

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

Nr.	Përmbajtja	Figura	Përgjigja
<b>TEMA I : PERIUDHA E DREJTIMIT DHE PUSHIMIT. RREGULLAT PËR KOHËN (ORËT) E DREJTIMIT TË MJETIT DHE PERIUDHAT E PUSHIMIT</b>			
1	Të drejtosh autobusin për katër orë rresht, pa ndërprerje, përbën shkelje administrative		Gabim
2	Pas një periudhe drejtimi prej katër orësh e gjysmë, drejtuesi i autobusit duhet të respektojë një periudhë pushimi të paktën 50 minuta rresht		Gabim
3	Kohëzgjatja ditore e drejtimit të autobusit, për një drejtues, lejohet të shtrihet deri në 10 orë, por jo më shumë se 2 herë në javë		Saktë
4	Kohëzgjatja e drejtimit të pandërprerë të autobusit, për një drejtues, nuk mund të jetë më shumë se 4 orë e 30 minuta, përveç rasteve kur nuk mund të gjendet sheshpushim që mund të shkojë deri në 5 orë		Saktë
5	Periudhat kohore të përdorura për pastrimin e autobusit konsiderohen "kohë të gatishmërisë"		Gabim
6	Ne rast se drejtuesi i autobusit ndërpret drejtimin për dyzet e pesë minuta pas katër orë e gjysmë në drejtim e tij i nënshtrohet një sanksioni administrativ		Gabim
7	Kohëzgjatja ditore e drejtimit të autobusit, 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 autobusit, 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 autobusi koha maksimale e drejtimit ditor mund të jetë e ndarë në 2 periudha drejtimi të pandërprera ku njëra është 6 orë		Gabim
11	Koha maksimale e drejtimit ditor, për një drejtues autobusi, 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 autobusit, pas periudhës së drejtimit të pandërprerë, mund të bëhet i ndarë në 3 periudha 15 minutëshe		Gabim
13	Gjatë drejtimit të autobusit 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 autobusëve, konsiderohen "punë të tjera"		Saktë
15	"Kohë e gatishmërisë" konsiderohet koha në të cilën drejtuesi I mjetit duhet të jetë i gatshëm për të qenë në gjendje të rifillojë punën menjëherë, megjithëse jo domosdoshmërisht duhet të mbetet në vendin e punës		Saktë
16	Periudhat kohore të përdorura për pastrimin e autobusit konsiderohen "kohë të gatishmërisë"		Gabim
17	Kohët e përcaktuara si "punë të tjera" konsiderohen si kohë lëvizëse		Gabim
18	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
19	Rregullorja për organizimin e kohës së punës për drejtuesit e mjeteve, ka si qëllim të rrisë nivelin e sigurisë rrugore		Saktë
20	"Kohët e gatishmërisë" janë ato gjatë të cilave drejtuesi mund të disponojë lirisht kohën e tij		Gabim
21	Kohëzgjatja e përgjithshme e drejtimit të mjetit gjatë 2 javëve të njëpasnjëshme nuk duhet ti kapërcejë 90 orë		Saktë
22	Në tahografin digjital, kohët e përcaktuara si "punë të tjera", tregohen nga simboli në figurë	951	Gabim
23	Në tahografin digjital, kohët e përcaktuara si "kohë gatishmërie", tregohen nga simboli në figurë	951	Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
24	Në tahografin digjital, kohët e përcaktuara si "punë të tjera", tregohen nga simboli në figurë	950	Gabim
25	Koha e drejtimit të autobusit për një drejtues, nuk mund të jetë më shumë se 50 orë në një javë		Gabim
26	Periodha e ndërprerjeve të drejtimit të autobusit, është jo më pak se 45 minuta, kur mjetei është drejtuar për 4 orë e 30 minuta pa ndërprerje		Saktë
27	Kohëzgjatja e ndërprerjeve të drejtimit të autobusit, duhet të jetë jo më pak se 50 minuta, kur mjetei është drejtuar për 4 orë e 30 minuta pa ndërprerje		Gabim
28	Periodha e pushimit ditor e drejtuesit të autobusit, është periodha e pushimit të pandërprerë brenda kohës prej 24 orësh		Saktë
29	Periodha e pushimit ditor e drejtuesit të autobusit 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
30	Periodha e pushimit ditore lejohet te reduktohet ne një minimum prej 9 ore, por jo me shume se 3 here ne jave		Saktë
31	Periodha e pushimit ditor e drejtuesit të autobusit, mund të bëhet e ndarë në dy pjesë nga 6 orë secila		Gabim
32	Periodha e pushimit ditor e drejtuesit të autobusit duhet të jetë 8 orë		Gabim
33	Drejtuesi i mjetit nuk përjashtohet nga përgjegjësia për shkeljet e rregullores se organizimit të kohës së punës në transportin rrugor, kur mjetei është në pronësi të kompanisë		Saktë
34	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, synon të rrisë orarin e punës		Gabim
35	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, parashikon që periodha e pushimit javor mund të jetë e llojit të rregullt ose të reduktuar		Saktë
36	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, ne transportin rrugor, zbatohet gjithashtu edhe për transportin hekurudhor		Gabim
37	Kompania e transportit mund të ulë pagën e drejtuesit, i cili refuzon të drejtojë autobusin për më shumë se 10 orë në ditë		Gabim
38	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
39	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, në transportin rrugor, zbatohet për transportin rrugor të udhëtarëve me automjete qe kane me shume se nëntë ndenjese		Saktë
40	Prezenca e drejtuesit të dytë, kur ka dy drejtues në bord të automjetit për të gjithë periudhën, përveç tre orëve të para është opsionale		Gabim
41	Kur në mjet ndodhet më shumë se një drejtues, ndërkohë që njeri është duke drejtuar mjetin, drejtuesit e tjerë lejohet të marrin një periudhë të pushimit ditor		Gabim
42	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
43	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, në transportin rrugor, parashikon që drejtuesi, në këmbim të një pagese shtese mund të heqë dorë nga periodha e pushimit javor		Gabim
44	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve te mjeteve, në transportin rrugor, parashikon dispozita në lidhje me kohën maksimale të lejuar në drejtim të autobusëve në një javë		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
45	Rregullorja për organizimin e kohës së punës të drejtuesve të mjeteve, në transportin rrugor, parashikon dispozita për pagat minimale të drejtuesve të autobusëve		Gabim
<b>TEMA II : PAJISJA REGJISTRUESE (TAHOGRAFI). PËRDORIMI I PAJISJEVE TË REGJISTRIMIT</b>			
46	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
47	Tahografi regjistron shpejtësinë e lëvizjes, kohën e drejtimit dhe kohën e ndërprerjes së drejtimit të automjetit		Saktë
48	Tahografi tregon edhe kohën e drejtimit të automjetit për çdo drejtues, kur mjete drejtohet nga disa drejtues		Saktë
49	Tahografi tregon edhe kohën e ndërprerjeve të drejtimit të automjetit nga drejtuesit e tij		Saktë
50	Tahografi tregon vetëm kohën e pushimit të drejtuesit të mjetit		Gabim
51	Tahografi tregon numrin e rrotullimeve të boshtit motorik		Gabim
52	Tahografi tregon vetëm kohën e ndërprerjeve të drejtimit të mjetit nga drejtuesit		Gabim
53	Autobusët për transportin ndërkombëtar të udhëtarëve janë të pajisur me tahograf i cili duhet të jetë funksional		Saktë
54	Në tahografin digjital është e mundur të ruhen të dhëna në lidhje me aktivitetet e një ose dy drejtuesve të mjeteve		Saktë
55	Nga kujtesa e tahografit digjital është e mundur të printoni aktivitetet e ditës së punës së drejtuesit, ngjarjet dhe anomalitë, tejkalimet e shpejtësisë se lejuar dhe të dhënat teknike		Saktë
56	Autobusët në shërbimin e planifikuar publik, por të përdorura edhe në udhëtimet "jashtë linje", duhet të pajisen me një tahograf		Saktë
57	Fletët e regjistrimeve të tahografëve analogë duhet të kenë një kapacitet minimal regjistrimi prej 24 orësh		Saktë
58	Nga kujtesa e kartës së tahografit të drejtuesit është e mundur të gjurmohet aktiviteti i punës në 365 ditëve e mëparshme		Gabim
59	Autobusët në shërbimin e linjave të rregullta, kur itinerari i saj, nuk i kalon 50 km duhet të jetë i pajisur me një tahograf		Gabim
60	Drejtuesi i autobusit që kryejnë transport ndërkombëtar të udhëtarëve mund të pajiset me dy karta të ndryshme të tahografit		Gabim
61	Fletët e regjistrimeve të tahografëve analogë duhet të jenë të një lloji të aprovuar		Saktë
62	Në ekranin e tahografit digjital, kohët "punë të tjera" tregohen nga simboli në figurë	950	Gabim
63	Në ekranin e tahografit digjital, "kohët e gatishmërisë" tregohen nga simboli në figurë	952	Gabim
64	Në ekranin e tahografit digjital, "kohët e gatishmërisë" tregohen nga simboli në figurë	953	Gabim
65	Në ekranin e tahografit digjital, simboli në figurë, tregon funksionin "traget ose tren"	954	Saktë
66	Në ekranin e tahografit digjital, simboli në figurë, tregon "aktivitetet e drejtimit"	954	Gabim
67	Ekzistojnë katër lloje të kartave të tahografit: karta e drejtuesit, karta e kompanisë, karta e oficinës dhe karta e zyrtarit të kontrollit		Saktë
68	Në ekranin digjital të tahografit, simboli në figurë, tregon "aktivitetet rekreative"	955	Gabim
69	Në ekranin e tahografit digjital, simboli në figurë, tregon temën "kontroll"	956	Saktë
70	Në ekranin digjital të tahografit, simboli në figurë, tregon "pushimin javor"	956	Gabim
71	Në ekranin e tahografit digjital, simboli në figurë, tregon "madhësinë e gomës"	957	Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
72	Në takograf, "kohët e drejtimit" tregohen nga simboli në figurën 957	957	Saktë
73	Në ekranin e tahografit digjital, simboli në figurë, tregon mënyrën "jashtë kompetencës"	958	Gabim
74	Në ekranin e tahografit digjital, simboli në figurë, tregon "ndërprerjet e drejtimit"	958	Saktë
75	Në ekranin e tahografit digjital, kohët e drejtimit tregohen nga simboli në figurë	959	Gabim
76	Në ekranin e tahografit digjital, kohët e pushimit tregohen nga simboli në figurë	959	Saktë
77	Në ekranin e tahografit digjital, simboli në figurë, tregon funksionin "kompani"	960	Saktë
78	Në ekranin e tahografit digjital, simboli në figurë, tregon mënyrën e transportit "traget ose tren"	960	Gabim
79	Drejtuesi i një autobusi të pajisur me tahograf analog, para se të fillojë udhëtimin, duhet të shkruajë datën e transportit të fundit të kryer jashtë vendit në fletën e regjistrimit që do të përdorë		Gabim
80	Drejtuesi i një autobusi 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
81	Drejtuesi i një autobusi 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
82	Para fillimit të udhëtimit, drejtuesi i një autobusi të pajisur me një tahograf analog duhet të shkruajë datën e tij të lindjes në fletën e regjistrimit që do të përdorë		Gabim
83	Drejtuesi i një autobusi 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
84	Tahografi digjital duhet të kalibrohet para se automjeti të vihet në qarkullim		Saktë
85	Tahografi digjital është i pajisur me një printer të integruar		Saktë
86	Tahografi digjital është një pajisje që ruan të dhëna në lidhje me 5 vitet e fundit		Gabim
87	Tahografi digjital është një pajisje që mund të regjistrojë vetëm aktivitetin e një drejtuesi të vetëm		Gabim
88	Tahografi digjital është një pajisje që regjistron aktivitetet e drejtuesit, por jo të dhëna që lidhen me automjetin		Gabim
89	Tahografi digjital lëshon një sinjal akustik që paralajmëron nëse automjeti po përdoret pa futur kartën e tahografit të drejtuesit		Saktë
90	Tahografi digjital është një instrument matës që regjistron distancat, shpejtësitë, kohët e drejtimit dhe aktivitete të tjera të drejtuesit		Saktë
91	Tahografi digjital mund të montohet vetëm nga servise të autorizuara		Saktë
92	Tahografi digjital mund të riparohet nga çdo servis i pajisur në mënyrë të përshtatshme		Gabim
93	Tahografi digjital përdor karta takograf të lëshuara nga Dhoma e Tregtisë		Gabim
94	Tahografi digjital duhet të instalohet në të gjitha automjetet, madje edhe në ata që kanë të vendosur tahografin analog		Gabim
95	Takografi është i detyrueshëm për të gjithë autobusët		Gabim
96	Takografi është i detyrueshëm për automjetet për transportin e udhëtarëve me më shumë se 9 vende (përfshirë atë të drejtuesit), që kryejnë shërbime në linja të rregullta në distance mbi 50 km		Saktë
97	Takografi regjistron itinerarin e përshkruar nga autobusi		Gabim
98	Tahografi regjistron, duke iu referuar autobusit ku është vendosur, kilometrat e përshkruar dhe shpejtësitë e arritura		Saktë
99	Në rast të defektit të tahografit, nëse udhëtimi zgjat më pak se 7 ditë, drejtuesi mund të rregullojë avarinë kur të kthehet në shtëpi		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
100	Në rast të defektit të tahografit, si analog dhe digjital, drejtuesi duhet të bëjë regjistrimet e duhura manuale të veprimtarisë së tij		Saktë
101	Nëse karta e tahografit humbet, dëmtohet ose vidhet, drejtuesi duhet ta raportojë atë në zyrën e punës		Gabim
102	Nëse gjate drejtimit te mjetit kufijtë e shpejtësisë tejkalohe me më shumë se 40 km / orë, karta e tahografit të drejtuesit pezullohet për një periudhë prej tre muajsh		Gabim
103	Vendosja e kartës se drejtuesit në tahografin digjital duhet të bëhet me çelësin e ndezjes të futur dhe automjetin e ndaluar		Saktë
104	Tahografi vendoset në të gjitha automjetet		Gabim
105	Tahografi, vendoset vetëm në autobusët e shërbimit interurban		Gabim
106	Tahografi digjital përbëhet nga ekrani, tastiera, printeri dhe karta e tij		Saktë
107	Tahografi digjital ka dy vende për futjen e kartave të regjistrimit		Saktë
108	Tahografi digjital regjistron dhe ruan të dhënat sipas datave të qarkullimit me autobus		Saktë
109	Tahografi digjital regjistron edhe periudhën e pushimit të drejtuesit të mjetit		Saktë
110	Tahografi digjital ka vetëm një vend për futjen e kartës		Gabim
111	Tahografi digjital regjistron vetëm kohët e punës së drejtuesit të mjetit		Gabim
112	Tahografi digjital e merr lëvizjen nga boshti motorik		Gabim
113	Automjetet qe përdoren për përgatitjen e kandidateve për leje drejtimi përjashtohen nga përdorimi i tahografit, me kusht që të mos përdoren për transport tregtar të mallrave dhe udhëtarëve		Saktë
114	Autobusët që përdoren për transport për të tretë ose me qira përjashtohen nga përdorimi i tahografit		Gabim
115	Cilido që qarkullon me një mjet që është i pa pajisur me tahograf, në rastin kur është parashikuar pajisja me të, ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit		Saktë
116	Përjashtohen nga përdorimi i tahografit mjetet me shpejtësi maksimale te autorizuar deri ne 40 kilometra në orë		Saktë
117	Cilido që qarkullon me një mjet që është i pajisur me tahograf, 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
118	Cilido që qarkullon me një mjet që është i pajisur me tahograf, por nuk është futur karta e tahografit të drejtuesit, ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit		Saktë
119	Cilido që qarkullon me një mjet që ka të vendosur një tahograf i cili është digjital dhe jo analog, ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit		Gabim
120	Cilido që qarkullon me një mjet të pajisur me tahograf ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit		Gabim
121	Nëse brenda 1 viti, konstatohen tri shkelje të përsëritura të qarkullimit të mjetit pa tahograf, për mjetet qe e kane detyrim vendosjen e tahografit, 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
122	Për qarkullim me mjet të pa pajisur me tahograf, 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
123	Në rast se pas 10 ditëve nga data e konstatimit te qarkullimit te mjetit me tahograf me defekt, nuk është rregulluar pajisja dhe qarkullohet me mjet bëhet ndalimi administrativ i mjetit		Saktë
124	Para nisjes së ditës së punës, drejtuesi i mjetit duhet të vendosi kartën e tahografit		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
125	Nëse humbet karta e tahogرافit te drejtuesit të mjetit duhet të aplikohet për zëvendësim brenda 7 ditëve mbasi te jete bere denoncimi		Saktë
126	Nëse mjete nuk është i pajisur me tahogراف, drejtuesi i mjetit është i përjashtuar gjithmonë nga mbajtja e regjistrimeve		Gabim
127	Nëse tahogرافi keq funksionon, drejtuesi mund të vazhdojë udhëtimin duke shënuar me dorë aktivitetet e tij, pasi te ketë njoftuar kompaninë		Saktë
128	Nëse tahogرافi pëson defekt drejtuesi i mjetit duhet të ndërpresë gjithmonë udhëtimin deri në riparimin e tij		Gabim
129	Tejkalimi i shpejtësisë së lëvizjes për më pak se një minutë nuk do të regjistrohet si shkelje nga tahogرافi		Saktë
130	Tejkalimi i shpejtësisë së lëvizjes për më pak se pesë minuta nuk do të regjistrohet si shkelje nga tahogرافi		Gabim
<b>TEMA III : LEGJISLACIONI PËR TRANSPORTIN E UDHËTARËVE</b>			
131	Autobusi është mjet me motor i destinuar për transport njerëzish, me më shumë se 9 ndenjësë, përfshirë edhe atë të drejtuesit të mjetit		Saktë
132	Autobusi ka vende edhe për transportin e bagazheve të udhëtarëve		Saktë
133	Autobusi është mjet me motor i destinuar për transport njerëzish, vetëm kur ka mbi 30 ndenjësë		Gabim
134	Numri i udhëtarëve në këmbë ne një autobus mund të jetë me i madh se sa ai i shënuari në lejen e qarkullimit		Gabim
135	Autobusi është mjet me motor i destinuar për transport mallrash		Gabim
136	Gjerësia maksimale për autobusët nuk duhet të jetë më e madhe se 2.55 metra, pa pasqyrat e shikimit prapa		Saktë
137	Gjerësia maksimale mund të jetë edhe më e madhe se 2.55 metra, për autobusët urban		Gabim
138	Lartësia maksimale, duke përfshirë çdo lloj pajisje te vendosur sipër, mund të jetë deri në 4.3 metra, për autobusët e linjave publike urbane dhe interurbane		Saktë
139	Lartësia maksimale, duke përfshirë çdo lloj pajisje te vendosur sipër, duhet të jetë 4.3 metra, për të gjithë llojet e autobusëve		Gabim
140	Lartësia maksimale, duke përfshirë çdo lloj pajisje te vendosur sipër, mund të jetë deri në 4.5 metra, për autobusët e linjave urbane		Gabim
141	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat tërheqës, mund të jetë deri 18 metra për autobusët artikularë të linjave të shërbimit publik të pasagjerëve që qarkullojnë në itinerare të përcaktuara		Saktë
142	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat tërheqës, mund të jetë deri 18.75 metra për autobusët artikularë		Gabim
143	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat tërheqës, mund të jetë mbi 12 metra për autobusët tek me dy a më shumë akse		Gabim
144	Numri i udhëtarëve që transportohen me autobus të artikuluar, nuk mund ta kalojë atë të treguar në lejen e qarkullimit		Saktë
145	Numri i udhëtarëve që transportohen me autobus, duhet të jetë i tillë që të mos kufizojnë lirshmërinë e drejtuesit të mjetit		Saktë
146	Numri i udhëtarëve që transportohen me autobus, duhet të jetë i tillë që të mos pengojnë fushëpamjen e drejtuesit të mjetit		Saktë
147	Numri i udhëtarëve që transportohen me autobus te shërbimit urban, mund të jetë më i madh se i ndenjësëve, por jo të kalojë vlerat maksimale të shënuar në lejeqarkullimi		Saktë
148	Numri i udhëtarëve në autobusët e shërbimit urban nuk është i përcaktuar, por varet nga kërkesat për këtë shërbim		Gabim
149	Cilido që drejton një autobus, ndëshkohet me masë administrative me gjobë, kur numri i pasagjereve është më i madh se ai i treguar në lejen e qarkullimit		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
150	Licenca është dokument i detyrueshëm për transportin ndërkombëtar të udhëtarëve		Saktë
151	Autorizimi është dokument i detyrueshëm për transportin ndërkombëtar të udhëtarëve, për shërbime në linja të rregullta		Saktë
152	Autorizimi bilateral, për shërbimet vajtje-ardhje (lavjerrës), është dokument i nevojshëm për transportin ndërkombëtar të udhëtarëve		Saktë
153	Autorizimi i lëshuar për agjenci transporti është i vetmi dokument i nevojshëm për autobusët për transportin ndërkombëtar të udhëtarëve		Gabim
154	Licenca është dokument i nevojshëm për shërbimet e rastit në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve		Gabim
155	Transporti i udhëtarëve, organizohet nga agjencia e transportit të udhëtarëve		Saktë
156	Transporti i udhëtarëve, shërben vetëm për transportin e bagazheve		Gabim
157	Transporti i udhëtarëve, lejohet të bëhet me kamionë		Gabim
158	Transporti i udhëtarëve brenda vendit, bëhet me çdo lloj automjeti mjafton të jetë në gjendje të mire teknike		Gabim
159	Transporti i udhëtarëve brenda vendit kryhet vetëm me ato mjete që për tu drejtuar, kërkojnë lejedrejtimi të kategorisë C		Gabim
160	Transporti i udhëtarëve brenda vendit kryhet vetëm me ato mjete që për tu drejtuar, kërkojnë lejedrejtimi të kategorisë C1E		Gabim
161	Transporti ndërkombëtar i udhëtarëve kryhet vetëm me ato mjete që për tu drejtuar, kërkojnë lejedrejtimi të kategorisë C		Gabim
162	Shërbimi në linja të rregullta, është transporti i udhëtarëve në itinerare (linja) dhe vendqëndrime të përcaktuara		Saktë
