në një automjet të rëndë, pasqyrat e pasme mund të zëvendësohen plotësisht nga kamerat		Gabim
1107	Në një automjet të rëndë, pasqyrat anësore të përparme ju lejonë të shihni më mirë pjesën e poshtme të pjesës së përparme të automjetit		Saktë
1108	Në një automjet të rëndë, pasqyra kryesore e jashtme djathtas lejon shikimin indirekt edhe të një pjese të rrugës prapa, në të majtë të tij		Gabim
1109	Në një automjet të rëndë, pasqyra kryesore e jashtme djathtas lejon shikimin indirekt edhe të një pjese të rrugës prapa, në të djathtë të tij		Saktë
1110	Në një automjet të rëndë, pasqyra kryesore e jashtme majtas lejon shikimin indirekt edhe të një pjese të rrugës prapa, në të djathtë të tij		Saktë
1111	Në një automjet të rëndë, pasqyra kryesore e jashtme majtas lejon shikimin indirekt edhe të një pjese të rrugës prapa, në të majtë të tij		Gabim
1112	Nëse kompleksi i mjeteve është më i gjatë se 15,50 metra duhet të instalohet në bordin e tij në videokamër që i lejon drejtuesit të kontrollojë pjesën e pasme të rimorkios		Gabim
1113	Në një kompleks mjeteesh, duhet të vendosen pasqyra të mëdha të pamjes së pasme të miratuara posaçërisht për tërheqje		Gabim
1114	Rregullimi i saktë i pasqyrave të pasme të automjeteve të rënda është një element themelor për zvogëlimin e aksidenteve që përfshijnë ato		Saktë
1115	Pamja indirekte përmes pasqyrave ose kamerave ju lejon të kontrolloni plotësisht të gjithë këndet e pamjes së rrugës		Gabim
1116	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës, dritat e brendshme të automjetit duhet të ndizen në të gjitha kushtet e dukshmërisë së dobët		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1117	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës është e nevojshme të errësohen plotësisht dritaret anësore të djathtë kur dielli perëndon në atë anë		Gabim
1118	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës është e nevojshme të shmangni përdorimin e mbrojtëseve nga dielli		Gabim
1119	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës, gominat e fshirëseve të xhamave duhet të zëvendësohen sa herë që ndërrohet filtri naftës		Gabim
1120	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës vendi i uljes së drejtuesit duhet të rregullohet saktë në lartësi		Saktë
1121	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës, është e nevojshme të shmangni lënien e hartave, ditarëve dhe shënimeve në panelin e bordit, veçanërisht nëse ato janë me ngjyra të lehta, pasi ato mund të krijojnë reflektime të rrezikshme në xhamin e përparmë.		Saktë
1122	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës, është e nevojshme të shmanget mbajtja ndezur e dritave të brendshme të automjetit gjatë orëve të natës, pasi ato kufizojnë përshtatjen e syrit me shikimin në errësi.		Saktë
1123	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës, është e nevojshme të shmangni mjegullimin e xhamave të përparme dhe anësorë		Saktë
1124	Për të siguruar një dukshmëri më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës, gominat e fshirëseve të xhamave duhet të zëvendësohen kur nuk janë më në gjendje të mirë pune.		Saktë
1125	Për një rregullim korrekt të pasqyrave anësore për shikimin prapa të kamionëve është e nevojshme të kihet parasysh mundësia që drejtuesi të mbajë syze		Gabim
1126	Për një rregullim korrekt të pasqyrave anësore të pasme të autobusëve është e nevojshme të merren parasysh kushtet atmosferike, veçanërisht era		Gabim
1127	Për një rregullim korrekt të pasqyrave anësore të pasme të kamionëve, duhet të konsiderohet që fushëpamja e anës së djathtë të rrugës është veçanërisht e rëndësishme.		Saktë
1128	Drejtuesi i një kompleksi mjetesh pasi të ketë lidhur rimorkion, duhet që përpara se të nisë udhëtimin, të zëvendësojë pasqyrat normale të pamjes së pasme me ato specifike për tërheqje		Gabim
1129	Gjatë drejtimit të një automjeti të rëndë në autostradë, pasqyra e jashtme e pamjes së pasme duhet të mbyllet		Gabim
1130	Shikueshmëria indirekte përmes pasqyrave ose kamerave është efektive vetëm nëse ato janë të orientuara saktë.		Saktë
1131	Pasqyrat e pasme të automjeteve të transportit të mallrave orientohen automatikisht kur karta e tahogرافit futet në tahogرافin digjital		Gabim
	TEMA IX. SIGURIMI I NGARKESAVE NË MJET. KONTROLLI I NGARKESËS (SISTEMIMI DHE FIKSIMI), VËSHTIRËSITË ME NGARKESA TË LLOJEVE TË NDRYSHME (P.SH., NGARKESA TË LËNGSHME, NGARKESA TË VARURA), NGARKIMI DHE SHKARKIMI I MALLRAVE DHE PËRDORIMI I PAJISJEVE TË NGARKIMIT		
1132	Ngarkesa e vendosur mbi mjet nuk duhet të zvogëlojë fushëpamjen e drejtuesit të mjetit		Saktë
1133	Ngarkesa e vendosur mbi mjet të mos pengojë lirshmërinë e lëvizjeve në drejtimin e mjetit		Saktë
1134	Ngarkesa e vendosur në mjet nuk duhet të dalë në pjesën e pasme më shumë se 1/3 e gjatësisë së mjetit si dhe nuk duhet të kalojë gjatësinë maksimale të lejuar		Saktë
1135	Ngarkesa e vendosur në mjet nuk duhet të dalë anash më shumë se 30 centimetër jashtë dritave të pozicionit si dhe nuk duhet të kalojë gjerësinë maksimale të lejuar		Saktë
1136	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që mos kalohet më shumë se 10 % e lartësisë maksimale të parashikuar në lejen e qarkullimit, por brenda lartësisë prej 4 metër		Gabim
1137	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të mos dalë në pjesën e përparme të mjetit, më shumë se 3/10 e gjatësisë		Gabim
1138	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që kur del jashtë karrocisë në pjesën e pasme, të sinjalizohet me “trekëndëshin e lëvizshëm të rrezikut”		Gabim
1139	Në rastin e rimorkios ose gjysmërimorkios, ngarkesa mund të dalë nga pjesa e pasme jo më shumë se 1 metër		Gabim
1140	Ngarkesat që dalin nga pjesa e pasme e mjetit duhet të tregohen me sinjalistikën përkatëse		Saktë
1141	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që mund të dalë anash mbi 50 centimetër nga dritat e pozicionit		Gabim
1142	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të mos rrezikojë stabilitetin e mjetit, kur është në lëvizje		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1143	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të mos mbulojë sistemet e ndriçimit dhe sinjalizimit pamor		Saktë
1144	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të mos mbulojë targat e njohjes dhe sinjalet e tjera		Saktë
1145	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të zërë detyrimisht të paktën gjysmën e sipërfaqes së karrocërisë		Gabim
1146	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të mbulojë sistemet e ndriçimit dhe sinjalizimit pamor		Gabim
1147	Ngarkesa, duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të paktën të mos mbulojë njërën nga targat e mjetit		Gabim
1148	Ngarkesa e vendosur në mjet nuk duhet të kalojë kufijtë e përmasave të lejuara të përcaktuara nga Kodi Rrugor		Saktë
1149	Ngarkesa e vendosur në mjet kur është e gjatë si shtylla, shufra, etj., nuk lejohet të dalë jashtë gabariteve anësore të mjetit		Saktë
1150	Ngarkesa e vendosur në mjet nuk mund të kalojë peshën e përcaktuar në lejen e qarkullimit të tij		Saktë
1151	Ngarkesa e vendosur në mjet mund të dalë jashtë nga ana e përparme, nëse është e pandashme, deri në 3/10 e gjatësisë së mjetit		Gabim
1152	Ngarkesa e vendosur në mjet si: shtylla, shufra, pllaka ose ngarkesa të ngjashme me to të vendosura horizontalisht, mund të dalin në mënyrë anësore jashtë gabariteve të mjetit deri në 30 centimetër		Gabim
1153	Nëse ngarkesa del nga pjesa e pasme, përgjatë gjithë gjatësisë së automjetit, ajo duhet të tregohet me dy panele të miratuara, si në figurë, të vendosura në dy skajet e pasme automjetit (djathtas dhe majtas)	302	Saktë
1154	Nëse transportohen ngarkesa, që dalin anash automjetit, ato duhet të sinjalizohen në anën e majtë të tij nga dy panele si në figurë, të vendosur në skajet e përparme dhe të pasme të ngarkesës.	302	Gabim
1155	Nëse transportohen ngarkesa të gjata, që dalin jashtë automjetit, kjo duhet të sinjalizohet me panelet përkatëse, si në figurë	302	Gabim
1156	Nëse transportohen ngarkesa me gjatësi më të madhe se automjeti, lejohet që ato të dalin përpara mjetit deri në 3/10 e gjatësisë së tij		Gabim
1157	Nëse transportohen ngarkesa me gjatësi më të madhe se automjeti, lejohet që ato të dalin anash automjetit deri në 3/10 e gjatësisë së tij		Gabim
1158	Nëse transportohen ngarkesa me gjatësi më të madhe se automjeti, është e nevojshme të kontrollohet që ato të mos dalin nga pjesa e pasme më shumë se 3/10 e gjatësisë së mjetit.		Saktë
1159	Ngarkesa e vendosur në mjet lejohet të zvarritet përtokë, në qoftë se karrocëria e mjetit është e hapur.		Gabim
1160	Përqendrimi i gjithë ngarkesës në pjesën e përparme të karrocërisë së mjetit, mund të sjellë zvogëlim të efektshmërisë së sistemit të drejtimit		Saktë
1161	Përqendrimi i gjithë ngarkesës në pjesën e parë të mjetit mund të sjell konsumim më të madh të gomave të përparme të mjetit		Saktë
1162	Përqendrimi i gjithë ngarkesës në pjesën e parë të mjetit mund të sjell vështirësi në drejtimin e mjetit		Saktë
1163	Përqendrimi i gjithë ngarkesës në pjesën e parë të mjetit mund të sjell rritje të presionit të ajrit në sistemin e frenimit në rrotat e pasme		Gabim
1164	Përqendrimi i gjithë ngarkesës në pjesën e parë të mjetit mund të sjell mbingarkesë të rrotat e pasme të mjetit		Gabim
1165	Mjeti nuk mund të qarkullojë duke tërhequr një ngarkesë, që del nga mjeti në kontakt me sipërfaqen e rrugës		Saktë
1166	Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin nëse ngarkesa del jashtë gabariteve të mjetit dhe paraqet rrezik për përdoruesit e tjerë të rrugës		Saktë
1167	Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin nëse ngarkesa nuk është e sistemuar në mënyrë të përshtatshme		Saktë
1168	Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin, nëse 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

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1169	Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin, nëse dalja gjatësore e ngarkesës nuk është sinjalizuar nëpërmjet tre apo më shumë paneleve speciale katërkëndore të veshura me material fluoeshent e reflektues		Gabim
1170	Drejtuesi i kamionit është përgjegjës për ngarkimin dhe sistemin e ngarkesës në mjet		Saktë
1171	Drejtuesi i kamionit, në çdo pushim, duhet të kontrollojë ngarkesën dhe gjendjen e mallit		Saktë
1172	Cilido që qarkullon me mjet me ngarkesë të pa sistemuar ndëshkohet me masë administrative gjobë, si dhe i tërhiqen lejedrejtimi dhe lejeqarkullimi deri në sistemin e ngarkesës		Saktë
1173	Në rast se një mjet qarkullon me ngarkesë të pasistemuar mirë, ai duhet të zhvendoset në një vend të përshtatshëm për të sistemuar ngarkesën		Saktë
1174	Në rast se një mjet qarkullon me ngarkesë të pasistemuar merret vetëm masa administrative me gjobë		Gabim
1175	Në rast se një mjet qarkullon me ngarkesë të pasistemuar pezullohet leja e qarkullimit për 6 muaj		Gabim
1176	Në rast se një mjet qarkullon me ngarkesë të pasistemuar drejtuesit të tij i anulohet lejedrejtimi		Gabim
1177	Në sigurinë e lëvizjes së një kamioni në kthesë ndikon pozitivisht vendosja e rregullt e ngarkesës		Saktë
1178	Në sigurinë e lëvizjes së një kamioni në kthesë ndikon pozitivisht lartësia e madhe e qendrës së gravitetit të kamionit		Gabim
1179	Rreziku i përmbysjes së kamionit në kthesa rritet, nëse transporton lëngje me cisternë që ka nivelin e mbushjes nën nivelin e lejuar		Saktë
1180	Rreziku i përmbysjes së kamionit në kthesa rritet nëse rritet lartësia e qendrës së gravitetit		Saktë
1181	Rreziku i përmbysjes së kamionit në kthesa rritet, me zvogëlimin e lartësisë së vendosjes së ngarkesës		Gabim
1182	Rreziku i humbjes së qëndrueshmërisë së mjetit, gjatë frenimit, mund të shkaktohet nga shpërndarja jo e njëtrajtshme e peshës së ngarkesës në dy pjesët anësore të karrocërisë		Saktë
1183	Humbja e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje mund të shkaktohet nga shpërndarja jo e mirë e ngarkesës në mjet		Saktë
1184	Ngarkesa në rimorkio duhet të fiksohet dhe sistemohet në mënyrë të tillë që të mos zvogëlojë fushëpamjen e drejtuesit të mjetit		Saktë
1185	Ngarkesa në rimorkio duhet të fiksohet dhe sistemohet në mënyrë të tillë që të shmangë lëvizjen dhe rënien e saj gjatë rrugës		Saktë
1186	Ngarkesa në rimorkio duhet të fiksohet dhe sistemohet në mënyrë të tillë që të mos tejkalojë përmasat kufitare të gjatësisë, gjerësisë dhe të lartësisë së mjetit		Saktë
1187	Ngarkesa në rimorkio duhet të fiksohet dhe sistemohet në mënyrë të tillë që të dalë jashtë karrocërisë në pjesën e pasme deri në 30% edhe pse tejkalon përmasat e lejuara		Gabim
1188	Ngarkesa në rimorkio lejohet ta kalojë deri në 10% e ngarkesën maksimale, që tregohet në lejen e qarkullimit		Gabim
1189	Kur ngarkesa del jashtë karrocërisë, në pjesën e pasme, duhet të sinjalizohet me “trekëndëshin e rrezikut” të vendosur në fund të ngarkesës		Gabim
1190	Sistemi i jo i rregullt i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio ndikon në stabilitetin e mjetit gjatë frenimit		Saktë
1191	Sistemi i parregullt i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio ndikon në përmbysjen e mjetit në kthesa		Saktë
1192	Sistemi i parregullt i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio ul sigurinë gjatë lëvizjes me mjet		Saktë
1193	Sistemi i parregullt i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio nuk ndikon në qëndrueshmërinë e mjetit në lëvizje		Gabim
1194	Sistemi i parregullt i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio nuk ndikon në dëmtimin e gomave		Gabim
1195	Sistemi i parregullt i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio zvogëlon koeficientin e fërkimit të gomave me rrugën		Gabim
1196	Vendosja dhe fiksimi jo i sigurt i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio mund të bëhet shkak për një aksident të mundshëm		Saktë
1197	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio mund të shkaktojë rënien e ngarkesës, duke u bërë burim aksidentesh		Saktë
1198	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio mund të shkaktojë rrëzimin e ngarkesës në kthesa apo përmbysjen e saj		Saktë
1199	Vendosja dhe fiksimi i parregullt i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio mund të çojë në prishjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1200	Vendosja dhe fiksimi i pasigurt i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio dhe dalja jashtë përmasave gabarite të lejuara vështirëson lëvizjen e mjeteve të tjera		Saktë
1201	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio nuk ka lidhje me sigurinë e lëvizjes		Gabim
1202	Vendosja dhe fiksimi i parregullt i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio mund të shkaktojë zvogëlimin e konsumit të lëndës djegëse		Gabim
1203	Vendosja dhe fiksimi i parregullt i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio ka rrezikshmëri vetëm në kthesa		Gabim
1204	Vendosja dhe fiksimi i parregullt i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio ndikon në zvogëlimin e distancës së frenimit të mjetit		Gabim
1205	Gjatë qarkullimit në një kthesë, lëngu që transportohet në autocisterne lëviz drejt pjesës së brendshme të kthesës për shkak të formës së cisternës		Gabim
1206	Gjatë lëvizjes së mjetit në një kthesë, lëngu i transportuar në një cisternë lëviz anash drejt pjesës së jashtme të kthesës, duke rritur rrezikun e daljes nga rruga të autocisternës		Saktë
1207	Ndalohet lëvizja në autostradë e automjeteve të pajisur me vinç për ngarkim dhe shkarkim të mallrave		Gabim
1208	Diafragmat e brendshme të cisternës zvogëlojnë zhvendosjet e lëngut në situatat më kritike të drejtimit të mjetit (kthesa, përshpejtim, frenim)		Saktë
1209	Ngarkesa, si rregull, nuk mund të dalë jashtë pjesës së përparme të automjetit		Saktë
1210	Përmbysja e një mjeti të rëndë pune mund të ndodhë më shpesh në një rrugë të drejtë dhe të sheshtë		Gabim
1211	Përmbysja e një mjeti të rëndë mund të shkaktohet nga një bankinë e dëmtuar		Saktë
1212	Mbingarkesa ndodh kur masa e ngarkesës mbi mjet tejkalon masën e kapacitetit mbajtës të tij		Saktë
1213	Transportimi i materialeve pluhur me një autocisterne është më pak i rrezikshëm se transportimi i substancave të lëngshme		Saktë
1214	Transporti i substancave të lëngshme me një autocisternë është më pak i rrezikshëm se transporti i substancave pluhur		Gabim
1215	Nëse gjatë qarkullimit, era fryn në drejtimin anësor të mjetit, kjo ndikon në stabilitetin e tij vetëm në kthesa		Gabim
1216	Kur një autocisternë lëviz në tatëpjetë (zbret një pjerrësi), lëngu që gjendet në cisternë tenton të zhvendoset përpara, duke e shtyrë automjetin në drejtim të lëvizjes.		Saktë
1217	Kur një autocisternë lëviz në të përpjetë (ngjitet në një pjerrësi), lëngu që gjendet në një cisternë tenton të lëvizë mbrapa, duke mbingarkuar rrotat e pasme të automjetit		Saktë
1218	Kur një autocisternë lëviz në të përpjetë (ngjitet në një pjerrësi), lëngu që gjendet në një cisternë tenton të lëvizë përpara, duke e shtyrë automjetin në drejtim të lëvizjes		Gabim
1219	Pas një përshpejtimi të papritur të lëvizjes, lëngu që gjendet në një autocisternë tenton të lëvizë mbrapa, duke mbingarkuar rrotat e pasme të automjetit.		Saktë
1220	Pas një frenimi të fortë të autocisternës, lëngu që përmban cisterna, për shkak të inercisë së tij, lëviz drejt paretit të pasmë të saj.		Gabim
1221	Një autocisternë është më e prirur për t'u përmbysur, kur qarkullon bosh		Gabim
1222	Një autocisternë është më shumë e ekspozuar ndaj rrezikut të përmbysjes kur mbushja e cisternës, me një ndarje, është e pjesshme (50%-60%)		Saktë
1223	Pas frenimit të fortë të një autocisterne, lëngu që gjendet në cisternë tenton të lëvizë përpara, duke e shtyrë automjetin në drejtim të lëvizjes		Saktë
1224	Në një automjet për transport mallrash, pozicioni i qendrës së gravitetit të tij varet nga lloji dhe sistemimi i ngarkesës		Saktë
1225	Në një autocisternë, që transporton lëngje, diafragmat e brendshme të cisternës shërbejnë vetëm si përforcim i strukturës		Gabim
1226	Forma e një cisterne ndikon në qëndrueshmërinë e automjetit në kthesë		Saktë
1227	Forma e rezervuarit të një autocisterne nuk ndikon në qëndrueshmërinë e mjetit, përveç rasteve kur transportohen substanca në formë pluhuri		Gabim
1228	Kontrolli i sistemimit të saktë të ngarkesës duhet të bëhet gjatë gjithë kohëzgjatjes së transportit		Saktë
1229	Drejtuuesi i mjetit është përgjegjës për verifikimin e sistemimit të saktë të ngarkesës		Saktë
1230	Kontrolli i sistemimit të saktë të ngarkesës është përgjegjësi e vetme e kompanisë së transportit rrugor që rezulton "pronar" në lejen e qarkullimit të automjetit		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1231	Hapësirat e diafragmave të brendshme në një cisternë kanë qëllim vetëm të lejojnë kalimin e një personi, për të pastruar vetë cisternën		Gabim
1232	Në procesin e ngarkimit ose shkarkimit të lëndës drusore me gjatësi me shumë se 7 metra, që transportohet me kamionë, kërkohet prezenca e Policisë Pyjore.		Gabim
1233	Për të përmirësuar qëndrueshmërinë e mjetit në lëvizje, ngarkesa duhet të vendoset, sa më shumë të jetë e mundur , në anën e kundërt me pozicionin e drejtuesit të mjetit.		Gabim
1234	Për të përmirësuar qëndrueshmërinë e automjetit në lëvizje, ngarkesa duhet të vendoset, sa më shumë që të jetë e mundur, në anën e djathtë të tij.		Gabim
1235	Qëndrueshmëria e autocisternës është më e madhe kur mbushja e cisternës është rreth 50-60% të kapacitetit të saj, sepse qendra e gravitetit është më e ulët.		Gabim
1236	Gjatë ngarkimit ose shkarkimit të ngarkesës, punonjësit duhet të mbajnë dorezat mbrojtëse vetëm në dimër, për të shmangur mpirjen e gishtave nga të ftohtit, ndërsa në verë nuk janë të nevojshme		Gabim
1237	Kur ngarkoni ose shkarkoni materiale, mbani gjithmonë doreza mbrojtëse dhe, nëse është e nevojshme, helmetë dhe syze.		Saktë
1238	Kur drejtoni një autovinç, sigurohuni që vinçi mbi mjet të jetë i siguar mirë, përpara se të niseni		Saktë
1239	Gjatë shkarkimit të një automjeti, të ngarkuar me paleta të rënda të vendosura në 2 rreshta, këshillohet që fillimisht të shkarkohet i gjithë rreshti nga ana e shoferit, sepse në këtë mënyrë rritet qëndrueshmëria e mjetit.		Gabim
1240	Gjatë shkarkimit të një automjeti të ngarkuar me paleta të rënda në 2 rreshta, këshillohet që të shkarkohet me alternativ 1 paletë në secilën anë, në mënyrë që mos cenohet stabiliteti i mjetit.		Saktë
1241	Kur një automjet me një karroceri riportabël transporton rërë ose materiale të ngjashme, shkarkimi këshillohet të bëhet shumë gradualisht dhe me kujdes, duke e lënë një person pranë mjetit (në rrugë) ta udhëzojë drejtuesin , për të kufizuar rrezikun e përmbysjes së mjetit.		Saktë
1242	Shkarkimi i një automjeti, që transporton rërë ose materiale të ngjashme me karroceri riportabël, është më mirë ta bëhet shpejt dhe pa u ndalur deri në fund të korsës së pistonit të ngritjes së karrocerisë, për të parandaluar bllokimin e materialit dhe rrjedhimisht shkarkimin e tij me dorë.		Gabim
1243	Kur transportoni lëngje në autocisterna, përpara se të filloni udhëtimin, sigurohuni që cisterna të jetë e mbyllur siç duhet		Saktë
1244	Sa më e ulët të jetë qendra e gravitetit të ngarkesës, aq më i qëndrueshëm është vetë automjeti gjatë lëvizjes		Saktë
1245	Sa më e lartë të jetë qendra e gravitetit të automjetit, aq më i qëndrueshëm është automjeti		Gabim
1246	Nëse qendra e gravitetit të automjetit është shumë e lartë, ose shumë e spostuar përpara ose prapa, stabiliteti i automjetit në lëvizje është i rrezikuar.		Saktë
1247	Nëse vinçi i montuar në automjet përdoret për ngarkim ose shkarkim, përpara se të filloni manovrimet, sigurohuni që e keni bllokuar automjetin me këmbët teleskopike		Saktë
1248	Nëse drejtoni një automjet, që transporton paleta, të cilat zënë më pak se gjysmën e hapësirës së karrocerisë, kjo nuk sjell probleme për qëndrueshmërinë e automjetit gjatë frenimit dhe përshpejtimit të lëvizjes		Gabim
1249	Për të marrë një shpërndarje të saktë të ngarkesës në akse, një koli e vetme shumë e rëndë duhet të vendoset në pjesën e përparme të sipërfaqes së ngarkimit (karrocerisë, rreth 30 centimetra nga kabina)		Gabim
1250	Për të shmangur zhvendosjen e ngarkesës gjatë lëvizjes së automjetit, është thelbësore të veprohet në timon, pedal të frenave dhe pedal të përshpejtuesit gradualisht.		Saktë
1251	Për të marrë një shpërndarje të saktë të ngarkesës në akse, një koli e vetme shumë e rëndë duhet të vendoset në pjesën qendrore të sipërfaqes së ngarkimit (karrocerisë).		Saktë
1252	Një ngarkesë me rërë në një kamion duhet të jetë e lagur siç duhet për të parandaluar që ajo të shpërndahet gjatë transportit		Gabim
1253	Një ngarkesë me rërë në një kamion duhet të transportohet vetëm në një karroceri të mbyllur		Gabim
1254	Një ngarkesë rëre në një kamion duhet të mbrohet me një tendë, të fiksuar siç duhet, për të parandaluar shpërndarjen e saj		Saktë
1255	Pas një frenimi të papritur, është e nevojshme të kontrollohet pozicionimi i ngarkesës në mjet		Saktë
1256	Për të shmangur zhvendosjen e ngarkesës, gjatë lëvizjes së automjetit, është thelbësore të përdorni shpesh ngadalësuesin e shpejtësisë		Gabim
1257	Për të shmangur zhvendosjen e ngarkesës, gjatë lëvizjes së automjetit, është thelbësore që drejtuesi të mos kryejë manovrimet të menjëhershme gjatë drejtimit		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1258	Për të siguruar një shpërndarje të saktë të ngarkesës në akset e mjetit, kur transportohet një paketë e vetme shumë e rëndë, ajo duhet të vendoset në pjesën e përparme të sipërfaqes së ngarkimit, rreth 30 centimetra nga kabina		Gabim
1259	Për të siguruar një shpërndarje të saktë të ngarkesës në akset e mjetit, kur transportohet një paketë e vetme shumë e rëndë, ajo duhet të vendoset në pjesën qendrore të sipërfaqes së ngarkimit		Saktë
1260	Nëse është e nevojshme gjatë udhëtimit, drejtuesi i mjetit duhet të ndalojë për të kontrolluar dhe risistemuar mallrat që transportohen		Saktë
1261	Gjatë transportit me kamion të një ngarkese rëre, ajo duhet të jetë e lagur për të parandaluar shpërndarjen		Gabim
1262	Gjatë transportit me kamion të një ngarkese rëre, ajo duhet të mbulohet me një tendë të fiksuar, për të parandaluar shpërndarjen e saj		Saktë
	TEMA X. LIDHJA E RIMORKIOVE DHE GJYSMËRIMORKIOVE. NJOHURI MBI LLOJET, NDËRTIMI, PJSËT KRYESORE, LIDHJA ,PËRDORIMI DHE MIRËMBAJTJA E PËRDITSHME E SISTEMEVE LIDHËSE		
1263	Rimorkiot janë mjete të destinuara për t'u tërhequr nga automjetet dhe nga trolejbusët, përjashtuar artikularët		Saktë
1264	Karrelat bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove		Saktë
1265	Gjysmërimorkiot bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove		Saktë
1266	Rimorkiot për transport të pajisjeve turistike dhe sportive (me një ose me dy akse) bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove,		Saktë
1267	Makinat bujqësore teknologjike të tërhequra bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove		Gabim
1268	Makinat teknologjike që tërhiqen bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove		Gabim
1269	Gjysmërimorkiatorët bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove		Gabim
1270	Automjetet në avari që tërhiqen nga një automjet tjetër, konsiderohen rimorkio		Gabim
1271	Rimorkiot, përveç atyre me një aks dhe peshë deri 0.75 ton, duhet të kenë sistem frenimi		Saktë
1272	Rimorkiot duhet të kenë treguesin e ndritshëm të drejtimit (sinjale)		Saktë
1273	Rimorkiot nuk lejohet të qarkullojnë nëse nuk janë të kompletuara me sistemet e pajimit të parashikuara nga Kodi Rrugor		Saktë
1274	Rimorkiot janë të pajisur me mekanizmin e mbrojtjes (bllokazh motori)		Gabim
1275	Rimorkiot kanë treguesin kilometrik të dyllosur		Gabim
1276	Rimorkiot duhet të pajisen vetëm me mekanizmin që e lidh atë me mjetin që e tërheq		Gabim
1277	Në lejen e qarkullimit të rimorkios është shënuar masa maksimale mbi ganxhë		Saktë
1278	Në lejen e qarkullimit të rimorkios shënohet ngjyra e karrocërisë		Saktë
1279	Të dhënat mbi identifikimin dhe karakteristikat teknike të rimorkios me dy a më shumë akse, janë të shënuara në leje qarkullimi		Saktë
1280	Cilido që qarkullon me rimorkio me dy a më shumë akse, karakteristikat e të cilës nuk janë pasqyruar në leje qarkullimi ndëshkohet me gjobë		Saktë
1281	Të dhënat mbi identifikimin dhe karakteristikat teknike të rimorkios me dy a më shumë akse, janë të shënuara edhe në lejen e qarkullimit të kamionit tërheqës		Gabim
1282	Të dhënat mbi identifikimin dhe karakteristikat teknike të rimorkios me dy a më shumë akse, janë të shënuara edhe në certifikatën e pronësisë të kamionit tërheqës		Gabim
1283	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios është e nevojshme që të jenë kontrolluar kushtet e brendashkrimit në kthesë		Saktë
1284	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios është e nevojshme që sistemet e frenimit dhe ndriçim-sinjalizimit të të dy mjeteve, që bëjnë pjesë në kompleks, të jenë të pajtueshme (me puthitshmëri) ndërmjet tyre		Saktë
1285	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios është e nevojshme që pajisjet e tërheqjes të jenë të tipit të miratuara dhe të pajtueshëm ndërmjet tyre		Saktë
1286	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios mjafton që pajisjet e tërheqjes të jenë të tipit të miratuar dhe të pajtueshëm (me puthitshmëri) midis tyre		Gabim
1287	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios është e nevojshme që vetëm të jenë kontrolluar kushtet e brendashkrimit të kthesës		Gabim
1288	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios mjafton që sistemet e lidhjes se frenave të të dy mjeteve të kompleksit të jenë të pajtueshëm midis tyre		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1289	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me peshë të përgjithshme më të madhe se 6 ton, duhet të ketë sistem frenash shërbimi joinercial (sistem frenimi me ajër) që vepron në të gjitha rrotat		Saktë