163	Shërbimi në linja të rregullta, plotëson nevojat e lëvizjes së popullsisë kryhet me autobus dhe autovetura 8+1 vende, për rastet që lejohet		Saktë
164	Drejtuuesi i mjetit në shërbimin në linja të rregullta, mund të ndryshohen itinerarin sipas kërkesave të udhëtarëve		Gabim
165	Shërbimi në linja të rregullta, nuk ka nevojë për licencë		Gabim
166	Brenda autobusit, që punon në linjë ndërqytetëse, duhet të jenë afishuar oraret dhe vendqëndrimet e autobusit		Saktë
167	Brenda autobusit, që punon në linjë ndërqytetëse, duhet të jetë afishuar pjesë e rregullores së udhëtimit që i intereson direkt udhëtarëve		Saktë
168	Brenda autobusit, që punon në linjë ndërqytetëse, duhet të jenë të afishuar tarifat e biletave sipas destinacionit		Saktë
169	Brenda autobusit, që punon në linjë ndërqytetëse, duhet të jetë afishuar licenca e transportit		Gabim
170	Brenda autobusit, që punon në linjë ndërqytetëse, mund të afishohen edhe materiale me karakter pornografik		Gabim
171	Brenda autobusit, që punon në linjë ndërqytetëse, duhet të afishohen vetëm masat administrative ndaj udhëtarëve që nuk pajisen me biletë		Gabim
172	Transporti me autobus shtëpi-punë i punonjësve përfshihet në shërbimet e rregullta të specializuara		Saktë
173	Transporti me autobus shtëpi-institucion shkollor i nxënësve dhe studentëve, përfshihet në shërbimet e rregullta të specializuara		Saktë
174	Autobusi, që kryen transport ndërkombëtar të udhëtarëve, duhet të plotësojë kriteret e komoditetit të udhëtimit, sipas akteve në fuqi		Saktë
175	Autobusi, që kryen transport ndërkombëtar të udhëtarëve, duhet të jetë i pajisur me certifikatën e kontrollit teknik		Saktë
176	Autobusi, që kryen transport ndërkombëtar të udhëtarëve, duhet të jetë i pajisur me akt-vlerësimin për plotësimin e kushteve të tij		Saktë
177	Autobusi, që kryen transport ndërkombëtar të udhëtarëve, duhet të ketë një vjetërsi prodhimi jo më shumë se 15 vjet		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
178	Autobusi që kryen transport ndërkombëtar të udhëtarëve, mjafton që të plotësojë kushtet e komoditetit për udhëtarët, pavarësisht gjendjes teknike të tij		Gabim
179	Autobusi që kryen transport ndërkombëtar të udhëtarëve, nuk pajiset me certifikatën e kontrollit teknik		Gabim
180	Autobusi që shërben për transportin e udhëtarëve, duhet të ketë pamje të jashtme dhe të brendshme estetike		Saktë
181	Autobusi që shërben për transportin e udhëtarëve, duhet të sigurojë hermeticitetin e nevojshëm nga faktorët e jashtëm		Saktë
182	Autobusi që shërben për transportin e udhëtarëve, duhet të ketë ndriçim të brendshëm të mjaftueshëm, sistem ventilimi dhe ngrohje		Saktë
183	Autobusi që shërben për transportin e udhëtarëve, në linja ndërkombëtare, veç të tjerash, duhet të ketë kondicioner dhe qendër zëri		Saktë
184	Autobusi që shërben për transportin e udhëtarëve, në linja interurbane duhet të ketë brenda vende për bagazhe të lehta		Saktë
185	Autobusi që shërben për transportin e udhëtarëve, mjafton që të ketë xhamat origjinal edhe pse dritaret mund të mos funksionojnë		Gabim
186	Autobusi që shërben për transportin e udhëtarëve, në ambientet e brendshme nuk ka vende për të vënë bagazhe të lehta		Gabim
187	Autobusi që shërben për transportin e udhëtarëve, duhet të pajiset me dokument akt-vlerësimi për plotësimin e kushteve, çdo 6 muaj nga DPSHTRR		Gabim
188	Autobusi që shërben për transportin e udhëtarëve, mjafton të ketë sedilje komode		Gabim
189	Në transportin e udhëtarëve, autobusi duhet të niset në orarin e caktuar në biletë		Saktë
190	Në transportin e udhëtarëve, në autobusët qytetës ka vende ulje për fëmijë, gra shtatzëna dhe të moshuar		Saktë
191	Në transportin ndërkombëtarë, çdo udhëtar duhet të ulet në vendin e caktuar në biletë		Saktë
192	Në transportin e udhëtarëve, lejohet që në ambientet e brendshme të autobusit të vendosen sende edhe pse mund të pengojnë qarkullimin e lirë të udhëtarëve		Gabim
193	Në transportin e udhëtarëve, lejohet pirja e duhanit apo biseda me drejtuesin e mjetit		Gabim
194	Në transportin e udhëtarëve, lejohet qëndrimi në këmbë si dhe transporti i udhëtarëve mbi numrin e vendeve të shënuar në leje qarkullimi		Gabim
195	Në transportin e udhëtarëve, në pamjen ballore të autobusit shënohet gjatësia e tij		Gabim
196	Në transportin e udhëtarëve, sedilja e drejtuesit të autobusit nuk është e nevojshme të ndahet me parapet nga sediljet që vijnë prapa		Gabim
197	Mjetet që përdoren në veprimtarinë e transportit të udhëtarëve në territorin e Republikës së Shqipërisë, janë të detyruar të kenë kaluar kontrollin teknik		Saktë
198	Mjetet që përdoren në veprimtarinë e transportit të udhëtarëve në territorin e Republikës së Shqipërisë, duhet të plotësojnë kushtet që lidhen me sigurinë e udhëtarëve dhe komoditetin e udhëtimit		Saktë
199	Transportuesit që kryejnë veprimtari transporti në territorin e Republikës së Shqipërisë, duhet të pajisë drejtuesin e mjetit me të gjitha dokumentet e nevojshme		Saktë
200	Një ndër dokumentet që duhet të ketë drejtuesi i autobusit në qarkullim është akt-vlerësimin për plotësimin e kushteve të autobusit që lëshohet çdo vit nga DPSHTRR		Saktë



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
201	Drejtuesi i autobusit në qarkullim duhet të ketë dhe dokumentin e lëshuar nga autoriteti kompetent sipas llojit të shërbimit (licencë, libër udhëtimi, autorizim apo autorizim bilateral)		Saktë
202	Një ndër dokumentet që duhet të ketë drejtuesi i autobusit në qarkullim është kontrata (polica) e sigurimit të detyruar		Saktë
203	Një ndër dokumentet që duhet të ketë drejtuesi i autobusit në qarkullim është vetëm certifikata e aftësisë profesionale (CAP)		Gabim
204	Një ndër dokumentet që duhet të ketë drejtuesi i autobusit në qarkullim është dokumenti i blerjes së autobusit		Gabim
205	Një ndër dokumentet që duhet të ketë drejtuesi i autobusit në qarkullim është vetëm leja e qarkullimit të mjetit		Gabim
206	Marrëdhënia kontraktore, në transportin rrugor të udhëtarëve përfundon, kur udhëtari zbret nga mjete i transportit dhe janë kryer të gjitha veprimet e dorëzimit të çdo bagazhi		Saktë
207	Bileta e udhëtimit ka edhe kundër biletën fiskale		Saktë
208	Bileta e udhëtimit identifikon ndërmarrjen e transportit		Saktë
209	Bileta e udhëtimit mund të shitet nga transportuesi ose agjencia e kontraktuar prej tij		Saktë
210	Bileta e udhëtimit duhet të ketë të shënuar çmimin		Saktë
211	Bileta e udhëtimit duhet të ketë të shënuar periudhën e vlefshmërisë		Saktë
212	Bileta e udhëtimit nuk është e besueshme, nëse nuk janë shkruar kushtet e përgjithshme të transportit, në të		Gabim
213	Bileta e udhëtimit ka vlerë, deri në momentin që niset autobusi		Gabim
214	Bileta e udhëtimit duhet të ketë edhe kohëzgjatjen e udhëtimit		Gabim
215	Bileta e udhëtimit duhet të ketë të shënuar edhe targën e mjetit		Gabim
216	Ne kontratën e transportit rrugor të udhëtarëve, objekt është transportimi i një apo disa personave nga një vend në një tjetër		Saktë
217	Ne kontratën e transportit rrugor të udhëtarëve, subjekte janë udhëtari dhe agjencia e transportit		Saktë
218	Ne kontratën e transportit rrugor të udhëtarëve, si rregull, kontrata lidhet me dhënien e një biletë udhëtimi, kundrejt pagesës së një tarife të caktuar		Saktë
219	Për zbatimin e rregullave të sigurisë rrugore, autobusi duhet të ndalojë vetëm në stacionet e përcaktuara, me përjashtim të rasteve urgjente		Saktë
220	Për të qarkulluar me autobus jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë kërkohet një Pasaportë e vlefshme		Saktë
221	Për të qarkulluar me autobus jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë kërkohet një kontratë sigurimi ndërkombëtar (Karton jeshil)		Saktë
222	Nuk është detyrim i agjencisë së transportit, në linjë të rregullt me autobus, afishimi brenda autobusit i stacioneve të qëndrimit		Gabim
223	Mjetet e destinuar për transport njerëzish të kategorisë ndërkombëtare M1, janë Autobusë që kanë jo më shumë se 8 ndenjëse (pa përfshirë drejtuesin e mjetit)		Gabim
224	Mjetet e destinuar për transport njerëzish të kategorisë ndërkombëtare M2 janë Autobusë , që kanë më shumë se tetë ndenjëse, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë deri 5 ton		Saktë
225	Mjetet e destinuar për transport njerëzish të kategorisë ndërkombëtare M3 janë Autobusë, që kanë më shumë se tetë ndenjëse, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 5 ton		Saktë
226	Mjetet e destinuar për transport njerëzish të kategorisë ndërkombëtare M2 janë Autobusë që kanë jo më shumë se 8 ndenjëse (pa përfshirë drejtuesin e mjetit ) dhe peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 5 ton		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
227	Mjetet e destinuar për transport njerëzish të kategorisë ndërkombëtare M2 janë Autobusë, që kanë më shumë jo më shumë se tetë ndenjëse, përveç ndenjësës së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 5 ton		Gabim
228	Autobusë, që i përkasin kategorisë ndërkombëtare M3, janë mjetet që kanë jo më shumë se 8 ndenjëse (pa përfshirë drejtuesin e mjetit) me ngarkesë deri 5 ton		Gabim
229	Në mjetet e kategorisë ndërkombëtare M bëjnë pjesë dhe rimorkiot (përfshirë edhe gjysmërimorkiot)		Gabim
230	Autobusë, që i përkasin kategorisë ndërkombëtare M4, janë mjetet që kanë jo më shumë se 8 ndenjëse (pa përfshirë drejtuesin e mjetit) me ngarkesë deri 5 ton		Gabim
231	Plotësimi i kushteve në komoditetin e mjeteve në transportin e udhëtarëve, verifikohet nga komisioni i DPSHTRR-së		Saktë
232	Pajisja e autobusit me akt vlerësimin për plotësimin e kushteve të komoditetit në transportin e udhëtarëve, nuk është kusht për licencim		Gabim
233	Akt vlerësimi për kushtet e komoditetit të udhëtarëve, i lëshuar nga DPSHTRR, ka afat vlefshmërie 3 vjeçar		Gabim
234	Stacionet e linjave ndërqytetëse mund të përcaktohen nga drejtuesi i autobusit, në varësi të kërkesës së udhëtarëve		Gabim
235	Certifikata e transportit për autobusët e shërbimit qytetës dhe rrethqytetës është pa afat vlefshmërie		Gabim
236	Nëse certifikata e transportit të mjetit "autobus" humbet ose është vjedhur, subjekti informon menjëherë zyrtarisht autoritetin e licencimit		Saktë
237	Kur certifikata e transportit të autobusit bëhet e palexueshme ose dëmtohet, ajo zëvendësohet nga autoriteti që e ka lëshuar		Saktë
238	Me Udhëzim të Ministrit përcaktohen dhe itineraret e udhëtimit si dhe stacionet e linjave të miratuara		Saktë
239	Certifikata e operimit të mjetit nuk është e domosdoshme në rastin e transportit rrethqytetës		Gabim
240	Drejtuesi i autobusit, mund të kryejë transport udhëtarësh në linja të ndryshme rrethqytetëse, mjafton të jetë i licencuar në një linjë të caktuar		Gabim
241	Ndëshkohet me masa administrative cilido që përdor në shërbimin në linjë për transport udhëtarësh një mjet, që nuk është caktuar për një shërbim të tillë		Saktë
242	Paneli plotësues mund të tregojë kategorinë e automjetit për të cilën zbatohet ndalimi	127	Gabim
243	Paneli plotësues në figurë mund të kombinohet me një sinjal detyrimi	127	Saktë
244	Paneli plotësues në figurë mund të kombinohet me një sinjal ndalimi	127	Saktë
245	Paneli plotësues në figurë nuk zbatohet për autobusët e linjave ndërqytetëse	127	Gabim
246	Në prani të sinjalit të treguar, reduktuesi mund të aktivizohet, nëse automjeti është i pajisur me të	17	Saktë
247	Në prani të sinjalit të treguar, mund të jetë e nevojshme të ç 'aktivizoni sistemin shtesë ABS të frenimit, nëse automjeti është i pajisur me të	17	Gabim
248	Në prani të sinjalit të treguar, duhet të ngadalësoni shpejtësinë duke përdorur frenat për të mos dëmtuar kutinë e shpejtësisë	17	Gabim
249	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesi duhet të drejtoni me vëmendje të veçantë për të parandaluar që frenat, të mbinxehen	17	Saktë
250	Në prani të sinjalit të treguar është e nevojshme të moderoni shpejtësinë në mënyrë që të mos përkeqësoni komoditetin e njerëzve të transportuar	2	Saktë
251	Sinjali i treguar ndalon transitin e autobusëve të artikuluar	2	Gabim
252	Sinjali i treguar imponon një kufi shpejtësie prej 30 km / orë	2	Gabim
253	Kur është e ndezur vija vertikale e bardhë poshtë, semafori në figurë detyron automjetet në shërbim të linjës për transportin e njerëzve të ndalojnë	156	Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
254	Kur është e ndezur vija horizontale e bardhë sipër, semafori në figurë detyron automjetet në shërbim të linjës për transportin e njerëzve të ndalojnë	156	Saktë
255	Semafori në figurë, me trekëndëshin e verdhë të ndezur, paralajmëron për punime në proces në rrugë	156	Gabim
256	Semafori në figurë është i vlefshëm për automjetet me targa ushtarake	156	Gabim
257	Semafori në figurë rregullon një kalim në nivel pa barriera	156	Gabim
258	Semafori në figurë rregullon qarkullimin e automjeteve në shërbim të linjës për transportin e njerëzve	156	Saktë
259	Semafori në figurë rregullon transitin në kalatat për hipjen në tragete	156	Gabim
260	Semafori në figurë mund të ketë gjithmonë të ndezur dritën vertikale të bardhë	156	Saktë
261	Semafori në figurë mund të ketë gjithmonë të ndezur dritën horizontale të bardhë	156	Saktë
262	Semafori në figurë njofton punime në proces	156	Gabim
263	Semafori në figurë tregon shkëmbimet e mundshme të shinave të tramvajit	156	Gabim
264	Semafori në figurë është i vlefshëm vetëm për automjetet që lëvizin në binarë (tramvajet, trenat)	156	Gabim
265	Sinjali i treguar në figurë tregon një semafor për automjetet e transportit publik	156	Saktë
266	Në zonat e banuara, sinjali i treguar është në fuqi nga ora 8.00 deri në 20.00	78	Gabim
267	Sinjali në figurë, i integruar me një panel të veçantë, mund të ndalojë qarkullimin e njëkohshëm të disa automjeteve	78	Saktë
268	Sinjali në figurë, ndalon qarkullimin e automjeteve që kanë një masë efektive më të madhe se ajo e treguar	78	Gabim
269	Sinjali në figurë, ndalon qarkullimin e të gjithë automjeteve me një masë totale të ngarkuar që tejkalon 7 tonë, pavarësisht nga masa e tyre në kohën e qarkullimit	78	Gabim
270	Sinjali i treguar është i vlefshëm edhe për kamionët që transportojnë ushqime	78	Saktë
271	Sinjali i treguar i referohet peshës së automjetit në kohën e qarkullimit	78	Saktë
272	Zigzagët e verdha, të sinjalistikës në figurë, tregojnë zonën për hyrjen e autobusit në vendqëndrim dhe daljen e tij nga vendqëndrimi	546	Saktë
273	Sinjali horizontal në figurë ndalon pushimin, por jo ndalimin, edhe në pjesët e rrugës të identifikuara nga shiriti i verdhë zig- zag	546	Saktë
274	Sinjalistika në figurë ndalon kalimin e kamionëve në zonën e kufizuar	546	Gabim
275	Sinjalistika në figurë mund të bëhet edhe me vija blu për autobusët e linjave interurbane	546	Gabim
276	Sinjalistika në figurë nuk lejojnë pushimin e mjeteve në zonën e shënuar me vijë të verdhë zig - zag	546	Gabim
277	Sinjalistika në figurë kufizon zonën ku është i ndaluar kalimi i autoveturave	546	Gabim
278	Sinjalistika në figurë tregon një hapësirë të rezervuar edhe për taksitë	546	Gabim
279	Sinjalistika në figurë tregon një hapësirë për ndalimin e autobusëve të artikuluar në shërbimin publik	546	Saktë
280	Sinjalistika në figurë tregon një zonë për ndalimin e autobusit në linjën e shërbimit publik	546	Saktë
281	Sinjalistika në figurë tregon hapësirën për ndalimin e autobusit dhe filobusit në shërbimin publik	546	Saktë
282	Sinjalistika në figurë kufizon hapësirën e rezervuar për pushimin e autobusëve	546	Gabim
283	Në prani të sinjalit të treguar, shoferi i një autobusi të artikuluar mund të kalojë i pari sepse ai ka përparësi ndaj automjeteve me masë më të vogël	45	Gabim
284	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesi i një autobusi të artikuluar, duhet të shmang përballjen me automjete të tjera brenda zonës së ngushtuar	45	Saktë
285	Sinjali në figurë të detyron tu japësh përparësi mjeteve, që vijnë nga kahu i kundërt	45	Saktë
286	Në prani të sinjalit në figurë duhet të kufizojmë shpejtësinë	45	Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
287	Sinjali në figurë tregon një pjesë rruge të ngushtë, që lejon kalimin vetëm për një rresht mjetesh	45	Saktë
288	Në prani të sinjali të treguar, drejtuesi i një autobusi, duhet t'i kushtojë vëmendje të veçantë që të mos godasë me gurët e thërrmuar në rrugë këmbësorët	23	Gabim
289	Në prani të sinjali të treguar, drejtuesi i një autobusi, duhet të jetë i kujdesshëm që të mos i afrohet shumë bankinës sepse mund të shembet	23	Saktë
290	Në prani të sinjali të treguar, drejtuesi i një autobusi, duhet të jetë i kujdesshëm që të mos i afrohet shumë bankinës sepse duke drejtuar një automjet me një qendër graviteti të lartë, ai mund të rrezikojë përmbysjen	23	Saktë
291	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet për transportin e mallrave, me një masë totale të ngarkuar që tejkalon 3.5 tonë, mund të parakalojnë një mjet me motor me dy rrota, nëse nuk kalojnë vijën gjatësor të vazhdueshme	60	Gabim
292	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet për transportin e mallrave, me një masë totale me një ngarkesë të plotë prej më shumë se 3.5 tonë, mund të parakalojnë autokampet me një masë totale me një ngarkesë të plotë më pak se 3.5 ton	60	Gabim
293	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet për transportin e mallrave, me një masë totale në ngarkesë të plotë që tejkalon 3.5 tonë, nuk mund të kalojnë biçikletat, edhe nëse manovrat mund të kryhet brenda gjysmë korsie	60	Gabim
294	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet me një masë bruto që tejkalojnë 3.5 tonë që mbartin mallra nuk mund të parakalojnë motoçikletat	60	Saktë
295	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e autobusëve me një masë totale të ngarkuar që tejkalon 3.5 tonë nuk mund të parakalojnë automjete të tjera motorike	60	Gabim
296	Në mungesë të ndalimeve të tjera, në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e kamionëve me një masë totale me ngarkesë të plotë që tejkalon 3.5 tonë, mund të parakalojnë automjetet pa motor madje, nëse nuk ka një vijë gjatësore të pandërprerë	60	Gabim
297	Në mungesë të ndalimeve të tjera, në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e kamionëve me një masë totale të ngarkuar plotësisht deri në 3.5 tonë, mund të kalojnë automjete të tjera motorike, por vetëm nëse manovra mund të kryhet brenda gjysmës së karrexhtës	60	Gabim
298	Në mungesë të ndalimeve të tjera, në prani të sinjalit të treguar, autobusët, edhe nëse me një masë ngarkese të plotë që tejkalon 3.5 tonë, mund të parakalojnë si automjetet pa motor dhe ato me motor	60	Saktë
299	Në mungesë të ndalimeve të tjera, në prani të sinjalit të treguar, autobusët, edhe nëse me një masë plotësisht të ngarkuar që tejkalon 3.5 tonë, mund të parakalojnë kamionët e artikulluar	60	Saktë
300	Në mungesë të ndalimeve të tjera, sinjali i treguar lejon që kamionët, me një masë bruto të automjetit deri në 3.5 tonë, të parakalojnë automjetet motorike	60	Saktë
301	Në mungesë të ndalimeve të tjera, sinjali i treguar lejon që kamionët, me një masë të plotë ngarkese që tejkalon 3.5 tonë, të parakalojnë automjetet pa motorë, nëse manovra mund të kryhet brenda gjysmë korsisë	60	Saktë
302	Sinjali i treguar i referohet drejtuesve të autobusëve të çdo mase	60	Gabim
303	Sinjali i treguar, i integruar me një panel që tregon 5 ton, ndalon qarkullimin e automjeteve që transportojnë mallra nëse masa totale e tyre e ngarkuar tejkalon 5 ton	60	Gabim
304	Sinjali i treguar me panel shtesë që tregon 5 ton, ndalon automjetet që mbajnë mallra, me një masë totale në ngarkesë të plotë që tejkalon 5 tonë, të parakalojnë automjetet motorike	60	Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
305	Sinjali i treguar ndalon automjetet për transport specifik, me një masë totale në ngarkesë të plotë që tejkalojnë 3.5 tonë dhe nuk janë të destinuara për transportin e njerëzve, të parakalojnë automjetet motorike	60	Saktë
306	Sinjali i treguar ndalon që automjetet me një peshë bruto të që tejkalojnë 3.5 tonë, që nuk janë të destinuara për transportin e personave, të parakalojnë automjetet motorike	60	Saktë
307	Sinjali i treguar paralajmëron që automjetet me një masë bruto të automjeteve që tejkalojnë 3.5 tonë që transportojnë njerëz të mos parakalojnë automjete motorike	60	Gabim
308	Sinjali i treguar nuk vendos ndalime për drejtuesit e autobusëve, edhe nëse ata drejtojnë automjete me një masë totale të ngarkuar plotësisht me 3.5 tonë	60	Saktë
309	Sinjali i treguar lejon që automjetet për transportin e mallrave, me një masë totale të ngarkuar që tejkalojnë 3.5 tonë, të parakalojnë makinat	60	Gabim
310	Sinjali i treguar lejon që automjetet me qëllim të veçantë, me një masë bruto automjeti që tejkalojnë 3.5 tonë, të parakalojnë automjetet motorike	60	Gabim
311	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e autobusëve duhet të ulin ndjeshëm shpejtësinë e tyre në mënyrë që të mos përkeqësojnë komoditetin e udhëtimit të pasagjerëve	1	Saktë
312	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e autobusëve duhet të zvogëlojnë shpejtësinë e tyre në mënyrë të konsiderueshme për të shmangur përplasjet midis pasagjerëve, veçanërisht nëse ata po udhëtojnë në këmbë	1	Saktë
313	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e autobusëve duhet të zvogëlojnë shpejtësinë e tyre në mënyrë të konsiderueshme për të shmangur lëkundjet e tepruara tek udhëtarët	1	Saktë
314	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e autobusëve duhet të zvogëlojnë shpejtësinë e tyre në mënyrë të konsiderueshme për të shmangur rënien e pasagjerëve, veçanërisht nëse ata po udhëtojnë në këmbë	1	Saktë
315	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e autobusëve duhet të japin një njoftim përmes mikrofonit për të gjithë pasagjerët për rrezikun e afërt	1	Gabim
316	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesit e autobusëve duhet t'u kërkojnë pasagjerëve të zgjidhin rripat e sigurimit për të parandaluar ndonjë goditje nga shkaktimi i traumës në bark ose gjoks	1	Gabim
317	Në prani të shenjës së treguar, drejtuesit e autobusëve duhet të përshpejtojnë për të kaluar sa më shpejt pjesën e rrugës	1	Gabim
318	Në prani të sinjalit të treguar, duhet të përshpejtoni në ngushtim për të kaluar shpejt seksionin me një drejtim	53	Gabim
319	Në prani të sinjalit të treguar, drejtuesi, duhet të jetë shumë i kujdesshëm për të siguruar që automjetet që vijnë nga drejtimi i kundërt janë të gatshëm t'i japin përparësi	53	Saktë
320	Në prani të sinjalit të treguar, është e nevojshme të moderoni shpejtësinë në mënyrë që të mos rrezikoni që pasagjerët në këmbë mund të bien ose të përplasen me njëri-tjetrin	4	Saktë
321	Në prani të sinjalit të treguar, është e nevojshme të moderoni shpejtësinë në mënyrë që të mos rrezikoni komoditetin e udhëtimit të njerëzve të transportuar	4	Saktë
322	Në prani të sinjalit të treguar, të gjithë udhëtarët në këmbë duhet të ulen	4	Gabim
323	Sinjali i treguar paralajmëron një seri kthesash të rrezikshme	4	Gabim
324	Sinjali i treguar nuk vendoset kurrë në autostrada	4	Gabim
325	Në prani të sinjalit të treguar, është e nevojshme të moderoni shpejtësinë në mënyrë që të mos rrezikoni që pasagjerët në këmbë mund të bien ose të përplasen me njëri-tjetrin	6	Saktë
326	Në prani të sinjalit të treguar, është e nevojshme të moderoni shpejtësinë në mënyrë që të mos rrezikoni komoditetin e udhëtimit të njerëzve të transportuar	6	Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
327	Në prani të sinjalit të treguar, të gjithë udhëtarët në këmbë duhet të ulen	6	Gabim
328	Sinjali i treguar paralajmëron një kthesë të rrezikshme në të majtë	6	Gabim
329	Sinjali i treguar nuk vendoset kurrë në rrugë malore	6	Gabim
330	Sinjali i treguar imponon një kufi shpejtësie prej 70 km / orë për autobusët me një masë totale në ngarkesë të plotë që tejkalon 3.5 tonë	6	Gabim
331	Në prani të sinjalit të treguar është i ndaluar qarkullimi i autobusëve me masë maksimale me ngarkesë deri në 6.5 tonë	69	Gabim
332	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet transiti i automjeteve me një masë maksimale me ngarkesë deri në 5 tonë	69	Saktë
333	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet transiti i automjeteve për përdorim të veçantë me një masë që tejkalon 6.5 tonë	69	Gabim
334	Në prani të sinjalit të treguar, automjetet me një masë pa ngarkesë, prej 7.5 tonë, lejohen të qarkullojnë	69	Gabim
335	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i autobusëve	69	Saktë
336	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e autobusëve me një masë totale që tejkalon 10 ton	69	Gabim
337	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e automjeteve me një masë që tejkalon 6.5 tonë të destinuara për transportin e njerëzve	69	Gabim
338	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet transiti i një automjeti që tërheq një rimorkio	70	Saktë
339	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i një autobusi të artikuluar, nëse qarkullon bosh	70	Saktë
340	Në prani të sinjalit të treguar, nuk lejohet qarkullimi i një autobusi të artikuluar	70	Gabim
341	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i një autobusi që tërheq një rimorkio për transportin e pajisjeve sportive me masë maksimale të autorizuar deri në 750 kg	70	Saktë
342	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e automjeteve që tërheqin një rimorkio	70	Saktë
343	Sinjali i treguar është i vlefshëm vetëm për automjetet që përdoren për transportin e mallrave	70	Gabim
344	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i një autobusi të gjatë 9 metra që tërheq një rimorkio të lehtë, dhe nëse bashkohen ato tejkalojnë gjatësinë e 10 metrave	77	Gabim
345	Në prani të shenjës së treguar, qarkullimi lejohet për të gjithë autobusët e artikuluar për transportin e njerëzve	77	Gabim
346	Sinjali i treguar është i vlefshëm edhe gjatë natës	77	Saktë
347	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e automjeteve më gjatë se sa tregohet	77	Saktë
348	Sinjali i treguar detyron një automjet të mbajë distance, të paktën 10 metra, nga automjeti përpara	77	Gabim
349	Sinjali i treguar duhet të respektohet vetëm nga drejtuesit e automjeteve që përdoren për transportin e mallrave	77	Gabim
350	Sinjali i treguar gjithashtu duhet të respektohet nga drejtuesit e komplekseve të automjeteve	77	Saktë
351	Shenja e treguar duhet të respektohet edhe nga drejtuesit e autobusëve	77	Saktë
352	Në prani të sinjalit të treguar, nuk lejohet qarkullimi i autobusëve me katër akse	79	Gabim
353	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e automjeteve që kanë një masë efektive për bosht më të madh se 2.5 tonë	79	Saktë
354	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e automjeteve që kanë një masë efektive më të madhe se ajo e treguar në boshtin më të ngarkuar	79	Saktë
355	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e kamionëve me një masë totale më të madhe se ajo e treguar	79	Saktë
356	Sinjali i treguar ndalon qarkullimin e të gjitha automjeteve me një masë totale të ngarkuar që tejkalon 2.5 tonë	79	Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
357	Sinjali i treguar është i vlefshëm vetëm për automjetet me rrota dyshe (dopio gomë)	79	Gabim
358	Sinjali i treguar i referohet masës që peshon në aks në momentin e qarkullimit	79	Saktë
359	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i autobusëve me një masë që i tejkalon 7 tonë	78	Gabim
360	Në prani të sinjalit të treguar, qarkullimi lejohet për automjetet, aksi më i ngarkuar i të cilave ka një masë më të madhe se ajo e treguar	78	Gabim
361	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i artikularëve	67	Gabim
362	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i autobusëve për transportin e nxënësve të shkollës	67	Gabim
363	Në prani të sinjalit së treguar, lejohet qarkullimi i kamionëve	67	Saktë
364	Në prani të sinjalit të treguar, lejohet qarkullimi i autobusëve turistikë	67	Gabim
365	Sinjali i treguar gjithashtu ndalon transitin e autobusëve me një masë të ngarkuar plotësisht prej më pak se 3.5 tonë	67	Saktë
366	Sinjali i treguar tregon një korsi të rezervuar për autobusët	67	Gabim
367	Sinjali i treguar mund të vendoset në një pjesë të rrugës ku nuk duhet, që shumë automjete të rënda, të kalojnë në të njëjtën kohë në një vepër arti (për shembull në një urë)	57	Saktë
368	Sinjali i treguar mund të vendoset në pjesët e rrugës ku parakalimi është i vështirë dhe ka shumë automjete të rënda	57	Saktë
369	Sinjali i treguar përcakton një kufi maksimal për numrin e automjeteve që mund të kalojnë në një vepër arti (për shembull në një urë)	57	Gabim
370	Sinjali i treguar është i vlefshëm për autoveturat dhe jo për autobusët ose automjetet me një peshë bruto të automjetit mbi 3.5 tonë	57	Gabim
371	Sinjali i treguar paraqet një zonë parkimi të ndaluar për autobusët	916	Saktë
372	Sinjali në figurë tregon se të gjitha automjetet, përveç autobusëve, mund të parkojnë	916	Saktë
373	Sinjali i treguar paraqet një zonë parkimi të rezervuar për autobusët	916	Gabim
374	Sinjali në figurë ndalon qëndrimin e autobusëve	918	Gabim
375	Sinjali në figurë ndalon kalimin e autobusëve	917	Gabim
376	Sinjali në figurë lejon kalimin vetëm për autobusët	917	Saktë
<b>TEMA IV : DOKUMENTET E MJETIT DHE QARKULLIMIT QË KËRKOHEN PËR TRANSPORTIN KOMBËTAR DHE NDËRKOMBËTAR TË UDHËTARËVE</b>			
377	Leja e qarkullimit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Saktë
378	Lejedrejtimi, e vlefshme për kategorinë përkatëse të mjetit, është dokumenti që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Saktë
379	Certifikata e kontrollit teknik të mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Saktë
380	Dokumenti i origjinës apo prejardhjes së mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Gabim
381	Dokumenti i zhdoganimit të mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet		Gabim
382	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohen marka, tipi dhe numri i identifikimit të mjetit		Saktë
383	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohen përmasat gabarite të tij		Saktë
384	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohet viti i prodhimit të tij		Saktë
385	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohet masa pa ngarkese e tij		Saktë
386	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohet masa maksimale e autorizuar		Saktë
387	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohen fuqia dhe cilindrata e motorit		Saktë
388	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohet numri i akseve		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
389	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohet emri i subjektit fizik ose juridik që ka mjetin në pronësi		Saktë
390	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohet destinacioni dhe përdorimi i tij		Saktë
391	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohet diametri i cilindrit të motorit		Gabim
392	Në lejen e qarkullimit të autobusit nuk shënohet kapaciteti i vendeve		Gabim
393	Në lejen e qarkullimit të autobusit shënohet pesha e motorit		Gabim
394	Cilido që qarkullon me një automjet të pa pajisur me leje qarkullimi ndëshkohet me masën administrative gjobë dhe i konfiskohet mjeti		Saktë
395	Kur qarkullohet me automjet të pa pajisur me leje qarkullimi, përveç drejtuesit, ndëshkohet me masë administrative gjobë edhe pronari i tij		Saktë
396	Kur qarkullohet me automjet të pa pajisur me leje qarkullimi zbatohet edhe masa administrative plotësuese e konfiskimit të mjetit		Saktë
397	Kur mjetit i janë bërë ndryshime konstruktive të lejuara, për t'i pasqyruar ato duhet të rinovohet leja e qarkullimit		Saktë
398	Ndryshime konstruktive mund të realizohen nga pronari i mjetit mjafton të reflektohen në lejen e qarkullimit		Gabim
399	Kur ndryshon pronësia e mjetit rrugor, duhet bërë edhe rinovimi i lejes së tij të qarkullimit		Saktë
400	Kur ndryshon adresa e vendbanimit e pronarit të mjetit duhet të bëhet rinovimi i lejes së qarkullimit të tij		Saktë
401	Rinovimi i lejes së qarkullimit të mjetit është i detyruar vetëm kur ndryshohet ngjyra e tij		Gabim
402	Vendbanimi i pronarit nuk shënohet në lejen e qarkullimit të mjetit, prandaj rinovimi i saj nuk është i nevojshëm, kur pronari ndryshon vendbanim		Gabim
403	Rinovimi i lejes së qarkullimit të mjetit është i detyruar të bëhet periodikisht çdo pesë vjet		Gabim
404	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
405	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj mund të kërkojë të pajiset me leje qarkullimi të përkohshme me afat për 30 ditë, mbi bazën e vërtetimit të denoncimit lëshuar nga policia		Saktë
406	Pas denoncimit në polici, zotëruesi i mjetit detyrohet të pajiset me leje qarkullimi të re mbas afatit kohor prej 60 ditëve		Gabim
407	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj pas denoncimit në polici, pajiset menjëherë me leje qarkullimi të re, në zyrën përkatëse të Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor		Saktë
408	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj duhet të bëjë denoncim në polici pas 7 ditëve		Gabim
409	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj duhet të pajiset me targa të reja, automatikisht pas marrjes së vërtetimit të denoncimit në organet e policisë		Gabim
410	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
411	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
412	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 të përkohshme deri 15 ditë, pasi paraqet vërtetimin e denoncimit të lëshuar nga policia		Gabim



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
413	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit për mos gjetje të targës mbas denoncimit në organet e policisë, detyrohet të bëjë regjistrim të ri të mjetit		Saktë
414	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit pajiset me të njëjtën targë		Gabim
415	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit duhet të bëjë denoncim në polici pas 48 orëve		Gabim
416	Cilido që qarkullon me një mjet, që i është modifikuar shasia dhe nuk ka marrë miratimin pas kontrollit dhe provës pranë zyrës përkatëse të Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor, gjobitet dhe i hiqet leja e qarkullimit		Saktë
417	Cilido që qarkullon me mjet, të cilit i është falsifikuar numri i shasisë, ndëshkohet me gjobë, heqje të lejes së qarkullimit dhe bëhet ndalimi administrativ i mjetit		Saktë
418	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
419	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
420	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur qarkullohet me një mjet, kur drejtuesi është në gjendje të dehur		Gabim
421	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur qarkullohet me një mjet, pa vendosur rripat e sigurimit		Gabim
422	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur qarkullohet me mjet, pa kryer ndryshimet për vlefshmërinë e lejedrejtimit		Gabim
423	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
424	Në rast të heqjes nga qarkullimi të mjetit që del jashtë përdorimit, zotëruesi i tij nuk ka detyrim të marrë dokument çregjistrimit të mjetit nga zyra përkatëse e Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor, për heqje të përhershme nga qarkullimi		Gabim
425	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
426	Për heqjen e përkohshme të mjetit nga qarkullimi, mjafton që zotëruesi i mjetit të sigurojë vendosjen e mjetit në një parking të autorizuar		Gabim
427	Cilido që vendos shkrime ose shenja, që pengojnë identifikimin e mjetit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë		Saktë
428	Cilido që qarkullon me një targë që nuk është e vetja ose është e falsifikuar, ndëshkohet me masë administrative me gjobë, tërheqje të targës dhe konfiskim mjeti		Saktë
429	Cilido që qarkullon me një targë që nuk është e vetja ose është e falsifikuar, ndëshkohet me masë administrative vetëm me gjobë		Gabim
430	Cilido që vendos shkrime ose shenja që pengojnë identifikimin e mjetit, ndëshkohet me masë administrative rivlerësim lejedrejtimi		Gabim
431	Cilido që qarkullon me mjet të pa pajisur me targa, ndëshkohet me masë administrative pezullim leje qarkullimi		Gabim
432	Dokumenti që provon mbajtjen e licencës dhe është i vlefshëm për të drejtën e operimit të një mjeti është certifikata për shërbime transporti		Saktë
433	Dokumenti që i jep të drejtë një mjeti vetëm për transportin e udhëtarëve për vete brenda dhe jashtë vendit quhet certifikatë për shërbime transporti		Saktë
434	Certifikata për shërbime transporti është dokument që mbahet në mjet dhe i përket vetëm mjetit, për të cilin është lëshuar		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
435	Certifikata për shërbime transporti është dokument që mbahet në mjet që u lëshohet vetëm mjeteve që kryejnë transporte udhëtarësh për nevojat e veta		Gabim
436	Certifikata për shërbime transporti është dokument që mbahet në mjet dhe nuk ka afat vlefshmërie		Gabim
437	Çdo autobus pajiset me Certifikatë për transportin ndërkombëtar të udhëtarëve, pas plotësimit të kushteve sipas legjislacionit në fuqi		Saktë
438	Për kryerjen e shërbimeve të rregullta të transportit rrugor të udhëtarëve brenda vendit, si dokumente objekt kontrolli për operimin në rrugë janë licenca dhe certifikata e operimit të mjetit		Saktë
439	Në rastin e shërbimeve të rregullta të specializuara, si dokument kontrolli në rrugë janë: licenca, certifikata përkatëse e mjetit si dhe kontrata ndërmjet subjektit dhe organizatorit të transportit dhe lista e udhëtarëve		Saktë
440	Drejtuesi i autobusit duhet të mbajë në mjet kopje të njehsuara me origjinalin të licencës dhe certifikatën origjinale		Saktë
441	Polica e sigurimit të detyrueshëm të mjeteve motorike (TPL) dhe certifikata e kolaudimit të tahografit janë dokumente, që drejtuesi i mjetit për transportin e udhëtarëve duhet të mbajë në mjet		Saktë
442	Drejtuesi i autobusit për transport udhëtarësh (kombëtar dhe ndërkombëtar) përveç rasteve të parashikuara në ligj ka detyrimin të jetë i pajisur me Certifikatën e Aftësisë Profesionale		Saktë
443	Drejtuesi i autobusit duhet të jetë i pajisur me Certifikatën e Aftësisë Profesionale (CAP), vetëm në rastin e transportit ndërkombëtar të udhëtarëve		Gabim
444	Dokumente të domosdoshme për drejtuesin e autobusit janë leja e drejtimit me kategorinë përkatëse dhe certifikata e aftësisë profesionale.		Saktë
445	Për te rinovuar Certifikatën e Aftësisë Profesionale (CAP) duhet te ndiqet një kurs trajnimi periodik		Saktë
446	Certifikata e Aftësisë Profesionale (CAP) duhet rinovuar çdo 5 vjet		Saktë
447	Për të drejtuar një autobus, drejtuesi duhet të jetë pajisur certifikatën e aftësisë profesionale (CAP) për mallra		Gabim
448	Për të drejtuar një autobus, drejtuesi duhet të jetë pajisur certifikatë profesionale ATP, e lëshuar nga Drejtoria Rajonale e Shërbimit të Transportit Rrugor, sipas vendit të banimit		Gabim
449	Drejtuesi i një autobusi, me kërkesën e organeve të kontrollit rrugor, duhet të paraqesë certifikatën e aftësisë profesionale (CAP) të vlefshme		Saktë
450	Leja e drejtimit për mjetet e kategorisë M2 lëshohet nga Prefekti i Qarkut		Gabim
451	Karta e tahografit për kompanitë lëshohet nga Dhoma e Tregtisë		Gabim
452	Për të rinovuar Certifikatën e Aftësisë Profesionale (CAP), aplikanti duhet të paraqesë vetëm certifikatën mjekësore		Gabim
453	Një autobus, për të qarkulluar brenda vendit , duhet të ketë sigurimin e detyrueshëm të automjeteve rrugore (TPL) të vlefshme		Saktë
454	Për të drejtuar një automjet jashtë vendit, kërkohet certifikata ndërkombëtare e sigurimit motorik (kartoni jeshil)		Saktë
455	Kartat e tahografit lëshohen nga Drejtoria Përgjithshme e Shërbimit të Transportit Rrugor, sipas territorit të vendbanimit të aplikantit		Saktë
456	Karta e tahografit të drejtuesit të mjetit nuk ka afat vlefshmërie		Gabim
457	Karta e tahografit skadon, kur leja e drejtimit humbet vlefshmërinë		Gabim
458	Karta e tahografit të drejtuesit përmban dhe numrin e lejedrejtimit		Saktë
459	Një autobus, që operon shërbime të rregullta me vendet e BE-së duhet të ketë në bord listën e udhëtarëve		Saktë
460	Në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve për shërbime të rastit, Itinerari kryesor duhet të shënohet në fletën e udhëtimit		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
461	Në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve për shërbime të rastit fleta e udhëtimit duhet të përmbajë datën e nisjes dhe mbarimit të shërbimit.		Saktë
462	Një autobus që operon shërbime të rregullta në territorin e vendeve të BE-së duhet të ketë në bord originalin ose një kopje të noterizuar të autorizimit të lëshuar nga shteti, në territorin e të cilit ndodhet pika e nisjes		Saktë