1290	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet me peshë të përgjithshme më të madhe se 6 ton duhet të ketë sistem frenash që komandohet nga mjeti tërheqës		Saktë
1291	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me peshë të përgjithshme më të madhe se 1.5 ton, duhet të ketë sistem frenash qëndrimi		Saktë
1292	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me peshë të përgjithshme më të madhe se 1.5 ton, nuk është e nevojshme të pajisen me frena qëndrimi		Gabim
1293	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me peshë të përgjithshme më të vogël se 6 ton, duhet të ketë sistem frenash që komandohet nga mjeti tërheqës		Gabim
1294	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me peshë të përgjithshme më të vogël se 6 ton, duhet të ketë sistem frenash, shërbimi joinercial (sistem frenimi me ajër) që vepron në të gjitha rrotat		Gabim
1295	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë një rimorkio me peshë të përgjithshme deri në 1600 kg		Saktë
1296	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë një rimorkio me peshë të përgjithshme 1500 kg		Saktë
1297	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë një rimorkio me peshë të përgjithshme 1000 kg		Saktë
1298	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë një rimorkio me peshë të përgjithshme deri në 1800kg		Gabim
1299	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë çdo rimorkio me peshë të përgjithshme mbi 1600 kg		Gabim
1300	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë një rimorkio me peshë të përgjithshme 2000 kg		Gabim
1301	Vlera maksimale e masës së rimorkiuar, kufizohet nga raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës		Saktë
1302	Vlera maksimale e masës së rimorkiuar për artikularët i referohet raportit ndërmjet masës maksimale mbi akset e gjysmërimorkios dhe masës së tërheqësit, shtuar ngarkesën maksimale që peshon mbi tërheqës (mbi samar)		Saktë
1303	Vlera maksimale e masës së rimorkiuar, për rastet kur rimorkio tërhiqet nga një autoveturë, nuk mund të jetë më e madhe se masa bosh e autoveturës		Saktë
1304	Vlera maksimale e masës së rimorkiuar, përcaktohet nga raporti i peshës bosh të mjetit me peshën bosh të rimorkios		Gabim
1305	Vlera maksimale e masës së rimorkiuar, për rastet kur rimorkio tërhiqet nga një automjet për transport të përzier, mund të jetë më e madhe se masa me ngarkesë e tërheqësit		Gabim
1306	Kur kompleksi i mjeteve është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës, nuk duhet të kalojë 1.45		Saktë
1307	Kur kompleksi i mjeteve nuk është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës, nuk duhet të kalojë 0.8		Saktë
1308	Kur rimorkio nuk është pajisur me sistem frenash, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës, nuk duhet të kalojë 0.50		Gabim
1309	Kur kompleksi i mjeteve është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës, nuk duhet të kalojë 0.80		Gabim
1310	Kur rimorkio nuk është pajisur me sistem frenash, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës, mund të jetë deri në 0.8		Gabim
1311	Kur kompleksi i mjeteve është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës, nuk duhet të kalojë 0.5		Saktë
1312	Prova praktike për përcaktimin e masës së rimorkiuar që kryhet për ngarkesë të plotë duhet të pranojë që kompleksi i mjeteve të mund të niset mbi një pjerrësi (në ngjitje) 8%		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1313	Prova praktike për përcaktimin e masës së rimorkiuar që kryhet për ngarkesë të plotë, duhet të pranojë që kompleksi i mjeteve të mund të niset në një pjerrësi (në ngjitje) mbi 10%		Saktë
1314	Rimorkiot janë mjete të destinuara për tu tërhequr nga automjetet dhe trolejbusët, përjashtuar artikularët		Saktë
1315	Rimorkiot janë mjete që mund të shërbejnë edhe për transport pasagjerësh		Saktë
1316	Rimorkiot janë mjete që mund të tërhiqen edhe nga autoveturat		Gabim
1317	Rimorkiot janë mjete të destinuara për tu tërhequr nga autotrenat, artikularët dhe gjysmërimorkiatorët		Gabim
1318	Rimorkiot janë mjete që futen në kategorinë e mjeteve me motor		Gabim
1319	Rimorkiot janë mjete që futen në kategorinë e automjeteve		Saktë
1320	Rimorkiot kanë pjesë përbërëse shasinë		Saktë
1321	Rimorkiot kanë në përbërje edhe mekanizmin e lidhjes me mjetin që e tërheq		Saktë
1322	Rimorkiot duhet të jenë të pajisur me sistemin e ndriçimit dhe sinjalizimeve		Saktë
1323	Rimorkiot me dy a më shumë akse, duhet detyrimisht të kenë sistem frenimi		Gabim
1324	Rimorkiot nuk kanë suspencione (balestra) dhe amortizatorë		Gabim
1325	Rimorkiot janë të pajisura me sistem drejtimi hidraulik		Gabim
1326	Rimorkiot futen në kategorinë e mjeteve me motor		Saktë
1327	Gjysmërimorkiot në pjesën e përparme mbështeten tek tërheqësit		Saktë
1328	Gjysmërimorkiot mund të jenë vetëm me një aks		Saktë
1329	Gjysmërimorkiot tërhiqen vetëm nga tërheqësit		Saktë
1330	Gjysmërimorkiot duhet të kenë edhe sistemin e ndriçimit dhe të sinjalizimeve		Gabim
1331	Gjysmërimorkiot hyjnë te mjetet me motor		Gabim
1332	Gjysmërimorkiot duhet të kenë edhe sistem drejtimi		Gabim
1333	Gjysmërimorkiot mund të tërhiqen nga çdo lloj automjeti		Saktë
1334	Karrelat janë të destinuara për transport bagazhesh, pajisjesh, etj., si këto		Saktë
1335	Karrelat konsiderohen si pjesë përbërëse e automjeteve		Saktë
1336	Karrelat mund të tërhiqen nga kamionët		Gabim
1337	Karrelat mund të jenë edhe me dy akse		Gabim
1338	Karrelat lejohet të tërhiqen nga autotrenat, gjysmërimorkiatorët dhe makinat e ngarkim-transportit		Gabim
1339	Karrelat tërhiqen vetëm nga autoveturat		Saktë
1340	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen akset mbajtëse të rrotave (asaljet) për ndonjë deformim apo plasaritje		Saktë
1341	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen mekanizmi i kthimit, elementët e sistemit të varjes (balestrat), etj.		Saktë
1342	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen funksionimi i pajisjeve lidhëse të tubove		Saktë
1343	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen sistemet e frenimit, ndriçim-sinjalizimit, gomat, etj.		Gabim
1344	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen vetëm sistemet e frenimit dhe ndriçim-sinjalizimit		Gabim
1345	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen përmasat e spinotit, ganxhës lidhëse të timonit dhe madhësia e qarkut		Gabim
1346	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohet vetëm mirëfunksionimi i mekanizmit të kthimit		Saktë
1347	Mekanizmi i kthimit të rimorkios përbëhet nga timoni (traversa) që lidhet me qarkun e rimorkios i cili ndodhet në aksin e parë		Saktë
1348	Mekanizmi i kthimit të rimorkios mund të ketë edhe pajisje për bllokimin e tij që përdoret në rastet e lëvizjes prapa		Saktë
1349	Mekanizmi i kthimit të rimorkios përbëhet vetëm nga timoni (traversa)		Gabim
1350	Mekanizmi i kthimit të rimorkios përbëhet vetëm nga qarku që mbështetet në shasinë e rimorkios		Gabim
1351	Lidhja e rimorkios me kamionin duhet të jetë e siguruar me lidhje shtesë sigurie		Saktë
1352	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin ka në përbërje takon e rimorkimit që është e montuar te shasia e kamionit		Saktë
1353	Lidhja e rimorkios me kamionin realizohet nëpërmjet spinotit që lidh ganxhën e timonit të rimorkios me takon e kamionit		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1354	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin duhet të realizojë lidhje të sigurte të kamionit me rimorkion		Saktë
1355	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin lejohet edhe pa lidhje të dyfishtë sigurie kur rimorkio është me peshë të përgjithshme më të vogël se 3.5 ton		Gabim
1356	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin kërkon detyrimisht lidhjen e sigurisë me kavo ose zinxhirë çeliku vetëm kur rimorkio është me peshë të përgjithshme mbi 3.5 ton		Gabim
1357	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin nuk përmban lidhje sigurie		Gabim
1358	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e rimorkios me kamionin duhet të vendosë në mënyrë të sigurte timonin e saj, në takon e mjetit tërheqës		Saktë
1359	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e rimorkios me kamionin duhet të bëjë lidhjen e linjave të ajrit të sistemit të frenimit të mjetit tërheqës me atë të rimorkios		Saktë
1360	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e rimorkios me kamionin duhet të bëjë lidhjen e impiantit elektrik për sistemin e ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1361	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e rimorkios me kamionin mjafton të bëjë lidhjen e impiantit elektrik për sistemin e ndriçimit sinjalizimit		Gabim
1362	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e rimorkios me kamionin mjafton të bëjë lidhjen e linjave të ajrit të sistemit të frenimit të mjetit tërheqës me atë të rimorkios		Gabim
1363	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e rimorkios me kamionin mjafton të lidhë timonin në takon e mjetit tërheqës		Gabim
1364	Për të bërë lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet të behet futja e sigurte e spinotit në platformën mbështetëse dhe të sigurohet lidhja me bravën e sigurisë		Saktë
1365	Për të bërë lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet të bëhet lidhja e linjave të ajrit të sistemit të frenimit të tërheqësit me ato të saj		Saktë
1366	Për të bërë lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet të bëhet lidhja e impiantit elektrik, për sistemin e ndriçimit dhe sinjalizimeve të saj		Saktë
1367	Për të bërë lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet në fillim të çaktivizojmë mekanizmin e qëndrimit		Gabim
1368	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet vetëm të heqë këmbët mbajtëse të gjysmërimorkios		Gabim
1369	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja, fillimisht duhet zgjedhur një vend me sipërfaqe të sheshtë për të parkuar gjysmërimorkion		Saktë
1370	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja, pas aktivizimit të mekanizmit të qëndrimit, duhet bërë shkëputja e linjave të ajrit dhe atyre elektrike		Saktë
1371	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja duhet të lëshohen këmbët mbajtëse të saj në tokë, para largimit të tërheqësit		Saktë
1372	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja duhet bërë edhe vendosja e pykave të sigurimit në rrota para largimit të tërheqësit		Saktë
1373	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja duhet bërë shkëputja e linjës së ajrit të frenave, para aktivizimit të mekanizmit të qëndrimit		Gabim
1374	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja duhet bërë aktivizimi i mekanizmit të qëndrimit pasi të keni lëshuar në tokë këmbët mbajtëse të gjysmërimorkios		Gabim
1375	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja fillimisht duhet të zgjidhet një vend me sipërfaqe të pjerrët për të parkuar gjysmërimorkion		Gabim
1376	Rimorkiot me një aks me masë maksimale nën 0.75 ton mund të mos pajisen me sistem frenimi		Saktë
1377	Rimorkiot me masë maksimale mbi 0.75 ton duhet të pajisen me sistem frenimi		Saktë
1378	Rimorkiot me dy akse duhet patjetër të pajisen me sistem frenimi në një aks		Saktë
1379	Rimorkiot me masë deri 3.5 ton mund të jenë me sistem frenimi mekanik të tipit me inerci		Saktë
1380	Rimorkiot me masë deri 7 ton duhet të pajisen me sistem frenimi mekanik		Gabim
1381	Me sistem frenimi, të tipit të vazhduar automatik, duhet të pajisen të gjitha rimorkiot pavarësisht nga pesha e tyre		Gabim
1382	Rimorkiot me peshë të përgjithshme mbi 0.75 ton nuk e kanë të detyrueshme të pajisen me sistem frenimi		Gabim
1383	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) funksionon në rast të këputjes së tubit të ajrit që vjen nga kamioni		Saktë
1384	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) vepron nëse rimorkio shkëputet nga kamioni aksidentalisht		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1385	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) shërben kur drejtuesi i mjetit e shkëput rimorkion nga tërheqësi		Saktë
1386	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) realizon ndalimin e rimorkios, pa veprimin e drejtuesit të mjetit		Saktë
1387	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) funksionon në përputhje me shtypjen e pedalit të frenit në tërheqës		Gabim
1388	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) komandohet nga drejtuesi i mjetit gjatë lëvizjes		Gabim
1389	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) nuk vepron kur drejtuesi i mjetit e shkëput rimorkion nga tërheqësi		Gabim
1390	Frenat e shërbimit të rimorkios funksionojnë në përputhje me shtypjen e pedalit të frenit në tërheqës		Saktë
1391	Frenat e shërbimit të rimorkios realizojnë fillimin e frenimit të rimorkios njëkohësisht ose më përpara se të tërheqësit		Saktë
1392	Frenat e shërbimit të rimorkios realizojnë një forcë frenimi në rrotë që përputhet me korsën e pedalit të frenave të tërheqësit		Saktë
1393	Frenat e shërbimit të rimorkios realizon ndalimin e rimorkios pa veprimin e drejtuesit të mjetit		Gabim
1394	Frenat e shërbimit të rimorkios nuk shërbejnë gjatë lëvizjes normale të mjetit		Gabim
1395	Frenat e shërbimit të rimorkios veprojnë nëse rimorkio shkëputet nga kamioni aksidentalisht		Gabim
1396	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios mund të jenë mekanike ose me ajër (pneumatike)		Saktë
1397	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios kur janë me ajër (pneumatike) aktivizohen me anë të valvolës të frenave të qëndrimit që ndodhen në kabinën e tërheqësit		Saktë
1398	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios komandohen nga drejtuesi i mjetit te valvola e frenave të qëndrimit (parkimit)		Saktë
1399	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios përdoren edhe gjatë lëvizjes në raste emergjente		Gabim
1400	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios komandohen nga drejtuesi i mjetit te valvola e frenave të shërbimit		Gabim
1401	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios veprojnë nëse rimorkio shkëputet nga kamioni aksidentalisht		Gabim
1402	Dritat e pozicionit të vendosur prapa janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1403	Sinjalet e drejtimit të vendosur prapa janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1404	Sinjalet reflektues me ngjyrë të kuqe që vendosen prapa janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1405	Sinjalet reflektues me ngjyrë të bardhë që vendosen para janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1406	Panelet reflektuese të vendosur prapa rimorkios, janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimit kur pesha e përgjithshme e rimorkios është mbi 3.5 ton		Saktë
1407	Dritat e sinjaleve të frenave janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1408	Pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios janë vetëm dy sinjalet reflektuese		Gabim
1409	Pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios janë edhe dy fenerë kundër mjegullës të vendosur në pjesën e përparme		Gabim
1410	Pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios janë dy panelet reflektuese të vendosur në pjesën e përparme		Gabim
	TEMA XI. NDËRTIMI DHE FUNKSIONIMI I MOTORËVE ME DJEGIE TË BRENDSHME, LËNGJET (P.SH., VAJI I MOTORIT, LËNGU FTOHËS), SISTEMI I USHQIMIT, SISTEMI ELEKTRIK, SISTEMI I NDEZJES, SISTEMET E TRANSMETIMIT TË LËVIZJES (FRIKSIONI, KUTIA E SHPEJTËSISË ETJ.)		
1411	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes mundësojnë transmetimin e lëvizjes nga motori tek rrotat aktive të automjetit		Saktë
1412	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes përbëhen nga friksioni, kutia e shpejtësisë, transmisioni, diferenciali, etj.		Saktë
1413	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes realizojnë edhe zvogëlimin e ngarkesave përdredhëse dinamike që transmetohen në motor		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1414	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes shërbejnë vetëm për transmetimin e lëvizjes nga kutia e shpejtësisë, te rrotat aktive		Gabim
1415	Sistemi satelitor GPS është pjesë e sistemit të transmetimit të lëvizjes		Gabim
1416	Në shumë kamionë, transmetimi hidraulik zëvendëson friksionin dhe kutinë e ndërrimit të shpejtësisë manuale		Saktë
1417	Elementët e sistemit të transmetimit të lëvizjes përdoren për ta mbajtur kompaninë të informuar për pozicionin e automjetit		Gabim
1418	Elementët e sistemit të transmetimit të lëvizjes nuk gjenden në automjetet elektrike		Gabim
1419	Semiakset (gjysmëakset) nuk bëjnë pjesë në sistemin e transmetimit të lëvizjes së automjetit		Gabim
1420	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes janë pjesë të motorit		Gabim
1421	Balestra, volani dhe kufizuesi i shpejtësisë janë pjesë e sistemit të transmetimit të lëvizjes		Gabim
1422	Friksioni, kutia e shpejtësisë dhe diferenciali janë pjesë e sistemit të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1423	Friksioni është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1424	Kutia e shpejtësisë (kambio) është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1425	Transmisioni kardanak është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1426	Diferenciali dhe gjysmëakset (semiakset) janë pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1427	Boshti motorik është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Gabim
1428	Stabilizatorët me balestrat e mjeti janë pjesë e mekanizmave përbërës të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Gabim
1429	Friksioni realizon transmetimin dhe shkëputjen e lëvizjes nga boshti motorik në boshtin primar të kutisë së shpejtësisë		Saktë
1430	Friksioni mund të jetë mekanik ose hidraulik		Saktë
1431	Disa automjete janë të pajisura me një friksion me shumë disqe		Saktë
1432	Friksioni bën të mundur nisjen e qetë të mjetit nga vendi		Saktë
1433	Friksioni mbron motorin dhe mekanizmat e tjerë të lëvizjes nga mbingarkesat dinamike		Saktë
1434	Friksioni është mirë të shtypet shpesh për të zvogëluar distancën e sigurisë me mjetin para		Gabim
1435	Friksioni është pjesë e motorit		Gabim
1436	Friksioni transmeton lëvizjen nga kutia e shpejtësisë në diferencial		Gabim
1437	Friksioni mekanik ndihmon drejtuesin e mjetit për të realizuar ndërrimin e marsheve		Saktë
1438	Friksioni mekanik mund të ketë sistem komandimi të tipit mekanik, hidraulik apo me ajër (pneumatik)		Saktë
1439	Friksioni mekanik shërben edhe për zbutjen e ngarkesave dinamike që lindin gjatë lëvizjes së mjetit		Saktë
1440	Friksioni mekanik realizon transmetimin e lëvizjes nëpërmjet vajit		Gabim
1441	Friksioni mekanik përbëhet vetëm nga disku i friksionit me ferrota		Gabim
1442	Friksioni mekanik merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë (kambio)		Gabim
1443	Friksioni mekanik realizon ndezjen e motorit		Gabim
1444	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik ndërpret transmetimin e lëvizjes nga boshti i motorit për në rrotat aktive të mjetit		Saktë
1445	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik shkakton ndarjen e diskut (apo disqeve) me ferrota nga volani i motorit		Saktë
1446	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik realizohet nga drejtuesi i mjetit me këmbën e majtë		Saktë
1447	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik e mbajtur për një kohë të gjatë dëmton kushinetën e friksionit		Saktë
1448	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik siguron ndërrimin e lehtë të marsheve		Saktë
1449	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik realizon transmetimin e fuqisë motorike në rrotat drejtuese të mjetit		Gabim
1450	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik gjatë lëvizjes së mjetit sjell ndaljen e menjëhershme të tij		Gabim
1451	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik shkakton bashkimin e disqeve të friksionit		Gabim
1452	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik shërben për transmetimin e lëvizjes		Gabim
1453	Friksioni mekanik mund të jetë me një ose disa disqe		Saktë
1454	Friksioni mekanik ka në përbërje të tij diskut (apo disqet) me ferrota dhe diskut shtrëngues (spinxhidiskun)		Saktë
1455	Friksioni mekanik përdoret dhe në mjetet e rënda		Saktë
1456	Friksioni mekanik është pjesë e motorit		Gabim
1457	Friksioni mekanik përbëhet nga disku i friksionit, i cili e merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1458	Friksioni mekanik punon në ambient vaji		Gabim
1459	Friksioni hidraulik është pjesë e mekanizmave të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1460	Friksioni hidraulik transmeton xhirot e boshtit motorik në boshtin e parë të kutisë së shpejtësisë (kambios)		Saktë
1461	Friksioni hidraulik përbëhet nga pjesa aktive (pompa) dhe ajo pasive (turbina)		Saktë
1462	Friksioni hidraulik punon me vaj hidraulik i cili duhet të ndërrohet periodikisht		Saktë
1463	Friksioni hidraulik është pjesë e motorit		Gabim
1464	Friksioni hidraulik punon me vajin e motorit		Gabim
1465	Friksioni hidraulik nuk është pjesë e mekanizmave të transmetimit të fuqisë		Gabim
1466	Friksioni me shumë disqe është i përshtatshëm veçanërisht për automjetet me masë dhe / ose fuqi të madhe		Saktë
1467	Friksioni me shumë disqe nuk vendoset asnjëherë në automjete të rënda		Gabim
1468	Friksioni me shumë disqe mund të jetë i thatë ose i lagur me ujë		Gabim
1469	Friksioni me shumë disqe mund të jetë i thatë ose i lagur me vaj		Saktë
1470	Friksioni me shumë disqe mund të vendoset vetëm në automjete me kuti ndërrimi të shpejtësisë automatike		Gabim
1471	Friksioni me shumë disqe mund të jetë vetëm i thatë		Gabim
1472	Friksioni me shumë disqe përdoret nëse kutia e shpejtësisë ka më shumë se 4 raporte shpejtësie (marshe)		Gabim
1473	Friksioni lejon të ndryshoni marshet kur automjeti është në lëvizje		Saktë
1474	Friksioni lejon të lidhni dhe shkëputni motorin me përbërësit e tjerë të sistemit të transmetimit		Saktë
1475	Friksioni lejon të lidhni dhe shkëputni gradualisht motorin me rrotat e aktive		Saktë
1476	Friksioni lejon të lidhni dhe shkëputni gradualisht motorin me pompën e injektimit		Gabim
1477	Friksioni lejon të lëvizni automjetin duke bashkuar gradualisht boshtin motorik me rrotat aktive përmes elementëve të sistemit të transmetimit		Saktë
1478	Friksioni mban motorin në punë kur automjeti është i palëvizshëm me një marsh të ingranuar		Saktë
1479	Friksioni është komponenti kryesor i sistemit të transmetimit automatik		Gabim
1480	Friksioni është vendosur midis kutisë së shpejtësisë dhe boshtit kardanic		Gabim
1481	Friksioni ftohet nga një ventilator special		Gabim
1482	Friksioni është një pajisje që lejon boshtin motorik të rrotullohet pa transmetuar lëvizje në elementët e sistemit të transmetimit		Saktë
1483	Friksioni është një pajisje që ju lejon të ndryshoni raportin midis numrit të rrotullimeve të boshtit motorik dhe numrit të rrotullimeve të boshtit kardanic të transmetimit		Gabim
1484	Friksioni është një mekanizëm që funksionon me anë të fërkimit		Saktë
1485	Friksioni është pjesë e përbërësve të sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit)		Gabim
1486	Friksioni nuk ka nevojë për mirëmbajtje pasi është vetë-rregullues		Gabim
1487	Disku i friksionit është i lidhur direkt me boshtin ndihmës të kutisë së shpejtësisë		Gabim
1488	Disku i friksionit është i lidhur direkt me boshtin hyrës (primar) të kutisë së shpejtësisë		Saktë
1489	Disku i friksionit është i lidhur direkt me boshtin e transmetimit (sekondar) të kutisë së shpejtësisë		Gabim
1490	Disku i friksionit është prej çeliku dhe nuk ka asnjë shtresë		Gabim
1491	Disku i friksionit nuk duhet të ketë kurrë kontakt me volanin		Gabim
1492	Disku i friksionit, kur friksioni është i stakuar (pedali i ngritur), është në kontakt me volanin		Saktë
1493	Ferrota (material kundër fërkimi) e vendosur tek disku i friksionit duhet të lubrifikohet dhe grasatohet periodikisht		Gabim
1494	Ferrota (material kundër fërkimi) e vendosur tek disku i friksionit duhet të pastrohet periodikisht me benzinë		Gabim
1495	Ferrota (material kundër fërkimi) e vendosur tek disku i friksionit i nënshtrohet konsumimit		Saktë
1496	Ferrota (material kundër fërkimi) e vendosur tek disku i friksionit nuk i nënshtrohet konsumimit		Gabim
1497	Ferrota (material kundër fërkimi) e vendosur tek disku i friksionit kur konsumohet shkakton rrëshqitjen e diskut në volan		Saktë
1498	Pedali i friksionit kontrollon satelitët e diferencialit		Gabim
1499	Pedali i friksionit komandon kushinetën e friksionit		Saktë
1500	Pedali i friksionit duhet të lëshohet gradualisht		Gabim
1501	Pedali i friksionit mund të komandojë kushinetën me anë të pajisjeve hidraulike		Saktë
1502	Pedali i friksionit mund të komandojë kushinetën me anë të pajisjeve mekanike		Saktë
1503	Pedali i friksionit mund të komandojë kushinetën me anë të pajisjeve pneumatike		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1504	Pedali i friksionit mund të lëshohet papritmas nga shoferi kur niseni		Gabim
1505	Gjatë drejtimit të mjetit, në mënyrë që të shpejtoni ndërrimin e marsheve, duhet ta mbështesni këmbën gjithmonë mbi pedalin e friksionit		Gabim
1506	Komandimi hidraulik i friksionit zvogëlon forcën e ushtruar mbi pedale nga drejtuesit		Saktë
1507	Komandimi hidraulik i friksionit përmirëson qëndrueshmërinë e automjetit gjatë kthesës		Gabim
1508	Komandimi hidraulik i friksionit përdor presionin e ajrit për të zvogëluar forcën ushtruar mbi pedale të drejtuesit		Gabim
1509	Komandimi hidraulik i friksionit përdor presionin e vajit të motorit për të zvogëluar forcën ushtruar mbi pedale të drejtuesit		Gabim
1510	Komandimi hidraulik i friksionit përdor presionin e vajit për të zvogëluar forcën ushtruar nga drejtuesi mbi pedale		Saktë
1511	Gjatë muajve të dimrit ekziston rreziku që friksioni të bllokohet për shkak të formimit të akullit brenda tij		Gabim
1512	Kur automjeti është në lëvizje, friksioni shpëputet nga volani		Gabim
1513	Në të gjitha automjetet ka një pedale friksioni		Gabim
1514	Në tatëpjetë (zbritje) është mirë të udhëtoni me pedalin e friksionit të shtypur për të kursyer karburant		Gabim
1515	Mbingarkesa e automjetit rrit konsumin e friksionit		Saktë
1516	Në përgjithësi, automjetet e rënda janë me rrota aktive të përparme		Gabim
1517	Kutia e shpejtësisë përmban vaj lubrifikues i cili duhet të zëvendësohet periodikisht		Saktë
1518	Kutia e shpejtësisë përmban vaj lubrifikues, niveli i të cilit duhet të kontrollohet periodikisht		Saktë
1519	Kutia e shpejtësisë (kambio) shërben për të ndryshuar shpejtësinë e lëvizjes së mjetit, sipas kushteve rrugore e të qarkullimit dhe për lëvizje të mjetit prapa		Saktë
1520	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) me levën e marsheve në pozicion neutral (afoljo), kur motori është i ndezur, shpëput xhirot për në transmision		Saktë
1521	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) merr lëvizjen nga friksioni dhe ja jep transmisionit kardanik		Saktë
1522	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) transmeton lëvizjen në friksion		Gabim
1523	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) shërben vetëm për të ndryshuar shpejtësinë e lëvizjes		Gabim
1524	Në marshin e parë, numri i rrotullimeve që dalin nga kutia e shpejtësisë është më i ulët se numri i rrotullimeve të boshtit motorik		Saktë
1525	Në marshin e parë, numri i rrotullimeve që dalin nga kutia e shpejtësisë është më i lartë se numri i rrotullimeve të boshtit motorik		Gabim
1526	Kutia e shpejtësisë përmban vaj lubrifikues në të cilin ingranazhet janë zhytur pjesërisht		Saktë
1527	Kutia e shpejtësisë e automjeteve elektrike në përgjithësi ka më shumë raporte shpejtësie sesa ajo e vendosur në automjetet me motorë me djegie të brendshme		Gabim
1528	Kutia e shpejtësisë vendoset midis boshtit me gunga dhe friksionit		Gabim