463	Në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve për shërbime të rastit, emri i kompanisë duhet të jetë i shënuar në fletën e udhëtimit		Saktë
464	Në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve për shërbime të rastit, autobusi duhet të ketë në bord fletën e udhëtimit, që tregon oraret dhe çmimet e shërbimit		Gabim
465	Në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve për shërbime të rastit dokumenti i udhëtimit, duhet të jetë në bordin e autobusit dhe i paraqitet autoritetit kontrollues, me kërkesë të tij		Saktë
<b>TEMA V : SJELLIA 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</b>			
466	Në rast aksidenti rrugor me të plagosur, drejtuesi i mjetit duhet të njoftojë shërbimet e Policisë Rrugore për të vëzhguar rrethanat e ngjarjes		Saktë
467	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
468	Pas një aksidenti rrugor, automjetet e përfshira nuk duhet të lëvizin derisa të shpëtohet ndonjë person i plagosur dhe policia ka gjetur të gjithë elementët e dobishëm për rindërtimin e aksidentit		Saktë
469	Pas një aksidenti rrugor, automjetet e përfshira mund të lëvizin 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
470	Në rast aksidenti rrugor, kur ka vetëm dëme materiale, drejtuesi i mjetit duhet të shmangë pengimin e qarkullimit, aty ku është e mundur		Saktë
471	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit duhet të japë emrin, adresën si dhe informacione të tjera të nevojshme për të aksidentuarit		Saktë
472	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
473	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
474	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
475	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
476	Si rregull, nuk mund të tërhiqni ose të tërhiqeni nga më shumë se një automjet		Saktë
477	Natën, trekëndëshi i lëvizshëm i rrezikut duhet të përdoret për të sinjalizuar automjetin e ndaluar, për shkak të prishjes, nëse nuk është i dukshëm nga të paktën 150 metra larg		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
478	Natën, kur mungojnë ose 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
479	Pas një aksidenti rrugor, drejtuesi duhet të përdorë gjithmonë sinjalin e palëvizshëm të rrezikut		Gabim
480	Pas një aksidenti rrugor, në rastet dhe në mënyrën e parashikuar nga Kodi Rrugor, drejtuesi duhet të përdorë sinjalin e lëvizshëm të rrezikut		Saktë
481	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
482	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
483	Gjatë operacioneve të para-sinjalizimit me sinjalin e lëvizshëm të rrezikut, përdorimi i jelekëve fosforeshent është opsional		Gabim
484	Gjatë operacioneve të para-sinjalizimit me sinjalin e lëvizshëm të rrezikut, drejtuesi duhet të veshë jelekun e dukshmërisë së lartë edhe nëse është në korsitë e emergjencës ose në sheshet e qëndrimit.		Saktë
485	Gjatë operacioneve të tërheqjes në situata emergjente, lidhja midis dy automjeteve duhet të bëhet duke u lidhur me një kablo elektrike		Gabim
486	Kur tërhiqet në situata emergjente, lidhja midis dy automjeteve nuk duhet të jetë më e gjatë se 1 metër		Gabim
487	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
488	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
489	Gjatë operacioneve të tërheqjes, automjeti i tërhequr duhet të ndezë dritën e pasme të mjegullës në mungesë të ndonjë sinjali tjetër të përshtatshëm		Gabim
490	Gjatë operacioneve të tërheqjes, automjeti i tërhequr duhet të mbajë ndezur dritat paralajmëruese të rrezikut		Saktë
491	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 përballet me trafikun		Saktë
492	Drejtuesi, i përfshirë në një aksident rrugor me dëme materiale, i cili nuk ndalet dënohet me burgim		Gabim
493	Drejtuesi, i përfshirë në një aksident rrugor me dëmtime të personit, i cili nuk ndalet për të ofruar ndihmë personit, dënohet me burgim		Saktë
494	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
495	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
496	Jashtë zonave të banuara, natën, 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
497	Jashtë zonave të banuara, natën, 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

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
498	Drejtuesi duhet të veshë jelekun e dukshmërisë së lartë gjatë natës, edhe në zonat e banuara, nëse automjeti i tij ndalet në rrugë për shkak të prishjes		Gabim
499	Drejtuesi, 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
500	Drejtuesi, në rast aksidenti për shkak të sjelljes së tij, është i detyruar të ndalet, por jo të ofrojë ndihmë		Gabim
501	Drejtuesi, 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
502	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset prapa automjetit ose pengesës që sinjalizohet, të paktën 50 metra larg		Saktë
503	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset mbi ngarkesën e rënë aksidentalisht në rrugë		Gabim
504	Shenja trekëndore e rrezikshme e lëvizshme duhet të vendoset në karrexhatë të paktën një metër nga bordura e jashtme e karrexhatës		Saktë
505	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset të paktën një metër nga vijat gjatësorë të mesit të karrexhatës		Gabim
506	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
507	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
508	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut duhet të vendoset në korsinë e zënë nga automjeti i palëvizshëm ose ngarkesa e rënë		Saktë
509	Sinjali trekëndësh i lëvizshëm i rrezikut është pjesë e pajisjeve të detyrueshme të automjeteve motorike		Saktë
510	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
511	Rimorkimi i një automjeti të dëmtuar nuk duhet domosdoshmërisht të raportohet tek enti pronar i rrugës		Gabim
512	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
513	Automjeti që tërheq një automjet tjetër me defekt duhet të jetë së paku 60% më i rëndë		Gabim
514	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
515	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
516	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
517	Në rast të defektit mekanik të automjetit që e bllokoi atë në një tunel të autostradës, është e nevojshme, nëse është e mundur, të çohet automjeti në një zonë parkimi		Saktë
518	Në rast të defektit mekanik të automjetit që e bllokoi atë në një tunel të autostradës, është e nevojshme, nëse është e mundur, të çohet automjeti në një zonë parkimi		Saktë
519	Në rast aksidenti në një tunel që bllokoi trafikun, motori duhet të fiket duke lënë çelësin e ndezjes të integruar		Saktë
520	Në rast të një aksidenti në një tunel, drejtuesit e tjerë duhet të paralajmërohen me anë të sinjalit akustik, borisë		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
521	Në rast aksidenti në tunel, shërbimet e urgjencës duhet të njoftohen shpejt		Saktë
522	Në rast të një aksidenti në tunel, është e nevojshme të ktheni mjetin prapa dhe të pastroni vendin e aksidentit		Gabim
523	Në rast të një aksidenti në tunel, ndihma e parë duhet t'i jepet çdo personi të dëmtuar		Saktë
524	Në rast aksidenti në tunel, ngarkesa duhet të shkarkohet menjëherë		Gabim
525	Në rast aksidenti në tunel, është e nevojshme të zbrisni dhe poziciononi bllokimet nën rrotat e automjetit tuaj		Saktë
526	Në rast aksidenti në tunel, nëse duhet të dilni nga automjeti, këshillohet të vishni jelekun reflektues		Saktë
527	Në rast të një aksidenti rrugor, ndërhyrja e autoriteteve duhet të kërkohet vetëm kur numri i personave të lënduar është mbi tre		Gabim
528	Në rast të një aksidenti rrugor, ndërhyrja e autoriteteve duhet të kërkohet kur nuk është e mundur të rivendoset qarkullimi normal		Saktë
529	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
530	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
531	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
532	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
533	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit mund të largohet nga vendi i ngjarjes, pa lejen e policisë rrugore		Gabim
534	Në rast aksidenti rrugor, ku drejtuesi i mjetit është pjesë, mund të largohet nga vendi i ngjarjes kur gjykon se nuk është fajtor		Gabim
535	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit mjafton që të kujtohet për pozicionin e saktë të automjeteve pas përplasjes		Gabim
536	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet të vendoset trekëndëshi i rrezikut, si në rastet e parashikuara nga Kodi Rrugor		Saktë
537	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
538	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet të njoftohen organet përkatëse, në pamundësi të zhvendosjes së mjetit, dhe ti presim në vendin e ngjarjes		Saktë
539	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet vendosur " trekëndëshi i rrezikut" në anën e prapme të mjetit, përpara se të largoheni		Gabim
540	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet të mbulohet mjeti me një mbulesë plastike		Gabim
541	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
542	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet të vendoset menjëherë mjeti mbi trotuar		Gabim
543	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet në çdo rast, të paraqesësh denoncimin në komisaratin e policisë më të afërt		Gabim
544	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materialë duhet të mos sinjalizohet mjeti i ndaluar me "trekëndësh rreziku"		Gabim
545	Në rast aksidenti, kur ka materiale të rrëshqitshme mbi karrexhatë, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
546	Në rast aksidenti, kur ka bllokim të karrexhatës, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë, veçanërisht kur aksidenti ka ndodhur në kthesë		Saktë
547	Në rast aksidenti, kur në rrugë ka të plagosur që nuk mund të lëvizin, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë		Saktë
548	Në rast aksidenti, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë, kur në karrexhatë mbeten pjesë të mjeteve të aksidentuara që pengojnë qarkullimin		Saktë
549	Në rast aksidenti, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë vetëm në rast se trafiku është i bllokuar për shkak të tij		Gabim
550	Në rast aksidenti, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë vetëm në rast se ai ka ndodhur në rrugë interurbane pa ndriçim		Gabim
551	Në rast aksidenti, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë duke i rënë pajisjes së sinjalizimit zanor me bori me intervale të rregullta kohe		Gabim
552	Në rast aksidenti, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë duke ndezur një zjarr në afërsi të mjetit të aksidentuar, nëse është errësirë		Gabim
553	Në rast aksidenti, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë vetëm në rast se ai ka ndodhur natën, në një qendër të banuar të ndriçuar		Gabim
554	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë është e detyrim ligjor dhe moral		Saktë
555	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë është detyrimi i Kodi Penal i cili dënon mosdhënien e ndihmës		Saktë
556	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë është e detyrueshme, sepse ndihma mund të kufizojë pasojat negative të aksidentit		Saktë
557	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë duhet të tregosh kujdes të mos shkaktosh rreziqe për veten dhe të tjerët		Saktë
558	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë nuk është e detyrueshme		Gabim
559	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë është e detyrim vetëm nëse gjykohet aksident i rëndë		Gabim
560	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë nuk është detyrim nëse do ti shmangesh përfshirjes në ngjarje		Gabim
561	Të ndihmosh një të aksidentuar në rrugë është i detyrim vetëm për mjekët dhe personelin sanitar		Gabim
562	Personi që jep ndihmën në rast aksidenti duhet të vlerësojë situatën me qëllim që të mbrojë të dëmtuarin nga rreziqe të tjera		Saktë
563	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të ndihmojë të dëmtuarin sa më mirë të mundet, pa ndërhyrje iniciative që i takojnë organeve kompetente mjekësore		Saktë
564	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të sigurojë dhe sinjalizojë sa më mirë zonën e aksidentit		Saktë
565	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet ti ofrojë të aksidentuarit mbështetje morale		Saktë
566	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të largohet nga vendi i aksidentit, pas dhënies së saj		Gabim
567	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të distancohet dhe të presë ndihmë pa bërë asgjë		Gabim
568	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të identifikojë të dëmtuarin, para se t'ia japë atë		Gabim
569	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet t'ia japë medikamente të dëmtarit edhe pa pasur kompetencën e duhur, nëse e shikon të arsyeshme		Gabim
570	Qëllimi i ndihmës së parë është të merren masa të thjeshta dhe të shpejta për mbijetesën e të aksidentuarit		Saktë
571	Qëllimi i ndihmës së parë është të ndihmohet i dëmtuari, sa më mirë të jetë e mundur, në pritje të ndihmës mjekësore		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
572	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
573	Gjatë dhënies së ndihmës parë duhet të shmanget çdo ndërhyrje e gabuar		Saktë
574	Qëllimi i ndihmës së parë është vendosja e të dëmtuarit në pozicion me të rehatshëm		Gabim
575	Qëllimi i ndihmës së parë është të informohemi nga viktima për rrethanat e aksidentit për t'i referuar autoriteteve kompetente		Gabim
576	Qëllimi i ndihmës së parë është të largojmë në çdo rast të dëmtuarin nga vendi i aksidentit		Gabim
577	Qëllimi i ndihmës së parë është të pengojmë në çdo ndërhyrje për të favorizuar punën e policisë		Gabim
578	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
579	Nëse i lënduari, në një aksidenti rrugor, ka një plagë me gjak duhet të mos lëvizet trupa të huaj të mundshëm të pranishëm në të		Saktë
580	Nëse i lënduari në një aksidenti rrugor ka një plagë me gjak, duhet të bllokohet rrjedhja e gjakut me garzë sterile ose me copë të pastër		Saktë
581	Nëse i lënduari në një aksidenti rrugor ka një plagë me gjak, duhet të mbahet i dëmtuari në pozicion ulur ose shtrirë		Saktë
582	Nëse i lënduari në një aksidenti rrugor ka një plagë me hemorragji të jashtme, duhet të bllokohet ajo dhe të thirret menjëherë ndihma e shpejtë		Saktë
583	Nëse i lënduari në një aksidenti rrugor ka një plagë me gjak, duhet të nxirren menjëherë trupa të huaj të pranishëm në të, pastaj të mbulohet		Gabim
584	Nëse i lënduari në një aksidenti rrugor ka një plagë me gjak, duhet t'i jepet atij të pijë ujë ose çaj nëse është pa ndjenja		Gabim
585	Nëse i lënduari në një aksidenti rrugor ka një plagë me gjak, duhet të mos mbulohet plaga për të lehtësuar mpiksjen spontane të gjakut		Gabim
586	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
587	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
588	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
589	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet që trupi i huaj të hiqet vetëm nga një mjek specialist		Saktë
590	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
591	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet të masazhohet ngadalë ai për të favorizuar lotimin		Gabim
592	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet të hidhet ujë në të për të mundësuar daljen e tij		Gabim
593	Shenjë që tregon fillimin e gjendjes së shokut është lëkura e ftohtë me ngjyrë shumë të zbehtë		Saktë
594	Shenjë që tregon fillimin e gjendjes së shokut është gjendja e tensionuar dhe djersë të ftohtë në ballë		Saktë
595	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë zbehtësi, djersë të ftohta, gjendje e tensionuar, rrahje të zemrës të dobëta por të shpeshta		Saktë
596	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë shfaqja e njollave mbi lëkurë		Gabim
597	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë shfaqja e ngjyrës së kuqe të lëkurës, që tregon rritje të temperaturës		Gabim
598	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë rrahje të forta të zemrës dhe tension i lartë		Gabim



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
599	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të shtrihet në tokë, të mbulohet dhe të mbahen të ngritura gjymtyrët e poshtme		Saktë
600	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të mbulohet sa më mirë		Saktë
601	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të shtrihet me gjymtyrët e poshtme të ngritura nga trupi		Saktë
602	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të ngrihet për të ecur që të riaktivizohet qarkullimi i gjakut		Gabim
603	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të vendoset në pozicion ulur		Gabim
604	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të goditet me kujdes në fytyrë dhe gjymtyrë për të riaktivizuar qarkullimin e gjakut		Gabim
605	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet t'i jepen sasi të vogla pije alkoolike		Gabim
606	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet nëse merr frymë vetë, të vendoset në pozicionin anësor të sigurisë		Saktë
607	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
608	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet të kujdesesh për gjendjen e tij deri në mbërritjen e ambulancës		Saktë
609	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
610	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet ta bësh që të mos mundet fare të lëvizë trupin		Gabim
611	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet ta fashojsh dhe të bësh që të mos mundet të lëvizë kokën		Gabim
612	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet të pyetet nëse ka dhembje në kokë		Gabim
613	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
614	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit duhet që nëse ka plagë të dukshme dhe të thellë, të shtypet menjëherë me një copë të pastër		Saktë
615	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
616	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit duhet ta ndihmohet të bëjë frymëmarrje të thella		Gabim
617	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e kraharorit duhet të vendoset i plagosuri në pozicion shtrirë		Gabim
618	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
619	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
620	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
621	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
622	Nëse i dëmtuari paraqet një ose më shumë fraktura në gjymtyrë, duhet t'i jepet të plagosurit një pije e fortë alkoolike		Gabim
623	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet të shuhen flakët me batanije ose materiale të tjera të ngjashme		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
624	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
625	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
626	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
627	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 shuhen pastaj të ndërhyhet		Gabim
628	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
629	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet të dezinfektohen djegiet me alkool		Gabim
630	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
<b>TEMA VI : NJOHURI PËR MONTIMIN, PËRDORIM DHE KUJDESIN PËR GOMAT. MASAT QË MERREN PËR HEQJEN DHE ZËVENDËSIMIN E RROTAVE</b>			
631	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë treguesit e përmasave të gomës		Saktë
632	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë edhe treguesin e stinës		Saktë
633	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë treguesin e shpejtësisë		Saktë
634	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë edhe vitin e prodhimit		Saktë
635	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë edhe treguesin për ngarkesën që mban goma		Saktë
636	Kur blejmë goma të reja për mjetin nuk është e nevojshme të verifikohet treguesi për ngarkesën që mban goma		Gabim
637	Kur blejmë goma të reja për mjetin është e nevojshme që të peshohet goma		Gabim
638	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë vetëm përmasat e saj		Gabim
639	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë vetëm treguesin e shpejtësisë		Gabim
640	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë vetëm vitin e prodhimit		Gabim
641	Për të hequr nga mjete rrotën me gomën e dëmtuar dhe për të vendosur rrotën rezervë duhet që mjete të jetë mundësisht në rrugë horizontale		Saktë
642	Për të hequr nga mjete rrotën me gomën e dëmtuar dhe për të vendosur rrotën rezervë duhet që lirim i dadoçekëve të fillojë pasi të bëhet ngritja me krik		Gabim
643	Pas ndërrimit të një rrote me gomën e dëmtuar me rrotën rezervë, duhet që mjete, të ulet nga kriku dhe pastaj të montohen dadiçekët		Gabim
644	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
645	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
646	Përmasat e gomave që duhet të përdorë mjete përcaktohen nga prodhuesi i mjetit dhe gjenden të shënuara në manualin e përdorimit të tij		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
647	Kriku hidraulik, me të cilin pajisen autobusët, shërben për ndërrimin e një rrote, duke e ngritur autobusin edhe kur ai është i ngarkuar. janë të pajisur autobusët, është e mundur të ngrihet autobusi edhe kur është i ngarkuar		Saktë
648	Kriku hidraulik mund të pozicionohet kudo në automjet		Gabim
649	Autobusët dhe kamionët, në rastet kur shpohet një nga gomat, duhet të përdorin gomën rezervë me dimensione më të vogla		Gabim
650	Kriku hidraulik me të cilin janë të pajisur autobusët për ndërrimin e një rrote, ka aftësi ngritëse deri në 900 kilogramë		Gabim
651	Kriku hidraulik me të cilin janë të pajisur autobusët ka aftësi ngritëse deri në 20 tonë		Saktë
652	Për të hequr nga mjete rrotën me gomën e dëmtuar dhe për të vendosur rrotën rezervë duhet që mjete të jetë mundësisht në një rrugë të sheshtë		Saktë
653	Me krikun hidraulik që janë të pajisur autobusët për ndërrimin e një rrote nuk është e mundur të ngrihet autobusi bashkë me pasagjerët		Gabim
654	Ndryshimi i një rrote të një autobusi, nëse automjeti edhe pjesërisht pengon qarkullimin në rrugë, duhet t'u sinjalizohet automjeteve që vijnë me sinjalin e lëvizshëm të rrezikut		Saktë
655	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
656	Në rast të ndërrimit të një rrote në një autobus, pasagjerët duhet detyrimisht të zbresin nga ai		Gabim
657	Në rast të zëvendësimit të një rrote të autobusit, rrota rezervë duhet të hiqet nga vendi i saj vetëm pasi të keni ngritur automjetin me krik hidraulik		Gabim
658	Nuk duhet të aktivizoni valvulën e uljes së krikut hidraulik, kur jeni akoma nën automjet, në mënyrë që të shmangni aksidentin shtypeni nga ai		Saktë
659	Për të ngritur një autobus me krik hidraulike për ndërrimin e një rrote, të gjithë pasagjerët duhet të zbresin		Gabim
660	Para se të ndërroni një rrotë të një automjeti të rëndë, mjafton të vendosni një kunj të vetme për bllokim, nëse frenat e parkimit janë aktivizuar		Gabim
661	Para se të ndërroni një rrotë të një autobusi, duhet të aktivizoni frenat e parkimit dhe të vendosni bllokuesit në rrotat e tjera për të parandaluar lëvizjen aksidentale të automjetit		Saktë
662	Para se të ndërroni një rrotë të një autobusi në një rrugë të sheshtë, duhet të aktivizoni frenat e parkimit, por nuk është e nevojshme të vendosni pykat bllokuese të rrotave		Gabim
663	Para se të ngrini autobusin për të ndryshuar një rrotë, sigurohuni që të keni gjithçka që ju nevojitet për ta bërë këtë		Saktë
664	Kur ndërroni gomën e një autobusi në korsinë e emergjencës së një autostrade, udhëtarët mund të dalin nga mjete nëse dëshirojnë		Gabim
665	Kur ndërroni një rrotë, është e nevojshme të shtrëngoni bulonat (dadiçekët) "kryq" dhe pak nga një herë, për të siguruar që rrota të afrohet në mënyrë të saktë me mocën e rrotës		Saktë
666	Kur zëvendësoni rrotën e një aksi me rrota të dyfishta është e nevojshme të siguroheni që të dy rrotat të mos fërkohen me njëri-tjetrin gjatë lëvizjes, për të shmangur mbinxehjen e rrezikshme		Saktë
667	Kur zëvendësoni rrotën e një aksi me rrota të dyfishta është e nevojshme të ri poziciononi distancuesin, nëse është i pranishëm		Saktë
668	Kur vendosni rrotën rezervë, mos i shtrëngoni bulonat (dadiçekët) plotësisht, në mënyrë që të mos dëmtoni filetën		Gabim
669	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 sinkronike		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
670	Nëse, sipas nevojës, është e nevojshme të ndëroni gomën e një autobusi në korsinë e emergjencës ose në një vend për qëndrimin në autostrada, këshillohet që të mos i lini pasagjerët të largohen nga automjeti		Saktë
671	Pasi të jetë vendosur rrota rezervë e një kamioni ose autobusi, nuk rekomandohet të humbni kohë dhe të ndaloni për të kontrolluar shtrëngimin e bulonave (dadoçekëve)		Gabim
672	Kur në një autobus është montuar rrota rezervë, pas disa kilometrave udhëtim, është e nevojshme të shtrëngoni përsëri bulonat (dadiçekët) për sigurinë e lëvizjes		Saktë
673	Presioni maksimal i fryrjes së gomave është i njëjtë për të gjithë tipet e autobusëve		Gabim
674	Mbi sipërfaqen anësore të gomave janë të shënuara, gjerësia, profili, diametri, indekset e ngarkesës dhe shpejtësia		Saktë
675	Rrotat realizojnë lëvizjen e automjetit		Saktë
676	Rrotat kanë në përbërje të tyre diskun dhe gomën		Saktë
677	Rrotat kur janë të paekuilibruara, keqësojnë stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit gjatë lëvizjes		Saktë
678	Rrotat montohen në moco me anë të dadoçekëve		Saktë
679	Rrotat e ekuilibruara prishin kushinetat e mocos		Gabim
680	Rrotat nuk ka nevojë të ekuilibrohen pas riparimit të gomës		Gabim
681	Rrotat nuk ndikojnë në ruajtjen e balestrave		Gabim
682	Gomat sigurojnë kapje elastike të mjetit me rrugën		Saktë
683	Gomat shërbejnë për mbajtjen e mjetit, lëvizjen e tij dhe zbutjen e goditjeve		Saktë
684	Gomat mund të jenë tubolare ose me kamerdare		Saktë
685	Gomat janë elementë të rëndësishëm që ndikojnë në sigurinë, gjatë lëvizjes me mjet		Saktë
686	Gomat tubolare përdoren kryesisht në autovetura dhe autobusë, ku kërkohet siguri e lartë në lëvizje		Saktë
687	Gomat nuk ndikojnë në stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit, gjatë lëvizjes së tij		Gabim
688	Gomat tubolare përdoren vetëm në kamionë		Gabim
689	Gomat nuk ndikojnë në ruajtjen e balestrave		Gabim
690	Numri 315, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, tregon se gjerësia e gomës është 315 milimetër		Saktë
691	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 diskun është sa 80% e 315, në milimetër		Saktë
692	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
693	Germa M, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, tregon se goma është me kamerdare		Gabim
694	Germa R, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, është tregues i shpejtësisë së lejuar për gomën		Gabim
695	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
696	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
697	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
698	Shenja –, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon se goma është me thurje diagonale (me kamerdare)		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
699	Numri 20, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon diametrin e brendshëm të gomës që është 20 inç		Saktë
700	Numri 145, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, është tregues i peshës maksimale që mban goma e vendosur tek		Gabim
701	Germa K, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon që goma është me kamerdare		Gabim
702	Numri 145, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon diametrin e brendshëm të gomës që është 145 centimetër		Gabim
703	Goma ka skeletin me fije sintetike ose metalike të thurur në formë diagonale ose radiale		Saktë
704	Goma e tipit me kamerdare ka shënimin "TUBOTYPE"		Saktë
705	Goma tubolare ka shënimin "TUBELESS"		Saktë
706	Goma zgjidhet në varësi të diskut, shpejtësisë së mjetit, stinës, etj.		Saktë
707	Goma ka batistradën e cila është e sheshtë		Gabim
708	Goma e tipit tubolare ka shënimin "TUBOTYPE"		Gabim
709	Germa R, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon që goma është me thurje radiale (gomë radiale)		Saktë
710	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
711	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
712	Numri 20, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon diametrin e brendshëm të gomës që është 20 inç		Saktë
713	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
714	Numri 149, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, është treguesi i ngarkesës së lejuar të gomës kur ajo është vendosur bashkë me një gomë tjetër (çift) dhe gjendet në tabela		Saktë
715	Germa L, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon se goma është me rrjetë të kryqëzuar		Gabim
716	Numri 12.00, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon se diametri i diskut është 1200 milimetër		Gabim
717	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
718	Në gomë është shënuar treguesi për shpejtësinë maksimale që mund të realizohet me atë gomë		Saktë
719	Në gomë është shënuar java dhe viti i prodhimit të saj		Saktë
720	Në gomë është shënuar treguesi i stinëve që duhet të përdoret goma		Saktë
721	Në gomë është shënuar tipi i mjetit që e përdor		Gabim
722	Në gomë është shënuar vetëm gjerësia që ka goma		Gabim
723	Në gomë është shënuar vetëm diametri i jashtëm		Gabim
724	Gomat e automjeteve si rregull duhet të jenë me ajër (pneumatike)		Saktë
725	Gomat e automjeteve nuk duhet të kenë dëmtime apo deformime		Saktë
726	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
727	Gomat e automjeteve, në të njëjtin aks, duhet të jenë të njëjta si tip dhe dimension		Saktë
728	Gomat e automjeteve mund të riparohen, nëse nuk kanë të dëmtuar strukturën dhe nuk kanë deformime		Saktë
729	Gomat e automjeteve, rekomandohet të përdoren në përputhje me stinën		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
730	Gomat e automjeteve, duhet të kenë thellësinë e luleve detyrimisht jo më shumë se 1 milimetër		Gabim
731	Gomat e automjeteve, në të njëjtin aks, mund të kenë dimensione të ndryshme, mjafton që të jenë të një marke		Gabim
732	Kur gomat e automjeteve janë të konsumuara në badistradë mund të bëhet thellimi mekanik i luleve		Gabim
733	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
734	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
735	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
736	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
737	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
738	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
739	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet influencon (ndikon) viti i prodhimit të gomës		Saktë
740	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikojnë kilometrat që ka përshkuar goma		Saktë
741	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikon negativisht temperatura e lartë e ambientit, ku qëndron dhe punon mjeti		Saktë
742	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet nuk ndikon pesha e ngarkesës që vendoset në mjet		Gabim
743	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikon prania e lagështisë në rrugë		Gabim
744	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikon lloji i motorit që përdor mjeti		Gabim
745	Mosfunksionimi i amortizatorëve ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Saktë
746	Presioni i lartë i fryrjes shkakton konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Saktë
747	Presioni i ulët i fryrjes shkakton konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Saktë
748	Frenimet e shpeshta dhe të ashpra ndikojnë në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Saktë
749	Konsumimi i kokave të paralelit ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Saktë
750	Pesha e mjetit ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Gabim
751	Regjistrimi i mirë i paralelit të gjatë ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Gabim
752	Lloji i sistemit të frenimit ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Gabim
753	Konvergjencia e mirë e rrotave drejtuese ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit		Gabim
754	Futja e trupave të huaj në goma ose midis tyre mund të jetë shkak për dëmtimin e tyre		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
755	Tërheqja e mjetit në rastet kur goma është e bllokuar (është frenato) mund të jetë shkak për dëmtimin e gomave të automjetit		Saktë
756	Çiftimi i gomave të të njëjtit dimension, të të njëjtit tip dhe të reja mund të jetë shkak për dëmtimin e tyre		Gabim
757	Ekulibrimi i rregullt i rrotës në të cilën është montuar goma është shkak për dëmtimin e gomës së automjetit		Gabim
758	Fryrja e gomës sipas kushteve të përcaktuar nga konstruktori (ndërtuesi) është shkak për dëmtimin e gomës së automjetit		Gabim
759	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari pjesa kontaktuese me rrugën (badistrada), konsumohet në dy anët e jashtme		Saktë
760	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari zvogëlohet jetëgjatësia e tyre		Saktë
761	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari rritet konsumi i karburantit		Saktë
762	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari zvogëlohet zona e kontaktit të gomave me rrugën		Gabim
763	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari rritet jetëgjatësia e gomave		Gabim
764	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari ulet konsumi i karburantit		Gabim
765	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari pjesa kontaktuese me rrugën (badistrada e gomës) konsumohet në pjesën qendrore		Saktë
766	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
767	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari ka rrezik që ajo të plasë		Saktë
768	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari rritet zona e kontaktit të gomës me rrugën		Gabim
769	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari kemi konsumim uniform të gomës		Gabim
770	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari jetëgjatësia e saj rritet		Gabim
771	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet presioni i fryrjes i cili duhet të jetë sa ai i rekomanduar nga fabrika prodhuese		Saktë
772	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet madhësia e konsumimit të pjesës ballore (thellësia e kanalit të luleve)		Saktë
773	Gomat e automjetit duhet të kontrollohet nëse kanë dëmtime, deformime apo konsumime jo uniforme të sipërfaqes së kontaktit me rrugën (badistradë)		Saktë
774	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet sa është zvogëluar pesha e tyre		Gabim
775	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet përbërja e materialit të gomës		Gabim
776	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet që presioni i fryrjes së gomave të para të jetë i njëjtë me atë të pasme		Gabim
777	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar zvogëlojnë kapjen e tyre me sipërfaqen e rrugës		Saktë
778	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar rrisin mundësinë për rrëshqitjen e mjetit në rast shiu		Saktë
779	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar rrisin mundësinë e aksidenteve rrugore		Saktë
780	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

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
781	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar janë të rrezikshme vetëm në rast shiu		Gabim
782	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar e zvogëlojnë gjatësinë e rrugës së frenimit të mjetit		Gabim
783	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar rrisin kapjen e tyre me rrugën		Gabim
784	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar nuk ndikojnë në frenimin e mjetit		Gabim
785	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet kur janë konsumuar lulet e tyre		Saktë
786	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e ujit, baltës dhe akullit në karrexhatë		Saktë
787	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e gjetheve të pemëve në rrugë		Saktë
788	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet kur presioni i ajrit është më i madh nga ai që rekomandohet		Saktë
789	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e vajrave të ndryshme në karrexhatë		Saktë
790	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania në rrugë e materialeve të paqëndrueshëm (çakëll, zhavorr, rërë, etj.)		Saktë
791	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet kur ecet me shpejtësi të ulët		Gabim
792	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga rritja e numrit të rrotullimeve të boshtit të motorit		Gabim
793	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e bagazheve mbi mjet		Gabim
794	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga rritja e ngarkesave që transportohen		Gabim
795	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga përdorimi i gomave të reja		Gabim
796	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga përdorimi i marsheve të ulët për lëvizje		Gabim
797	Pas montimit të rrotës është e nevojshme të kontrollohet gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit		Saktë
798	Pas montimit të rrotës, dhe pasi kemi udhëtuar njëfarë kohe, është e nevojshme të kontrollohet gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit		Saktë
799	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet në mënyrë të here pas hershme		Saktë
800	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet vetëm kur kemi kontrollin teknik periodik		Gabim
801	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet vetëm pas montimit		Gabim
802	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet detyrimisht në çdo fillim jave		Gabim
803	Rënia e presionit të ajrit në njërën gomë mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Saktë
804	Konsumimit i madh i gomave mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Saktë
805	Konvergjenca e gabuar e rrotave drejtuese mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Saktë
806	Ekulibrimi i saktë i rrotave të para mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Gabim
807	Konvergjenca e rregullt e rrotave drejtuese mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Gabim



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
808	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
809	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
810	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
811	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
812	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
813	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
814	Konvergjenca e rrotave drejtuese, është e lidhur me këndin që formojnë planet e mbërthimit të rrotave drejtuese me planin vertikal		Saktë
815	Kontrolli i konvergjencës së rrotave drejtuese dhe regjistrimi bëhen në servise të specializuara		Saktë
816	Konvergjenca e rrotave drejtuese nuk priset nëse ura e rrotave drejtuese deformohet		Gabim
<b>TEMA VII : RREGULLA PËR PESHAT DHE DIMENSIONET E AUTOMJETEVE NË QARKULLIM. RREGULLA MBI KUFIJTË E SHPEJTËSISË SË KËTYRE MJETEVE</b>			
817	Gjerësia maksimale e autobusit nuk duhet të jetë më e madhe se 2.55 metër, përfshirë dhe pasqyrat e shikimit prapa		Saktë
818	Gjerësia maksimale për autokampet, duke përfshirë edhe ngarkesën, është mbi 2.55 metër, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa		Gabim
819	Gjerësia maksimale e autokampit, duke përfshirë edhe ngarkesën, mund të jetë mbi 2.55 metër		Gabim
820	Gjerësia maksimale e autobusit të lehtë, lejohet maksimumi 2 metër, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa		Gabim
821	Gjatësia maksimale e mjeteve me një aks nuk duhet të kalojë 7.5 metër, duke përfshirë ngarkesën dhe mekanizmin e tërheqjes		Saktë
822	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
823	Gjatësia maksimale për autokampet, duke përfshirë edhe mekanizmat e tërheqjes, nuk duhet ti kalojë 8 metër		Saktë
824	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
825	Gjatësia maksimale e autokampeve, duke përfshirë edhe ngarkesën, mund të jetë më e madhe se 8 metër		Gabim
826	Gjatësia maksimale e mjeteve me një aks mund të jetë 8.5 metër, duke përfshirë ngarkesën dhe mekanizmin e tërheqjes		Gabim
827	Cilido që qarkullon me një mjet që tejkalon përmasat kufitare, pa autorizim përkatës, ndëshkohet me gjobë, pezullim të lejedrejtimit dhe pezullim të lejes së qarkullimit		Saktë