1529	Kutia e shpejtësisë është një mekanizëm që lejon që rrotat të rrotullohen më shpejt se boshti motorik		Gabim
1530	Kutia e shpejtësisë nuk ka kurrë dy marshe me të njëjtin numër xhiros rpm		Saktë
1531	Kutia e shpejtësisë nuk ka kurrë më shumë se 6 marshe		Gabim
1532	Kutia e shpejtësisë lejon që një forcë e ndryshueshme të transmetohet në rrota në varësi të marshit të ingranuar		Saktë
1533	Kutia e shpejtësisë shërben për të mbajtur konstante shpejtësinë e rrotullimit të boshtit të kardanik, pavarësisht nga numri i rrotullimeve të motorit		Gabim
1534	Kutia e shpejtësisë përdoret për të ndryshuar raportin midis rrotullimeve të motorit dhe rrotullimeve të boshtit të transmetimit dhe rrjedhimisht, të rrotave lëvizëse		Saktë
1535	Këmba e majtë e drejtuesit, kur ai nuk vepron për të ndryshuar marshin, nuk duhet të mbështetet në pedalin e friksionit		Saktë
1536	Sinkronizuesi është një pajisje që është pjesë e kutisë së shpejtësisë dhe që lejon që boshti me gunga dhe boshti i transmetimit të rrotullohen me të njëjtën shpejtësi		Gabim
1537	Sinkronizuesi është një pajisje që lehtëson bashkimin e ingranazheve të kutisë së shpejtësisë kur ndryshoni nga një marsh në tjetrin		Saktë
1538	Sinkronizuesi e bën më të lehtë dhe më të qetë bashkimin e ingranazheve të kutisë së shpejtësisë		Saktë
1539	Ndonjëherë ngadalësuesi i shpejtësisë mund të vendoset në dalje të kutisë së shpejtësisë		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1540	Kalimi në një marsh ingranimi më të lartë rrit shpejtësinë e motorit		Gabim
1541	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) përbëhet nga mekanizma që realizojnë ndryshim të pa shkallëzuar të momentit përdredhës		Saktë
1542	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) ka boshtin primar që është i lidhur me turbinën e friksionit hidraulik		Saktë
1543	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) realizon nisje të qetë të mjetit nga vendi		Saktë
1544	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) nuk ka nevojë për vajosje		Gabim
1545	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) komandohet me pedal me këmbën e majtë		Gabim
1546	Funksioni i kutisë së ndërrimit të shpejtësisë është të modifikojë fuqinë që mund t'i jepet rrotave për të mposhtur më lehtë rezistencën kur ecni përpara		Saktë
1547	Mjetet e pajisura me një transmision automatik janë përgjithësisht me katër rrota aktive		Gabim
1548	Kutitë e ndërrimit të shpejtësisë automatike mund të kenë një maksimum prej 5 marshesh		Gabim
1549	Transmisioni kardanak transmeton lëvizjen nga kutia e shpejtësisë te çifti pinjon-koronë i diferencialit		Saktë
1550	Transmisioni kardanak mundëson transmetimin e lëvizjen në kënde dhe distancë të ndryshueshme, gjatë lëvizjes së mjetit		Saktë
1551	Transmisioni kardanak, në mjetet me gjatësi të mëdha, mund të përbëhet nga dy boshte		Saktë
1552	Transmisioni kardanak duhet të jetë sa më i rëndë që të transmetojë mirë lëvizjen		Gabim
1553	Transmisioni kardanak ka si pjesë përbërëse dhe reduktuesin e shpejtësisë (ridoton)		Gabim
1554	Transmisioni kardanak transmeton lëvizjen nga friksioni në kutinë shpejtësisë		Gabim
1555	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) shërben për ti dhënë lëvizjen diferencialit nga transmisioni kardanak		Saktë
1556	Boshti kardanak i transmetimit duhet të jetë shumë i tensionuar për të parandaluar lëkundjen e diferencialit		Gabim
1557	Boshti kardanak i transmetimit nuk është i pranishëm nëse automjeti ka aktive rrotat e pasme dhe motorin të pozicionuar në pjesën e përparme		Gabim
1558	Boshti kardanak i transmetimit nuk është i pranishëm nëse automjeti nëse automjeti ka aktive rrotat e pasme dhe motorin të pozicionuar në pjesën e pasme		Saktë
1559	Boshti motorik dhe boshti kardanak i transmetimit janë dy emra të ndryshëm për të njëjtin element të automjetit		Gabim
1560	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) ka në përbërje pinjonin, i cili e merr lëvizjen nga transmisioni kardanak		Saktë
1561	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) merr lëvizjen nga diferenciali dhe ja transmeton tek semiakseve		Gabim
1562	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) shërben për të rritur ose për të zvogëluar shpejtësinë e lëvizjes së mjetit në rrugë		Gabim
1563	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) është pjesë e boshtit motorik		Gabim
1564	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) realizon ingranimin e saktë ndërmjet dhëmbëve të pinjonit me atë të koronës		Saktë
1565	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) bëhet nëpërmjet regjistrimit të kushinetave konike të pinjonit		Saktë
1566	Çifti koronë pinjon mund të montohet në vend të diferencialit		Gabim
1567	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) bëhet në servise të specializuara		Saktë
1568	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) kërkon regjistrimin e vetëm të njëjës kushinetës të koronës		Gabim
1569	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) realizohet nga drejtuesi i mjetit, gjatë lëvizjes së mjetit		Gabim
1570	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) nuk bëhet në asnjë rast, por vetëm ndërrohet çifti pinjon-koronë		Gabim
1571	Diferenciali ndryshon xhirot në rrotat aktive gjatë lëvizjes së mjetit në kthesa		Saktë
1572	Diferenciali ju lejon të ruani tërheqjen optimale të automjetit edhe në terrene me kapje (aderencë) të dobët të gomës		Gabim
1573	Diferenciali përmban vaj lubrifikues i cili duhet të zëvendësohet periodikisht		Saktë
1574	Diferenciali është një mekanizëm që parandalon rrëshqitjen e rrotave gjatë kthesës		Saktë
1575	Diferenciali është një mekanizëm që lejon rrotat e jashtme dhe të brendshme të rrotullohen me të njëjtën shpejtësi, gjatë kthesës		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1576	Diferenciali është një ndarës midis rrotave lëvizëse të të njëjtit aks		Saktë
1577	Diferenciali lejon që rrotat e makinës të kenë shpejtësi të ndryshme në raport me njëra -tjetrën		Saktë
1578	Diferenciali transmeton lëvizje në rrota përmes dy gjysmë boshteve (semiakseve)		Saktë
1579	Gjatë një kthese, diferenciali lejon të transferohet një pjesë të shpejtësisë së rrotullimit nga rrota e jashtme në atë të brendshme		Gabim
1580	Gjatë një kthese, diferenciali lejon të transferohet një pjesë të shpejtësisë së rrotullimit nga rrota e brendshme në atë të jashtme		Saktë
1581	Diferenciali transmeton lëvizjen në rrota me anë të semiakseve		Saktë
1582	Diferenciali punon në ambient lubrifikanti		Saktë
1583	Planetarët janë ingranazhe të diferencialit, që lidhen me semiakset nëpërmjet shlicave		Saktë
1584	Ingranazhet satelit të diferencialit, të ingranuar me ingranazhet planetar, kryejnë rrotullime rreth aksit të tyre, kur mjeti lëviz në kthesa		Saktë
1585	Lëvizja në diferencial transmetohet nga çifti pinjon-koronë		Saktë
1586	Diferenciali e merr lëvizjen nga semiakset		Gabim
1587	Diferenciali mund të jetë me një ose dy planetarë		Gabim
1588	Diferenciali shërben për ndryshimin e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit		Gabim
1589	Blokozhi i diferencialit përdoret në rast xhirimi të njëres prej rrotave aktive, në baltë apo akull		Saktë
1590	Blokozhi i diferencialit kur vihet në punë realizon lidhjen e dy semiakseve		Saktë
1591	Blokozhi i diferencialit i vënë në funksionim bllokon rrotullimin e satelitëve, rreth aksit të tyre		Saktë
1592	Blokozhi i diferencialit përdoret në lëvizje normale me mjet dhe në rrugë të asfaltuar me kthesa		Gabim
1593	Blokozhi i diferencialit i vënë në funksionim bllokon rrotullimin e planetarëve dhe semiakseve		Gabim
1594	Blokozhi i diferencialit përdoret në të gjitha automjetet		Gabim
1595	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga prishja e mekanizmit të komandimit të friksionit		Gabim
1596	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga rënia e nivelit të vajit në kutinë e shpejtësisë		Gabim
1597	Automjetet me rrota të pasme aktive duhet domosdoshmërisht të kenë një motor të vendosur përpara		Gabim
1598	Automjetet me 4 rrota aktive nuk kanë friksion		Gabim
1599	Automjetet me akse drejtuese të dyfishta janë të pajisura me dy friksione të veçanta		Gabim
1600	Në përgjithësi, automjetet e rënda janë me rrota aktive të përparme		Gabim
1601	Motorët me djegie të brendshme kthejnë energjinë termike, në energji mekanike		Saktë
1602	Motori me djegie të brendshme që furnizon automjetet me energji duke transformuar energjinë mekanike në energji termike		Gabim
1603	Motori me djegie të brendshme punon duke thithur dhe ngjeshur vetëm ajrin		Gabim
1604	Energjia e nevojshme për funksionimin e motorit sigurohet nga përzierja e duhur e ajrit me lëndën djegëse që më pas ndizet		Saktë
1605	Motorët me djegie të brendshme shndërrojnë forcën lëvizëse në nxehtësi		Gabim
1606	Gjatë funksionimit të një motori, nxehtësia që nuk transformohet në energji mekanike transferohet në pjesën e jashtme, përmes sistemit të ftohjes, për të shmangur mbinxehjen		Saktë
1607	Në një motor me djegie të brendshme, përzierja benzinë-ajër ndodh në rezervuarin e karburantit		Gabim
1608	Motorët me ndezje të detyruar me benzinë dhe motorët me naftë janë të dy motorë me djegie të brendshme		Saktë
1609	Motorët me benzinë janë motorë me ndezje të detyruar		Saktë
1610	Fuqia e një motori tregohet në volt		Gabim
1611	Fuqia e një motori tregon punën e bërë në njësinë e kohës		Saktë
1612	Konsumi specifik i një motori përfaqëson sasinë e karburantit të kërkuar për të prodhuar një njësi të fuqisë		Saktë
1613	Në lartësi, ku presioni i ajrit është më i ulët, efikasiteti i motorit zvogëlohet, veçanërisht nëse është i tipit me djegie të brendshme		Gabim
1614	Në një lartësi, ku presioni i ajrit është më i ulët, efikasiteti i motorit zvogëlohet, veçanërisht nëse është i tipit Diesel		Gabim
1615	Në automjete përdoren kryesisht motorë me djegie të brendshme me katër kohë		Saktë
1616	Motorët me djegie të brendshme janë vetëm me dy kohë		Gabim
1617	Motorët me djegie të brendshme janë vetëm me një cilindër		Gabim
1618	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij mekanizmin bjellë-manivelë		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1619	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij sistemin e shpërndarjes së gazrave, i cili komandon futjen e ajrit dhe daljen e gazrave të djegies		Saktë
1620	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij sistemin e vaisjes		Saktë
1621	Motori me djegie të brendshme është i pajisur edhe me sistemin e ftohjes		Saktë
1622	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij friksionin		Gabim
1623	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij mekanizmat e transmetimit të lëvizjes		Gabim
1624	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij kutinë e shpejtësisë		Gabim
1625	Në motorin diesel me katër kohë, gjatë thithjes në cilindër hyn ajër i pastër nga valvola e thithjes		Saktë
1626	Në motorin diesel me katër kohë, lënda djegëse sprucohet me presion në dhomën e djegies dhe vetëndizet		Saktë
1627	Në motorin diesel me katër kohë, gjatë kohës së shtypjes ngjeshët vetëm ajër		Saktë
1628	Në motorin diesel, me katër kohë, të katër kohë kryhen në një rrotullim të boshtit motorik dhe 2 rrotullime të boshtit me gunga të shpërndarjes		Gabim
1629	Në motorin diesel, cikli i punës i të cilit realizohet në katër kohë, gjatë kohës së ngjeshjes bëhet djegia e lëndës djegëse		Gabim
1630	Në motorin diesel, cikli i punës i të cilit realizohet në katër kohë, gjatë thithjes në cilindër hyn përzierje djegëse nga valvola e thithjes		Gabim
1631	Cilindrat e një motori me djegie të brendshme duhet të jenë gjithmonë në numër çift		Gabim
1632	Cilindrat e një motori veprojnë si një dhomë zgjerimi gazi dhe si një udhëzues për pistonat		Saktë
1633	Cilindrat janë elementë të motorit që lëvizin brenda kanaleve të veçanta në bllokun e cilindrave		Gabim
1634	Cilindrat e një motori grupohen në një bllok të vetëm metalik të derdhur i cili emërtohet monoblok		Saktë
1635	Cilindrat janë pjesë mekanike karakteristike për motorët me djegie të brendshme		Saktë
1636	Lëvizja e pistonave është një lëvizje rrotulluese		Gabim
1637	Pistonat janë elementë tipike të motorëve elektrikë		Gabim
1638	Korsa e pistonit është e barabartë me dyfishin e rrezes së manivelës		Saktë
1639	Korsa e pistonit është më e vogël në motorët me xhiro të mëdha		Saktë
1640	Korsa e pistonit është sa diametri i brendshëm i cilindrit		Gabim
1641	Korsa e pistonit është më e vogël në motorët me xhiro të ulëta		Gabim
1642	Korsa e pistonit është e barabartë me rrezen e manivelës		Gabim
1643	Fashot elastike të kompresionit në motor pengojnë gazrat mbi piston që të dalin në sotokarter (nënkarter)		Saktë
1644	Fashot elastike të kompresionit në motor vendosen në kokën e pistonit, mbi syrin e tij		Saktë
1645	Kur konsumohen fashot elastike të kompresionit në motor rritet fuqia e motorit		Gabim
1646	Fashot elastike të kompresionit në motor shërbejnë për të realizuar rrëshqitjen e pistonit në cilindër		Gabim
1647	Fashot elastike të vajit në motor pengojnë kalimin e vajit në dhomën e djegies		Saktë
1648	Fashot elastike të vajit në motor shpërndajnë njëtrajtësisht shtresën e vajit në muret e cilindrit		Saktë
1649	Fashot elastike të vajit në motor vendosen në piston, poshtë fashove elastike të kompresionit		Saktë
1650	Fashot elastike të vajit në motor janë të vendosur në piston, mbi fashot elastike të kompresionit		Gabim
1651	Fashot elastike të vajit në motor janë me material duralumini		Gabim
1652	Fashot elastike të vajit në motor shërbejnë vetë për të penguar kalimin e gazeve në nënkarter		Gabim
1653	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, shërben për kthimin e lëvizjes drejtvizore të pistonit, në lëvizje rrotulluese të boshtit motorik		Saktë
1654	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, lidhet me boshtin motorik, në qafën e tij me bronzina		Saktë
1655	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, lidhet me pistonin nëpërmjet spinotit		Saktë
1656	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, shërben për lidhjen e boshtit motorik me boshtin me gunga të shpërndarjes		Gabim
1657	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, lidhet me boshtin me gunga nëpërmjet spinotit		Gabim
1658	Bjellat lidhin pistonat me boshtin me gunga		Gabim
1659	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, nuk laget nga vaji i motorit		Gabim
1660	Boshti motorik, në motorët me djegie të brendshme, e merr lëvizjen nga bjella		Saktë
1661	Koka e motorit (testata) mbyll dhomën e djegies nga ana e sipërme		Saktë
1662	Koka e motorit (testata) në brendësi ka kanale për qarkullimin e vajit dhe të lëngut ftohës		Saktë
1663	Koka e motorit (testata) mund të përmbajë dhe boshtin me gunga të shpërndarjes		Saktë
1664	Koka e motorit (testata) vendoset në pjesën e poshtme të bllokut të cilindrave		Gabim
1665	Koka e motorit (testata) në brendësi ka vetëm kanale për të qarkulluar vaj		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1666	Koka e motorit (testata) në brendësi ka vetëm kanale për të qarkulluar ujë		Gabim
1667	Nënkarteri (sotokarteri) shërben për mbylljen e bllokut të cilindrave nga poshtë dhe si depozitë e vajit të motorit		Saktë
1668	Nënkarteri (sotokarteri) montohet në bllokun e cilindrave		Saktë
1669	Nënkarteri (sotokarteri) është pjesa më e poshtme e motorit		Saktë
1670	Nënkarteri (sotokarteri) është pjesa më e sipërme e motorit		Gabim
1671	Nënkarteri (sotokarteri) shërben edhe si depozitë e vajit hidraulik të grupit të timonit		Gabim
1672	Nënkarteri (sotokarteri) montohet në testatë		Gabim
1673	Volanti është një disk i rëndë, i lidhur me boshtin motorik, i cili shërben si një bazë mbështetëse për diskun e friksionit, si dhe për të aktivizuar dhe për të rregulluar rrotullimin e boshtit motorik		Saktë
1674	Volanti përdoret për të rritur shpejtësinë e rrotullimit të motorit kur automjeti duhet të bëjë sforcime të mëdha (për shembull: në ngjitje të përpjetë)		Gabim
1675	Sistemi i shpërndarjes së gazeve realizon futjen e ajrit në cilindrat e motorit, sipas ciklit të punës të çdo cilindri		Saktë
1676	Sistemi i shpërndarjes së gazeve realizon nxjerrjen jashtë të gazrave të djegura në cilindrat e motorit		Saktë
1677	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, komandon valvolat e motorit për të hapur dhomat e djegies së motorit		Saktë
1678	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, mund të montohet në kokën e motorit (testatë)		Saktë
1679	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, vë në lëvizje boshtin motorik		Gabim
1680	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë		Gabim
1681	Boshti me gunga kontrollon hapjen dhe mbylljen e valvolave		Saktë
1682	Në një motor me katër kohë, boshti motorik kryen dy rrotullime për të përfunduar një cikël të vetëm të funksionimit		Saktë
1683	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, montohet në nënkarter (sotokarter)		Gabim
1684	Si rezultat i prishjes së rripit të fazës, motori nuk ftohet më siç duhet		Gabim
1685	Në kokën e motorëve (testatën) me djegie të brendshme, përkatësisht për çdo cilindër janë të vendosura valvolat e thithjes dhe të shkarkimit		Saktë
1686	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, realizojnë mbyllje hermetike të cilindrit nga kontakti me atmosferën		Saktë
1687	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, mbyllin dhomat e djegies nga veprimi i sustave të montuara te bishti i tyre		Saktë
1688	Valvolat e thithjes, në motorët me djegie të brendshme, janë më të vogla se ato të shkarkimit		Gabim
1689	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, hapen dhe mbyllën nga veprimi i sustave të montuara te boshti me gunga		Gabim
1690	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, hapen dhe mbyllën nga sustat e valvolave		Gabim
1691	Lidhja e boshtit me gunga me boshtin motorik, për motorët e mjeteve të rënda, bëhet nëpërmjet rrotash të dhëmbëzuar (me ingranazhe)		Saktë
1692	Lidhja e boshtit me gunga me boshtin motorik duhet të realizojë vënien në fazë të motorit		Saktë
1693	Lidhja e boshtit me gunga me boshtin motorik bëhet nga specialistë përkatës të motorëve (motoristi)		Saktë
1694	Lidhja e boshtit me gunga me boshtin motorik, në të gjitha rastet, bëhet vetëm me rrip të dhëmbëzuar ose me zinxhir		Gabim
1695	Lidhja e boshtit me gunga me boshtin motorik mund të bëhet edhe me rrip trapezoidal		Gabim
1696	Rripi i fazës duhet të zëvendësohet çdo 20,000 kilometra		Gabim
1697	Lidhja jo e mirë e boshtit me gunga me boshtin motorik nuk ndikon në punën e motorit		Gabim
1698	Dalja nga faza e boshtit me gunga mund të shkaktojë ndezje fillestare me vështirësi dhe rënie të fuqisë së motorit		Saktë
1699	Dalja nga faza e boshtit me gunga mund të shkaktojë shtrembërimin e ndonjë valvole motori		Saktë
1700	Dalja nga faza e boshtit me gunga mund të shkaktojë dëmtim të pistonit, bjellës apo testatës		Saktë
1701	Dalja nga faza e boshtit me gunga të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë gjithmonë vetëm fikje të motorit pa shkaktuar tjetër problem		Gabim
1702	Dalja nga faza e boshtit me gunga të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë prishjen e pompës së vajit		Gabim
1703	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë deformim të nënkarterit		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1704	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të zhurmave të motorit		Saktë
1705	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë nxehe të motorit, më tepër se zakonisht		Saktë
1706	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë zvogëlim të presionit të përzierjes djegëse në fund të shtypjes		Saktë
1707	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të fuqisë së motorit		Gabim
1708	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të presionit të përzierjes djegëse në fund të shtypjes		Gabim
1709	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të sasisë së përzierjes djegëse në cilindër		Gabim
1710	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme shërben për furnizimin e motorit më ajër dhe lëndë djegëse		Saktë
1711	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme dërgon lëndën djegëse dhe ajrin në dhomën e djegies në sasi dhe kohën e duhur		Saktë
1712	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme ka në përbërje të tij edhe rezervuarin (depozitën) e lëndës djegëse		Saktë
1713	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme është i njëjtë si për ato që punojnë me naftë dhe për ato që punojnë me benzinë		Gabim
1714	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme dërgon vetëm ajër në dhomën e djegies		Gabim
1715	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme shërben vetëm për furnizimin e motorit me lëndë djegëse		Gabim
1716	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij pompën e naftës		Saktë
1717	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel përbëhet edhe nga filtrat e naftës e të ajrit		Saktë
1718	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij injektorët		Saktë
1719	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij karburatorin		Gabim
1720	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij bombolat e ajrit		Gabim
1721	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij pompën e injeksionit të benzinës		Gabim
1722	Në një motor naftë, pompa e presionit të lartë ka për detyrë të thith naftën nga rezervuari dhe ta dërgojë atë me presion tek injektorët		Gabim
1723	Pompa e naftës e presionit të lartë dërgon naftën, në sasinë dhe kohën e duhur, në injektor		Saktë
1724	Pompa e naftës realizon presion të lartë të naftës që nëpërmjet tubave dërgohet në injektor		Saktë
1725	Pompa e naftës mund të jetë e tipit rrotative		Saktë
1726	Pompa e naftës është vetëm e tipit me komandim elektrik		Gabim
1727	Pompa e naftës e merr lëvizjen nga kutia e ndërrimit të shpejtësisë (kambios)		Gabim
1728	Pompa e naftës mbush me ajër bombolën e ajrit		Gabim
1729	Pompa e presionit të ulët (Pompaçia), në motorin diesel, shërben për dërgimin e lëndës djegëse nga depozita e naftës në pompën e presionit të lartë		Saktë
1730	Pompa e presionit të ulët (Pompaçia), në motorin diesel, bën pjesë në sistemin e ushqimit		Saktë
1731	Pompa e presionit të ulët (Pompaçia) në motorin diesel, shërben për dërgimin e lëndës djegëse, drejtpërdrejt në injektor		Gabim
1732	Pompa e presionit të ulët (Pompaçia), në motorin diesel, nuk bën pjesë në sistemin e ushqimit		Gabim
1733	Në një motor Diesel, pompa e karburantit me presion të ulët duhet të vendoset në automjet në një pikë larg burimeve të nxehtësisë, ose duhet të jetë e izoluar në mënyrë të përshtatshme		Gabim
1734	Në një motor Diesel, pompa e karburantit me presion të ulët është e pajisur me një pajisje anti-ngrirje që do të aktivizohet gjatë sezonit me temperatura të ftohta		Gabim
1735	Në një motor Diesel, pompa elektrike e presionit të ulët nuk mund të jetë kurrë në rezervuar për shkak të rrezikut të ndezjes së lëndës djegëse		Gabim
1736	Në një motor naftë, pompa e presionit të lartë në linjë realizon dhe qarkullimin e lëngut ftohës		Gabim
1737	Në një motor naftë, pompa e presionit të lartë thith karburantin dizel nga rezervuari		Gabim
1738	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare është e pajisur me elementë pompimi (një për secilin cilindër)		Saktë
1739	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare është e pajisur me një bosht me gunga		Saktë
1740	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare ka vetëm një element pompimi		Gabim
1741	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare gjithashtu dërgon vaj lubrifikues në pjesët në lëvizje të motorit		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1742	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare përdoret për të dërguar vaj me presion të lartë në elementët e frenimit të rrotave		Gabim
1743	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare e kontrolluar nga pedali i gazit, ju lejon të rregulloni sasinë e naftës që do të dërgohet tek injektorët		Saktë
1744	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare dërgon karburantin dizel me presion tek injektorët në sasinë e kërkuar nga pedali i gazit		Saktë
1745	Në një motor Diesel, pastrimi i injektorëve jo të rregullt mund të bëhet me motorin në punë, automjetin në marshin neutral dhe duke mbajtur shtypur për rreth dhjetë sekonda pedalin e përshejtuesit (gazit)		Gabim
1746	Në një motor Diesel, pastrimi i injektorëve jo të rregullt mund të bëhet duke lëvizur në të tatëpjetë me motorin fikur për disa qindra metra		Gabim
1747	Në një motor naftë, sasia e naftës së injektuar mund të rregullohet manualisht nga drejtuesi duke përdorur butonin vendosur në panelin e bordit (korskot)		Gabim
1748	Në një motor naftë, filtri i pompës së karburantit duhet të pastrohet pas çdo 10 furnizimeve me karburant		Gabim
1749	Në një motor Diesel, kur klima është shumë e ftohtë, pompa e karburantit duhet të aktivizohet nga drejtuesi me butonin e duhur, disa sekonda para ndezjes së motorit		Gabim
1750	Në një motor Diesel, nëse pompa e presionit të ulët ndalon së funksionuari, motori fiket		Saktë
1751	Në një motor naftë, nëse pompa e presionit të ulët funksionon në mënyrë elektrike, mund të zhytet në rezervuarin e karburantit		Saktë
1752	Në një motor Diesel, me pompë-injektor, nuk është e nevojshme prania e pompës së presionit të lartë		Saktë
1753	Tymi i një motori dizel është tregues i djegies së dobët dhe mund të shkaktohet nga depozitat në injektorët, të cilat parandalojnë pulverizimin e saktë të karburantit		Saktë
1754	Injektorët, në motorët diesel, shërbejnë për injektimin (futjen) e lëndës djegëse në dhomën e djegies		Saktë
1755	Injektorët, në motorët diesel, kanë si pjesë përbërëse sprucatorin		Saktë
1756	Injektorët, në motorët diesel, bëjnë pjesë në sistemin e ushqimit		Saktë
1757	Injektorët, në motorët diesel, montohen në piston		Gabim
1758	Injektorët, në motorët diesel, shërbejnë për të sprucuar naftën në kolektorin e thithjes		Gabim
1759	Injektorët - pompë të motorëve Diesel mund të komandohen vetëm mekanikisht		Gabim
1760	Në një motor me naftë, elektro-injektorët rrisin konsumin e automjetit sepse përdorin energji elektrike për funksionimin e tyre		Gabim
1761	Në një motor Diesel, elektro-injektorët përcaktojnë presionin e injektimit me anë të një suste të kalibruar		Gabim
1762	Në një motor Diesel, elektro-injektorët kryejnë një para-injektim dhe më pas injeksionin kryesor		Saktë
1763	Në një motor naftë, elektro-injektorët përdoren për të injektuar naftë në cilindra saktësisht si në koha ashtu edhe në sasi		Saktë
1764	Në një motor Diesel, elektro-injektorët marrin tension nga një bateri e dedikuar për ta		Gabim
1765	Në një motor Diesel, elektro-injektorët kontrollohen nga njësia e kontrollit elektronik dhe mund të injektojnë karburant në cilindra në më shumë se një herë në cikël pune		Saktë
1766	Në një motor naftë, elektro-injektorët komandohen mekanikisht nga boshti me gunga i pompës		Gabim
1767	Në një motor Diesel, elektro-injektorët janë më të saktë se injektorët mekanikë		Saktë
1768	Në një motor Diesel, elektro-injektorët, nëse nuk funksionojnë, mund të riparohen nga drejtuesi i mjetit kur ai është i pajisur me mjetet e duhura		Gabim
1769	Në një motor Diesel, injektorët ndalojnë injektimin e naftës dhjetë sekonda pasi motori është fikur		Gabim
1770	Në një motor Diesel, injektorët duhet të kontrollohen periodikisht		Saktë
1771	Në një motor naftë, injektorët injektojnë naftë në cilindra me presion të ulët		Gabim
1772	Në një motor naftë, injektorët injektojnë naftë në cilindra me presion të lartë		Saktë
1773	Në një motor Diesel, injektorët periodikisht injektojnë vaj lubrifikues në cilindër		Gabim
1774	Në një motor naftë, injektorët pompë të motorëve me naftë të gjeneratës së fundit kontrollohen në mënyrë elektronike		Saktë
1775	Injektorët - pompë të motorëve Diesel mund të komandohen vetëm mekanikisht		Gabim