828	Cilido që qarkullon me një mjet që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën pa autorizim përkatës, ndëshkohet vetëm me gjobë		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
829	Cilido që qarkullon me një mjet që tejkalon përmasat kufitare, pa autorizim përkatës, ndëshkohet vetëm me pezullim të lejedrejtimit		Gabim
830	Pesha kufitare e përgjithshme me ngarkesë të plotë, nuk mund të jetë më e madhe se 5 ton për aks, për mjetet me një aks		Saktë
831	Pesha kufitare e përgjithshme me ngarkesë të plotë, nuk mund të jetë më e madhe se 8 ton për aks, për mjetet me dy akse		Saktë
832	Pesha e përgjithshme, 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
833	Pesha kufitare e përgjithshme me ngarkesë të plotë, nuk mund të jetë më e madhe se 3 ton për aks, për mjetet me një aks		Gabim
834	Pesha kufitare e përgjithshme me ngarkesë të plotë, e mjeteve me dy akse, nuk mund të jetë më e madhe se 5 ton për aks		Gabim
835	Pesha kufitare e përgjithshme 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
836	Një automjet mund të tërheqë një mjet që nuk është rimorkio, vetëm kur mjete që tërhiqet nuk është i aftë të qarkullojë si pasojë e një avarie		Saktë
837	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
838	Një autobus mund të tërheqë një mjet, duke vendosur një lidhje të fortë e të qëndrueshme ndërmjet tyre		Saktë
839	Një automjet mund të tërheqë pas rimorkios edhe një mjet tjetër i cili është me defekt		Gabim
840	Një autobus mund të tërheqë ose të tërhiqet nga disa mjete njëkohësisht		Saktë
841	Një autobus mund të tërheqë një automjet tjetër në autostradë		Gabim
842	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, në autostradë është 90 km/orë		Saktë
843	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, në qendrat e banuara është 35 km/orë		Saktë
844	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, jashtë qendrave të banuara është 70 km/orë		Saktë
845	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, në autostradë është 110 km/orë		Gabim
846	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, në qendrat e banuara është 45 km/orë		Gabim
847	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, jashtë qendrave të banuara është 80 km/orë		Gabim
848	Gjerësia maksimale e një autobusi, duhet të jetë jo më e madhe se 2,55 metër, pa llogaritur pasqyrat e lëvizshme, të shikimit prapa		Saktë
849	Cilido që qarkullon me autobus, që tejkalon përmasat gabarite kufitare të përcaktuara, ndëshkohet me gjobe		Saktë
850	Autobusët artikularë, të linjave të shërbimit publik të pasagjerëve, që qarkullojnë në itinerare të përcaktuara, mund të kenë gjatësi maksimale deri në 18 metër		Saktë
851	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh karakteristikat dhe gjendjen e rrugës		Saktë
852	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh edhe kushtet atmosferike		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
853	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh vetëm fushëpamjen që ka		Gabim
854	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh vetëm gjendjen e motorit		Gabim
855	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh kohën, sepse duhet të arrihet sa më shpejt në destinacion		Gabim
856	Kur në rrugë paraqitet një sinjal rreziku, drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë		Saktë
857	Në afërsi të vendkalimeve të këmbësorëve, drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë		Saktë
858	Kur në rrugë lëvizin këmbësorë që shfaqin shenja hutimi, drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë		Saktë
859	Kur këmbësorët në rrugë vonojnë të largohen, drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë		Saktë
860	Në orët e natës si dhe në rastet e fushëpamjes së pamjaftueshme nga kushtet atmosferike ose shkaqe të tjera, drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë		Saktë
861	Drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë në pjesë rrugë në të cilat janë derdhur baltë nga rrugët anësore		Saktë
862	Drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë vetëm në rastet kur qarkullohet në asfalt të porsa lagur nga shiu		Saktë
863	Drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë vetëm në ato pjesë rrugë në të cilat janë derdhur vajra lubrifikantë		Gabim
864	Drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë vetëm në rastet kur rrugët janë të mbuluara nga dëbora e ngrirë ose nga akulli		Gabim
865	Kur qarkullohet me autobus që tejkalon përmasat kufitare, pa autorizim përkatës drejtuesi i tij ndëshkohet me gjobë, pezullim lejedrejtimi dhe pezullim lejeqarkullimi		Saktë
866	Kur qarkullohet me autobus që tejkalon përmasat kufitare, pa autorizim përkatës drejtuesi i tij ndëshkohet vetëm me pezullim të lejedrejtimit		Gabim
867	Ndryshe nga automjetet e tjera, autobusët dhe kamionët duhet të jenë në gjendje të kalojnë në një kthesë me rreze 8.20 metra të jashtme dhe rreze të brendshme prej 6.30 metrash		Gabim
868	Ndryshe nga automjetet e tjera, autobusët dhe kamionët duhet të jenë në gjendje të kalojnë në një kthesë me rreze 12.50 metra të jashtme dhe rreze të brendshme prej 5.30 metra		Saktë
869	Ndryshe nga automjetet e tjera, autobusët dhe kamionët duhet të jenë në gjendje të kalojnë në një kthesë, brendashkruar unazës rrethore me gjerësi 7.20 metra		Saktë
870	Autobusët urban nuk mund të kenë dalje të përparme të karrocërisë mbi dhjetë centimetra për të mos rrezikuar goditjen e këmbësorëve në trotuar		Gabim
871	Autobusët urban nuk mund të kenë dalja të pasme të karrocërisë mbi dhjetë centimetra për të mos rrezikuar goditjen e këmbësorëve në trotuar		Gabim
872	Dalja e pasme të karrocërisë janë të ndaluara në autobusët e linjave ndërqytetës		Gabim
873	Dalja është pjesa gjatësore e mjetit që tejkalon hapësirën midis qendrës së akseve ekstreme të tij (e quajtur hapësira ndëraksiale )		Saktë
874	Dalja e përparme është distanca nga qendra e aksit të përparme deri në kufirin e përparmë të trupit të autobusit		Saktë
875	Trajektorja e lëvizjes në kthesë varet nga dalja e pasme e karrocërisë (largësia nga aksi i fundit i pasmë)		Saktë
876	Trajektorja e lëvizjes në kthesë varet nga dalja e përparme e karrocërisë (largësia nga aksi i përparmë)		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
877	Trajektorja e lëvizjes në kthesë zvogëlohet për shkak të daljes së pasme të karrocerisë		Gabim
878	Trajektorja e lëvizjes në kthesë zvogëlohet për shkak të daljes së përparme të karrocerisë		Gabim
879	Këndi i kthimit të autobusit në kthesë nuk varet nga gjatësia e autobusit		Gabim
880	Këndi i kthimit të autobusit në kthesë varet nga distanca ndërmjet qendrës të aksit të parë dhe atij të pasmë		Saktë
881	Këndi i kthimit të autobusit në kthesë varet nga lartësia e fundit të karrocerisë së autobusit nga rruga		Saktë
882	Dalja e pasme është distanca nga qendra e aksit të pasmë deri në kufirin e përparmë të trupit të autobusit		Saktë
883	Automjetet e rënda me dalje mbi dyzet centimetra normalisht duhet të pajisen me një pasqyrë shtesë të kthyeshme		Gabim
884	Drejtuasi i një autobusi të artikuluar me tre akse duhet të ketë parasysh se, përgjithësisht, këto automjete kanë dalje të konsiderueshme në pjesën e përparme, por jo në pjesën e pasme		Gabim
885	Hapësira ndërkaksiale përfshinë dhe daljet e përparmë të karrocerisë së autobusit		Gabim
886	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të vendoset në të gjithë autobusët me më shumë se 22 vende		Gabim
887	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të vendoset në të gjithë autobusët me një masë më të madhe se 5 tonë		Gabim
888	Dalja e pasme rritet nëse automjeti është i pajisur me më shumë akse drejtuese		Gabim
889	Autobusët e linjave të shërbimit publik interurban mund të kenë gjerësinë mbi 2.55 metër		Gabim
890	Autobusët e linjave të shërbimit publik urbane mund të kenë gjerësinë mbi 2.55 metër		Gabim
891	Autobusët e linjave të shërbimit publik interurban mund të kenë lartësinë mbi 4.00 metër		Saktë
892	Autobusët e linjave të shërbimit publik interurban ,mund të kenë lartësinë 4.30 metër		Saktë
893	Autobusët e linjave të shërbimit publik interurban mund të kenë lartësinë mbi 4.30 metër		Gabim
894	Gjatësia maksimale e një autobusi me 2 akse është 15.00 metra		Gabim
895	Gjatësia maksimale e një autobusi me 2 akse është 12.00 metra		Saktë
896	Gjatësia maksimale e një autobusi të artikuluar që qarkullon në itinerare të përcaktuara, mund të kenë gjatësi maksimale deri në 18.00 metra		Saktë
897	Gjerësia e përgjithshme e një automjeti duhet të jetë në përputhje me kufijtë e caktuar të rrezeve të kthesave të përcaktuara nga rregulloret		Saktë
898	Gjatësia maksimale e një autobusi me 3 ose më shumë akse është 15 metra		Saktë
899	Gjatësia maksimale e një autobusi ose autobusi të artikuluar me rimorkio është 18,75 metra		Saktë
900	Gjatësia maksimale e një autobusi të artikuluar me 3 ose më shumë akse është 18,75 metra		Gabim
901	Për efekt dallimi, raportimi apo matje trafiku, “autobus i rëndë, i artikuluar me tre akse”, është mjete i artikuluar me tre akse, i destinuar për transportin e udhëtarëve mbi 42+1 vende		Saktë
902	Për efekt dallimi, raportimi apo matje trafiku, “autobus i rëndë me tre akse”, është mjete me tre akse i destinuar për transportin e udhëtarëve me mbi 42+1 vende		Gabim
903	Për efekt dallimi, raportimi apo matje trafiku, “autobus i rëndë”, është mjete me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve me mbi 42+1 vende		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
904	Për efekt dallimi, raportimi apo matje trafiku, "autobus i lehtë", është mjete me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve deri në 32+1 vende		Saktë
905	Për efekt dallimi, raportimi apo matje trafiku, "mikrobusi", është mjete me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve deri në 8+1 vende		Saktë
906	Për efekt dallimi, raportimi apo matje trafiku, "autobus i rëndë, i artikuluar me tre akse", është mjete me tre akse i artikuluar, i destinuar për transportin e udhëtarëve me mbi 32+1 vende		Gabim
907	Për efekt dallimi, raportimi apo matje trafiku, "autobus i rëndë me tre akse", është mjete me tre akse i destinuar për transportin e udhëtarëve mbi 32+1 vende		Gabim
908	Për efekt dallimi, raportimi apo matje trafiku, "autobus i rëndë", është mjete me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve mbi 35+1 vende		Gabim
909	Për efekt dallimi, raportimi apo matje trafiku, "autobus i lehtë", është mjete me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve deri në 42+1 vende		Gabim
910	Për efekt dallimi, raportimi apo matje trafiku, "mikrobusi", është mjete me dy akse i destinuar për transportin e udhëtarëve deri në 12+1 vende		Gabim
911	Me përjashtim të automjeteve ATP, çdo automjet, përfshirë ngarkesën e tij, duhet të ketë një gjerësi maksimale që nuk i kalon 2.55 metra		Saktë
912	Gjatësia maksimale e automjeteve nuk përcaktohet me ligj, pasi varet nga ngarkesa e transportuar		Gabim
913	Me disa përjashtime, çdo automjet, përfshirë ngarkesën e tij, duhet të ketë një lartësi maksimale prej jo më shumë se 4 metra		Saktë
914	Me përjashtim të automjeteve ATP, çdo automjet përfshirë ngarkesën e tij, duhet të ketë një gjerësi maksimale që nuk i kalon 2.75 metra		Gabim
915	Çdo automjet, duke përjashtuar autobusët dhe gjysmërimorkiot, duhet të ketë një gjatësi maksimale që nuk i kalon 12 metra		Saktë
916	Me disa përjashtime, çdo automjet, përfshirë ngarkesën e tij, duhet të ketë një lartësi maksimale prej jo më shumë se 5 metra		Gabim
917	Kufiri i masës maksimale me ngarkesë i automjeteve varet nga numri i përgjithshëm i akseve të tyre		Saktë
918	Kufiri maksimal i masës me ngarkesë për automjetet me 2 akse është 18 ton (me përjashtim të autobusëve të veçantë)		Saktë
919	Kufiri i masës maksimale me ngarkesë të automjeteve, me 3 ose më shumë akse, varet edhe nga prania e gomave dopio		Saktë
920	Kufiri i masës maksimale me ngarkesë për automjetet varet nga lloji i gomave, me të cilat është pajisur automjeti		Gabim
921	Kufiri i masës maksimale me ngarkesë për automjetet me 3 akse është 25 ton (ose 26 ton nëse plotësohen kërkesat e veçanta)		Saktë
922	Kufiri maksimal i masës me ngarkesë për mjetet motorike me 2 akse është 8 ton (me përjashtim të autobusëve të veçantë)		Gabim
923	Masa e mjetit ndryshon, nëse automjeti lëviz në rrugë me pjerrësi të madhe		Gabim
924	Kapaciteti i ngarkesës së automjetit është ngarkesa maksimale që mund të mbajnë gomat		Gabim
925	Masa totale me ngarkesë e mjetit është masa maksimale e autorizuar dhe korrespondon me peshën e mjetit bosh plus ngarkesën		Saktë
926	Masa totale me ngarkesë është ekuivalente me vlerën e masës së mjetit pa ngarkesë, e shumëzuar me 1.2		Gabim
927	Kapaciteti (ngarkesa) përfaqëson masën maksimale të ngarkesës, që mund të mbajë një automjet		Saktë
928	Masa e tarës (mjete pa ngarkesë) e një automjeti është ekuivalente me ngarkesën e tij		Gabim
929	Masa maksimale me ngarkesë nuk tregohet në certifikatën e regjistrimit		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
930	Kapaciteti është i barabartë me shumën e masave maksimale të lejuara në boshtet e automjetit		Gabim
931	Masa totale me ngarkesë është masa maksimale e autorizuar dhe korrespondon me masën e tarës plus ngarkesën		Saktë
932	Kapaciteti është i barabartë me shumën e masave maksimale të lejuara në akset e automjetit		Gabim
933	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
934	Gjatësia maksimale e një autobusi me 2 akse është 13.50 metra		Saktë
935	Gjatësia maksimale e një autobusi me 2 akse është 15 metra		Gabim
936	Gjatësia maksimale e një autobusi me 3 ose më shumë akse është 15 metra		Saktë
937	Gjatësia maksimale e një autobusi me 3 ose më shumë akse është 18,75 metra		Gabim
938	Lartësia maksimale e autobusëve dhe trolejbusëve të destinuar për shërbime publike urbane dhe periferike, që qarkullojnë në linjat e paracaktuara, nuk duhet të kalojë 4.30 metra		Saktë
939	Çdo automjet, duke përjashtuar autobusët dhe gjysmërimorkiot, duhet të ketë një gjatësi maksimale që nuk i kalon 13.50 metra		Gabim
940	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
941	Dimensionet e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) së një automjeti nuk tregohen në lejen e qarkullimit		Saktë
942	Çdo automjet, ose kompleks automjetesh duke përfshirë ngarkesën, gjatë kthesave, duhet të kryejë një trajektore në mënyrë 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
943	Gjurma (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) e një automjeti zvogëlohet, kur gjatësia e tij rritet		Gabim
944	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
945	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
946	Gjurma (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) e një automjeti rritet, kur masa e tij rritet		Gabim
947	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
948	Gjerësia e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) së një automjeti gjithmonë shënohet në lejen e qarkullimit		Gabim
949	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
950	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
951	Gjurma është zona unazore që zë automjeti në sipërfaqen e rrugës, kur realizon një kthesë apo ndryshon drejtimin e lëvizjes		Saktë
952	Madhësia e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) rritet, me rritjen e numrit të akseve të automjetit		Gabim
953	Gjerësia e gjurmës nuk duhet të kalojë gjerësinë e automjetit së bashku me ngarkesën e tij		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
954	Gjerësia e gjurmës(sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) rritet nga devijimet e automjetit gjatë lëvizjes		Saktë
955	Zona e gjurmës (sipërfaqja maksimale që zë mjeti gjatë kthimit) është hapësira në gjerësi, që zë automjeti në rrugë të drejtë		Gabim
956	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh karakteristikat dhe gjendjen e rrugës		Saktë
957	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh edhe kushtet atmosferike		Saktë
958	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh vetëm fushëpamjen		Gabim
959	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh vetëm gjendjen e motorit		Gabim
960	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i autobusit duhet të ketë parasysh kohën, me qellim që te arrihet sa më shpejt në destinacion		Gabim
961	Kur në rrugë shfaqet një sinjal rreziku, drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë		Saktë
962	Në afërsi të vendkalimeve të këmbësorëve, drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë		Saktë
963	Kur në rrugë lëvizin këmbësorë, që shfaqin shenja hutimi, drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë		Saktë
964	Kur këmbësorët në rrugë vonojnë të largohen nga kryqëzimi, drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë		Saktë
965	Në orët e natës si dhe në rastet e fushëpamjes së pamjaftueshme nga kushtet atmosferike ose shkaqe të tjera, drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë		Saktë
966	Drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë në segmentet e rrugës, ku ka rrëshqitje dheu nga pjesët anësore		Saktë
967	Drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, vetëm në rastet kur qarkullohet në asfalt të porsa lagur nga shiu		Gabim
968	Drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë vetëm në ato pjesë rruge, në të cilat janë derdhur vajra lubrifikantë		Gabim
969	Drejtuesi i autobusit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, vetëm në rastet kur rrugët janë të mbuluara nga dëbora e ngrirë ose nga akulli		Gabim
970	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, në autostradë është 90 km/orë		Saktë
971	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, në qendrat e banuara është 35 km/orë		Saktë
972	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, jashtë qendrave të banuara është 70 km/orë		Saktë
973	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, në autostradë është 110 km/orë		Gabim
974	Shpejtësia maksimale e lejuar për autobusë, me peshë të përgjithshme me ngarkesë të plotë më të madhe se 8 tonë, në qendrat e banuara është 45 km/orë		Gabim
975	Gjerësia maksimale e një autobusi, duhet të jetë jo më e madhe se 2,55 m, pa llogaritur pasqyrat e lëvizshme, të shikimit prapa		Saktë
976	Për autobusët e destinuar për linjat e shërbimeve publike urbane dhe interurbane, lejohet të kenë lartësi deri 4.30 metër		Saktë
977	Cilido që qarkullon me autobus, që tejkalon përmasat gabarite kufitare të përcaktuara, ndëshkohet me gjobe		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
978	Autobusët artikularë, të linjave të shërbimit publik të pasagjerëve, që qarkullojnë në itinerare të përcaktuara, mund të kenë gjatësi maksimale deri në 18 metër		Saktë
<b>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)</b>			
979	Këndi i shikimit i drejtuesit varet drejtpërdrejt nga shpejtësia e lëvizjes së mjetit		Saktë
980	Me rritjen e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit në kthesë, këndi i shikimit i drejtuesit, zvogëlohet		Saktë
981	Sa më e vogël është shpejtësia e lëvizjes së mjetit në kthesë, aq më e madhe është këndi i shikimit i drejtuesit		Saktë
982	Sa më e madhe të jetë shpejtësia e lëvizjes së mjetit në kthesë, aq më shumë rritet këndi i shikimit i drejtuesit		Gabim
983	Fushëpamja, gjatë drejtimit të mjetit me drita të ndezura, nuk varet nga kushtet atmosferike		Gabim
984	Me rritjen e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit, rritet këndi i shikimit anësor të drejtuesit		Gabim
985	Hartat rrugore i 'u shërbejnë drejtuesve të mjeteve që bëjnë udhëtime të gjata në rrugë të panjohura		Saktë
986	Hartat rrugore kanë objekt kryesor të paraqesin rrugët automobilistike si dhe qendrat e banuara		Saktë
987	Hartat rrugore paraqesin edhe detet, liqenet, etj., për të orientuar drejtuesit e mjeteve		Saktë
988	Hartat rrugore kanë objekt kryesor të paraqesin vetëm qendrat e banuara		Gabim
989	Hartat rrugore janë të ndërtuar me shkallë zmadhimi		Gabim
990	Hartat rrugore paraqesin vetëm detet dhe liqenet		Gabim
991	Në hartat rrugore pjesa e poshtme tregon jugun		Saktë
992	Në hartat rrugore rrugët interurbane shënohen zakonisht me ngjyrë të kuqe		Saktë