1776	Në një motor Diesel, injektorët mund të kontrollohen mekanikisht ose elektronikisht		Saktë
1777	Në një motor naftë, injektorët furnizohen me lëndë djegës direkt nga pompa e presioni të lartë		Saktë
1778	Në një motor Diesel, injektorët janë të vendosur trupin e pompës së presionit të lartë		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1779	Në një motor naftë, injektorët janë të pajisur me një pajisje që pluhurizon karburantin dizel që hyn në cilindra		Saktë
1780	Në një motor naftë, injektorët shpesh kontrollohen elektronikisht nga një njësi kontrolli		Saktë
1781	Në një motor naftë, injektorët e çregjistruar shkaktojnë rritje të konsumit të karburantit		Saktë
1782	Në një motor naftë, injektorët e çregjistruar shkaktojnë më shumë ndotje të ajrit		Saktë
1783	Në një motor naftë, injektorët e çregjistruar sinjalizohen nga një dritë paralajmëruese jeshile në panelin e instrumenteve tregues të bordit (korskotit)		Gabim
1784	Në një motor Diesel me komandim elektronik, elektro-injektorët janë montuar në kokën e motorit		Saktë
1785	Në një motor naftë, kontrolli elektronik i injektorëve ju lejon të përcaktoni kohën dhe kohëzgjatjen e injektimit të naftës në cilindra		Saktë
1786	Në një motor me djegie të brendshme, pedali i gazit ndikon në pozicionin e valvolës flutur		Saktë
1787	Në një motor naftë me injeksion të drejtpërdrejtë, nafta injektohet direkt në cilindër		Saktë
1788	Në një motor naftë me injeksion të drejtpërdrejtë, nafta injektohet në një dhomë paraprake jashtë cilindrit		Gabim
1789	Në një motor naftë me injeksion indirekt, nafta injektohet direkt në cilindër		Gabim
1790	Në një motor naftë me injeksion indirekt, nafta injektohet në një paradhomë jashtë cilindrit		Saktë
1791	Në një motor naftë djegia e naftës ndodh nga mbinxehja e tij		Saktë
1792	Në një motor Diesel, elementët e pompimit të një pompë injeksioni në linjë dërgojnë naftën me presion të lartë direkt tek injektorët		Saktë
1793	Në një motor Diesel, elementët e pompimit të një pompë injeksioni në linjë duhet të çmontohen dhe pastrohen afërsisht çdo 30 ditë		Gabim
1794	Në një motor naftë, elementët e pompimit të një pompë injeksioni në linjë lëvizin nga boshti me gungë i pompës		Saktë
1795	Në një motor me naftë, elementët e pompimit të një pompë injeksioni në linjë janë të barabartë në numër me cilindrën		Saktë
1796	Në një motor me naftë, elementët e pompimit të një pompë injeksioni në linjë janë numër tek		Gabim
1797	Në një motor me naftë, elementët e pompimit nuk kërkojnë mirëmbajtje nëse përdoret bio-dizel		Gabim
1798	Në një motor naftë, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) ul ndotjen e zhurmës të shkaktuar nga motori		Saktë
1799	Në një motor Diesel, sistemi i injektimit multijet arrin deri në 8 injeksione për një cikël pune		Saktë
1800	Në një motor naftë, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) rrit fuqinë e motorit, duke rritur ndjeshëm konsumin e karburantit		Gabim
1801	Në një motor naftë, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) përdoret vetëm në motorët me benzinë me turbo		Gabim
1802	Në një motor naftë, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) ka gjithmonë dy injeksione të naftës në ciklin e funksionimit		Gabim
1803	Në një motor naftë, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) lejon një ulje të konsumit		Saktë
1804	Në një motor naftë, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) optimizon djegien e karburantit dizel në cilindra		Saktë
1805	Në një motor naftë, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) zvogëlon ndotjen akustike nga zhurma e shkaktuar nga motori		Saktë
1806	Në një motor naftë, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) zvogëlon ndotjen e ajrit të shkaktuar nga motori		Saktë
1807	Në një motor Diesel, sistemi i injektimit Common-rail është i pajisur me dy qarqe karburanti: një në presion të ulët dhe një në presion të lartë		Saktë
1808	Në një motor Diesel, sistemi i injektimit Common-rail është i pajisur me një njësi kontrolli që përpunon të dhënat e sensorë për të komanduar më mirë elektro-injektorët		Saktë
1809	Në një motor Diesel, sistemi i injektimit Common-rail është i pajisur me një pompë me presion të ulët që përcakton sasinë e karburantit që do të injektohet		Gabim
1810	Në një motor Diesel, sistemi i injektimit Common-rail është i pajisur me një pompë me presion të ulët që dërgon karburant direkt në elektro-injektorët		Gabim
1811	Në një motor Diesel, sistemi i injektimit Common-rail ka një tub grumbullues të përbashkët (Common-rail ose flaut) që përmban karburantin e dërguar nga pompa e presionit të lartë		Saktë
1812	Në një motor Diesel, sistemi i injektimit Common-rail me ndryshimin e numrit të rrotullimeve të boshtit motorik, sjell gjithmonë rritjen e presionit të injektimit		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1813	Në një motor Diesel, sistemi i injektimit Common-rail përdor ajër të kompresuar për të komanduar injektorët		Gabim
1814	Në një motor naftë, rregullatori i numrit të rrotullimeve të pompës mund të zëvendësohet nga kufizuesi i shpejtësisë		Gabim
1815	Sistemi i injektimit Common-rail injekton karburantin në kolektorin e thithjes për të marrë një përzierje më të mirë të lëndës djegëse me ajrin		Gabim
1816	"Common-rail" është një sistem injeksioni i kontrolluar elektronikisht për motorët me naftë, i cili lejon një presion shumë të lartë të injektimit		Saktë
1817	Common-rail është një pajisje që lejon injektimin e naftës në cilindra me presion shumë të lartë		Saktë
1818	Common-rail është një sistem injeksioni mekanik me naftë		Gabim
1819	Kontrolli elektronik i injektimit të karburantit është i mundur vetëm në motorët me ndezje të detyruar		Gabim
1820	Motorët me naftë nuk mund të pajisen me një turbokompresor sepse nafta nuk është shumë e ndezshme		Gabim
1821	Turbokompresori rrit fuqinë e motorit, por rrit konsumin e tij specifik		Gabim
1822	Turbokompresori rrit fuqinë e motorit, por përkeqëson performancën e tij		Gabim
1823	Turbokompresori mund të përdoret vetëm në motorët me cilindrata të vogël (maksimumi 2000 cm ³)		Gabim
1824	Motorët e pajisur me një turbokompresor duhet të kenë një zhurmëshues (marmitë) shtesë		Gabim
1825	Në një motor naftë, turbokompresori, duke shfrytëzuar gazrat e shkarkimit, lejon të rrisë sasinë e ajrit të futur në dhomën e djegies në mënyrë që të përmirësojë djegien dhe të rrisë fuqinë e dhënë, me të njëjtin konsum		Saktë
1826	Detyra e interkulerit është të ulë temperaturën e lëngut ftohës të motorit, veçanërisht në zonat me klimë të nxehtë		Gabim
1827	Detyra e interkulerit është të ulë temperaturën e ajrit që del nga turbokompresori, në mënyrë që të rrisë performancën e motorit		Saktë
1828	Turbokompresori rrit dendësinë e ajrit që futet në cilindra		Saktë
1829	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të dërguar ajër me presion në dhomën e djegies		Saktë
1830	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje nga gazrat e djegura që dalin nga motori		Saktë
1831	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, ka si pjesë përbërëse edhe turbinën		Saktë
1832	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, lubrifikohet me vajin e motorit		Saktë
1833	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, ka në përbërje të tij turbinën		Saktë
1834	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të rritur sasinë e ajrit që futet në dhomën e djegies		Saktë
1835	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të rikthyer gazrat e djegura në motor		Gabim
1836	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, realizon ulje të fuqisë së motorit		Gabim
1837	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, nuk ka ndikim në fuqinë e motorit		Gabim
1838	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, rikthen gazrat e djegies në dhomën e djegies		Gabim
1839	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, lubrifikohet me vajin e grupit të timonit		Gabim
1840	Për të njëjtën fuqi prodhimi, një motor me turbokompresor konsumon më pak karburant		Saktë
1841	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, përbëhet nga turbina që vihet në lëvizje nga boshti motorik		Gabim
1842	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, vë në lëvizje kompresorin që dërgon ajrin me presion në dhomën e djegies		Saktë
1843	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje nga gazrat e djegura të motorit që dalin në atmosferë		Saktë
1844	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, nëse është me defekt, çon në një zvogëlim të fuqisë së motorit		Saktë
1845	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, nëse është me defekt, nuk e ul fuqinë e motorit		Gabim
1846	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të rritur efektin frenues të motorit		Gabim
1847	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, është një pajisje që rikthen gazet e djegura në cilindër për rritjen e fuqisë		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1848	Ndryshe nga motori me benzinë, motori Diesel nuk kërkon filtër karburanti		Gabim
1849	Ndryshe nga motori me benzinë, motori Diesel nuk kërkon filtër ajri		Gabim
1850	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, duhet të ndërrohet periodikisht (sipas gjendjes tij)		Saktë
1851	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, shërben për pastrimin e ajrit që futet në dhomën e djegies nga papastërtitë		Saktë
1852	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, kur është i ndotur rrit konsumin e karburantit		Saktë
1853	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, nuk është e nevojshme të ndërrohet, kur mjete punon në rrugë të pastra		Gabim
1854	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, në rast se është i ri, ndikon në rritjen e ndotjes së mjedisit		Gabim
1855	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, nuk ndikon në konsumin e çiftit piston-cilindër		Gabim
1856	Motorët dizel janë të pajisur me një filtër ajri dhe një filtër naftë		Saktë
1857	Filtri i ajrit i një motori Diesel duhet të kontrollohet periodikisht, duke zëvendësuar fishekun e filtrit nëse është e nevojshme		Saktë
1858	Detyra e elementëve të sistemit të shkarkimit është të ulin temperaturën e gazrave të shkarkimit që dalin jashtë		Saktë
1859	Detyra e elementëve të sistemit të shkarkimit është të ulin presionin e gazrave të shkarkimit që dalin jashtë, në mënyrë që të zvogëlojnë zhurmën		Saktë
1860	Marmita duhet të zëvendësohet gjithmonë kur ka çarje ose thyerje, edhe nëse ato janë të vogla		Saktë
1861	Marmita duhet të zëvendësohet para çdo kontrolli teknik të automjetit		Gabim
1862	Marmita mund të riparohet me ngjitës silikon, pa pasur nevojë ta zëvendësoni atë		Gabim
1863	Në një motor Diesel, zhurmëshuesi duhet të zëvendësohet çdo dy vjet ose çdo 25,000 kilometra, sepse tymi i zi (bloza e karbonit) tenton ta bllokojë atë		Gabim
1864	Motorët me naftë nuk kërkojnë lubrifikim sepse nafta gjithashtu vepron si lubrifikues		Gabim
1865	Motorët me naftë nuk mund të pajisen me një turbokompresor sepse nafta nuk është shumë e ndezshme		Gabim
1866	Motorët me naftë të mjeteve të rënda të transportit të mallrave normalisht punojnë me shpejtësi të madhe se 4000-5000 rpm		Gabim
1867	Motorët dizel janë të pajisur me një filtër ajri dhe një filtër naftë		Saktë
1868	Motorët me naftë janë motorë me vetëndezje		Gabim
1869	Motorët me naftë janë të pajisur me një rregullator automatik të xhirove		Saktë
1870	Motorët me naftë janë gjithmonë të pajisur me injektor		Saktë
1871	Motori me naftë me injeksion indirekt është më pak ndotës sesa ai me injeksion të drejtpërdrejtë		Gabim
1872	Motori me naftë me injeksion indirekt ka një efikasitet më të mirë se ai me injeksion të drejtpërdrejtë		Gabim
1873	Motori Diesel thith ajrin ndërsa nafta futet në cilindra nga injektorët		Saktë
1874	Motori Diesel është i pajisur me një sistem ndezjeje që gjeneron shkëndijë në elektodat e kandelës		Gabim
1875	Motori Diesel funksionon numër xhirosh (rpm) më të lartë se motori i benzinës		Gabim
1876	Motori Diesel funksionon duke thithur dhe ngjeshur vetëm ajrin		Saktë
1877	Motori Diesel punon duke thithur dhe ngjeshur një përzierje ajri dhe naftë		Gabim
1878	Motori me naftë ka, në parim, një efikasitet më të mirë se motori i benzinës		Saktë
1879	Motori Diesel mund të jetë me injeksion të drejtpërdrejtë		Saktë
1880	Motori Diesel mund të jetë me injeksion indirekt		Saktë
1881	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës në atë që ka një raport më të lartë të ngjeshjes		Saktë
1882	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës në atë që funksionon me një numër dukshëm më të lartë të rrotullimeve		Gabim
1883	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës në atë që punon shumë mirë edhe në temperatura të jashtme shumë të ulëta		Gabim
1884	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës në atë që nuk mund të funksionojë pa kandela		Gabim
1885	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës sepse djegia ndodh për shkak të ndezjes spontane të naftës		Saktë
1886	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës sepse, në kohën e thithjes, futet vetëm ajër		Gabim
1887	Motori Diesel përdor përzierjen e krijuar në karburator		Gabim
1888	"Rrahja në testatë" tregon se pistonat godasin kokën e motorit (testatën) në çdo rrotullim të boshtit motorik		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1889	Numri i rrotullimeve në të cilat funksionon një motor me benzinë është përgjithësisht më i lartë se ai i një motori dizel		Saktë
1890	Në një motor naftë të zakonshëm, nafta injektohet në cilindra me një presion prej rreth 25 bar		Gabim
1891	Benzina ka një pikë ndezjeje më të ulët se nafta		Saktë
1892	Lënda djegëse naftë mund të përzihet me një përqindje të madhe të alkoolit, në mënyrë që të zvogëlohet ndotja atmosferike		Gabim
1893	Lënda djegëse naftë digjet më ngadalë se benzina		Gabim
1894	Bio- Diesel është një lëndë djegëse e prodhuar në rafineri që kanë certifikimin mjedisor të ndotjes së kufizuar		Gabim
1895	Bio - Diesel është një përzierje e naftës së zakonshme dhe vajrave vegjetal të djegshëm, i përdorur për të zvogëluar ndotjen e ajrit		Saktë
1896	Shkurtesa B10 identifikon një bio - naftë të përbërë nga 10% vaj vegjetal dhe 90% naftë		Saktë
1897	Shkurtesa B10 identifikon një lëndë djegëse të përbërë nga 10% naftë të zakonshme dhe 90% vaj vegjetal		Gabim
1898	Gazi natyror është më pak ndotës sesa benzina dhe nafta		Saktë
1899	Motorët me gaz kërkojnë më shumë mirëmbajtje sesa motorët me benzinë ose naftë		Gabim
1900	LPG është një lëndë djegëse me ndotje të ulët		Saktë
1901	LPG është një gaz i lëngshëm dhe prandaj mund të futet në rezervuarin e benzinës		Gabim
1902	LPG është një gaz i lëngshëm jo në presion		Gabim
1903	Automjetet me LPG mund të ketë vështirësi në ndezjen fillestare në të ftohtë		Saktë
1904	Motori me djegie të brendshme gjithashtu mund të punojë me gaz natyror ose LPG		Saktë
1905	Shkurtesa GPL identifikon gazin e lëngshëm të naftës		Saktë
1906	Motori elektrik është një motor me djegie të jashtme		Gabim
1907	Motori elektrik nuk është një motor me djegie të brendshme		Saktë
1908	Motori elektrik zakonisht ftohet me ajër		Saktë
1909	Motorët elektrikë janë motorë me vetëndezje		Gabim
1910	Një motor elektrik transformon energjinë elektromagnetike në forcë lëvizëse		Saktë
1911	Një motor elektrik transformon forcën lëvizëse në energji elektromagnetike		Gabim
1912	Automjetet elektrikë janë të pajisur me një kuti ndërrimi shpejtësie me tre marshe		Gabim
1913	Pesha e baterive ndikon negativisht në performancën e një automjeti me motor elektrik		Saktë
1914	Një automjet hibrid është gjithashtu i pajisur me një motor elektrik		Saktë
1915	Një automjet hibrid është i pajisur me dy motorë: një me djegie të brendshme dhe një me gaz natyror		Gabim
1916	Një automjet hibrid ka vetëm dy motorë elektrikë: një tension të lartë dhe një tension të ulët		Gabim
1917	Një automjet hibrid ka dy motorë, një me djegie të brendshme (benzinë ose naftë) dhe një elektrik		Saktë
1918	Automjetet hibride kanë motorë të përshtatshëm për funksionim vetëm në temperatura të larta të jashtme		Gabim
1919	Automjetet hibride janë më pak ndotëse se llojet e tjera, me përjashtim të atyre elektrike		Saktë
1920	Automjetet hibride duhet të kenë të katër rrotat aktive		Gabim
1921	Motorino është pjesë e sistemit elektrik të automjetit që shërben për lëshimin (ndezjen) e motorit		Saktë
1922	Sistemi i ndriçimit dhe sinjalizimit është pjesë e sistemit elektrik të automjetit		Saktë
1923	Siguresat janë pjesë e sistemit elektrik të automjetit që mbrojnë sistemin elektrik nga mbingarkesat		Saktë
1924	Gjeneratori (dinamo), i cili prodhon rrymë elektrike dhe karikon baterinë, është pjesë e sistemit elektrik të automjetit		Saktë
1925	Pjesë e sistemit elektrik të automjetit është vetëm bateria		Gabim
1926	Pjesë e sistemit elektrik të automjetit janë vetëm kandeletat		Gabim
1927	Mekanizmi i shpërndarjes së gazeve është pjesë e sistemit elektrik të automjetit		Gabim
1928	Volanti i motorit është pjesë e sistemit elektrik të automjetit		Gabim
1929	Elementët e sistemit të ndezjes së një motori diesel kanë për detyrë të prodhojnë një shkëndijë elektrike për të ndezur naftën		Gabim
1930	Elementët e sistemit të ndezjes së një motori me djegie të brendshme kanë për detyrë të prodhojnë një shkëndijë elektrike për të ndezur përzierjen ajër-benzinë		Saktë
1931	Sistemi elektrik i një automjeti është i ndarë në seksione, secila e mbrojtur nga siguresa e përkatëse		Saktë
1932	Sistemi elektrik i një automjeti të rëndë në përgjithësi punon me një tension prej 24 volt		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1933	Qarqet elektrike të automjetit nuk mbrohen nga siguresat		Gabim
1934	Siguresat me ngjyrë të kuqe mund të zëvendësohen vetëm nga punonjësit e serviseve të specializuara		Gabim
1935	Siguresat kanë një polaritet elektrik të veçantë dhe prandaj duhet të futen në folenë e tyre me një drejtim të saktë		Gabim
1936	Siguresat përbëhen nga një trup plastik brenda të cilit ka një tel metalik me diametër të caktuar, që shkrihet nëse rryma që kalon përmes tij tejkalon një vlerë kufi		Saktë
1937	Siguresat mund të zëvendësohen vetëm në autoserviseve		Gabim
1938	Vlera e tensionit të një sigurese është një numër i ndjekur nga shkronja e madhe U		Gabim
1939	Vlera e amperazhit të një sigurese është një numër i ndjekur nga shkronja e madhe A		Saktë
1940	Siguresa është një pajisje hidraulike që është në gjendje të mbrojë sistemin e lubrifikimit nga çdo presion i tepërt		Gabim
1941	Siguresa është një pajisje e aftë të ndërpresë kalimin e rrymës në një qark elektrik nëse tejkalon një prag të paracaktuar		Saktë
1942	Automjetet me një motor naftë nuk kanë siguresa sepse nuk kanë një sistem ndezjeje të përzierjes ajër-lëndë djegëse		Gabim
1943	Bateria e sistemit elektrik të një makine është një akumulator i rrymës alternative të tensionit të ulët		Gabim
1944	Bateria e sistemit elektrik të një automjeti është një gjenerator i rrymës alternative me tension të ulët		Gabim
1945	Bateria duhet të mbahet e pastër, e thatë dhe një graso e përshtatshme duhet të aplikohet periodikisht në terminalet e saj		Saktë
1946	Bateria furnizon energji vetëm motorin		Gabim
1947	Bateria furnizon me energji elektrike sistemin elektrik të automjetit, kur motori është i fikur		Saktë
1948	Bateria mbahet e ngarkuar nga alternatori		
1949	Bateria furnizon me energji elektrike motorinon gjatë ndezjes fillestare (lëshimit) së motorit		Saktë
1950	Bateria furnizon me energji elektrike sistemin elektrik edhe gjatë punës së motorit kur harxhimi i rrymës është më i madh se ai që prodhon dinamoja (gjeneratori)		Saktë
1951	Bateria furnizon me energji elektrike vetëm sistemin e ndriçimit dhe të sinjalizimit		Gabim
1952	Bateria, në motorët diesel, furnizon me energji elektrike vetëm kandeletat		Gabim
1953	Bateria furnizon me energji elektrike vetëm motorinon në motorët diesel		Gabim
1954	Bateria mund të lidhet në seri ose në paralel me një bateri tjetër për të arritur tensionin ose rrymën e nevojshme		Saktë
1955	Bateria është me kapacitet (amperazh) të tillë që përcaktohet nga motorino		Saktë
1956	Bateria gjatë ngarkimit kthen energjinë elektrike në energji kimike		Saktë
1957	Bateria gjendet në të gjitha mjetet rrugore		Gabim
1958	Rryma e furnizuar nga bateria është me tension të ulët dhe është e vazhdueshme		Saktë
1959	Rryma e furnizuar nga bateria është gjithmonë e vazhdueshme		Saktë
1960	Bateria prodhon energji elektrike me rrymë alternative		Gabim
1961	Disa bateri kërkojnë verifikim periodik dhe shtimin e mundshëm të ujit të distiluar		Saktë
1962	Bateria nuk bën pjesë në sistemin elektrik		Gabim
1963	Nëse ndizet drita paralajmëruese në panelin tregues të bordit (korskot) që tregon një bateri, kjo do të thotë që ju duhet të ndaleni menjëherë për të shmangur dëmtimin e sistemit elektrik		Gabim
1964	Uji i distiluar që i shtohet baterisë kur niveli është i ulët duhet të ketë një temperaturë mbi 25 °C		Gabim
1965	Në rast emergjence, lëngu ftohës me antifrizë mund të shtohet në elementët e baterisë		Gabim
1966	Dinamo (gjeneratori) shërben për të furnizuar me energji elektrike sistemin elektrik dhe për karikimin e baterisë kur motori është i ndezur		Saktë
1967	Dinamo (gjeneratori) vihet në lëvizje me rrip trapezoidal nga motori		Saktë
1968	Dinamo (gjeneratori) kthen energjinë mekanike në energji elektrike		Saktë
1969	Dinamo (gjeneratori) furnizon me energji elektrike motorinon		Gabim
1970	Dinamo (gjeneratori) prodhon energji elektrike edhe kur motori nuk është në punë		Gabim
1971	Dinamo (gjeneratori) shërben për lëshimin (ndezjen) e motorit		Gabim
1972	Disa motorë me naftë nuk kanë alternator		Gabim
1973	Alternatorët kanë një pajisje e cila kthen rrymën në dalje të tij të vazhduar		Saktë
1974	Alternatori është një pajisje që transformon energjinë mekanike në energji elektrike në formën e rrymës alternative		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
1975	Alternatori është një gjenerator i rrymës alternative		Saktë
1976	Rryma e gjeneruar nga alternatori, në mënyrë që të grumbullohet nga bateria, duhet të korrigohet, pra të transformohet në rrymë vazhduar		Saktë
1977	Alternatori furnizon me rrymë motorin ose baterinë		Gabim
1978	Alternatori funksionon edhe kur motorin është i fikur		Gabim
1979	Alternatori e merr lëvizjen nga një ose më shumë rripa në formë V-je		Saktë
1980	Drejtuuesi duhet të kontrollojë periodikisht tensionin e karikimit të alternatorit		Gabim
1981	Në shumë raste, i njëjti rrip V që lë lëviz pulexhën e alternatorit gjithashtu vë në lëvizje pompën centrifugale të ftohësit		Saktë
1982	Funksionimi i alternatorit kontrollohet me anë të një dritë paralajmëruese të vendosur në panelin e bordit (korskot), e cila duhet të jetë e fikur		Saktë
1983	Kandeletat shërben për ngrohjen e ajrit në dhomën e djegies së motorëve diesel, para lëshimit të tyre		Saktë
1984	Kandeletat janë të lidhura me një llambë spiune në korskot, që jep informacion për mirëfunksionimin e tyre		Saktë
1985	Kandeletat e marrin rrymën elektrike nga bateria		Saktë
1986	Kandeleta vendoset në të gjitha llojet e automjeteve		Gabim
1987	Kandeleta është në funksiononim edhe kur motori punon		Gabim
1988	Kandeleta e merr rrymën elektrike nga dinamoja		Gabim
1989	Në disa motorë me naftë më të fuqishëm, kandeletat zëvendësohen me kandelet		Gabim
1990	Motorino furnizohet me tension nga alternatori		Gabim
1991	Motorino e ndezjes nuk është i pranishëm në automjetet me transmetim automatik		Gabim
1992	Motorino furnizohet me tension nga bateria		Saktë
1993	Motorino shërben për të bërë ndezjen fillestare (lëshimin) të motorit të automjetit		Saktë
1994	Motorino ushqehet me energji elektrike nga bateria		Saktë
1995	Në rast emergjence, motorino mund të aktivizohet me një levë të veçantë		Gabim
1996	Në varësi të fuqisë së motorit, zgjidhet edhe fuqia e motorinos që do shërbej për ndezjen e tij		Saktë
1997	Motorino vihet në lëvizje nga motori		Gabim
1998	Motorino shërben për prodhimin e rrymës elektrike		Gabim
1999	Motorino duhet të jetë në punë gjatë gjithë kohës që motori qëndron i ndezur		Gabim
2000	Ndryshe nga motori me benzinë, motori Diesel nuk kërkon filtër karburanti		Gabim
2001	Ndryshe nga motori me benzinë, motori Diesel nuk kërkon filtër ajri		Gabim
2002	Për të njëjtën fuqi prodhimi, një motor me turbokompor konsumon më pak karburant		Saktë
2003	Si rezultat i prishjes së rripit të fazës, motori nuk ftohet më siç duhet		Gabim
2004	Çifti koronë pinjon mund të montohet në vend të diferencialit		Gabim
2005	Disa bateri kërkojnë verifikim periodik dhe shtimin e mundshëm të ujit të distiluar		Saktë
	TEMA XII. SISTEMI I LUBRIKIMIT DHE SISTEMI I FTOHJES. MBROJTJA NGA NGRICA		
2006	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, shërben për të siguruar temperaturën optimale gjatë punës së motorit		Saktë
2007	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, ka për qëllim të mbajë temperaturën konstante të motorit gjatë punës		Saktë
2008	Radiator, ventilatori dhe pompa centrifugale janë elementë përbërës të sistemit të ftohjes së motorit		Saktë
2009	Në disa tipe motorësh me djegie të brendshme, ftohjen e tyre realizohet vetëm me anë të ajrit		Saktë
2010	Ftohja e motorëve me djegie të brendshme, realizohet vetëm me anë të ajrit		Gabim
2011	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, realizon ftohjen e tyre vetëm me anë të qarkullimit të vajit		Gabim
2012	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, shërben vetëm për ftohjen e bllokut të cilindrave		Gabim
2013	Pompa e qarkullimit të lëngut ftohës është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Saktë
2014	Qarku i sistemit të ftohjes është ndërtuar në atë mënyrë që të lejojë qarkullimin e lëngut ftohës në një temperaturë që mund të jetë edhe më e lartë se 100 ° C		Saktë
2015	Funksionimi i saktë i sistemit të ftohjes kontrollohet me anë të një dritë paralajmëruese dhe një termometri të vendosur në panelin e instrumenteve tregues të automjetit		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2016	Lëngu i sistemit të ftohjes ka një temperaturë të lartë vlimi (mbi 100 ° C) dhe një temperaturë të ulët ngrirjeje (më pak se 0 ° C)		Saktë
2017	Lëngu i sistemit të ftohjes mund të zëvendësohet me ujë, në rast nevojë urgjente		Saktë
2018	Lëngu i sistemit të ftohjes duhet të ketë një temperaturë të ulët ngrirjeje dhe një temperaturë të ulët vlimi		Gabim
2019	Ftohësi duhet të ketë një temperaturë të ulët ngrirjeje, një temperaturë të lartë vlimi dhe veti jo gërryerës		Saktë
2020	Lëngu ftohës qarkullohet nga një pompë centrifugale		Saktë
2021	Radiatori është elementi që lejon që lëngu në qarkun e ftohjes të mos kalojë një temperaturë e cila është e dëmshme për motorin		Saktë
2022	Radiatori është një shkëmbyes nxehtësie ujë-ajër		Saktë
2023	Radiatori përdoret për të ngrohur kabinën e pasagjerëve të automjetit duke përdorur nxehtësinë e prodhuar nga funksionimi i motorit		Gabim
2024	Parregullsia kryesore që sjell mbinxehja e motorit, është rritja e konsumit të karburantit		Gabim
2025	Parregullsia kryesore që sjell mbinxehja e motorit, është rritja e emetimeve ndotëse të motorit		Gabim
2026	Parregullsia kryesore që sjell mbinxehja e motorit, është bërja e pamundur e përdorimit të sistemit të ajrit të kondicionuar		Gabim
2027	Termostati i sistemit të ftohjes mund të aktivizohet nga drejtuesi me anë të një çelësi të vendosur në panelin e instrumenteve		Gabim
2028	Ventilatori i sistemit të ftohjes funksionon vetëm kur automjeti është i palëvizshëm me motorin në punë		Gabim
2029	Ventilatori i sistemit të ftohjes nuk mund të aktivizohet nëse temperatura e ajrit të jashtëm është nën 0 ° C		Gabim
2030	Ventilatori i sistemit të ftohjes nuk mund të aktivizohet nëse shpejtësia e automjetit është më e lartë se 80 km / orë		Gabim
2031	Ventilatori i sistemit të ftohjes shërben për të përshpejtuar ftohjen e lëngut që kalon nëpër radiator		Saktë
2032	Ventilatori i sistemit të ftohjes ndizet automatikisht kur temperatura e ftohësit tejkalon një temperaturë të caktuar		Saktë
2033	Ventilatori i sistemit të ftohjes ndalon automatikisht kur temperatura e ftohësit bie nën një temperaturë të caktuar		Saktë
2034	Ventilatori i sistemit të ftohjes aktivizohet nga drejtuesi me anë të një ndërprerësi të vendosur në kabinën		Gabim
2035	Ventilatori i sistemit të ftohjes është i fikur në tatëpjeta (zbritje) të gjata		Gabim
2036	Në rast të temperaturës së lartë të qarkut të ftohjes, është praktikë e mirë të hidhni një kovë me ujë shumë të ftohtë në motor		Gabim
2037	Në rast të temperaturës së lartë të qarkut të ftohjes, është praktikë e mirë që menjëherë të hapni kapakun e radiatorit		Gabim
2038	Në rast të mosfunksionimit të termostatit të sistemit dhe mbinxehjes së lëngut ftohës, mjafton të hiqni vetë termostatin		Gabim
2039	Në një sistem ftohës me lëng, lëngu transferon nxehtësinë e hequr nga motori në atmosferë përmes radiatorit		Saktë
2040	Në sistemet moderne të ftohjes së automjeteve, nuk lejohet përdorimi i ujit si zëvendësues i lëngut ftohës		Gabim
2041	Temperatura tepër e lartë e lëngut ftohës të një motori mund të krijohet për shkak të formimit të grumbullimit të zmërçit në tubat e radiatorit		Saktë
2042	Ventilatori i radiatorit funksionon për të parandaluar ngrirjen e lëngut ftohës		Gabim
2043	Në sistemet moderne të ftohjes së automjeteve nuk është kurrë e nevojshme të kontrolloni nivelin e lëngut pasi sistemi i ftohjes është i mbyllur		Gabim
2044	Në zonat me klima të ftohta është thelbësore të vendosni antifrizë në qarkun e sistemit të ftohjes		Saktë
2045	Në motorët e automjeteve artikularë, ftohja e detyruar me ajër është më e përdorur se ftohja e detyruar me lëng		Gabim
2046	Në motorët e automjeteve artikularë, temperatura e ftohësit nuk duhet të kalojë kurrë 80 ° C		Gabim
2047	Uji ose lëngu i ftohtë nuk duhet të shtohet në radiator kur motori është shumë i nxehtë		Saktë
2048	Zakonisht ftohësi i motorit është ujë i distiluar		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2049	Për të kufizuar konsumin, motori duhet të punojë gjithmonë në temperatura të ulëta (maksimumi 60 ° C)		Gabim
2050	Kur aktivizohet ventilatori i sistemit të ftohjes, në të njëjtën kohë çaktivizohet kompresori i sistemit të ajrit të kondicionuar në zonën e pasagjerëve		Gabim
2051	Kur temperatura e ftohësit është shumë e lartë, drita paralajmëruese në panelin e kontrollit (korskot) fiket		Gabim
2052	Nëse temperatura e lëngut ftohës rritet shumë, kjo varet vetëm nga mënyra e drejtimit të automjetit		Gabim
2053	Nëse temperatura e ftohësit bëhet shumë e lartë, kjo varet vetëm nga shkaku i mungesës së ftohësit në rezervuar		Gabim
2054	Edhe ventilatori i motorit me djegie të brendshme është pjesë e sistemit të ftohjes së tij		Saktë
2055	Radiatori është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Saktë
2056	Termostati, pas ndezjes, nëpërmjet qarkullimit të shkurtër të lëngut, siguron nxehjen e shpejt të motorit me djegie të brendshme deri në temperaturën optimale të punës		Saktë
2057	Valvola "avull ajër" e kapakut të radiatorit është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Saktë
2058	Pompa e vajit është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Gabim
2059	Boshti i shpërndarjes është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Gabim
2060	Kompresori i ajrit është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Gabim
2061	Në sistemin e ftohjes së motorëve me djegie të brendshme, ventilatori realizon ftohjen e radiatorit me anë të lëvizjes së detyruar të ajrit		Saktë
2062	Kapaku i radiatorit nxjerr avuj jashtë kur është rritur shumë presioni i lëngut ftohës në motor		Saktë
2063	Kapaku i radiatorit bën që të hyjë ajër në radiator, kur është krijuar vakum për shkak të ftohjes së lëngut në motor		Saktë
2064	Përdorimi i ujit të zakonshëm për ftohjen e motorit nuk e dëmton radiatorin e tij		Gabim
2065	Pompa e lëngut ftohës, në motorët me djegie të brendshme, dërgon lëngun me presion në radiator		Gabim
2066	Në sistemin e ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, rekomandohet përdorimi i ujit natyral të zakonshëm		Gabim
2067	Termostati, në sistemin e ftohjes, shërben për të rregulluar sasinë e lëngut ftohës që kalon për ftohje në radiator		Saktë
2068	Termostati, në sistemin e ftohjes, ndalon kalimin e lëngut ftohës në radiator kur motori është i ftohtë		Saktë
2069	Motori me djegie të brendshme i automjetit mund të nxehtet në mënyrë të menjëhershme nëse termostati nuk funksionon		Saktë
2070	Termostati, në sistemin e ftohjes, lejon lëngun ftohës të kalojë në radiator kur motori është i ftohtë		Gabim
2071	Termostati, në sistemin e ftohjes, vendoset përpara pompës së lëngut ftohës		Gabim
2072	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të dërguar vajin lubrifikues në pjesët e lëvizshme të motorit		Saktë
2073	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, mund të jetë i kombinuar, duke e dërguar vajin me presion dhe me spërkatje		Saktë
2074	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, zvogëlon fërkimin, largon nxehtësinë dhe mbeturinat midis pjesëve të lëvizshme të motorit		Saktë
2075	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, është vetëm me spërkatje		Gabim
2076	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, shërben edhe për vaisjen e kutisë së shpejtësisë		Gabim
2077	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, shërben vetëm për ftohjen e motorit		Gabim
2078	Pompa e vajit është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Saktë
2079	Filtri i vajit është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Saktë
2080	Valvola e sigurisë për qarkullimin e vajit, në rast bllokimi të filtrit të vajit, është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Saktë
2081	Pompa hidraulike e grupit të timonit është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2082	Pompa e lëngut ftohës është pjesë përbërëse e sistemit të vasisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Gabim
2083	Turbokompresori është pjesë përbërëse e sistemit të vasisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Gabim
2084	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, dërgon vajin me presion në qafat e bangove e bjellave të boshtit motorik		Saktë
2085	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, si rregull, e merr lëvizjen nga boshti motorik		Saktë
2086	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, mund të vihet në lëvizje me një nga ingranazhet e distribucionit		Saktë
2087	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, dërgon vajin me presion vetëm në qafat e boshtit të shpërndarjes		Gabim
2088	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje nga rripi i dinamos		Gabim
2089	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje direkt nga volanti i motorit		Gabim
2090	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë temperaturë ngrirje të ulët		Saktë
2091	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë viskozitetin e nevojshëm edhe gjatë punës		Saktë
2092	Vaji lubrifikues i motorëve përcaktohet nga konstruktori (ndërtuesi), në varësi të llojit të motorit		Saktë
2093	Vaji lubrifikues i motorëve përdoret edhe në varësi të stinës		Saktë
2094	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë përmbajtje uji		Gabim
2095	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të jetë i njëjtë si në periudhën e dimrit, ashtu edhe në periudhat e nxehta		Gabim
2096	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë temperature flakërimi (ndezje) të ulët		Gabim
2097	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ndërrohet sa më shpesh edhe pse gjendja e tij mund të jetë e mirë		Gabim
2098	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme, për një pjesë detalesh, realizohet me dërgim të detyruar të vajit me anë të pompës së vajit		Saktë
2099	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme, për një pjesë detalesh, mund të bëhet me dërgim të vajit me spërkatje		Saktë
2100	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme ndikon në jetëgjatësinë e motorit		Saktë
2101	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme nuk është e detyruar për të gjitha llojet e motorëve me djegie të brendshme		Gabim
2102	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme realizohet në të gjitha rastet, vetëm me anë të spërkatjes nga rrotullimi i mekanizmit bjellë-manivelë		Gabim
2103	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme nuk ndikon në jetëgjatësinë e motorit		Gabim
2104	Ndryshe nga vaji i lubrifikimit të motorit, vaji i kutisë së shpejtësisë nuk zëvendësohet kurrë sepse nuk i nënshtrohet temperaturave të larta gjatë funksionimit		Gabim
2105	Detyra e sistemit të lubrifikimit është të rrisë fërkimin, përndryshe pjesët mekanike nuk mund të kryejnë funksionin e tyre		Gabim
2106	Këshillohet që të mos përdorni vajin specifik për motorët me djegie të brendshme me benzinë në motorët naftë dhe anasjelltas		Saktë
2107	Këshillohet që periodikisht të kulloni vajin nga motori, ta filtroni me një sitë të pastër dhe pastaj ta rifusni përsëri në motor		Gabim
2108	Këshillohet që të zëvendësoni vajin e lubrifikimit të motorit sipas kohës dhe distancave të rekomanduara nga prodhuesi i motorit		Saktë
2109	Ekzistojnë dy lloje të filtrave të vajit: një për sezonin e dimrit dhe një për sezonin e verës		Gabim
2110	Niveli i vajit është e nevojshme që të kontrollohet periodikisht duke përdorur shufrën përkatëse, por jo para se të lini motorin në punë për të paktën 15 minuta		Gabim
2111	Këshillohet që të mos shtoni sasinë e vajit në motor me vaj të një lloji dhe karakteristikash të ndryshme nga ato që ai përmban		Saktë
2112	Sistemi i lubrifikimit të sigurojë lubrifikim efektiv të të gjithë rripave të transmetimit të lëvizjes në motor		Gabim
2113	Nënkarteri, filtri dhe treguesi i presionit janë elementë përbërës të sistemit të lubrifikimit		Saktë
2114	Vajrat lubrifikues mund të përmbajnë aditivë kimikë		Saktë
2115	Vajrat lubrifikues mund të jenë minerale ose sintetikë		Saktë
2116	Sistemi i lubrifikimit të motorëve me djegie të brendshme me naftë kanë për qëllim, ndër të tjera, të lubrifikojnë pompën e karburantit		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2117	Në automjet e rënda përdoren tre lloje filtrash vaji: me karton, me karbon aktiv dhe me rrjetë metalike		Gabim
2118	Konsumi i vajit të motorit rritet me konsumimin e fashove të pistonit		Saktë
2119	Kontrolli i nivelit të vajit të motorit duhet të bëhet gjithmonë me motorin të fikur për disa minuta		Saktë
2120	Kontrolli periodik i nivelit të vajit lubrifikues mund të bëhet vetëm në servise të autorizuara		Gabim
2121	Kontrolli periodik i nivelit të vajit lubrifikues mund të kryhet vetëm nëse automjeti ka pjesën e përparme më të lartë se pjesa e pasme		Gabim
2122	Niveli i vajit lubrifikues të motorit kontrollohet me anë të një matësi presioni (manometri) të instaluar të vendosur në panelin e instrumenteve tregues të automjetit		Gabim
2123	Vajrat lubrifikues fillon të qarkullojë në motor vetëm pasi temperatura e lëngut ftohës të ketë kaluar 65 ° C		Gabim
2124	Matësi i presionit të vajit në panelin e instrumenteve (korskot) tregon sasinë e vajit që përmbahet në nënkarter		Gabim
2125	Shtimi i sasisë së vajit lubrifikues në një motor Diesel nuk lejohet, sepse nëse niveli është i ulët ai duhet të zëvendësohet plotësisht		Gabim
	TEMA XIII. NJOHURI MBI METODAT PËR IDENTIFIKIMIN E SHKAQEVE TË DEFEKTEVE TË ELEMENTËVE TË SISTEMIT TË DREJTIMIT DHE SISTEMIT TË SHUARJES SË LËKUNDJEVE (AMORTIZIMIT)		
2126	Balestrat e automjetit shërbejnë për lidhjen elastike të shasisë me urat		Saktë
2127	Balestrat zvogëlojnë ngarkesat goditëse që transmetohen nga ura në shasi		Saktë
2128	Balestrat e automjetit sigurojnë lidhje të ngurtë (jo elastike) të shasisë me urat		Gabim
2129	Balestrat e automjetit mundësojnë shuarjen e lëkundjeve		Gabim
2130	Balestrat e automjetit duhet të vaiseen që të mos dobësohen		Gabim
2131	Balestrat e automjetit shërbejnë për shpërndarjen e mirë të ngarkesës nëpër rrota		Gabim
2132	Amortizatorët e automjetit shuajnë lëkundjet e shasisë të krijuar nga balestrat		Saktë
2133	Amortizatorët e automjetit vendosen ndërmjet shasisë dhe urave		Saktë
2134	Amortizatorët e automjetit rrisin komoditetin (rehatinë) e njerëzve gjatë udhëtimit me mjet		Saktë
2135	Amortizatorët e automjetit rrisin stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit gjatë udhëtimit		Saktë
2136	Amortizatorët e automjetit zvogëlojnë ngarkesat goditëse që merr rrota nga rruga		Gabim
2137	Amortizatorët e automjetit kur janë të konsumuar, rrisin stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit në lëvizje		Gabim
2138	Amortizatorët e automjetit nuk ndihmojnë në ruajtjen e balestrave		Gabim
2139	Stabilizatorët e automjetit rregullojnë shpërndarjen e ngarkesës në rrotat e të njëjtit aks, kur rruga ka pjerrësi anësore		Saktë
2140	Stabilizatorët e automjetit vendosen ndërmjet shasisë dhe urave		Saktë
2141	Stabilizatorët e automjetit mbrojnë balestrat nga mbingarkesat që vijnë nga vendosja e gabuar e ngarkesës		Saktë
2142	Stabilizatorët e automjetit rrisin animin e karrocisës, në rastin e vendosjes jo të rregullt të ngarkesës		Gabim
2143	Stabilizatorët e automjetit shërbejnë për të transmetuar lëkundjet e urave në shasi		Gabim
2144	Stabilizatorët e automjetit shërbejnë për të zbutur ngarkesat goditëse në ura gjatë përplasjes së mjetit		Gabim
2145	Në temperatura të ulëta, vaji i amortizatorëve hidraulikë duhet të përzihet me antifrizë		Gabim
2146	Amortizatorët e përparmë mund të hiqen nga automjeti, pa cenuar nivelin e sigurisë		Gabim
2147	Amortizatorët janë vetëm të tipit mekanikë		Gabim
2148	Amortizatorët hidraulikë përdorin një vaj të veçantë, rezistent ndaj temperaturave të larta		Saktë
2149	Amortizatorët nuk përdoren në automjete, me masë maksimale mbi 7 tonë		Gabim
2150	Amortizatorët e dobësuar (të rënë) duke ulur qendrën e gravitetit rrisin qëndrueshmërinë e automjetit në lëvizje		Gabim
2151	Amortizatorët janë të lidhur në një rënë anë me shasinë dhe nga ana tjetër me aksin e rrotave		Saktë
2152	Amortizatorët, nëse shkarkohen, nuk i largojnë siç duhet lëkundjet e balestrave		Gabim
2153	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) të mjetit duhet të regjistrohen përpara se të niseni në ndonjë udhëtim të gjatë		Gabim
2154	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) aktivizohen kur shpejtësia e mjetit arrin mbi 50 km / orë		Gabim
2155	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) nuk duhet të mbingarkohen		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2156	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) nuk kërkojnë mirëmbajtje, sepse ato janë projektuar të jenë efikase për të gjithë jetën e automjetit		Gabim
2157	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) përdoren për të parandaluar bllokimin e rrotave të pasme gjatë frenimit		Gabim
2158	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) shërbejnë për të parandaluar mbinxehjen e gomave		Gabim
2159	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) shërbejnë për të mbajtur kapjen (aderencën) e rrotave të veçanta, sa më konstante		Saktë
2160	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) shërbejnë për të reduktuar efektet e ndikimeve të transmetuara në automjet nga ndryshimet dhe parregullsitë e rrugës		Saktë
2161	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) për të zvogëluar ose kufizuar xhirimin në vend të rrotave		Saktë
2162	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) të mjetit shërbejnë për të rritur këndin e kthimit të tij		Gabim
2163	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) dëmtohen më lehtë nëse ngarkesa nuk është rregulluar siç duhet		Saktë
2164	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) mund të çaktivizohen nga drejtuesi në çdo kohë		Gabim
2165	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) mund të mbingarkohen, por jo më shumë se 20% vlerës së lejuar		Gabim
2166	Lëngu i amortizatorëve hidraulikë duhet të shtohet nga drejtuesi afërsisht çdo tre mijë kilometra		Gabim
2167	Mosfunksionimi i valvolës së nivelimit të amortizatorëve me ajër shkakton mosfunksionim të motorit		Gabim
2168	Mosfunksionimi i valvolës së nivelimit të amortizatorëve me ajër nuk lejon që presioni i brendshëm të ndryshojë sipas ngarkesës		Saktë
2169	Në përgjithësi amortizatorët janë të tipit hidraulik ose me gaz		Saktë
2170	Mosefikasiteti i amortizatorëve zgjat distancën e frenimit		Saktë
2171	Efikasiteti i amortizatorëve përmirëson sigurinë e automjetit gjatë lëvizjes		Saktë
2172	Efikasiteti i elementëve sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) të automjetit ndikon në komoditetin e pasagjerit		Saktë
2173	Sistemi i amortizimit me ajër i lejon drejtuesit të ndryshojë lartësinë e shasisë së automjetit nga toka		Saktë
2174	Parregullsitë e amortizatorëve rritin rrezikun e verbimit për drejtuesit që vijnë nga drejtimi i kundërt për shkak të lëkundjes së rrezes së dritës nga fenerët		Saktë
2175	Mosefikasiteti i amortizatorëve rrit rrezikun e aquaplaning (mos kapjes)		Saktë
2176	Mosefikasiteti i amortizatorëve rrit rrezikun e rrëshqitjes së mjetit gjatë kthesës		Saktë
2177	Mosefikasiteti i amortizatorëve rrisin lodhjen e shoferit gjatë drejtimit		Saktë
2178	Mosefikasiteti i amortizatorëve përkeqëson dukshmërinë gjatë natës për shkak të lëkundjes së tepërt të rrezes së dritës së fenerëve		Saktë
2179	Mosefikasiteti i amortizatorëve e bën drejtimin e një mjeti të sigurt		Gabim
2180	Amortizatorët e automjeteve shërbejnë për të shuar zhurmën e prodhuar nga djegia e karburantit		Gabim
2181	Sistemi i amortizimit me ajër lejojnë një korigjim të lehtë të qëndrimit falë valvulave speciale të nivelimit		Saktë
2182	Sistemi i amortizimit me ajër nuk mund të komandohet manualisht		Gabim
2183	Sistemi i amortizimit me ajër nuk mund të përdoret në automjetet e artikular		Gabim
2184	Sistemi i amortizimit me ajër nuk mund të përdoret në automjete me peshë bruto të mjetit që tejkalon 3.5 ton		Gabim
2185	Presioni i amortizatorëve duhet të kontrollohet periodikisht		Gabim
2186	Parregullsitë në elementët e sistemit të drejtimit mund të varen mund të varen nga kufizuesi i shpejtësisë që nuk është kalibruar saktë		Gabim
2187	Parregullsitë në elementët e sistemit të drejtimit mund të varen nga bashkimi i gabuar i ingranazheve të kutisë së drejtimit		Saktë
2188	Parregullsitë në elementët e sistemit të drejtimit mund të varen nga humbja e lubrifikantit në kutinë e drejtimit		Saktë
2189	Parregullsitë në elementët e sistemit të drejtimit mund të varen nga gomat e dimrit të montuara gjatë sezonit të nxehtë të verës		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2190	Sistemi i drejtimit shërben për të realizuar lëvizjen e automjetit sipas një trajektore të caktuar dhe për të kryer manovrat e kthimit të mjetit		Saktë
2191	Sistemi i drejtimit ka në përbërje të tij paralelin dhe koka sferike		Saktë
2192	Sistemi i drejtimit mund të jetë me përforcues hidraulik ose me ajër (pneumatik)		Saktë
2193	Sistemi i drejtimit është vetëm i llojit mekanik		Gabim
2194	Sistemi i drejtimit ka në përbërje të tij vetëm grupin e timonit		Gabim
2195	Sistemi i drejtimit nuk ndikon në sigurinë gjatë lëvizjes me mjet		Gabim
2196	Sistemi i drejtimit komandon zakonisht rrotat e para të automjetit		Saktë
2197	Sistemi i drejtimit mund të ketë grupin e timonit të tipit me burmë pa fund dhe rrotë shoqe		Saktë
2198	Sistemi i drejtimit është një nga sistemet kryesore të mjetit që ndikon në sigurinë rrugore		Saktë
2199	Sistemi i drejtimit ka raste që mund të komandojë rrotat e pasme të mjetit		Saktë
2200	Sistemi i drejtimit në të gjithë automjetet është vetëm i tipit me ingranazh dhe kremalierë		Gabim
2201	Sistemi i drejtimit komandon rrotat e para dhe rrotat e pasme të mjetit njëkohësisht		Gabim
2202	Sistemi i drejtimit nuk ka lidhje me sigurinë, gjatë lëvizjes me mjet		Gabim
2203	Grushtet e kthimit, çernierat kardanike ose spinotat e muzove janë pjesë e sistemit të drejtimit të automjetit		Saktë
2204	Në sistemin e drejtimit të automjetit duhet të kontrollohen shpesh kokat e paralelit		Saktë
2205	Në sistemin e drejtimit të automjetit duhet të kontrollohet këndi i rrotullimit bosh të timonit		Saktë
2206	Stabilizatori bën pjesë në sistemin e drejtimit të automjetit		Gabim
2207	Amortizatorët e rrotave të para të automjetit, bëjnë pjesë në sistemin e drejtimit të tij		Gabim
2208	Grupi i timonit është pjesë përbërëse e sistemit të drejtimit të automjetit		Saktë
2209	Grupi i timonit fiksohet në shasinë e automjetit		Saktë
2210	Elementët e grupit të timonit punojnë në ambient vaj		Saktë
2211	Grupi i timonit montohet në urën e parë		Gabim
2212	Grupi i timonit lubrifikohet me vajin e motorit		Gabim
2213	Pas ndërrimit të një elementi të sistemit të drejtimit duhet të kontrollohet konvergjenca e rrotave drejtuese		Saktë
2214	Pas çdo udhëtimi duhet të kryhet konvergjenca e rrotave drejtuese		Gabim
2215	Konvergjenca e rrotave drejtuese nuk influencon (ndikon) në drejtimin e mjetit		Gabim
2216	Përforcuesi në sistemin e drejtimit shërben për të lehtësuar manovrimin e automjetit në lëvizje		Saktë
2217	Përforcuesi në sistemin e drejtimit mund të jenë hidraulik ose me ajër (pneumatik)		Saktë
2218	Përforcuesi në sistemin e drejtimit krijon mundësinë për të lehtësuar forcën që drejtuesi i mjetit ushtron në timon		Saktë
2219	Përforcuesi në sistemin e drejtimit përdoren vetëm në kamionë dhe autobusë		Gabim
2220	Përforcuesi në sistemin e drejtimit shërben për të zvogëluar forcën që ushrohet në kokat sferike		Gabim
2221	Përforcuesi i sistemit të drejtimit nuk përdoret në autovetura		Gabim
2222	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik ka në përbërje shpërndarësin (servomekanizmin), pompën dhe depozitën e vajit		Saktë
2223	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik punon me vaj hidraulik që është vetëm për grupin e timonit		Saktë
2224	Drejtuesi i mjetit duhet të kontrollojë nivelin e vajit në depozitë në sistemin e drejtimit me përforcues hidraulik		Saktë
2225	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik përdoret vetëm në kamionë		Gabim
2226	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik punon i shkëputur nga grupi mekanik i timonit		Gabim
2227	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik përdoret vetëm në autovetura		Gabim
2228	Përforcuesi i tipit elektrik në sistemin e drejtimit merr fuqinë nga motori		Gabim
2229	Përforcuesi i tipit hidraulik në sistemin e drejtimit merr fuqinë nga motori		Saktë
2230	Përforcuesi i tipit elektrik në sistemin e drejtimit rrit forcën e ushtruar në timon kur mjeti është në lëvizje		Gabim
2231	Përforcuesi i tipit elektrik në sistemin e drejtimit zvogëlon forcën e ushtruar në timon gjatë kthesave		Saktë
2232	Përforcuesi i tipit elektrik, kur përdoret në tatëpjeta të gjata, mund të mbinxehë gomat		Gabim
2233	Në përgjithësi gomat e pasme të shfryra rrisin performancën e sistemit të drejtimit		Gabim
	TEMA XIV. FRENIMI DHE PËRSHPEJTIMI. NJOHURI MBI LLOJET, NDËRTIMIN, PJESËT KRYESORE. MIRËMBAJTJA E PËRDITSHME E SISTEMEVE. RREGULLATORI I SHPEJTËSISË (BLLOKAZHI), DHE FUNKSIONIMI I SISTEMIT KUNDËR BLLOKIMIT FRENAVE (ABS);		

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2234	Sistemi i frenimit transformon në nxehtësi energjinë kinetike që zotëron një automjet në lëvizje		Saktë
2235	Frenat e emergjencës të një automjeti kanë për detyrë të garantojnë një ndalesë emergjente në rast të dështimit të sistemit të shërbimit		Saktë
2236	Sistemi i frenimit të një automjeti të rëndë mund të jetë i tipit pneumatik ose hidropneumatik		Saktë
2237	Koha e transmetimit të forcës frenuese në sistemin e frenimit pneumatik është më e ngadaltë sesa tek sistemet hidraulike të frenimit		Saktë
2238	Në të gjithë kamionët është i detyrueshëm prania e një levë për frenim emergjence që aktivizohet nga pasagjerët kur ata janë të pranishëm		Gabim
2239	Automjetet duhet të jenë të pajisura me 3 sisteme frenimi: shërbimi, emergjence dhe parkimi		Saktë
2240	Sistemi i frenimit emergjent të një automjeti ka për detyrë të garantojë një frenim emergjente në rast të dështimit të sistemit të shërbimit		Saktë
2241	Frenimi i automjeteve në përgjithësi arrihet me anë të fërkimit midis elementëve		Saktë
2242	Frenat e shërbimit të automjeteve duhet të veprojnë në të gjitha rrotat		Saktë
2243	Frenat e shërbimit të automjeteve duhet të aktivizohet nga drejtuesi, i ulur në ndenjësën e tij, pa hequr duart nga timoni		Saktë
2244	Distanca minimale e frenimit arrihet duke bllokuar të gjitha rrotat		Gabim
2245	Shpërndarja e peshës në automjet ndikon në frenim		Saktë
2246	Shpërndarja e peshës në automjet nuk ndikon në frenim		Gabim
2247	Frenimi i mjeteve motorike duhet të jetë i tipit "impuls" (të menjëhershëm)		Gabim
2248	Frenimi i mjeteve motorike duhet të jetë i moderuar		Saktë
2249	Elementet e frenimit të automjeteve të rënda përbëhen nga tamburi dhe çepat me ferota ose disku me nofullat me ferota		Saktë
2250	Pistonçinat e sistemit të frenimit me disk, aktivizohen nga një pompë hidraulike		Saktë
2251	Pistonçinat e sistemit të frenimit me disk, aktivizohen nga ajri i ngjeshur		Gabim
2252	Sistemet hidropneumatike të frenimit nuk mund të përdoren në automjete për transportin e njerëzve për arsye sigurie		Gabim
2253	Frenat me disk përdoren vetëm në automjetet për transportin e pasagjerëve		Gabim
2254	Kamionët e rëndë duhet të jenë të pajisura me 3 sisteme frenimi: shërbimi, emergjence dhe parkimi		Saktë
2255	Automjetet e pajisura me një sistem frenimi hidropneumatik nuk mund të tërhiqen		Gabim
2256	Sistemet e frenimit pneumatike, për arsye sigurie, nuk mund të përdoren në automjete për transport njerëzish		Gabim
2257	Sistemet e frenimit hidropneumatike punojnë me një përzierje ajri dhe vaji të përgatitur nga shpërndarësi i dyfishtë		Gabim
2258	Frenat me disk nuk mund të vendosen në automjete të pajisura me një ngadalësues elektromagnetik		Gabim
2259	Frenat e automjeteve me masë maksimale me ngarkesë që tejkalon 7,5 ton ftohen me ujë gjatë funksionimit		Gabim
2260	Në rregullatorin e presionit e një sistemi frenimi pneumatik ose hidropneumatik ndodhet një valvul kontrolli, i cila parandalon rënien e presionit të sistemit të frenimit		Saktë
2261	Në rregullatorin e presionit të një sistemi frenimi pneumatik ose hidropneumatik ndodhet një valvul shkarkimi, e cila shkarkon ajrin e tepërt në atmosferë kur arrihet vlera maksimale e presionit e nevojshme për frenim		Saktë
2262	Në rregullatorin e presionit të një sistemi frenimi pneumatik ose hidropneumatik ndodhet një valvul sigurie, e cila mundëson shkarkimin e ajrin në atmosferë në rast të mosfunksionimit të valvolës së shkarkimit që ka sjellë rritje të presionit		Saktë
2263	Rregullatori i presionit të një sistemi frenimi pneumatik ose hidropneumatik është i lidhur drejtpërdrejt me rripin e fazës së motorit		Gabim
2264	Rregullatori i presionit të një sistemi frenimi pneumatik ose hidropneumatik ka për detyrë të dërgojë ajrin me presion direkt në elementët e frenimit		Gabim
2265	Në një sistem frenimi hidropneumatik është vaji që ngjesh ajrin për në elementët e frenimit		Gabim
2266	Në sistemin e frenimit hidropneumatik vaji ftohet në një radiator të veçantë		Gabim
2267	Sistemi i frenimit hidropneumatik ndahet në disa seksione të pavarura, një për rrotat e përparme, një për ato të pasme dhe një për rimorkion		Saktë
2268	Sistemi i frenimit hidropneumatik është gjithmonë i pajisur me një rezervuar azoti të ngjeshur për të dhënë fuqi më të madhe frenimi në sistem		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2269	Në sistemet hidropneumatik të frenimit, duhet të kenë dhe një përzierës për ajrin dhe vajin		Gabim
2270	Në sistemet hidropneumatik të frenimit ka një qark hidraulik dhe një qark pneumatik		Saktë