993	Në hartat rrugore rrugët interurbane kryesore dhe autostradat shënohen me dy vija paralele		Saktë
994	Në hartat rrugore pjesa e poshtme tregon veriun		Gabim
995	Në hartat rrugore pjesa e majtë tregon lindjen		Gabim
996	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit duhet të marrë hartën e shtetit ku bëhet udhëtimi		Saktë
997	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të marrë hartën e rajonit, nëse udhëtimi kalon në disa shtete		Saktë
998	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjeti, duhet të përcaktojë në hartë rrugët dhe autostradat që do të ndjekë		Saktë
999	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të përcaktojë vendet e pushimeve të detyruara që do të bëhen		Saktë
1000	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
1001	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
1002	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të përcaktojë vetëm vendin e mbërritjes në hartë		Gabim
1003	Lidhja e një rimorkioje në një autobus e bën edhe më të rëndësishëm orientimin e saktë të pasqyrave të jashtme		Saktë



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1004	Drejtuesi i një autobusi 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
1005	Gjatë lëvizjes me autobus me rimorkio, kur drejtuesi bën manovrën e kthimit djathtas në qendrat urbane, është thelbësore të kontrollojë përmes pasqyrave, që rimorkio të mos përplaset me çiklistët ose motoçiklistët		Saktë
1006	Kur drejtuesi i një autobusi me rimorkio, kryen manovrën e kthimit majtas, dukshmëria nga pasqyrat në anën e djathtë rritet		Gabim
1007	Nëse një rimorkio duhet të lidhet me një autobus, ajo duhet të jetë e pajisur me pasqyra të jashtme të orientuara drejt tij		Gabim
1008	Rimorkio e lidhur në një autobus nuk ndikon në fushëpamjen e pasme të rrugës nga drejtuesi sepse nuk është kurrë më e gjerë se tërheqësi		Gabim
1009	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe shpejtësinë e mjetit që duam të parakalojmë		Saktë
1010	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe gjatësinë e mjetit që duam të parakalojmë		Saktë
1011	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe shpejtësinë e lëvizjes që realizon mjeti jonë në fillimin e parakalimit		Saktë
1012	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe gjatësinë e mjetit tonë		Saktë
1013	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe distancën e nevojshme, me mjetin para, para fillimit të parakalimit		Saktë
1014	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe distancën e nevojshme, me mjetin që parakalohet, pas përfundimit të parakalimit		Saktë
1015	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh gjatësinë, gjerësinë dhe ngarkesën e mjetit që vjen në sensin e kundërt		Gabim
1016	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh distancën me mjetin që vjen në sensin e kundërt, para fillimit të parakalimit		Gabim
1017	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
1018	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
1019	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
1020	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
1021	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
1022	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
1023	Sistemet e navigimit ndihmojnë drejtuesin e mjetit për te përcaktuar pozicionin në të cilin ndodhet		Saktë
1024	Në disa mjete navigatori është i instaluar në panelin e instrumenteve komanduese, në të djathtë të drejtuesit		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1025	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
1026	Sistemet e navigimit japin informacione rreth shpejtësisë dhe drejtimit të mjetit		Saktë
1027	Navigatori i jep informacion drejtuesit të mjetit mbi rrugën që do të ndjekë nga pika e nisjes deri në pikën e mbërritjes		Saktë
1028	Navigatori ndihmon drejtuesin e mjetit për të zgjedhur rrugën me të mirë nga pozicioni ku ndodhet deri në destinacion e caktuar		Saktë
1029	Navigatori është pajisje e detyrueshme për të gjithë autobusët që transportojnë mbi 22 udhëtarë		Gabim
1030	Mjetet e pajisura me tahograf kanë detyrim ligjor të pajisen edhe me navigator		Gabim
1031	Kur drejtoni një autobusi 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
1032	Në ndalesa, për të garantuar sigurinë e udhëtarëve të autobusëve, para se të nisen, pozicioni i tyre duhet të kontrollohet me kujdes përmes pasqyrave të brendshme të autobusit		Saktë
1033	Në ndalesa, në mënyrë që të sigurohet një zbritje ose hipje 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
1034	Pasqyrat e brendshme të autobusëve përdoren për të kontrolluar situatën në bordin e automjetit pranë dyerve të hipjes dhe hipjes së pasagjerëve		Saktë
1035	Pasqyrat e komanduara në mënyrë elektrike të autobusëve orientohen automatikisht kur karta e tahografit të drejtuesit futet në tahografin digjital		Gabim
1036	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
1037	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet nga lartësia e automjetit		Saktë
1038	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet nga vendosja e pasqyra të tepërta të pamjes së pasme		Gabim
1039	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet nga lloji i ndërtimit të strukturës së kabinës		Saktë
1040	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet nga fshirësit e xhamave		Gabim
1041	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet kur xhami i përparmë është i temperuar		Gabim
1042	Tek automjet e projektuar pa dritare prapa fushëpamja mund të kufizohet		Saktë
1043	Tek automjet e projektuar me dritare prapa fushëpamja mund të kufizohet		Gabim
1044	Fushëpamja në një automjet mund të kufizohet nga prania e frikëseve të zjarrit		Gabim
1045	Në një automjet të rëndë, pasqyrat e pasme mund të zëvendësohen plotësisht nga kamerat		Gabim
1046	Në një automjet të rëndë, pasqyrat anësore të përparme ju lejojnë të shihni më mirë pjesën e poshtme të pjesës së përparme të automjetit		Saktë
1047	Në një autobus, pasqyra kryesore e jashtme djathtas lejon shikimin indirekt edhe të një pjese të rrugës prapa, në të majtë të tij		Gabim
1048	Në një autobus, pasqyra kryesore e jashtme djathtas lejon shikimin indirekt edhe të një pjese të rrugës prapa, në të djathtë të tij		Saktë
1049	Në një autobus, pasqyra kryesore e jashtme majtas lejon shikimin indirekt edhe të një pjese të rrugës prapa, në të djathtë të tij		Saktë
1050	Në një autobus, pasqyra kryesore e jashtme majtas lejon shikimin indirekt edhe të një pjese të rrugës prapa, në të majtë të tij		Gabim
1051	Në një autobus, pasqyra rrethore e brendshme me kënd të gjerë të pamjes së pasme lejon drejtuesin të shikojë tavanin e tij		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1052	Në një autobus, pasqyra rrethore e brendshme ju lejon të zgjeroni këndin e shikimit të kontrolluar nga pasqyra kryesore e pamjes së pasme		Saktë
1053	Rregullimi i saktë i pasqyrave të pasme të automjeteve të rënda është një element themelor për zvogëlimin e aksidenteve që përfshijnë ato		Saktë
1054	Pamja indirekte përmes pasqyrave ose kamerave ju lejon të kontrolloni plotësisht të gjithë këndet e pamjes së rrugës		Gabim
1055	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
1056	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
1057	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës është e nevojshme të shmangni përdorimin e mbrojtëseve nga dielli		Gabim
1058	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
1059	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës vendi i uljes së drejtuesit duhet të rregullohet saktë në lartësi		Saktë
1060	Për të siguruar një fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës, është e nevojshme të shmangni lënien e hartave, ditarëve dhe shënimeve në panel, veçanërisht nëse ato janë me ngjyra të lehta, pasi ato mund të krijojnë reflektime të rrezikshme në xhamin e përparmë		Saktë
1061	Për të siguruar fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës, është e nevojshme të shmanget mbajtja nderur e dritave të brendshme të automjetit gjatë orëve të natës, pasi ato kufizojnë përshtatjen e syrit me shikimin në errësi		Saktë
1062	Për të siguruar fushëpamje më të mirë të drejtpërdrejtë të rrugës, është e nevojshme të shmangni mjegullimin e xhamave të përparme dhe anësorë		Saktë
1063	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
1064	Për një rregullim korrekt të pasqyrave anësore të pasme të autobusëve është e nevojshme të kihet parasysh mundësia që drejtuesi të mbajë syze		Gabim
1065	Për një rregullim korrekt të pasqyrave anësore të pasme të autobusëve është e nevojshme të merren parasysh kushtet atmosferike, veçanërisht era		Gabim
1066	Për një rregullim korrekt të pasqyrave anësore të pasme të autobusëve, duhet të konsiderohet që fushëpamja e anës së djathtë të rrugës është veçanërisht e rëndësishme		Saktë
1067	Nëse pasqyrat e brendshme të një autobusi orientohen gabim, nuk ka shumë rëndësi nëse pasqyrat e jashtme janë në pozicionin e duhur		Gabim
1068	Nëse pasqyrat e brendshme të një autobusi janë të orientuara gabim, mund të ndodhë që drejtuesi të mbyllë dyert dhe të nisët kur njerëzit nuk kanë mbaruar hipjen ose zbritjen		Saktë
1069	Nëse pasqyrat e brendshme të një autobusi janë të orientuara gabim, mund të ndodhë që drejtuesi të mos shohë nëse ka njerëz në stacionin e autobusit që presin që autobusin		Gabim
1070	Gjatë drejtimit të një autobusi në autostradë, pasqyra e jashtme e pamjes së pasme duhet të mbyllet		Gabim
1071	Shikueshmëria indirekte përmes pasqyrave ose kamerave është efektive vetëm nëse ato janë të orientuara saktë		Saktë
1072	Pasqyrat e pasme të autobusëve orientohen automatikisht kur karta e tahogرافit futet në tahogرافin digjital		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

Nr.	Përmbajtja	Figura	Përgjigja
<b>TEMA IX : LIDHJA E RIMORKIOVE DHE GJYSMËRIMORKIOVE. NJOHURI MBI LLOJET, NDËRTIMI, PJESËT KRYESORE, LIDHJA ,PËRDORIMI DHE MIRËMBAJTJA E PËRDITSHME E SISTEMEVE LIDHËSE</b>			
1073	Rimorkiot janë mjete të destinuar për t'u tërhequr nga automjetet dhe nga trolejbusët, përjashtuar artikularët		Saktë
1074	Karrelat bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove		Saktë
1075	Rimorkiot për transport të pajisjeve turistike dhe sportive (me një ose me dy akse) bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove,		Saktë
1076	Automjetet në avari që tërhiqen nga një automjet tjetër, konsiderohen rimorkio		Gabim
1077	Rimorkiot, përveç atyre me një aks dhe peshë deri 0.75 ton, duhet të kenë sistem frenimi		Saktë
1078	Rimorkiot duhet të kenë treguesin e ndritshëm të drejtimit (sinjale)		Saktë
1079	Rimorkiot nuk lejohet të qarkullojnë nëse nuk janë të kompletuara me sistemet e pajimit të parashikuara nga Kodi Rrugor		Saktë
1080	Rimorkiot janë të pajisur me mekanizmin e mbrojtjes (bllokazh motori)		Gabim
1081	Rimorkiot kanë treguesin kilometrik të dyllosur		Gabim
1082	Rimorkiot duhet të pajisen vetëm me mekanizmin që e lidh atë me mjetin që e tërheq		Gabim
1083	Në lejen e qarkullimit është shënuar masa maksimale teknikisht e lejuar e rimorkios që mund të tërhiqet në frenim (kg)		Saktë
1084	Në lejen e qarkullimit është shënuar masa maksimale teknikisht e lejuar e rimorkios që mund të tërhiqet në lëvizje (kg)		Saktë
1085	Në lejen e qarkullimit të rimorkios shënohet ngjyra e karrocisë		Saktë
1086	Të dhënat mbi identifikimin dhe karakteristikat teknike të rimorkios me dy a më shumë akse, janë të shënuara në leje qarkullimi		Saktë
1087	Të dhënat mbi identifikimin dhe karakteristikat teknike të rimorkios me dy a më shumë akse, janë të shënuara edhe në lejen e qarkullimit të automjetit tërheqës		Gabim
1088	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
1089	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios është e nevojshme që të jenë kontrolluar kushtet e brendashkrimit në kthesë		Saktë
1090	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
1091	Për tërheqjen e rimorkios është e nevojshme që pajisjet e tërheqjes të jenë të tipit të miratuara dhe të pajtueshëm ndërmjet tyre		Saktë
1092	Për tërheqjen e rimorkios mjafton që pajisjet e tërheqjes të jenë të tipit të miratuar dhe të pajtueshëm (me puthitshmëri) midis tyre		Gabim
1093	Për tërheqjen e rimorkios është e nevojshme që vetëm të jenë kontrolluar kushtet e brendashkrimit të kthesës		Gabim
1094	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
1095	Kur rimorkio nuk është pajisur me sistem frenash, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën maksimale të autobusit, nuk duhet të kalojë 0.50		Saktë
1096	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

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1097	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
1098	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
1099	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
1100	Rimorkiot janë mjete të destinuara për tu tërhequr nga automjetet dhe trolejbusët, përjashtuar artikularët		Saktë
1101	Rimorkiot janë mjete që mund të shërbejnë edhe për transport pasagjerësh		Saktë
1102	Rimorkiot janë mjete që mund të tërhiqen edhe nga autoveturat		Gabim
1103	Rimorkiot janë mjete të destinuara për tu tërhequr nga autotrenat, artikularët dhe gjysmërimorkiatorët		Gabim
1104	Rimorkiot janë mjete që futen në kategorinë e mjeteve me motor		Gabim
1105	Rimorkiot janë mjete që futen në kategorinë e automjeteve		Saktë
1106	Rimorkiot kanë pjesë përbërëse shasinë		Saktë
1107	Rimorkiot kanë në përbërje edhe mekanizmin e lidhjes me mjetin që e tërheq		Saktë
1108	Rimorkiot duhet të jenë të pajisur me sistemin e ndriçimit dhe sinjalizimeve		Saktë
1109	Rimorkiot me dy a më shumë akse, duhet detyrimisht të kenë sistem frenimi		Gabim
1110	Rimorkiot nuk kanë suspencione (balestra) dhe amortizatorë		Gabim
1111	Rimorkiot janë të pajisura me sistem drejtimi hidraulik		Gabim
1112	Rimorkiot futen në kategorinë e mjeteve me motor		Saktë
1113	Gjysmërimorkiot në pjesën e përparme mbështeten tek tërheqësit		Saktë
1114	Gjysmërimorkiot mund të jenë vetëm me një aks		Saktë
1115	Gjysmërimorkiot tërhiqen vetëm nga tërheqësit		Saktë
1116	Gjysmërimorkiot duhet të kenë edhe sistemin e ndriçimit dhe të sinjalizimeve		Gabim
1117	Gjysmërimorkiot hyjnë te mjetet me motor		Gabim
1118	Gjysmërimorkiot duhet te kenë edhe sistem drejtimi		Gabim
1119	Gjysmërimorkiot mund të tërhiqen nga çdo lloj automjeti		Saktë
1120	Karrelat janë të destinuara për transport bagazhesh, pajisjesh, etj., si këto		Saktë
1121	Karrelat konsiderohen si pjesë përbërëse e automjeteve		Saktë
1122	Karrelat mund të tërhiqen nga kamionët		Gabim
1123	Karrelat mund të jenë edhe me dy akse		Gabim
1124	Karrelat lejohet të tërhiqen nga autotrenat, gjysmërimorkiatorët dhe makinat e ngarkim-transportit		Gabim
1125	Karrelat tërhiqen vetëm nga autoveturat		Saktë
1126	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen akset mbajtëse të rrotave (asaljet) për ndonjë deformim apo plasaritje		Saktë
1127	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen mekanizmi i kthimit, elementët e sistemit të varjes (balestrat), etj.		Saktë
1128	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen funksionimi i pajisjeve lidhëse të tubove		Saktë
1129	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen sistemet e frenimit, ndriçim-sinjalizimit, gomat, etj.		Gabim
1130	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen vetëm sistemet e frenimit dhe ndriçim-sinjalizimit		Gabim
1131	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen përmasat e spinotit, ganxhës lidhëse të timonit dhe madhësia e qarkut		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1132	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohet vetëm mirëfunksionimi i mekanizmit të kthimit		Saktë
1133	Mekanizmi i kthimit të rimorkios përbëhet nga timoni (traversa) që lidhet me qarkun e rimorkios i cili ndodhet në aksin e parë		Saktë
1134	Mekanizmi i kthimit të rimorkios mund të ketë edhe pajisje për bllokimin e tij që përdoret në rastet e lëvizjes prapa		Saktë
1135	Mekanizmi i kthimit të rimorkios përbëhet vetëm nga timoni (traversa)		Gabim
1136	Mekanizmi i kthimit të rimorkios përbëhet vetëm nga qarku që mbështetet në shasinë e rimorkios		Gabim
1137	Lidhja e rimorkios me kamionin duhet të jetë e siguar me lidhje shtesë sigurie		Saktë
1138	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin ka në përbërje takon e rimorkimit që është e montuar te shasia e kamionit		Saktë
1139	Lidhja e rimorkios me kamionin realizohet nëpërmjet spinotit që lidh ganxhën e timonit të rimorkios me takon e kamionit		Saktë
1140	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin duhet të realizojë lidhje të sigurte të kamionit me rimorkion		Saktë
1141	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
1142	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
1143	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin nuk përmban lidhje sigurie		Gabim
1144	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
1145	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
1146	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
1147	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e rimorkios me kamionin mjafton të bëjë lidhjen e impiantit elektrik për sistemin e ndriçim sinjalizimit		Gabim
1148	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
1149	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e rimorkios me kamionin mjafton të lidhë timonin në takon e mjetit tërheqës		Gabim
1150	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
1151	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
1152	Për të bërë lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet të bëhet lidhja e impiantit elektrik, për sistemin e ndriçimit dhe sinjalizimeve të saj		Saktë
1153	Për të bërë lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet në fillim të çaktivizojmë mekanizmin e qëndrimit		Gabim
1154	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet vetëm të heqë këmbët mbajtëse të gjysmërimorkios		Gabim
1155	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja, fillimisht duhet zgjedhur një vend me sipërfaqe të sheshtë për të parkuar gjysmërimorkion		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1156	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
1157	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja duhet të lëshohen këmbët mbajtëse të saj në tokë, para largimit të tërheqësit		Saktë
1158	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja duhet bërë edhe vendosja e pykave të sigurimit në rrota para largimit të tërheqësit		Saktë
1159	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja duhet bërë shkëputja e linjës së ajrit të frenave, para aktivizimit të mekanizmin të qëndrimit		Gabim
1160	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
1161	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja fillimisht duhet të zgjidhet një vend me sipërfaqe të pjerrët për të parkuar gjysmërimorkion		Gabim
1162	Rimorkiot me një aks me peshë nën 0.75 ton mund të mos pajisen me sistem frenimi		Saktë
1163	Rimorkiot me peshë të përgjithshme mbi 0.75 ton duhet të pajisen me sistem frenimi		Saktë
1164	Rimorkiot me dy akse duhet patjetër të pajisen me sistem frenimi në një aks		Saktë
1165	Rimorkiot me masë deri 3.5 ton mund të jenë me sistem frenimi mekanik të tipit me inerci		Saktë
1166	Rimorkiot me masë deri 7 ton duhet të pajisen me sistem frenimi mekanik		Gabim
1167	Me sistem frenimi, të tipit të vazhduar automatik, duhet të pajisen të gjitha rimorkiot pavarësisht nga pesha e tyre		Gabim
1168	Rimorkiot me peshë të përgjithshme mbi 0.75 ton nuk e kanë të detyrueshme të pajisen me sistem frenimi		Gabim
1169	Frenat e tipit me inerci kërkojnë një sistem oleo-pneumatik në rimorkio		Gabim
1170	Sistemi i frenimit të një rimorkio që peshon deri në 3.5 ton nuk është kurrë mekanik		Gabim
1171	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë ) funksionon në rast të këputjes së tubit të ajrit që vjen nga mjeti tërheqës		Saktë
1172	Sistemi i frenimit të një rimorkio me një masë deri në 3.5 ton mund të jetë me inerci dhe hidraulik		Saktë
1173	Sistemi i frenimit të një rimorkio me një masë deri në 3.5 ton mund të jetë me inerci dhe mekanik		Saktë
1174	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë ) vepron nëse rimorkio shkëputet nga kamioni aksidentalisht		Saktë