2271	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) përdoret në autobusë dhe në kamionët e rëndë		Saktë
2272	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) përdor ajër me presion të lartë për të realizuar forcë për frenim të mjetit		Saktë
2273	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) kërkon që të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i ajrit		Saktë
2274	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) gjen përdorim në të gjithë automjetet me peshë të përgjithshme nën 3.5 ton		Gabim
2275	Sistemet e frenimit me ajër (pneumatik) janë të pajisura me një rezervuar ajri për secilën rrotë		Gabim
2276	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) është i vështirë për tu komanduar, pasi kërkon forcë të madhe shtypëse mbi pedal		Gabim
2277	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) duhet të kontrollohet vetëm para kontrollit teknik		Gabim
2278	Në një sistem frenimi pneumatik për mjete të artikular dhe automjete shumë të rënda, ajri i kompresuar zëvendësohet me azot të kompresuar		Gabim
2279	Kompresori i ajrit është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë
2280	Rregullatori i presionit të ajrit është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë
2281	Valvola qendrore e frenimit (valvola e frenave të shërbimit) është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë
2282	Bombola ose rezervuari i ajrit të komprimuar është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë
2283	Rregullatori i presionit të ajrit në funksion të ngarkesës (valvola që ndjen peshën) është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë
2284	Pompa hidraulike e frenave është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Gabim
2285	Depresori është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Gabim
2286	Pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) është vetëm antingrirësi		Gabim
2287	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ka në përbërje të tij valvul thithje dhe një valvul dërgimi		Saktë
2288	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), vihet në lëvizje nga motori i mjetit		Saktë
2289	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), dërgon ajër të komprimuar në rezervuar ,duke mbajtur presionin e tij në vlera të lejuara		Saktë
2290	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), shërben për të bërë ndalimin e motorit në rast nevojë		Gabim
2291	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), e dërgon ajrin drejtpërdrejt në sofjeta		Gabim
2292	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), nuk prodhon ajër nëse ka filluar konsumimi i fashove elastike të pistonit		Gabim
2293	Kompresori dhe rezervuarët e ajrit të kompresuar janë pjesë e sistemit të frenimit pneumatik		Saktë
2294	Kompresori i sistemit të frenimit pneumatik aktivizohet nga motorino		Gabim
2295	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ndihmon në mos formimin e cipës së akullit në tubacione dhe valvola		Saktë
2296	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), vendoset pas kompresorit të ajrit dhe para rregullatorit të presionit të ajrit		Saktë
2297	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ndikon në rritjen e efektivitetit të frenimit		Saktë
2298	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), lejon që lagështia e ajrit të kalojë në valvolën qendrore të frenimit (në frenat e shërbimit)		Gabim
2299	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ndihmon në mos krijimin e cipës së akullit në ferrota		Gabim
2300	Në sistemet pneumatike të frenimit, antingrirësi është i nevojshëm sepse ajri, kur është shumë i ftohtë, ka pak presion		Gabim
2301	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), vendoset pas rregullatorit të presionit të ajrit		Gabim
2302	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër në sistemin e frenimit të rimorkios		Saktë
2303	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër në pajisjet e komandimit me ajër (pneumatik), për ndërrimin e marsheve		Saktë
2304	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër në sofjetën e friksionit		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2305	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë bllokazhin e diferencialit		Gabim
2306	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë bllokazhin e motorit		Gabim
2307	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë hapjen dhe mbylljen e dyerve		Gabim
2308	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), mundëson që të realizohet forcë frenimi në proporcion me korsën që përshkon pedali i frenave, kur shtypet nga drejtuesi		Saktë
2309	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), realizon dërgimin e ajrit të bombolave (rezervuarëve) në sofjetat e frenave		Saktë
2310	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), 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
2311	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), merr ajrin nga kompresori i ajrit		Gabim
2312	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), komandon kompresorin për të prodhuar ajër		Gabim
2313	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), është vetëm e tipit me membranë		Gabim
2314	Sistemi i frenimit ABS (kundër bllokimit të rrotës) ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve		Saktë
2315	Në automjetet e pajisura me sistem frenimi hidropneumatik, sistemi ABS lejon që rrotat të bllokohen edhe kur presioni në rezervuarë është shumë i ulët		Gabim
2316	Valvola e ngarkesës që rregullon presionin e ajrit në sofjetë në varësi të ngarkesës mbi rrotë, ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve		Saktë
2317	Kontrolli i frenave të parkimit është i njëjtë me frenin e shërbimit të kamionit të rëndë		Gabim
2318	Frenat e parkimit e automjeteve të pajisura me sistem frenimi pneumatik veprojnë vetëm në rrotat e pasme		Saktë
2319	Frenat e parkimit e automjeteve të pajisura me sistem frenimi pneumatik ç'aktivizohen kur ajri i kompresuar dërgohet përmes shpërndarësit të dorës		Saktë
2320	Frenat e parkimit e automjeteve të pajisura me sistem frenimi pneumatik mund të aktivizohet vetëm me një pedale		Gabim
2321	Në rast të një defekti në një seksion të frenave, edhe nëse seksionet e tjera janë në funksion, nuk duhet të ndërmerret asnjë udhëtim tjetër nëse defekti nuk është riparuar		Saktë
2322	Formimi i akullit në linjat e frenimit të ajrit të ngjeshur mund të bllokojë valvolat e rregullatorit të presionit dhe shpërndarësit me dy rrugë		Saktë
2323	Duke filluar nga valvola e mbrojtjes së rezervuarit, sistemi i frenimit me ajër të kompresuar përbëhet nga dy seksione të veçanta plus një seksion të mundshëm për rimorkion		Saktë
2324	Rezervuarët e ajrit të ngjeshur të sistemeve të frenimit të automjeteve të rënda janë të pajisura me një pajisje për kullimin e ujit të grumbulluar të krijuar nga kondensimi		Saktë
2325	Nëse rezervuarët e ajrit të kompresuar zbrazen, automjeti mbetet i bllokuar (frenato)		Gabim
2326	Në rast të një defekti në një seksion të sistemit të frenimit pneumatik, automjeti mund të përdoret normalisht sepse frenat mbeten gjithmonë plotësisht efikase falë seksionit tjetër		Gabim
2327	Sistemi i frenimit pneumatik i një rimorkioje lejon frenimin automatik emergjent në rast të shkëputjes aksidentale nga tërheqësi		Saktë
2328	Në një sistem frenimi pneumatik, kompresori i ajrit aktivizohet nga drejtuesi pas nisjes nëpërmjet një butoni të veçantë në panelin e kontrollit		Gabim
2329	Në sistemet e frenimit me ajër të kompresuar, ekziston një matës presioni për çdo seksion të sistemit të frenave të shërbimit		Saktë
2330	Në sistemet e frenimit me ajër të kompresuar, lidhja pneumatike midis tërheqësit dhe rimorkios duhet të bëhet nga një punëtor i kualifikuar në një autoservis të autorizuar		Gabim
2331	Në sistemet e frenimit me ajër të kompresuar, pedali i frenave komandon një shpërndarës që dërgon ajrin te elementët e frenimit me presion të moderuar		Saktë
2332	Në sistemet e frenimit me ajër të kompresuar, rregullatori i presionit lejon që ajri në qarqet e frenimit të mbahet i pandryshuar në një presion fiks prej 15 bar		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2333	Në sistemet e frenimit me ajër të kompresuar, rregullatori i presionit lejon që ajri në qarqet e frenimit të mbahet në një presion midis dy vlerave, maksimale dhe minimale		Saktë
2334	Në sistemet e frenimit me ajër të kompresuar, tek treguesi i presionit ka dhe një dritë të kuqe që ndizet kur presioni është i ulët		Saktë
2335	Është gjithmonë e nevojshme të kontrollohet që presioni në rezervuarët kryesorë të sistemit të frenimit pneumatik të mos bjerë nën vlerën minimale të vendosur nga prodhuesi i automjetit		Saktë
2336	Bllokazhi i motorit që përdoret kur mjeti lëviz në dishezë, ndikon në uljen e shpejtësisë së mjetit edhe pa përdorur frenat		Saktë
2337	Tahografi ndikon në përmirësimin e frenimit të automjeteve të artikuluar		Gabim
2338	Pompa hidraulike e sistemit të drejtimit ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve		Gabim
2339	Sistemi i ndriçim-sinjalizimit ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve		Gabim
2340	Bllokazhi i motorit shërben për zvogëlimin e shpejtësisë së mjetit gjatë zbritjes në disheza		Saktë
2341	Bllokazhi i motorit pengon daljen e gazrave të djegura duke zvogëluar xhirot e boshtit motorik		Saktë
2342	Bllokazhi i motorit vepron për të ulur shpejtësinë nëse kutia e shpejtësisë është e ingranuar në marsh		Saktë
2343	Bllokazhi i motorit shërben për mbajtjen e mjetit të ndaluar në vend, në rrugë me pjerrësi		Gabim
2344	Bllokazhi i motorit përdoret në rrugë horizontale		Gabim
2345	Bllokazhi i motorit kur përdoret shkakton konsumim të ferrotave të frenave		Gabim
2346	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i vazhdueshëm i presionit të ajrit në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë
2347	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i konsumimit të gomave		Saktë
2348	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll dhe shërbim i pjesëve të sistemit të frenimit		Saktë
2349	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i korsës së pedalit të frenave, vetëm në rastet kur bëhet riparimi i motorit		Gabim
2350	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i vazhdueshëm i sistemit të drejtimit		Gabim
2351	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i mekanizmave të transmetimit të lëvizjes		Gabim
2352	Frena e motorit në automjetet e rënda mund të përdoret vetëm në rrugë zbritëse (tatëpjeta)		Gabim
2353	Duke aktivizuar frenën e motorit të automjeteve të rënda, pajisja mbyll furnizimin me naftë nga sistemi i injektimit		Saktë
2354	Duke aktivizuar frenën e motorit të automjeteve të rënda, faza e shkarkimit të motorit bëhet një fazë e thithjes që frenon/ngadalëson automjetin		Gabim
2355	Duke aktivizuar frenën e motorit të automjeteve të rënda, krijohet një kufizim i tubit të shkarkimit nëpërmjet aktivizimit të një valvule të posaçme		Saktë
2356	Duke aktivizuar frenën e motorit të automjetit të rëndë, pajisja automatikisht shkëput freksionin, për të përfituar nga inercia e automjetit		Gabim
2357	Duke aktivizuar frenën e motorit të automjeteve të rënda, faza e shkarkimit të motorit bëhet praktikisht një fazë ngjeshje, që frenon / ngadalëson automjetin		Saktë
2358	Frena e motorit funksionon më mirë, kur kutia e shpejtësisë është në pozicionin neutral		Gabim
2359	Freni i motorit dhe kufizuesi i shpejtësisë nuk janë e njëjta pajisje, por kanë funksion të ngjashëm		Saktë
2360	Efekti i frenimit të motorit me djegie të brendshme është përgjithësisht më i madh në motorët me naftë		Saktë
2361	Freni i motorit është një pajisje që përdoret për të mbajtur automjetin të frenuar, kur parkohet në një rrugë të tatëpjetë		Gabim
2362	Pajisja e frenimit mund të integrohet me ngadalësuesin e shpejtësisë dhe sistemin e frenit të shërbimit në një sistem të vetëm, të kontrolluar elektronikisht		Saktë
2363	Frena e motorit është veçanërisht e efektshme në automjetet elektrike		Gabim
2364	Frena e motorit dhe ngadalësuesi i shpejtësisë aktivizohen së bashku me frenën e shërbimit, në rast rreziku të menjëhershëm		Gabim
2365	Vetëm me veprimin e frenave të motorit, nuk është e mundur të ndalet automjeti në distanca të arsyeshme në të gjitha situatat e qarkullimit		Saktë
2366	Përdorimi i ngadalësuesit hidraulik sjell konsum më të madh të elementeve të frenimit dhe ngrohje më të madhe të tambureve		Gabim
2367	Ngadalësuesi hidraulik vendoset në dalje të kutisë së shpejtësisë dhe lidhet me boshtin e transmisionit		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2368	Ngadalësuesi hidraulik vendoset midis ingranazhit konik dhe semiakseve		Gabim
2369	Ngadalësuesi elektromagnetik është i përbërë skematikisht nga një stator dhe një rotor		Saktë
2370	Në ngadalësuesin hidraulik përdoret një vaj i veçantë, që gjeneron fërkim dhe pengon rrotullimin		Saktë
2371	Ngadalësuesi mund të jetë i tipit pneumatik ose pneumohidraulik		Gabim
2372	Ngadalësuesi hidraulik ka nevojë për një shkëmbyes nxehtësie, për të shmangur mbinxehjen		Saktë
2373	Ngadalësuesi hidraulik bën bllokimin e menjëhershëm të rrotave		Gabim
2374	Në retarder elektromagnetik, statori është i fiksuar në kornizë ndërsa disqet e rotorit janë të kufizuara në boshtin e makinës		Saktë
2375	Vaji hidraulik i ngadalësuesit të shpejtësisë mund të arrijë temperatura të larta gjatë punës		Saktë
2376	Ngadalësuesi elektromagnetik grumbullon energji centrifugale, gjatë kthesave, që i shërben për rikarikim		Gabim
2377	Ngadalësuesi dhe frena e motorit kompletojnë sistemin e frenimit të shërbimit		Saktë
2378	Ngadalësuesi hidraulik nuk ka nevojë për një shkëmbyes nxehtësie, sepse ai përdor kutinë e tij metalike për ftohjen e ajrit		Gabim
2379	Gjatë përdorimit të ngadalësuesit hidraulik, ngadalësimi më i vogël ose më i madh i automjetit lidhet me sasinë e vajit në ngadalësues		Saktë
2380	Duke aktivizuar ngadalësuesin elektromagnetik, gjenerohet një fushë e fuqishme magnetike, e cila kundërshton rrotullimin e rotorit dhe si rrjedhim boshtin e transmisionit		Saktë
2381	Komandimi i ngadalësuesit hidraulik mund të jetë në timon		Saktë
2382	Ngadalësuesi mund të jetë i tipit hidraulik ose elektromagnetik		Saktë
2383	Ngadalësuesi elektromagnetik gjeneron një sasi të madhe të nxehtësisë, e cila duhet të eliminohet		Saktë
2384	Në automjetet e rënda, mund të montohen si ngadalësuesi hidraulik dhe ai elektromagnetik, me kusht që të jenë në seri		Gabim
2385	Ngadalësuesi mund të përdoret gjithashtu së bashku me frenin e motorit		Saktë
2386	Ngadalësuesi elektromagnetik tenton të mbinxehet më shumë se ai hidraulik		Saktë
2387	Ngadalësuesi hidraulik duhet të zbrazet periodikisht nga vaji dhe të pastrohet me solucion kundër yndyrës		Gabim
2388	Ngadalësuesi hidraulik është pjesë e sistemit të frenimit pneumohidraulik		Gabim
2389	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të jetë i një lloji të aprovuar dhe i montuar nga një ofiçine e autorizuar		Saktë
2390	Shpejtësia maksimale e lejuar nga kufizuesi për një kamion, me një masë totale në ngarkesë të plotë që tejkalon 3.5 tonë, duhet të jetë 100 km / orë		Gabim
2391	Shpejtësia maksimale e lejuar nga kufizuesi për një kamion, me një masë totale në ngarkesë të plotë që tejkalon 3.5 tonë, duhet të jetë 90 km / orë		Saktë
2392	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të vendoset në të gjithë automjetet me një masë maksimale me ngarkesë që nuk i kalon 3.5 tonë		Gabim
2393	Kufizuesi i shpejtësisë ftohet me ujë		Gabim
2394	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të jetë i montuar në të gjithë kamionët me një masë maksimale me ngarkesë që tejkalon 3.5 tonë, të regjistruar pas 1 tetorit 2001		Saktë
2395	Shpejtësia maksimale e lejuar nga kufizuesi në një kamion të rëndë duhet të jetë 110 km / orë		Gabim
2396	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të jetë i montuar në të gjithë kamionët		Gabim
2397	Në bordin e automjetit, ku montohet kufizuesi i shpejtësisë, duhet të jetë e pranishme një kopje e certifikatës së instalimit		Saktë
2398	Kufizuesi i shpejtësisë mund të çaktivizohet nga shoferi në rrugët urbane		Gabim
2399	Kopja e certifikatës së instalimit të kufizuesit të shpejtësisë duhet të ketë të shënuar, ndër të tjera, shasinë dhe targën e automjetit, në të cilin është montuar		Saktë
2400	Kufizuesi i shpejtësisë është një pajisje që ndërhyr në injektimin/sasinë e karburantit		Saktë
2401	Kufizuesi i shpejtësisë mund të çaktivizohet nga shoferi, kur mjeti lëviz në autostrada me 3 ose më shumë korsi, për çdo sens lëvizje		Gabim
2402	Shpejtësia maksimale e lejuar nga kufizuesi i shpejtësisë në një automjet të artikuluar duhet të jetë 100 km / orë		Gabim
2403	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të vendoset në të gjithë kamionët, me masë maksimale mbi 5 tonë		Gabim
2404	Kufizuesi i shpejtësisë mund të çaktivizohet nga shoferi në rast urgjence		Gabim
2405	Kufizuesi i shpejtësisë nuk duhet të vendoset në kamionët që operojnë në transportin e brendshëm kombëtar të mallrave		Saktë
2406	Kufizuesi i shpejtësisë ndihmon në zvogëlimin e ndotjes së ajrit		Gabim
2407	Pajisja kufizuese e shpejtësisë bllokon pedalin e gazit		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2408	Montimi i kufizuesit të shpejtësisë mund të bëhet nga çdo ofiçine mekanike		Gabim
2409	Çdo automjet, që kryen shërbim të planifikuar në linjë, përjashtohet nga detyrimi për të instaluar pajisjen kufizuese të shpejtësisë		Gabim
2410	Pajisja kufizuese e shpejtësisë vepron në pompën e injektimit të lëndës djegëse të automjetit		Saktë
2411	Instalimi i kufizuesit të shpejtësisë është i detyrueshëm vetëm për të gjithë kamionët		Gabim
2412	Pajisja kufizuese e shpejtësisë vepron në frenën e emergjencës		Gabim
2413	Vetëm automjetet ushtarake ose automjetet që u përkasin forcave të policisë përjashtohen nga detyrimi për të instaluar pajisjen kufizuese të shpejtësisë		Gabim
2414	Verifikimi i instalimit të rregullt të kufizuesit të shpejtësisë kryhet duke testuar automjetin në rrugë		Gabim
2415	Verifikimi i montimit të saktë të kufizuesit të shpejtësisë bëhet përmes një certifikate të lëshuar nga DPSHTRR		Gabim
2416	Verifikimi i montimit të saktë të kufizuesit të shpejtësisë kryhet duke verifikuar me ekzistencën e një pllake sipas standardeve si dhe certifikatën e instalimit		Saktë
2417	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) siguron kontroll më të mirë të mjetit gjatë frenimit		Saktë
2418	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) përmirëson qëndrueshmërinë dhe drejtimin e mjetit gjatë frenimit		Saktë
2419	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) e bën më pak të rrezikshëm frenimin e mjetit, gjatë lëvizjes në kthesa		Saktë
2420	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) e bën më pak të rrezikshëm frenimin e mjetit, në rrugët e lagura		Saktë
2421	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) përdoret në automjetet e lehta dhe të rënda		Saktë
2422	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) vepron automatikisht kur vepron në frena		Saktë
2423	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) aktivizohet edhe kur frenohet në kthesa		Saktë
2424	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) nuk përdoret në autovetura		Gabim
2425	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) funksionon vetëm kur mjeti ka goma të reja		Gabim
2426	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) funksionon vetëm kur përdoret pedali i friksionit		Gabim
2427	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) përdor një lëng tjetër hidraulik nga ai i sistemit të frenimit		Gabim
2428	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) realizon bllokimin e rrotave gjatë frenimit në rrugë me akull		Gabim
2429	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) funksionon mbi bazën e informacioneve të marrë nga sensorët e vendosur në rrota		Saktë
2430	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) pengon rrëshqitjen e rrotave aktive gjatë përshpejtimit në rrugët e lagura		Saktë
2431	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) siguron kontroll më të mirë të mjetit gjatë udhëtimit		Saktë
2432	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) vepron vetëm në rrugë me akull		Gabim
2433	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) funksionon vetëm duke përdorur pedalin e friksionit		Gabim
2434	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) funksionon i pavarur nga sistemi i frenimit		Gabim
2435	Sistemet e frenimit me ajër të kompresuar nuk mund të pajisen me ABS		Gabim
2436	Pajisja e frenimit kundër bllokimit ABS parandalon bllokimin e rrotave në rast frenimi, për sa kohë që sipërfaqja e rrugës nuk është e mbuluar me borë		Gabim
2437	Sistemi ABS e bën të panevojshme praninë e frenave të emergjencës		Gabim
2438	Sistemi ABS, duke shmangur bllokimin e rrotave në rast frenimi të fortë, ju lejon të mos ulet kapjen me sipërfaqen e rrugës, duke zvogëluar kështu distancën e ndalimit		Saktë
2439	Pajisja rregulluese e forcës frenuese në varësi të ngarkesës (modulatori) nuk mund të vendoset në automjete të pajisura me ABS		Gabim
2440	Sistemi ABS lejon të dyfishohet forca e frenimit		Gabim
2441	Sistemi ABS lejon të shfrytëzohet sa më shumë forca e disponueshme e frenimit		Saktë
TEMA XV. DEFEKTET DHE PËRCAKTIMI I SHKAKUT TË AVARIVE			
2442	Nëse rrotat drejtuese janë të paekuilibruara mund të shkaktojnë dridhje në volanin e timonit		Saktë
2443	Nëse timoni i mjetit dridhet shumë, një nga shkaqet mund të jetë konsumimi ose dëmtimi i kokave të paralelit të sistemit të drejtimit		Saktë
2444	Shkak për dridhjen e timonit të mjetit mund të jenë përmasa e ndryshme të rrotave të pasme me rrotat e para		Gabim
2445	Nëse gomat e pasme janë me të fryra se të parat, do të shkaktojnë dridhje të dukshme të timonit të automjetit		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2446	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë mungesa e vajit hidraulik në depozitën e sistemit të drejtimit me përforcues hidraulik		Saktë
2447	Kur ura e rrotave drejtuese ka ngarkesë mbi atë të lejuar, drejtimi i mjetit do të vështirësohet pasi timoni do të jetë më i fortë se zakonisht		Saktë
2448	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë presioni i ulët i fryrjes së gomave drejtuese		Saktë
2449	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë ndonjë defekt në pompën hidraulike të sistemit të drejtimit		Saktë
2450	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë presioni i lartë i fryrjes së gomave të përparme		Gabim
2451	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë prania e pajisjes hidraulike në grupin e timonit		Gabim
2452	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë zhvendosja e ngarkesës prapa mbi rrotat jo drejtuese		Gabim
2453	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë konsumimi i kokave të paralelit		Gabim
2454	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve duhet të bëhet pas çdo ndërrim apo riparim të gomës		Saktë
2455	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve bëhet në pajisje ekuilibruese që përdoren nga specialistë përkatës		Saktë
2456	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve ndikon në uljen e ngarkesave dinamike që veprojnë në kushinetat e mocos së rrotës		Saktë
2457	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve duhet të bëhet vetëm pas vendosjes të një gome të re		Gabim
2458	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve paraqet ekuilibrimin vetëm të diskut të rrotës		Gabim
2459	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve bëhet vetëm për disqet e aluminit të autoveturave		Gabim
2460	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese mund të shkaktohet nga konsumimi i kokave të zbarës dhe të paralelit të sistemit të drejtimit		Saktë
2461	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese mund të shkaktohet gjatë ndërrimit të një elementi të sistemit të drejtimit		Saktë
2462	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese ndikon në humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit kur ai është në lëvizje		Saktë
2463	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese shkaktohet vetëm në rastet e ndërrimit të rrotës së parë		Gabim
2464	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese shkakton konsumim uniform të gomave		Gabim
2465	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese ndikon pozitivisht në rikthimin e rrotave në pozicionin e drejtë		Gabim
2466	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit mund të shkaktojë prishjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje dhe të bëhet burim aksidenti		Saktë
2467	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit ndodh më shpesh gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë		Gabim
2468	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit rrit sigurinë e drejtuesit në drejtimin e mjetit		Gabim
2469	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit nuk shkakton prishje të qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Gabim
2470	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit duhet të bëhet në servise të specializuara		Saktë
2471	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit përmirëson qëndrueshmërinë e mjetit në lëvizje		Saktë
2472	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit duhet të shoqërohet dhe me kontrollin e konvergjencës së rrotave drejtuese		Saktë
2473	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit bëhet më shpesh kur mjeti lëviz në rrugë të drejtë		Gabim
2474	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit bëhet vetëm gjatë kryerjes së kontrollit teknik vjetor		Gabim
2475	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit nuk ka lidhje me gjendjen e rrugëve në të cilat lëviz mjeti		Gabim
2476	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë si rezultat i një bllokimi të mundshëm të valvolës qendrore të frenimit		Saktë
2477	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë nga rrjedhja e ajrit në pjesë të sistemit		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2478	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë nga konsumimi i kompresorit të ajrit, mbi normat e lejuara		Saktë
2479	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë për shkak të formimit të cipës së akullit në valvola apo tubacionet e sistemit të frenimit		Saktë
2480	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë nga konsumimi i tambureve të frenave		Saktë
2481	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë më shpesh gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë		Gabim
2482	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë nga që presioni i ajrit në sistem është në vlerë maksimale të lejuar		Gabim
2483	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë për shkak të shkeljes fortë të pedalit të frenave		Gabim
2484	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë për shkak të konsumimit uniform të gomave		Gabim
2485	Mbinxehja e tambureve të frenave ndikon në rritjen e konsumimit të ferrotave të frenave		Saktë
2486	Mbinxehja e tambureve të frenave shkaktohet nga frenimi i shpeshtë i mjetit në disheza		Saktë
2487	Mbinxehja e tambureve të frenave mund të shkaktohet nga regjistrimi jo i mirë i çepave të frenave		Saktë
2488	Mbinxehja e tambureve të frenave shkaktohet nga ecja me goma të fryra		Gabim
2489	Mbinxehja e tambureve të frenave bën që të zvogëlohet distanca e frenimit të mjetit		Gabim
2490	Mbinxehja e tambureve të frenave nuk ndikon në dëmtimin e kushinetave të rrotës		Gabim
2491	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë zhvendosje e mjetit nga ana e rrotës që frenon më shumë		Saktë
2492	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë konsumim jo uniform i gomave të mjetit		Saktë
2493	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë rrotullimi i mjetit nëse bllokohen rrotat e njëjës anë		Saktë
2494	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë zhvendosje e mjetit nga ana e rrotës që bllokohet e fundit		Gabim
2495	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë zhvendosja e ngarkesës prapa dhe jo përpara, si zakonisht		Gabim
2496	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë që distanca e frenimit të mjetit të zvogëlohet		Gabim
2497	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që ferrotat e frenave janë të lagura		Saktë
2498	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga një bllokim i mundshëm në valvolën qendrore të frenimit		Saktë
2499	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që ferrotat janë shumë të konsumuara		Saktë
2500	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga ovalizimi i tambureve të frenave		Saktë
2501	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që janë bërë frenime të gjata, të tepërta dhe të shpeshta		Saktë
2502	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që frenimi bëhet kur mjeti lëviz me marshin e parë		Gabim
2503	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga shtypja e pedalit të friksionit pas ndalimit të mjetit		Gabim
2504	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga veprimi me shpejtësi mbi pedalin e frenave		Gabim
2505	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që presioni i fryrjes së gomave të para është i ndryshëm me ato të pasme		Gabim
2506	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga vendosja keq e ngarkesës që transportohet		Saktë
2507	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga çarja e ndonjë tubacioni të qarkullimit të ajrit në sistemin e frenimit		Saktë
2508	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga mbinxehja e tambureve të frenave		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2509	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga niveli i ulët i vajit lubrifikues në depozitën e vajit të motorit (në sotokarter)		Gabim
2510	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga konsumimi uniform i tambureve apo i disqeve të frenimit		Gabim
2511	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga tipi i kompresorit të ajrit të sistemit të frenimit		Gabim
2512	Sistemi i frenimit ABS lehtëson manovrimin e drejtuesit të mjetit mbi timon, gjatë frenimit		Saktë
2513	Sistemi i frenimit ABS ndikon në rritjen e qëndrueshmërisë së mjetit gjatë frenimit		Saktë
2514	Sistemi i frenimit ABS ndihmon në konsumimin uniformë të gomave		Saktë
2515	Kur automjeti juaj është i pajisur me sistemin ABS për të rritur efektivitetin e frenimit duhet të aplikoni shtypje të shpejta mbi pedalin e frenave		Gabim
2516	Kur automjeti juaj është i pajisur me sistemin ABS ju detyron që të ndiqni mjetet përpara jush në një distancë më të afërt		Gabim
2517	Kur automjeti juaj është i pajisur me sistemin ABS ju lejon të përdorni edhe goma të konsumuara tepër		Gabim
2518	Nëse pas shtypjes se pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), shkak mund të jetë defektimi i sistemit të komandimit të friksionit		Saktë
2519	Nëse pas shtypjes se pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), futja e marsheve bëhet me vështirësi		Saktë
2520	Nëse pas shtypjes se pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), mjeti duhet të dërgohet në servis, për të eliminuar defektin		Saktë
2521	Nëse pas shtypjes se pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), mund të jenë konsumuar ferrotat		Gabim
2522	Nëse pas shtypjes se pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), mund të ketë defekt kutia e shpejtësisë		Gabim
2523	Nëse pas shtypjes se pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), mund të jenë lagur ferrotat e friksionit me vaj		Gabim
2524	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga defektimi i kushinetës së friksionit		Saktë
2525	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga shtrembërimi i diskut të friksionit		Saktë
2526	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga konsumimi i fuçellave ose sinkronizatorëve të kutisë së shpejtësisë		Saktë
2527	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga konsumimi i bokollave të levave të komandimit, të fuçellave të kutisë së shpejtësisë		Saktë
2528	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga konsumimi i ferrotave të diskut të friksionit		Gabim
2529	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga mbinxehja e ferrotave të diskut të friksionit		Gabim
2530	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga rënia e vajit në ferrotat e friksionit		Gabim
2531	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga prania e vajit në kutinë e shpejtësisë		Gabim
2532	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga konsumimi i ferrotave të diskut të friksionit, nga përdorimi i shpeshtë i tij		Saktë
2533	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga rënia e vajit në ferrotat e diskut të friksionit		Saktë
2534	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga mbinxehja e ferrotave (djegia e ferrotave të friksionit)		Saktë
2535	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga vendosja e një disk friksioni me ferrota më të trasha		Gabim
2536	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga defektimi i kushinetës së friksionit		Gabim
2537	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga prishja e levës së marsheve		Gabim
2538	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë me ingranazhe, mund të shkaktohet nga mungesa e vajit që sjell konsumim të kushinetave, ingranazheve etj.		Saktë
2539	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë me ingranazhe mund të shkaktohet nga mosfunksionimi i mirë i friksionit		Saktë
2540	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë me ingranazhe mund të shkaktohet nga përdorimi i forcës gjatë futjes së marsheve, jo në kohën e duhur		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2541	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë me ingranazhe mund të shkaktohet nga konsumimi i elementëve të sistemit të komandimit të furçellave të saj		Saktë
2542	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë mund të shkaktohet nga mosfunksionimi i rregullt i diferencialit		Gabim
2543	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë mund të shkaktohet nga përdorimi i gjatë i marsheve, pa i ndërruar		Gabim
2544	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë mund të shkaktohet nga rrjedhja e vajit të tepërt		Gabim
2545	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga mungesa e vajit si rezultat i prishjes së permistopave		Saktë
2546	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga mos regjistrimi i mirë i kushinetave		Saktë
2547	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga dëmtimi i dhëmbëve të planetarëve dhe satelitëve		Saktë
2548	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga fryrja e gomave mbi normat e lejuara		Gabim
2549	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga rrjedhja e vajit që është mbi nivel		Gabim
2550	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga konsumimi i diskut të friksionit, jashtë kufijve të lejuar		Saktë
2551	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga mosingranimi i ingranazheve në kutinë e shpejtësisë		Saktë
2552	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga prishja e kryqit kardanik		Saktë
2553	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga këputja e një semiaksi		Saktë
2554	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga prishja e kushinetës së friksionit		Gabim
2555	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga bllokimi i një vrime të sprucatorit që pulverizon naftë në dhomën e djegies		Saktë
2556	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga çarje e vogël e tubacionit, në të cilin qarkullon nafta me presion të lartë		Saktë
2557	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga djegia e një ose dy kandeletave në motorët me paradhomë		Saktë
2558	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga bllokimi i pjesshëm i filtrit të ajrit nga papastërtitë		Saktë
2559	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga prania e ujit në naftë		Saktë
2560	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga dërgimi i tepërt i naftës nga pompa e naftës		Gabim
2561	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga ndërrimi i filtrit të ajrit		Gabim
2562	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga çarja e tubit të tepricave		Gabim
2563	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga mos dërgimi i naftës nga pompa e naftës		Gabim
2564	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë mungesa e naftës në serbrator		Saktë
2565	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë marrja ajër në tubacionet e thithjes së naftës		Saktë
2566	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë bllokimi i tubacioneve të naftës me presion të ulët		Saktë
2567	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë pamundësia e realizimit të xhirove të nevojshme të boshtit motorik		Saktë
2568	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë presioni i lartë i ajrit të ngjeshur në fund të shtypjes		Gabim
2569	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë presioni i lartë i dhënies së pompës së naftës		Gabim
2570	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë prishja e treguesit të karburantit		Gabim
2571	Nëse në ndonjë cilindër të motorit diesel nuk realizohet cikli i punës, kjo mund të shkaktohet nga bllokimi i injektorit përkatës		Saktë
2572	Nëse në ndonjë cilindër të motorit diesel nuk realizohet cikli i punës, kjo mund të shkaktohet nga bllokimi i valvolës së dërgimit në pompën e naftës, që i përket atij cilindri		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2573	Nëse në ndonjë cilindër të motorit diesel nuk realizohet cikli i punës, kjo mund të shkaktohet nga rrjedhja e naftës në rekordet lidhëse të tubacionit të presionit të lartë, që i përket atij cilindri		Saktë
2574	Nëse në ndonjë cilindër të motorit diesel nuk realizohet cikli i punës, kjo mund të shkaktohet nga dërgim i tepërt i naftës në tubacionet e presionit të lartë		Gabim
2575	Nëse në ndonjë cilindër të motorit diesel nuk realizohet cikli i punës, kjo mund të shkaktohet nga presioni i lartë që realizohet në fund të shtypjes në atë cilindër		Gabim
2576	Nëse në ndonjë cilindër të motorit diesel nuk realizohet cikli i punës, kjo mund të shkaktohet nga bllokimi i naftës në tubacionin që lidh pompaçinë, me pompën e presionit të lartë		Gabim
2577	Nëse temperatura e motorit rritet mbi kufijtë e lejuar shkak mund të jetë këputja apo rrëshqitja e rripit që vë në lëvizje pompën e lëngut ftohës		Saktë
2578	Bllokimi me papastërti i kanaleve të radiatorit ndikon në rritjen e temperaturës së motorit		Saktë
2579	Rrjedhja e lëngut ftohës nga pjesë të sistemit të ftohjes mund të jetë shkak i rritjes së temperaturës së motorit		Saktë
2580	Defektimi i pompës së lëngut ftohës është shkak për rritjen e temperaturës së motorit		Saktë
2581	Dëmtimi i fletëve të radiatorit dhe mbushja me papastërti e hapësirave mund të jetë shkak i rritjes së temperaturës së motorit		Saktë
2582	Mosfunksionimi i kompresorit të kondicionerit mund të jetë shkak i rritjes së temperaturës së motorit		Gabim
2583	Rrjedhja e vajit nga kutia e shpejtësisë mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit		Gabim
2584	Sasia e tepërt e lëngut ftohës mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit		Gabim
2585	Përdorimi i marsheve ndërmjetëse mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit		Gabim
2586	Përdorimi i tepërt i antingririsit në lëngun ftohës mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit		Gabim
2587	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga çarja e radiatorit ose e tubacioneve të gomës në të cilën qarkullon lëngu ftohës		Saktë
2588	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga plasaritja e testatës apo nga dëmtimi i guarnicionit të testatës		Saktë
2589	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga prishja e kapakut të radiatorit		Saktë
2590	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga çarja e kolektorit të shkarkimit të gazrave		Gabim
2591	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga defektimi i pompës së vajit		Gabim
2592	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga rritja e shpejtësisë së lëvizjes mjetit		Gabim
2593	Bllokimi i pompës së vajit të motorit shkakton rënie të presionit të vajit në motor		Saktë
2594	Prishja e bronzinave të ndonjë bjellë mund të shkaktojë rënie të presionit të vajit në motor		Saktë
2595	Mungesa e vajit në sotokarter, si rezultat i ndonjë çarje të tij, mund të shkaktojë rënie të presionit të vajit në motor		Saktë
2596	Zvogëlimi i viskozitetit, si rezultat i mbinxehjes së motorit, mund të shkaktojë ulje të presionit të vajit		Saktë
2597	Hedhja e vajit mbi nivelin e duhur mund të shkaktojë ulje të presionit të vajit në motor		Gabim
2598	Bllokimi i pompës hidraulike të timonit mund të shkaktohet nga rënia e presionit të vajit në motor		Gabim
2599	Bllokimi i pompës së naftës mund të shkaktohet nga rënia e presionit të vajit në motor		Gabim
2600	Këputja e rripit të pompës së lëngut ftohës mund të shkaktojë uljen e presionit të vajit në motor		Gabim
2601	Kur gjatë lëvizjes konstatojmë se presioni i vajit (që tregohet në manometër) po shkon drejt zeros, duhet të kontrollojmë se mos ka çarje të nënkarterit dhe rrjedhje të vajit lubrifikues		Saktë
2602	Kur gjatë lëvizjes konstatojmë se presioni i vajit (që tregohet në manometër) po shkon drejt zeros, duhet që pas fikjes së motorit të verifikojmë nivelin e vajit në motor		Saktë
2603	Kur gjatë lëvizjes konstatojmë se presioni i vajit (që tregohet në manometër) po shkon drejt zeros, duhet të ndalojmë mjetin në rastin më të shpejtë të mundur dhe të fikim motorin		Saktë
2604	Kur gjatë lëvizjes konstatojmë se presioni i vajit (që tregohet në manometër) po shkon drejt zeros, duhet të rrisim shpejtësinë për të arritur sa më shpejt në servis		Gabim
2605	Kur gjatë lëvizjes konstatojmë se presioni i vajit (që tregohet në manometër) po shkon drejt zeros, duhet të shtojmë vaj megjithëse ai është në nivelin e duhur		Gabim
2606	Kur gjatë lëvizjes konstatojmë se presioni i vajit (që tregohet në manometër) po shkon drejt zeros, duhet të mos shqetësohemi sepse nuk përbën rrezik për motorin		Gabim
2607	Konsumimi i fashove dhe cilindrave të motorit rrit konsumimin e vajit në motor		Saktë
2608	Konsumimi i turbokompresorit mund të sjellë konsumimin e vajit në motor		Saktë
2609	Thyerja e fashove të vajit mund të sjellë konsumimin e vajit në motor		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2610	Konsumimi i vajit në motor mund të shkaktohet nga që sasia e vajit është mbi nivelin e lejuar		Gabim
2611	Konsumimi i vajit në motor mund të vijë nga konsumimi i bronzinave të bjellës		Gabim
2612	Konsumimi i vajit në motor mund të shkaktohet nga bllokimi i filtrit të vajit		Gabim
2613	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë kur mbahen të ndezur për një kohë të gjatë, pajisje elektrike me motor të fikur		Saktë
2614	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga përdorimi i gjatë i motorinos, për shkak të mos ndezjes së motorit		Saktë
2615	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga rënia e nivelit të elektrolitit në të		Saktë
2616	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga mos kontakti i mirë i masës		Gabim
2617	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nëse dinamoja prodhon energji elektrike		Gabim
2618	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga këputja e kavos së motorinos		Gabim
2619	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë defektimi i dinamos		Saktë
2620	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë këputja e rripit të dinamos		Saktë
2621	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë lirimi i rripit të dinamos		Saktë
2622	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë përdorimi i gjatë i motorinos		Gabim
2623	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë numri i lartë i rrotullimeve të motorit		Gabim
2624	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë defektimi i motorinos		Gabim
2625	Nëse pinjoni i motorinos, nuk ingranohet me kurorën e dhëmbëzuar të volantit të motorit, ndezja e motorit nuk do të mundësohet, pavarësisht se motorinoja funksionon		Saktë
2626	Nëse manjeti i motorinos ose mekanizmi i komandimit të pinjonit të saj është me defekt, motori i mjetit nuk ndizet pasi ajo nuk e vë në lëvizje boshtin e tij		Saktë
2627	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mundet që pinjoni i motorinos të ketë dëmtuar dhëmbët		Saktë
2628	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mund të shpërhapet rripi i motorit		Gabim
2629	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mund të jetë prishur friksioni i motorit		Gabim
2630	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mund të jetë defektuar siguresa e dinamos (rregullatori i tensionit)		Gabim
2631	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë shkarkimi i baterisë		Saktë
2632	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë kontakti jo i mirë në kavon e masës		Saktë
2633	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë defektimi i ndonjë jastëku të motorinos		Saktë
2634	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë dëmtim i ndotës së motorinos		Saktë
2635	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë tension i lartë i baterisë		Gabim
2636	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë kontakti i mirë në bornot e baterisë		Gabim
2637	Bllokimi i pjesshëm i filtrit të ajrit nga pluhuri dhe papastërtitë bën që motori i automjetit të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Saktë
2638	Mospulverizimi i mirë i karburantit nga ana e sprucatorëve bën që motori i automjetit të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Saktë
2639	Mbinxehja ose temperatura e ulët e motorit nga funksionimi jo i mirë i sistemit të ftohjes bën që motori i automjetit të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Saktë
2640	Mosvënia në fazë e boshtit të shpërndarjes gazrave bën që motori i automjetit të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Saktë
2641	Djegia e plotë e karburantit në dhomën e djegies bën që motori të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Gabim
2642	Rritja e presionit të naftës që dërgohet nga pompa e naftës në injektor bën që motori të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Gabim
2643	Djegia jo e mirë e naftës në motor bën që automjeti të nxjerrë tym të zi në skapamento		Saktë
2644	Kur motori diesel i mjetit tuaj nxjerrë tym të zi në skapamento, rritet konsumi i karburantit		Saktë
2645	Nxjerrja e tymit të zi në skapamento mund të vijë nga defektimi i turbokompresorit		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2646	Kur konstatori se motori diesel i mjetit tuaj po nxjerr tym të zi në skapamento, duhet të ti drejtoheni një servisi të specializuar për riparimin e defektit		Saktë
2647	Shkak për nxjerrjen e tymit të zi në skapamenton e motorit mund të jetë cilësia e karburantit		Gabim
2648	Shkak për nxjerrjen e tymit të zi në skapamenton e motorit mund të jetë niveli i lartë i vajit		Gabim
2649	Shkak për nxjerrjen e tymit të zi në skapamenton e motorit dizel mund të jetë presioni lartë që jep pompa e naftës		Gabim
2650	Mosfunksionimi normal i kandelatave vonon ndezjen fillestare të motorit		Saktë
2651	Mosfunksionimi normal i kandelatave ndikon në shtimin e ndotjes së mjedisit		Saktë
2652	Mosfunksionimi normal i kandelatave shton sasinë e blözës në kolektorin e shkarkimit		Saktë
2653	Mosfunksionimi normal i kandelatave zvogëlon ndotjen e mjedisit		Gabim
2654	Mosfunksionimi normal i kandelatave nuk ndikon në ndezjen fillestare të motorit		Gabim
2655	Mosfunksionimi normal i kandelatave mund të vijë edhe nga dëmtimi i valvolave		Gabim
2656	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga mungesa e lëngut ftohës gjatë punës së motorit		Saktë
2657	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga mbinxehja e tepërt e motorit, për shkak të ndonjë defekti në sistemin e ftohjes		Saktë
2658	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga mungesa e shtrëngimit të sajë		Saktë
2659	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga sasia e tepërt e vajit në depozitë		Gabim
2660	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga sasia e tepërt e lëngut ftohës		Gabim
2661	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga ecja me marsh të ulët		Gabim
	TEMA XVI. MIRËMBAJTJA E MJETEVE DHE RIPARIMET E ZAKONSHME		
2662	Ndërrimi i vajit të motorit varet nga cilësia e vajit, kilometrat e përshkuara dhe kushtet e rrugës së kryer nga mjeti		Saktë
2663	Ndërrimi i vajit të motorit pas riparimit të motorit duhet të bëhet më shpejt se zakonisht		Saktë
2664	Kur ndërrohet vaji i motorit duhet ndërruar dhe filtri i vajit të motorit		Saktë
2665	Ndërrimi i vajit të motorit varet nga koha e qëndrimit të tij në motor edhe pse mund të mos ketë punuar		Gabim
2666	Ndërrimi i vajit të motorit bëhet sa herë konstatojmë rënie të presionit të tij		Gabim
2667	Ndërrimi i vajit të motorit varet edhe nga lloji i kutisë së shpejtësisë së automjetit		Gabim
2668	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i vajit dhe i filtrave të tij, sipas të dhënave që jepen në librin e shërbimeve		Saktë
2669	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i filtrit të ajrit, sipas të dhënave që jepen në librin e shërbimeve		Saktë
2670	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i vajit në motor		Saktë
2671	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të mbahet në kontroll të vazhdueshëm edhe temperatura e lëngut ftohës		Saktë
2672	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i vajit, vetëm në stinën e verës		Gabim
2673	Si rregull, për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike, ndërrimi i vajit duhet të bëhet vetëm kur ndizet llamba treguese e uljes së presionit të tij		Gabim
2674	Sa herë që mbushni me karburant kamionin për transport ndërkombëtar, është e këshillueshme të kontrolloni nivelin e vajit		Saktë
2675	Ndërrimi i vajit të një kamioni me masë maksimale deri në 5 tonë , i pajisur me një motor Diesel, mund të bëhet vetëm në një servis të specializuar		Gabim
2676	Në rast urgjence, vaji lubrifikues i motorit mund të shtohet në rezervuarin e vajit hidraulik të përforcuesit të sistemit të drejtimit kur niveli është shumë ulët		Gabim
2677	Në rast urgjence, uji mund të shtohet në rezervuarin e vajit hidraulik të përforcuesit të sistemit të drejtimit kur niveli është shumë ulët		Gabim
2678	Ndërrimi i vajit të motorit bëhet sa herë konstatojmë rënie të presionit të tij		Gabim
2679	Ndërrimi i vajit të motorit varet edhe nga lloji i kutisë së shpejtësisë së automjetit		Gabim
2680	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i vajit dhe i filtrave të tij, sipas të dhënave që jepen në librin e shërbimeve		Saktë
2681	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i filtrit të ajrit, sipas të dhënave që jepen në librin e shërbimeve		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2682	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i vajit në motor		Saktë
2683	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të mbahet në kontroll të vazhdueshëm edhe temperatura e lëngut ftohës		Saktë
2684	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i vajit, vetëm në stinën e verës		Gabim
2685	Si rregull, për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike, ndërrimi i vajit duhet të bëhet vetëm kur ndizet llamba treguese e uljes së presionit të tij		Gabim
2686	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i lëngut ftohës të motorit sipas stinëve		Gabim
2687	Shtimi i ujit të rubinetit në lëngun ftohës rrit rrezikun e ngrirjes së tij në temperatura të ulëta		Saktë
2688	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi çdo muaj i ujit me antifrizën në sistemin e ftohjes		Gabim
2689	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i trashësisë së ferrotave të frenave		Saktë
2690	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i konsumimit të ferrotave, disqeve ose tambureve		Saktë
2691	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i korsës së pedalit të frenave		Saktë
2692	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i efektshmërisë së frenave të qëndrimit (frenat e dorës)		Saktë
2693	Për një funksionim të mirë të sistemit të frenimit është i nevojshëm kontrolli i presionit të ajrit nëpërmjet manometrit në korskot		Saktë
2694	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike është e nevojshme të bëhet edhe kontroll i deformimeve të rrotave drejtuese		Saktë
2695	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike është e nevojshme të bëhet edhe kontroll i kokave të paralelit dhe ndërrimi i tyre, nëse është e nevojshme		Saktë
2696	Që të garantohet gjendja e mirë teknike e sistemit të drejtimit, nëse ndërrohet ndonjë element i tij, duhet të bëhet kontrolli i konvergencës së rrotave drejtuese		Saktë
2697	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike është e nevojshme të bëhet ndërrimi i kokave sferike, vetëm para kontrollit teknik vjetor të mjetit		Gabim
2698	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike është e nevojshme të bëhet vetëm kontrolli mbi lëvizjen boshe të volantit të timonit		Gabim
2699	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike mjafton të bëhet kontrolli i herëpashershëm i grupit të timonit		Gabim
2700	Edhe nëse pasqyrat e pasme janë rregulluar mirë, ka pjesë të rrugës që drejtuesi i kamionit nuk mund t'i shohë		Saktë
2701	Pastërtia e filtrit të ajrit të motorit duhet të kontrollohet periodikisht për të siguruar djegien e duhur		Saktë
2702	Drejtuesi i kamionit, para se të nisët, duhet të rregullojë presionin e ajrit të frenimit sipas ngarkesës së automjetit		Gabim
2703	Drejtuesi i kamionit, para se të nisët, duhet që të pastrojë injektorët me një leckë para se të nisët		Gabim
2704	Është e lejueshme të montoni goma të llojeve dhe modeleve të ndryshme në të njëjtin aks për sa kohë që thellësia e lules është më e madhe se tre milimetra		Gabim
2705	Është e padobishme të zëvendësoni gominat e fshirëseve të dëmtuar nëse parashikimi i motit nuk parashikon reshje në ditën e udhëtimit		Gabim
2706	Para çdo udhëtimi, drejtuesi duhet të kontrollojë pozicionin, pastërtinë dhe gjendjen e përgjithshme të pasqyrave të pasme të automjetit		Saktë
2707	Këshillohet që periodikisht të kontrolloni shtrëngimin e saktë të terminaleve të dy poleve të baterisë		Saktë
2708	Këshillohet që rregullisht të kontrolloni gjendjen e rripave të transmetimit të lëvizjes		Saktë
2709	Amortizatorët e shkarkuar shkaktajnë zhurmë të lartë		Saktë
2710	Amortizatorët e shkarkuar sigurojnë komoditet më të mirë të pasagjerit sepse e bëjnë automjetin më pak të ngurtë		Gabim
2711	Amortizatorët e shkarkuar mund të shkaktajnë lëkundje anormale të automjetit		Saktë
2712	Amortizatorët e shkarkuar mund të shkaktajnë një orientim anormal të rrezes së dritës të fenerëve të përparmë		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2713	Pasqyrat e pasme mund të zëvendësohen plotësisht nga kamerat e rregulluara në mënyrë të përshtatshme		Gabim
2714	Xhamat e përparmë të dëmtuar të kamionëve, me krisje më pak se dhjetë centimetra, mund të rregullohen me një shirit ngjitës special me transparencë të lartë		Gabim
2715	Xhamat e dëmtuar të kamionëve duhet të zëvendësohen sepse krisjet zgjasin me kalimin e kohës		Saktë
2716	Xhamat e dëmtuar të kamionëve duhet të zëvendësohen pasi ekziston rreziku që xhami i përparmë të copëtohet për shkak të një lëkundjeje		Saktë
2717	Xhamat e dëmtuar të automjeteve, edhe nëse janë prej xhami të temperuar me shtresa, përsëri duhet të zëvendësohen		Saktë
2718	Drejtuesi i kamionit që vëren një konsumim në zona të ndryshme të sipërfaqes shkelëse të gomës duhet menjëherë të ndërpresë udhëtimin		Gabim
2719	Drejtuesi i kamionit që vëren një konsumim në zona të ndryshme të sipërfaqes shkelëse të gomës duhet ta ndërrojë menjëherë me atë rezervë		Gabim
2720	Drejtuesi i kamionit që vëren një konsumim në zona të ndryshme të sipërfaqes shkelëse të gomës duhet menjëherë të shkarkojë mallrat ose pasagjerët		Gabim
2721	Drejtuesi i një automjeti cisternë duhet të aktivizojë në mënyrë periodike fikësin e zjarrit në një vend të hapur, në mënyrë që të kontrollojë efikasitetin e tij		Gabim
2722	Drejtuesi i kamionit duhet të jetë plotësisht i njohur me funksionimin e instrumenteve të bordit		Saktë
2723	Drejtuesi i kamionit duhet të dijë dhe të jetë në gjendje të konsultohet me manualin e përdorimit dhe mirëmbajtjes së automjetit		Saktë
2724	Drejtuesi i kamionit duhet të kryejë kontrole të gjendjes teknike para nisjes vetëm nëse automjeti është regjistruar për më shumë se dy vjet		Gabim
2725	Drejtuesi i kamionit duhet të jetë në gjendje të vendosë në fazë sistemin e gaz shpërndarjes së një motori dizel		Gabim
2726	Drejtuesi i kamionit duhet të jetë në gjendje të kuptojë kur është e përshtatshme që menjëherë të thirret personel i specializuar për të riparuar një defekt ose kur ai mund të sigurojë personalisht zgjidhjen e përkohshme të problemit		Saktë
2727	Drejtuesi i kamionit duhet të jetë në gjendje të dallojë defektet që nuk rekomandojnë vazhdimin e udhëtimit nga ato që mund të lejojnë, vazhdimin me kujdes të duhur,		Saktë
2728	Drejtuesi i kamionit duhet të ndalet sapo të zbulojë një mosfunksionim në sistemin e navigimit satelitor		Gabim
2729	Drejtuesi i kamionit duhet të ndalet çdo 250 kilometra të udhëtuar, ose çdo tre orë udhëtim, për të kontrolluar gjendjen e presionit të gomave		Gabim
2730	Drejtuesi i kamionit të çmontojë personalisht tahografin digjital në rast të mosfunksionimit gjatë udhëtimit		Gabim
2731	Drejtuesi i kamionit duhet të zëvendësojë personalisht ferrotat e frenave kur beson se ato janë konsumuar tepër		Gabim
2732	Drejtuesi i kamionit duhet të raportojë menjëherë në kompaninë e tij për çdo keqfunksionim serioz të automjetit		Gabim
2733	Drejtuesi i kamionit mund të bëjë riparime të rëndësishme në motorin e automjetit për sa kohë që ai ka të paktën një diplomë të shkollës së mesme mekanike		Gabim
2734	Përforcuesi i sistemit të drejtimit mund të shkëputet nga drejtuesi duke përdorur levën speciale të vendosur afër timonit		Gabim
2735	Timoni i një automjeti mund të zëvendësohet vetëm nga një servis i specializuar		Saktë
2736	Timoni i një automjeti mund të zëvendësohet me një tjetër me një diametër më të madh, kur krijohet rezistencë e madhe gjatë rrotullimit të tij		Gabim
2737	Në rast të një aksidenti rrugor, nëse konstatohen mangësi serioze në detyrimet e mirëmbajtjes së automjetit të përfshirë, mund të ekzistojë rreziku që kompania e sigurimeve të përfitojë nga e drejta e rekursit		Saktë
2738	Në rast të një aksidenti rrugor, nëse konstatohen mangësi serioze në detyrimet e mirëmbajtjes së automjetit të përfshirë, ekziston rreziku i përkeqësimit të përgjegjësisë civile, edhe nëse drejtuesi ka respektuar rregulloret e trafikut		Saktë
2739	Në rast të një aksidenti rrugor, nëse konstatohen mangësi serioze në detyrimet e mirëmbajtjes së automjetit të përfshirë, ekziston rreziku që sigurimi të refuzojë të mbulojë aksidentin		Gabim
2740	Në rast të një aksidenti rrugor, nëse konstatohen mangësi serioze në detyrimet e mirëmbajtjes së automjetit të përfshirë, ekziston rreziku që sigurimi të refuzojë të mbulojë aksidentin		Gabim

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2741	Në rast të një aksidenti rrugor, nëse konstatohen mangësi serioze në detyrimet e mirëmbajtjes së automjetit të përfshirë, ekziston rreziku i bllokimit të menjëhershëm të automjetit		Gabim
2742	Në një motor dizel, guarnicioni i testatës duhet të zëvendësohet çdo njëzet mijë kilometra		Gabim
2743	Në një motor dizel, kandeletat e parangrohjes duhet të zëvendësohen çdo dhjetë mijë kilometra		Gabim
2744	Alternatori është i lidhur drejtpërdrejt me treguesit e parametrave në korskot dhe i lejon ata të veprojnë me ndërprerje		Gabim
2745	Presioni i tepërt i gomave shkakton ngurtësi më të madhe të udhëtimit dhe më pak komoditet për pasagjerët		Saktë
2746	Efikasiteti i drejtimit mund të kontrollohet duke kërkuar ndihmën e një kolegu më me përvojë		Gabim
2747	Efikasiteti i drejtimit mund të kontrollohet personalisht, vizualisht, duke ndjekur manualin e përdorimit dhe mirëmbajtjes		Gabim
2748	Efikasiteti i drejtimit mund të kontrollohet vetëm në punëtori në përputhje me procedurat specifike		Gabim
2749	Identifikimi i menjëhershëm i një dëmtimi nga drejtuesi mund të parandalojë përkeqësimin e avarisë		Saktë
2750	Paqëndrueshmëria e drejtimit të kamionit mund të shkaktohet nga shkarkimi i amortizatorëve		Saktë
2751	Paqëndrueshmëria e drejtimit të kamionit mund të shkaktohet nga mungesa e vajit në sistemin e vajosjes së motorit		Gabim
2752	Paqëndrueshmëria e drejtimit të kamionit mund të shkaktohet nga shkarkimi i amortizatorëve		Saktë
2753	Kur sistemi i shuarjes së lëkundjeve nuk funksionon mirë sjell paqëndrueshmëri në drejtimin e kamionit		Saktë
2754	Mosfunksionimi i sistemit të navigimit sjell paqëndrueshmërinë e drejtimit të kamionit		Gabim
2755	Përdorimi i gomave dimërore në një ditë kur temperatura e asfaltit është rreth 25 ° C sjell paqëndrueshmërinë e drejtimit të kamionit		Gabim
2756	Balestrat dhe sustat e dëmtuara sjellin paqëndrueshmëri në drejtimin e kamionit		Saktë
2757	Blokimi i filtrit të karburantit sjell nxjerrjen e tymit me ngjyrë të verdhë nga tubi i shkarkimit		Gabim
2758	Blokimi i filtrit të karburantit çon në vajosje të pamjaftueshme të cilindrave të motorit		Gabim
2759	Blokimi i filtrit të karburantit çon në konsum më të lartë		Saktë
2760	Blokimi i filtrit të karburantit sjell presion më të lartë të injektimit të naftës		Gabim
2761	Blokimi i filtrit të karburantit sjell humbjen e fuqisë së motorit		Saktë
2762	Blokimi i filtrit të karburantit sjell rritje të presionit të naftës në pompë		Gabim
2763	Ligji përcakton që mirëmbajtja dhe shërbimet e automjeteve të transportit të mallrave, duhet të kryhet ekskluzivisht nga autoservise të regjistruara në një regjistër specifik		Saktë
2764	Ligji përcakton që mirëmbajtja dhe shërbimet e automjeteve të transportit të mallrave duhet të kryhet ekskluzivisht nga autoservise të regjistruara për të shmangur aksidentet për shkak të punimeve të mirëmbajtjes ose riparimeve të pasakta		Saktë
2765	Ligji përcakton që mirëmbajtja dhe shërbimet e automjeteve të transportit të mallrave duhet të kryhet ekskluzivisht nga autoservise të regjistruara në mënyrë që të garantohet asgjësimi i saktë i mbetjeve për shkak të këtyre aktiviteteve		Saktë
2766	Ligji përcakton që zëvendësimi i amortizatorëve duhet të kryhet nga drejtuesi i kamionit në serviset e autorizuara		Gabim
2767	Ligji përcakton që zëvendësimi i filtrit të ajrit, është pjesë e shërbimeve parandaluese dhe duhet të kryhet nga drejtuesi i kamionit		Saktë
2768	Ligji përcakton që zëvendësimi i filtrit të vajit është pjesë e shërbimeve parandaluese dhe duhet të kryhet nga drejtuesi i kamionit		Saktë
2769	Ligji përcakton që zëvendësimi i lëngut ftohës të motorit është pjesë e shërbimeve parandaluese dhe duhet të kryhet nga drejtuesi i kamionit		Saktë
2770	Nëse uji ose lëngu futet në radiator kur motori është shumë i nxehtë, ekziston rreziku i plasaritjes së bllokut të cilindrit ose i deformimit të kokës së motorit		Saktë
2771	Ndërrimi i lëngut ftohës të motorit shoqërohet me ndërrimin e detyrueshëm të valvoles termostat		Gabim
2772	Presioni i pamjaftueshëm i fryrjes së gomave sjell rritjen e temperaturës së lëngut ftohës të motorit		Gabim
2773	Nëse udhëton natën, drejtuesi duhet të sigurohet që të ketë në bord dy rezervuarë nga 25 litra me karburant rezervë përpara se të nisët		Gabim
2774	Të gjitha riparimet në lidhje me kutinë e shpejtësisë duhet të kryhen në një autoservis të autorizuar dhe nga personel i kualifikuar		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2775	Mirëmbajtja që drejtuesi është i autorizuar të kryejë përfshin zëvendësimin ose pastrimin e filtrave të ajrit dhe vajit		Saktë
2776	Nëse automjeti ka vështirësi në ndezje, drejtuesi mund të lidhë dy polet e baterisë së bashku me kabllon elektrike speciale për ta ndihmuar atë		Gabim
TEMA XVII. PËRGJEGJËSIA E DREJTUESIT TË MJETIT NË LIDHJE ME MARRJEN NË DORËZIM TË MALLIT, TRANSPORTIN DHE SHPËRNDARJEN E TIJ NË PËRPTHJE ME KUSHTET E RËNA DAKORD MIDIS PALËVE			
2777	Dërguesi i mallrave është përgjegjës për dëmin, që i shkakton transportuesit, për shkak të pasaktësive në emrin dhe mbiemrin e marrësit		Saktë
2778	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit vetëm në rastin e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme		Gabim
2779	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive në peshën bruto dhe jo për sasinë e mallit të shprehur ndryshe (pako, thasë, shishe etj.)		Gabim
2780	Dërguesi i mallit 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 dorëzimin të mallit		Gabim
2781	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive në datën dhe vendin e marrjes së tij në dorëzimin nga transportuesi dhe të vendit të caktuar për t'ia dorëzuar marrësit		Saktë
2782	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive në emrin dhe adresën e marrësit të mallit		Saktë
2783	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shpenzimet shtesë, si rezultat i paketimit të parregullt të mallit		Saktë
2784	Transportuesi ka të drejtë të kërkojë dërguesit fatura të veçanta shoqëruese për mallin, kur ai do të transportohet i ngarkuar në disa automjete		Saktë
2785	Dërguesi i mallit është përgjegjës edhe në rast se parregullsia është e dukshme në momentin kur transportuesi merr në dorëzimin atë, pamvarsisht se nuk ka bërë asnjë vërejtje në lidhje me këtë		Gabim
2786	Dërguesi i mallit 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
2787	Dërguesi i mallit nuk është përgjegjës për humbjen e mallit		Gabim
2788	Transportuesi është person fizik ose juridik		Saktë
2789	Transportuesi merr përsipër që, me mjetet e veta, të transportojë mallra brenda një afati të caktuar		Saktë
2790	Transportuesi, gjatë marrjes në dorëzimin të mallit, kontrollon saktësinë e deklarimeve në faturën shoqëruese të mallit për sa i përket numrit të pakove, shenjave dhe numrave të tyre		Saktë
2791	Transportuesi gjatë marrjes në dorëzimin të mallit kontrollon gjendjen e jashtme të mallrave, por jo paketimin e tyre		Gabim
2792	Transportuesi nuk mban përgjegjësi për humbjen apo dëmtimin e mallrave		Gabim
2793	Transportuesi nuk mund të kërkojë një faturë të veçantë shoqëruese për çdo lloj malli më vete		Gabim
2794	Transportuesi mban përgjegjësi për humbjen e plotë ose të pjesshme të mallrave		Saktë
2795	Transportuesi mban përgjegjësi për dëmtimin e mallrave, nga koha që ai i merr në dorëzimin dhe deri në përfundim të dorëzimit tek pritësi		Saktë
2796	Transportuesi mban përgjegjësi për çdo vonesë në shpërndarjen e mallrave të ngarkuar		Saktë
2797	Transportuesi nuk mban përgjegjësi për taksat dhe vonesat		Gabim
2798	Transportuesi nuk mban përgjegjësi për faturën e mallit		Gabim
2799	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për zhdëmtimin e tij, në rast humbje apo dëmtimi, kur ai ka ndodhur për shkak të një force madhore		Saktë
2800	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për çdëmtimin e mallit, në rast humbje apo dëmtimi kur dëmtimi ka ndodhur për shkak të firove natyrore		Saktë
2801	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për çdëmtimin e tij, në rast humbje apo dëmtimi për shkak të veprimeve të dërguesit		Saktë
2802	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për çdëmtimin, në rast humbje apo dëmtimi për shkak të veprimeve të pritësit të mallit		Saktë
2803	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për çdëmtimin e mallit, në rast humbje apo dëmtimi kur transportuesi nuk është person juridik		Gabim
2804	Fatura për shoqërimin e mallit përmban datën dhe vendin në të cilën ajo është përpiluar		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2805	Fatura për shoqërimin e mallit përmban emrin dhe adresën e dërguesit të mallit, emrin dhe adresën e transportuesit të mallit si dhe emrin dhe adresën e marrësit (pritisit) të mallit		Saktë
2806	Nëse malli është i paketuar, fatura për shoqërimin e tij përmban edhe numrin e pakove, shenjat dalluese dhe numrat e tyre të veçantë		Saktë
2807	Fatura për shoqërimin e mallit përmban 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
2808	Fatura për shoqërimin e mallit përmban peshën bruto të mallit ose sasinë e tyre të shprehur ndryshe (pako, thasë, shishe etj.).		Saktë
2809	Fatura për shoqërimin e mallit përmban datën dhe vendin e marrjes në dorëzim të mallit, por jo vendin e caktuar për dorëzimin e tij		Gabim
2810	Fatura për shoqërimin e mallit përmban përshkrimin në përgjithësi, të natyrës së mallit, vetëm në rastin e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme		Gabim
2811	Fatura për shoqërimin e mallit përmban tarifën (pagesat) që lidhen me transportin, vetëm në rastin e transportit me pako		Gabim
2812	Fatura shoqëruese e mallit përpilohet nga dërguesi i mallit		Saktë
2813	Fatura shoqëruese e mallit përpilohet në tre kopje origjinale të cilat nënshkruhen nga dërguesi dhe nga transportuesi i mallit		Saktë
2814	Fatura shoqëruese e mallit është provë e lidhjes së kontratës së transportit		Saktë
2815	Kopja e parë origjinale e faturës shoqëruese të mallit i jepet dërguesit, kopja e dytë shoqëron mallin, ndërsa kopja e tretë e saj mbahet nga transportuesi		Saktë
2816	Fatura shoqëruese e mallit është provë e lidhjes së kontratës së transportit por jo provë e vendosjes së kushteve të transportit		Gabim
2817	Fatura shoqëruese e mallit përpilohet në tre kopje origjinale të cilat nënshkruhen nga dërguesi por jo, nga transportuesi i mallit		Gabim
2818	Kopja e parë origjinale e faturës shoqëruese të mallit i jepet marrësit në dorëzim të tij		Gabim
2819	Drejtuesi i kamionit, që transporton mallra, pa shoqërues, është përgjegjës për mallin deri në magazinim të tij		Saktë
2820	Drejtuesi i kamionit merr me vete një kopje të fletë-hyrjes apo fletë-dorëzimit të mallit në destinacion		Saktë
2821	Drejtuesi i kamionit dorëzon në destinacion të gjithë dokumentet që shoqërojnë mallin që transporton		Saktë
2822	Drejtuesi i kamionit është i detyruar të ndjekë procesin e shkarkimit të mallit edhe në rastet kur ka shoqërues për mallin		Gabim
2823	Drejtuesi i kamionit, kur është përgjegjës për mallin, nuk duhet të nënshkruajë proces-verbalin në rast se rezultojnë diferenca në dorëzimin e mallit		Gabim
2824	Drejtuesi i kamionit është përgjegjës vetëm në rastet kur transportohen mallra të specializuara		Gabim
2825	Transporti i një ngarkese duhet të jetë në përputhje vetëm me vëllimin e karrocërësë e mjetit		Gabim
2826	Transporti i një ngarkese duhet të jetë në përputhje vetëm me kapacitetin mbajtës e mjetit		Gabim
2827	Drejtuesi i mjetit për të vërtetuar se është i punësuar në një kompani transporti rrugor për persona të tretë, duhet të ketë me vete kartën e tahografit gjatë drejtimit		Gabim
2828	Drejtuesi i mjetit duhet të mbajë një sjellje drejtimi që nuk cenon integritetin e mallrave të transportuara		Saktë
2829	Drejtuesi i mjetit duhet t'i vërë në dispozicion të marrësit sendet e transportuara në vendin, brenda afatit dhe në mënyrën e treguar nga kompania nga e cila varet		Saktë
2830	Drejtuesi i mjetit duhet të jetë i vetëdijshëm për llojin e mallrave të transportuara dhe çdo masë paraprake që duhet marrë gjatë transportit		Saktë
2831	Në zgjedhjen e mjetit që do të përdoret për transportin e mallrave, një rëndësi thelbësore ka lloji i materialit që do të transportohet dhe lloji i itinerarit që do të kryhet normalisht		Saktë
2832	Nëse marrësi nuk është i disponueshëm ose refuzon të marrë mallrat e transportuara, drejtuesi i mjetit duhet të telefonojë policinë		Gabim
2833	Nëse marrësi nuk është i disponueshëm ose refuzon të marrë mallrat e transportuara, drejtuesi i mjetit duhet t'ia kthejë menjëherë dërguesit		Gabim
2834	Nëse marrësi është i pagjurmueshëm ose refuzon të marrë sendet e transportuara, drejtuesi duhet të telefonojë policinë		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2835	Nëse marrësi nuk është i disponueshëm ose refuzon të marrë mallrat e transportuara, drejtuesi i mjetit duhet menjëherë të kërkojë udhëzime nga menaxheri i kompanisë në të cilën është i punësuar.		Saktë
2836	Nëse është e nevojshme, drejtuesi i mjetit duhet të ndalojë për të kontrolluar dhe riorganizuar pozicionin e mallrave të transportuara		Saktë
2837	Drejtuesi duhet të jetë i vetëdijshëm për llojin e mallrave që transportohen dhe masat që duhet të marrë gjatë transportit		Saktë
2838	Drejtuesi i mjetit duhet t'i dorëzojë mallrat e transportuara pritësit në vendin e përcaktuar, brenda afatit dhe në mënyrën e treguar nga kompania nga e cila varet.		Saktë
2839	Drejtuesi i mjetit duhet të respektojë normat e sjelljes gjatë qarkullimit, për të garantuar edhe sigurinë e mallrave që transportohen		Saktë
2840	Drejtuesi i mjetit është përgjegjës për dokumentacionin e nevojshëm, në lidhje me llojin e mallrave të transportuara		Saktë
2841	Drejtuesi është përgjegjës në rast të mbingarkesës së automjetit gjatë transportit edhe kur, në disa raste, mund të ketë konkurrencë me subjekte të tjerë		Saktë
2842	Drejtuesi i mjetit është përgjegjës në rast të tejkalimit të shpejtësisë gjatë transportit edhe nëse, në disa raste, mund të jetë në konkurrencë me subjekte të tjera		Saktë
2843	Drejtuesi i mjetit është përgjegjës në rast të mosrespektimit të kohës së drejtimit dhe pushimit, të parashikuar nga Rregullorja përkatëse, edhe nëse mund të jetë në konkurrencë me subjekte të tjera		Saktë
2844	Drejtuesi i mjetit nuk është përgjegjës për pagesën, që parashikohet të bëhet për një dërgesë me para në dorë		Gabim
2845	Drejtuesi i mjetit mund të refuzojë të transportojë mallrat, nëse dorëzimi i tyre duhet të bëhet pas orës 19.00		Gabim
2846	Drejtuesi i mjetit mund të vonojë dorëzimin e mallrave, përveç rastit të mallrave ushqimorë që prishen		Gabim
2847	Nëse drejtuesi, për shkak të trafikut të rënduar gjatë transportit, ka kryer me shumë orë pune se parashikimi, ai mund t'i kërkojë marrësit të mallit një tarifë shtesë deri në 15%		Gabim
2848	Drejtuesi i mjetit duhet të nënshkruajë dokumentin shoqërues të mallit që transportohet, përpara nisjes		Saktë
2849	Drejtuesi i mjetit duhet të nënshkruajë dokumentin shoqërues të transportit, vetëm kur malli të dorëzohet.		Gabim
2850	Nëse transporti i mallit bëhet me pagesë me para në dorë, kur dorëzohet tek marrësi, drejtuesi i mjetit mund të mbajë për vete 10% të shumës, si shpërblim.		Gabim
2851	Drejtuesi i mjetit, nëse punësohet për një periudhë të pacaktuar, nuk është kurrë përgjegjës për shkeljet e kryera gjatë transportit për llogari të tij		Gabim
2852	Drejtuesi i mjetit, nëse punësohet për një periudhë të pacaktuar, nuk është përgjegjës asnjëherë për shkeljet e kryera gjatë transportit për llogari të të tretëve.		Gabim
2853	Transporti i trungjeve (lëndë drusore) përkufizohet si transport jashtë norme kur ngarkesa tejkalon kufijtë e përmasave, të përcaktuara nga Kodi Rrugor		Saktë
2854	Transportuesi i mallrave të rrezikshëm ADR duhet të shoqërohet me udhëzime me shkrim nga dërguesi		Saktë
2855	Transportuesi i mallrave të rrezikshëm duhet të shoqërohet me udhëzime të shkruara nga pritësi i mallit		Gabim
2856	Në rastin e transportit të mallrave të rrezikshëm ADR, drejtuesi i mjetit është i detyruar të sigurohet që paketimet të mos shfaqin rrjedhje gjatë ngarkimit.		Saktë
2857	Paketimet që përmbajnë mallra të rrezikshëm duhet të kenë një etiketë të fiksuar, me sfond të bardhë dhe me shkronjat e kuqe		Gabim
2858	Emërtimi "ATP" i referohet marrëveshjes ndërkombëtare për transportin e mallrave të rrezikshëm		Gabim
2859	Emërtimi "ATP" i referohet marrëveshjes ndërkombëtare për transportin e produkteve ushqimorë delikatë		Saktë
2860	Emërtimi "ATP" i referohet autorizimit të mjetit për transportin e produkteve të naftës		Gabim
2861	Kushtet e përcaktuara në kontratën e transportit nuk duhet të respektohen nga drejtuesi i mjetit, nëse ai i konsideron ato të pakënaqshme nga ana profesionale.		Gabim
2862	Mallrat që kërkojnë transport të shpejtë në kohë, në mënyrë që të konsumohen të freskët ose kërkojnë kushte të veçanta për ruajtje gjatë transportit, klasifikohen si mallra delikatë		Saktë

PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

Nr.	Përmbajtja	Fig.	Përgjigja
2863	Mallrat që kërkojnë transport të shpejtë për t'u konsumuar të freskëta, ose vëmendje të veçantë për ruajtjen e tyre, klasifikohen si "dietike".		Gabim
2864	Mallrat që kërkojnë transport të shpejtë për t'u konsumuar të freskët, ose vëmendje të veçantë për kushtet e ruajtjes së tyre, klasifikohen si "të vështira".		Gabim
2865	Në rast se një kamion qarkullon me një ngarkesë, që tejkalon 10% të masës maksimale, e cila shënohet në lejen e qarkullimit, për drejtuesin e mjetit parashikohet sanksion administrativ dhe pezullim i lejedrejtimit.		Gabim
2866	Në kontratën për transportin e mallrave, "dëmtimi" nënkupton mosrespektimin e afatit të kontraktuar nga ana e transportuesit.		Gabim
2867	Në kontratën e transportit të mallrave, "dëmtimi" nënkupton ndryshimin e cilësisë (të brendshme dhe të jashtme) të mallit, që çon në uljen e vlerës së tij.		Saktë
2868	Në kontratën për transportin e mallrave, "humbje e pjesshme" nënkupton mosdorëzimin e mallrave të marrësi, në vendin e destinacionit të dakortësuar		Gabim
2869	Në kontratën për transportin e mallrave, "humbje e pjesshme" nënkupton uljen e peshës, masës ose numrit të mallrave që dorëzohen tek marrësi, në krahasim me ata të dorëzuar fillimisht tek transportuesi		Saktë
2870	Në kontratën për transportin e mallrave, "humbje totale" nënkupton mosdorëzimin e mallrave të marrësi në vendin e përcaktuar, për çdo lloj shkak dhe arsye		Saktë
2871	Në kontratën e transportit të mallrave, "humbje totale" nënkupton një ndryshim të cilësisë (të brendshme dhe të jashtme) të mallrave, të tilla që çojnë në uljen e vlerës.		Gabim
2872	Në kontratën për transportin e mallrave, "vonesë" nënkupton mosrespektimin, nga ana e transportuesit, të afatit të përcaktuar me kontratë		Saktë
2873	Në kontratën e transportit të mallrave, "vonesë" nënkupton defekt në rrugë të kamionit që transporton ngarkesën		Gabim
2874	Në kontratën për transportin e mallrave, "vonesë" nënkupton zvogëlimin e peshës, madhësisë ose numrit të mallrave të transportuar në destinacionin e tyre, në krahasim me mallrat që i janë dorëzuar transportuesit		Gabim
2875	Në transportin e disa ushqimeve të ngrira , në disa raste kur transporti kryhet në kohë të shkurtër, lejohet një rritje e temperaturës maksimumi 3 gradë celsius në sipërfaqen e produktit (në një pjesë të ngarkesës)		Saktë
2876	Në transportin e mallrave ushqimore të ngrirë, gjatë disa operimeve afatshkurtra, lejohet një rritje e temperaturës në sipërfaqen e produktit, në një pjesë të ngarkesës, maksimumi 1 gradë celsius.		Gabim
2877	Në zgjedhjen e mjetit, që do të përdoret për transportin e mallrave, një rëndësi thelbësore ka lloji i materialit që do të transportohet dhe lloji i itinerarit që do të kryhet normalisht.		Saktë
2878	Për të qarkulluar me një mjet jashtë norme, duhet të kërkohet autorizim nga autoriteti pronar i rrugës, sipas itinerarit të transportit.		Saktë
2879	Për të qarkulluar me automjet jashtë norme duhet të merret autorizimi nga Drejtoria Rajonale përkatëse e Shërbimit të Transportit Rrugor		Gabim
2880	Për transportin e mallrave të rrezikshëm duhet të përdoren autocisterna, që janë në përputhje me kërkesat e Rregullores ATP		Gabim
2881	Nëse marrësi i mallrave është i pagjurmueshëm ose refuzon të marrë sendet e transportuara, drejtuesi i mjetit duhet të telefonojë policinë		Gabim
2882	Nëse marrësi i mallit nuk është i disponueshëm, refuzon ose vonon të kërkojë kthimin e mallrave të transportuara, drejtuesi i mjetit duhet të dorëzojë mallrat në magazinën më të afërt publike .		Gabim
2883	Nëse marrësi i mallrave është i pagjurmueshëm, refuzon ose vonon të kërkojë kthimin e mallrave të transportuara, drejtuesi duhet menjëherë të kërkojë udhëzime nga menaxheri i kompanisë në të cilën është i punësuar.		Saktë
2884	Drejtuesi mund të shkarkohet nga përgjegjësia për vonesën ose moskryerjen e transportit, nëse provon faktin se kjo nuk ka ndodhur për faj të tij		Saktë
2885	Drejtuesi mund të shfajësohet për vonesë ose moskryerje të transportit, nëse provohet se nuk gjendet një stacion i furnizimit me karburant përgjatë itinerarit.		Gabim

STRUKTURA E TESTIT TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C KUR MERREN NGA KATEGORIA B

TEMA	TEMA	PYETJET			
		Sasia	Fillon	Mbaron	Ne test
I	PERIUDHA E DREJTIMIT DHE PUSHIMIT. RREGULLAT PËR KOHËN (ORËT) E DREJTIMIT TË MJETIT DHE PERIUDHAT E PUSHIMIT	49	1	49	2
II	PAJISJA REGJISTRUESE (TAHOGRAFI). PËRDORIMI I PAJISJEVE TË REGJISTRIMIT	96	50	145	2
III	LEGJISLACIONI PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE	251	146	396	2
IV	DOKUMENTET E MJETIT DHE QARKULLIMIT QË KËRKOHEN PËR TRANSPORTIN KOMBËTAR DHE NDËRKOMBËTAR TË MALLRAVE	138	397	534	3
V	SJELLJA NË RASTET E AKSIDENTEVE. NJOHJA E MASAVE QË DUHET TË MERREN PAS NJË AKSIDENTI OSE DUKURI TË NGJASHME, DUKE PËRFSHIRË VEPRIME EMERGJENTE SI EVAKUIMI I UDHËTARËVE DHE NJOHURITË BAZË PËR DHËNIEN E NDIHMES SE PARE	165	535	699	2
VI	NJOHURI PËR MONTIMIN, PËRDORIM DHE KUJDESIN PËR GOMAT. MASAT QË MERREN PËR HEQJEN DHE ZËVENDËSIMIN E RROTAVE.	185	700	884	2
VII	RREGULLA PËR PESHAT DHE DIMENSIONET E AUTOMJETEVE NË QARKULLIM. RREGULLA MBI KUFIJTË E SHPEJTËSISË SË KËTYRE MJETEVE	155	885	1039	3
VIII	KUFIZIMET E FUSHËPAMJES NË VARËSI TË KARAKTERISTIKAVE TË MJETEVE. LEXIMI I NJË HARTE RRUGORE, PLANIFIKIMI I ITINERARIT, PËRFSHIRË PËRDORIMIN E SISTEMEVE ELEKTRONIKE TË NAVIGIMIT (FAKULTATIV)	92	1040	1131	2
IX	SIGURIMI I NGARKESAVE NË MJET. KONTROLLI I NGARKESËS (SISTEMIMI DHE FIKSIMI), VËSHTIRËSITË ME NGARKESA TË LLOJEVE TË NDRYSHME (P.SH., NGARKESA TË LËNGSHME, NGARKESA TË VARURA), NGARKIMI DHE SHKARKIMI I MALLRAVE DHE PËRDORIMI I PAJISJEVE TË NGARKIMIT;	131	1132	1262	2
X	LIDHJA E RIMORKIOVE DHE GJYSMËRIMORKIOVE. NJOHURI MBI LLOJET, NDËRTIMI, PJESËT KRYESORE, LIDHJA ,PËRDORIMI DHE MIRËMBAJTJA E PËRDITSHME E SISTEMEVE LIDHËSE	148	1263	1410	3
XI	NDËRTIMI DHE FUNKSIONIMI I MOTORËVE ME DJEGIE TË BRENDSHME, LËNGJET (P.SH., VAJI I MOTORIT, LËNGU FTOHËS), SISTEMI I USHQIMIT, SISTEMI ELEKTRIK, SISTEMI I NDEZJES, SISTEMET E TRANSMETIMIT TË LËVIZJES (FRIKSIONI, KUTIA E SHPEJTËSISË ETJ.)	595	1411	2005	3
XII	SISTEMI I LUBRIFIKIMIT DHE SISTEMI I FTOHJES. MBROJTJA NGA NGRICA	120	2006	2125	2
XIII	NJOHURI MBI METODAT PËR IDENTIFIKIMIN E SHKAQEVE TË DEFEKTEVE TË ELMENTËVE TË SISTEMIT TË DREJTIMIT DHE SISTEMIT TË SHUARJES SË LËKUNDJEVE (AMORTIZIMIT).	108	2126	2233	3
XIV	FRENIMI DHE PËRSHPEJTIMI. NJOHURI MBI LLOJET, NDËRTIMIN, PJESËT KRYESORE. MIRËMBAJTJA E PËRDITSHME E SISTEMEVE. RREGULLATORI I SHPEJTËSISË (BLLOKAZHI), DHE FUNKSIONIMI I SISTEMIT KUNDËR BLOKIMIT FRENAVE (ABS).	208	2234	2441	2
XV	DËFEKTET DHE PËRCAKTIMI I SHKAKUT TË AVARIVE	220	2442	2661	3
XVI	MIRËMBAJTJA E MJETEVE DHE RIPARIMET E ZAKONSHME	115	2662	2776	2
XVII	PËRGJEGJËSIA E DREJTUESIT TË MJETIT NDAJ PERSONAVE TË TRANSPORTUAR, KOMODITETIN DHE SIGURINË E PASAGJERËVE, TRANSPORTIN E FËMIJËVE DHE KONTROLLET E NEVOJSHME PARA NISJES.	109	2777	2885	2
GJITHESEJ		2885			40