1175	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë ) shërben kur drejtuesi i mjetit e shkëput rimorkion nga tërheqësi		Saktë
1176	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë ) realizon ndalimin e rimorkios, pa veprimin e drejtuesit të mjetit		Saktë
1177	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë ) funksionon në përputhje me shtypjen e pedalit të frenit në tërheqës		Gabim
1178	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë ) komandohet nga drejtuesi i mjetit gjatë lëvizjes		Gabim
1179	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë ) nuk vepron kur drejtuesi i mjetit e shkëput rimorkion nga tërheqësi		Gabim
1180	Frenat e shërbimit të rimorkios funksionojnë në përputhje me shtypjen e pedalit të frenit në tërheqës		Saktë
1181	Frenat e shërbimit të rimorkios realizojnë fillimin e frenimit të rimorkios njëkohësisht ose më përpara se të tërheqësit		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1182	Frenat e shërbimit të rimorkios realizojnë një forcë frenimi në rrotë që përputhet me korsën e pedalit të frenave të tërheqësit		Saktë
1183	Frenat e shërbimit të rimorkios realizon ndalimin e rimorkios pa veprimin e drejtuesit të mjetit		Gabim
1184	Frenat e shërbimit të rimorkios nuk shërbejnë gjatë lëvizjes normale të mjetit		Gabim
1185	Frenat e shërbimit të rimorkios veprojnë nëse rimorkio shkëputet nga kamioni aksidentalisht		Gabim
1186	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios mund të jenë mekanike ose me ajër (pneumatike)		Saktë
1187	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
1188	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios komandohen nga drejtuesi i mjetit te valvola e frenave të qëndrimit (parkimit)		Saktë
1189	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios përdoren edhe gjatë lëvizjes në raste emergjente		Gabim
1190	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios komandohen nga drejtuesi i mjetit te valvola e frenave të shërbimit		Gabim
1191	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios veprojnë nëse rimorkio shkëputet nga kamioni aksidentalisht		Gabim
1192	Dritat e pozicionit të vendosur prapa janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1193	Sinjalet e drejtimit të vendosur prapa janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1194	Sinjalet reflektues me ngjyrë të kuqe që vendosen prapa janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1195	Sinjalet reflektues me ngjyrë të bardhë që vendosen para janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1196	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
1197	Dritat e sinjaleve të frenave janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios		Saktë
1198	Pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios janë vetëm dy sinjalet reflektuese		Gabim
1199	Pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios janë edhe dy fenerë kundër mjegullës të vendosur në pjesën e përparme		Gabim
1200	Pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios janë dy panelet reflektuese të vendosur në pjesën e përparme		Gabim
<b>TEMA X : 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.)</b>			
1201	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes mundësojnë transmetimin e lëvizjes nga motori tek rrotat aktive të automjetit		Saktë
1202	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes përbëhen nga friksioni, kutia e shpejtësisë, transmisioni, diferenciali, etj.		Saktë
1203	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes realizojnë edhe zvogëlimin e ngarkesave përdredhëse dinamike që transmetohen në motor		Saktë
1204	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes shërbejnë vetëm për transmetimin e lëvizjes nga kutia e shpejtësisë, te rrotat aktive		Gabim
1205	Sistemi satelitor GPS është pjesë e sistemit të transmetimit të lëvizjes		Gabim



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1206	Në shumë autobusë, transmetimi hidraulik zëvendëson friksionin dhe kutinë e ndërrimit të shpejtësisë manuale		Saktë
1207	Elementët e sistemit të transmetimit të lëvizjes përdoren për ta mbajtur kompaninë të informuar për pozicionin e automjetit		Gabim
1208	Elementët e sistemit të transmetimit të lëvizjes nuk gjenden në automjetet elektrike		Gabim
1209	Semiakset (gjysmëakset) nuk bëjnë pjesë në sistemin e transmetimit të lëvizjes së automjetit		Gabim
1210	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes janë pjesë të motorit		Gabim
1211	Balestra, volani dhe kufizuesi i shpejtësisë janë pjesë e sistemit të transmetimit të lëvizjes		Gabim
1212	Friksioni, kutia e shpejtësisë dhe diferenciali janë pjesë e sistemit të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1213	Friksioni është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1214	Kutia e shpejtësisë (kambio) është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1215	Transmisioni kardanik është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1216	Diferenciali dhe gjysmëakset (semiakset) janë pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1217	Boshti motorik është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Gabim
1218	Stabilizatorët me balestrat e mjeti janë pjesë e mekanizmave përbërës të sistemit të transmetimit të lëvizjes		Gabim
1219	Friksioni realizon transmetimin dhe shkëputjen e lëvizjes nga boshti motorik në boshtin primar të kutisë së shpejtësisë		Saktë
1220	Friksioni mund të jetë mekanik ose hidraulik		Saktë
1221	Disa automjete janë të pajisura me një friksion me shumë disqe		Saktë
1222	Friksioni bën të mundur nisjen e qetë të mjetit nga vendi		Saktë
1223	Friksioni mbron motorin dhe mekanizmat e tjerë të lëvizjes nga mbingarkesat dinamike		Saktë
1224	Friksioni është mirë të shtypet shpesh për të zvogëluar distancën e sigurisë me mjetin para		Gabim
1225	Friksioni është pjesë e motorit		Gabim
1226	Friksioni transmeton lëvizjen nga kutia e shpejtësisë në diferencial		Gabim
1227	Friksioni mekanik ndihmon drejtuesin e mjetit për të realizuar ndërrimin e marsheve		Saktë
1228	Friksioni mekanik mund të ketë sistem komandimi të tipit mekanik, hidraulik apo me ajër (pneumatik)		Saktë
1229	Friksioni mekanik shërben edhe për zbutjen e ngarkesave dinamike që lindin gjatë lëvizjes së mjetit		Saktë
1230	Friksioni mekanik realizon transmetimin e lëvizjes nëpërmjet vajit		Gabim
1231	Friksioni mekanik përbëhet vetëm nga disku i friksionit me ferrota		Gabim
1232	Friksioni mekanik merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë (kambio)		Gabim
1233	Friksioni mekanik realizon ndezjen e motorit		Gabim
1234	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik ndërpret transmetimin e lëvizjes nga boshti i motorit për në rrotat aktive të mjetit		Saktë
1235	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik shkakton ndarjen e diskut (apo disqeve) me ferrota nga volani i motorit		Saktë
1236	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik realizohet nga drejtuesi i mjetit me këmbën e majtë		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1237	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik e mbajtur për një kohë të gjatë dëmton kushinetën e friksionit		Saktë
1238	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik siguron ndërrimin e lehtë të marsheve		Saktë
1239	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik realizon transmetimin e fuqisë motorike në rrotat drejtuese të mjetit		Gabim
1240	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik gjatë lëvizjes së mjetit sjell ndaljen e menjëhershme të tij		Gabim
1241	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik shkakton bashkimin e disqeve të friksionit		Gabim
1242	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik shërben për transmetimin e lëvizjes		Gabim
1243	Friksioni mekanik mund të jetë me një ose disa disqe		Saktë
1244	Friksioni mekanik ka në përbërje të tij diskun (apo disqet) me ferrota dhe diskun shtrëngues (spinxhidiskun)		Saktë
1245	Friksioni mekanik përdoret dhe në mjetet e rënda		Saktë
1246	Friksioni mekanik është pjesë e motorit		Gabim
1247	Friksioni mekanik përbëhet nga disku i friksionit, i cili e merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë		Gabim
1248	Friksioni mekanik punon në ambient vaji		Gabim
1249	Friksioni hidraulik është pjesë e mekanizmave të transmetimit të lëvizjes		Saktë
1250	Friksioni hidraulik transmeton xhirot e boshtit motorik në boshtin e parë të kutisë së shpejtësisë (kambios)		Saktë
1251	Friksioni hidraulik përbëhet nga pjesa aktive (pompa) dhe ajo pasive (turbina)		Saktë
1252	Friksioni hidraulik punon me vaj hidraulik i cili duhet të ndërrohet periodikisht		Saktë
1253	Friksioni hidraulik është pjesë e motorit		Gabim
1254	Friksioni hidraulik punon me vajin e motorit		Gabim
1255	Friksioni hidraulik nuk është pjesë e mekanizmave të transmetimit të fuqisë		Gabim
1256	Friksioni me shumë disqe është i përshtatshëm veçanërisht për automjetet me masë dhe / ose fuqi të madhe		Saktë
1257	Friksioni me shumë disqe nuk vendoset asnjëherë në automjete të rënda		Gabim
1258	Friksioni me shumë disqe mund të jetë i thatë ose i lagur me ujë		Gabim
1259	Friksioni me shumë disqe mund të jetë i thatë ose i lagur me vaj		Saktë
1260	Friksioni me shumë disqe mund të vendoset vetëm në automjete me kuti ndërrimi të shpejtësisë automatike		Gabim
1261	Friksioni me shumë disqe mund të jetë vetëm i thatë		Gabim
1262	Friksioni me shumë disqe përdoret nëse kutia e shpejtësisë ka më shumë se 4 raporte shpejtësie (marshe)		Gabim
1263	Friksioni lejon të ndryshoni marshet kur automjeti është në lëvizje		Saktë
1264	Friksioni lejon të lidhni dhe shkëputni motorin me përbërësit e tjerë të sistemit të transmetimit		Saktë
1265	Friksioni lejon të lidhni dhe shkëputni gradualisht motorin me rrotat e aktive		Saktë
1266	Friksioni lejon të lidhni dhe shkëputni gradualisht motorin me pompën e injektimit		Gabim
1267	Friksioni lejon të lëvizni automjetin duke bashkuar gradualisht boshtin motorik me rrotat aktive përmes elementëve të sistemit të transmetimit		Saktë
1268	Friksioni mban motorin në punë kur automjeti është i palëvizshëm me një marsh të ingranuar		Saktë
1269	Friksioni është komponenti kryesor i sistemit të transmetimit automatik		Gabim
1270	Friksioni është vendosur midis kutisë së shpejtësisë dhe boshtit kardanak		Gabim
1271	Friksioni ftohet nga një ventilator special		Gabim
1272	Friksioni është një pajisje që lejon boshtin motorik të rrotullohet pa transmetuar lëvizje në elementët e sistemit të transmetimit		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1273	Friksioni është një pajisje që ju lejon të ndryshoni raportin midis numrit të rrotullimeve të boshtit motorik dhe numrit të rrotullimeve të boshtit kardanik të transmetimit		Gabim
1274	Friksioni është një mekanizëm që funksionon me anë të fërkimit		Saktë
1275	Friksioni është pjesë e përbërësve e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit)		Gabim
1276	Friksioni nuk ka nevojë për mirëmbajtje pasi është vetë-rregullues		Gabim
1277	Disku i friksionit është i lidhur direkt me boshtin ndihmës të kutisë së shpejtësisë		Gabim
1278	Disku i friksionit është i lidhur direkt me boshtin hyrës (primar) të kutisë së shpejtësisë		Saktë
1279	Disku i friksionit është i lidhur direkt me boshtin e transmetimit (sekondar) të kutisë së shpejtësisë		Gabim
1280	Disku i friksionit është prej çeliku dhe nuk ka asnjë shtresë		Gabim
1281	Disku i friksionit nuk duhet të ketë kurrë kontakt me volanin		Gabim
1282	Disku i friksionit, kur friksioni është i stakuar (pedali i ngritur), është në kontakt me volanin		Saktë
1283	Ferota (material kundër fërkimi) e vendosur tek disku i friksionit duhet të lubrifikohet dhe grasatohet periodikisht		Gabim
1284	Ferota (material kundër fërkimi) e vendosur tek disku i friksionit duhet të pastrohet periodikisht me benzinë		Gabim
1285	Ferota (material kundër fërkimi) e vendosur tek disku i friksionit i nënshtrohet konsumimit		Saktë
1286	Ferota (material kundër fërkimi) e vendosur tek disku i friksionit nuk i nënshtrohet konsumimit		Gabim
1287	Ferota (material kundër fërkimi) e vendosur tek disku i friksionit kur konsumohet shkakton rrëshqitjen e diskut në volan		Saktë
1288	Pedali i friksionit kontrollon satelitët e diferencialit		Gabim
1289	Pedali i friksionit komandon kushinetën e friksionit		Saktë
1290	Pedali i friksionit duhet të lëshohet gradualisht		Gabim
1291	Pedali i friksionit mund të komandojë kushinetën me anë të pajisjeve hidraulike		Saktë
1292	Pedali i friksionit mund të komandojë kushinetën me anë të pajisjeve mekanike		Saktë
1293	Pedali i friksionit mund të komandojë kushinetën me anë të pajisjeve pneumatike		Saktë
1294	Pedali i friksionit mund të lëshohet papritmas nga shoferi kur niseni		Gabim
1295	Gjatë drejtimit të mjetit, në mënyrë që të shpejtoni ndërrimin e marsheve, duhet ta mbështesni këmbën gjithmonë mbi pedalin e friksionit		Gabim
1296	Komandimi hidraulik i friksionit zvogëlon forcën e ushtruar mbi pedale nga drejtuesit		Saktë
1297	Komandimi hidraulik i friksionit përmirëson qëndrueshmërinë e automjetit gjatë kthesës		Gabim
1298	Komandimi hidraulik i friksionit përdor presionin e ajrit për të zvogëluar forcën ushtruar mbi pedale të drejtuesit		Gabim
1299	Komandimi hidraulik i friksionit përdor presionin e vajit të motorit për të zvogëluar forcën ushtruar mbi pedale të drejtuesit		Gabim
1300	Komandimi hidraulik i friksionit përdor presionin e vajit për të zvogëluar forcën ushtruar nga drejtuesi mbi pedale		Saktë
1301	Gjatë muajve të dimrit ekziston rreziku që friksioni të bllokohet për shkak të formimit të akullit brenda tij		Gabim
1302	Kur automjeti është në lëvizje, friksioni shkëputet nga volani		Gabim
1303	Në të gjitha automjetet ka një pedale friksioni		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1304	Në tatëpjetë (zbritje) është mirë të udhëtoni me pedalin e friksionit të shtypur për të kursyer karburant		Gabim
1305	Mbingarkesa e automjetit rrit konsumin e friksionit		Saktë
1306	Në përgjithësi, automjetet e rënda janë me rrota aktive të përparme		Gabim
1307	Kutia e shpejtësisë përmban vaj lubrifikues i cili duhet të zëvendësohet periodikisht		Saktë
1308	Kutia e shpejtësisë përmban vaj lubrifikues, niveli i të cilit duhet të kontrollohet periodikisht		Saktë
1309	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
1310	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) me levën e marsheve në pozicion neutral (afoljo), kur motori është i ndezur, shkëput xhirot për në transmision		Saktë
1311	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) merr lëvizjen nga friksioni dhe ja jep transmisionit kardanik		Saktë
1312	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) transmeton lëvizjen në friksion		Gabim
1313	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) shërben vetëm për të ndryshuar shpejtësinë e lëvizjes		Gabim
1314	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
1315	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
1316	Kutia e shpejtësisë përmban vaj lubrifikues në të cilin ingranazhet janë zhytur pjesërisht		Saktë
1317	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
1318	Kutia e shpejtësisë vendoset midis boshtit me gunga dhe friksionit		Gabim
1319	Kutia e shpejtësisë është një mekanizëm që lejon që rrotat të rrotullohen më shpejt se boshti motorik		Gabim
1320	Kutia e shpejtësisë nuk ka kurrë dy marshe me të njëjtin numër xhirosh rpm		Saktë
1321	Kutia e shpejtësisë nuk ka kurrë më shumë se 6 marshe		Gabim
1322	Kutia e shpejtësisë lejon që një forcë e ndryshueshme të transmetohet në rrota në varësi të marshit të ingranuar		Saktë
1323	Kutia e shpejtësisë shërben për të mbajtur konstante shpejtësinë e rrotullimit të boshtit të kardanik, pavarësisht nga numri i rrotullimeve të motorit		Gabim
1324	Kutia e shpejtësisë përdoret për të ndryshuar raportin midis rrotullimeve të motorit dhe rrotullimeve të boshtit të transmetimit dhe rrjedhimisht, të rrotave lëvizëse		Saktë
1325	Këmba e majtë e drejtuesit, kur ai nuk vepron për të ndryshuar marshin, nuk duhet të mbështetet në pedalin e friksionit		Saktë
1326	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
1327	Sinkronizuesi është një pajisje që lehtëson bashkimin e ingranazheve të kutisë së shpejtësisë kur ndryshoni nga një marsh në tjetrin		Saktë
1328	Sinkronizuesi e bën më të lehtë dhe më të qetë bashkimin e ingranazheve të kutisë së shpejtësisë		Saktë
1329	Ndonjëherë ngadalësuesi i shpejtësisë mund të vendoset në dalje të kutisë së shpejtësisë		Saktë
1330	Kalimi në një marsh ingranimi më të lartë rrit shpejtësinë e motorit		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1331	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) përbëhet nga mekanizma që realizojnë ndryshim të pa shkallëzuar të momentit përdredhës		Saktë
1332	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) ka boshtin primar që është i lidhur me turbinën e friksionit hidraulik		Saktë
1333	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) realizon nisje të qetë të mjetit nga vendi		Saktë
1334	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) nuk ka nevojë për vajosje		Gabim
1335	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) komandohet me pedal me këmbën e majtë		Gabim
1336	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
1337	Mjetet e pajisura me një transmision automatik janë përgjithësisht me katër rrota aktive		Gabim
1338	Kutitë e ndërrimit të shpejtësisë automatike mund të kenë një maksimum prej 5 marshesh		Gabim
1339	Transmisioni kardanak transmeton lëvizjen nga kutia e shpejtësisë te çifti pinjon-koronë i diferencialit		Saktë
1340	Transmisioni kardanak mundëson transmetimin e lëvizjen në kënde dhe distancë të ndryshueshme, gjatë lëvizjes së mjetit		Saktë
1341	Transmisioni kardanak, në mjetet me gjatësi të mëdha, mund të përbëhet nga dy boshte		Saktë
1342	Transmisioni kardanak duhet të jetë sa më i rëndë që të transmetojë mirë lëvizjen		Gabim
1343	Transmisioni kardanak ka si pjesë përbërëse dhe reduktuesin e shpejtësisë (ridoton)		Gabim
1344	Transmisioni kardanak transmeton lëvizjen nga friksioni në kutinë shpejtësisë		Gabim
1345	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) shërben për të dhënë lëvizjen diferencialit nga transmisioni kardanak		Saktë
1346	Boshti kardanak i transmetimit duhet të jetë shumë i tensionuar për të parandaluar lëkundjen e diferencialit		Gabim
1347	Boshti kardanak i transmetimit nuk është i pranishëm nëse automjeti ka aktive rrotat e pasme dhe motorin të pozicionuar në pjesën e përparme		Gabim
1348	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
1349	Boshti motorik dhe boshti kardanak i transmetimit janë dy emra të ndryshëm për të njëjtin element të automjetit		Gabim
1350	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) ka në përbërje pinjonin, i cili e merr lëvizjen nga transmisioni kardanak		Saktë
1351	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) merr lëvizjen nga diferenciali dhe ja transmeton tek semiakseve		Gabim
1352	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) shërben për të rritur ose për të zvogëluar shpejtësinë e lëvizjes së mjetit në rrugë		Gabim
1353	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) është pjesë e boshtit motorik		Gabim
1354	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) realizon ingranimin e saktë ndërmjet dhëmbëve të pinjonit me atë të koronës		Saktë
1355	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) bëhet nëpërmjet regjistrimit të kushinetave konike të pinjonit		Saktë
1356	Çifti koronë pinjon mund të montohet në vend të diferencialit		Gabim
1357	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) bëhet në servise të specializuara		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1358	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) kërkon regjistrimin e vetëm të njëjës kushinetës të koronës		Gabim
1359	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) realizohet nga drejtuesi i mjetit, gjatë lëvizjes së mjetit		Gabim
1360	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) nuk bëhet në asnjë rast, por vetëm ndërrohet çifti pinjon-koronë		Gabim
1361	Diferenciali ndryshon xhirot në rrotat aktive gjatë lëvizjes së mjetit në kthesa		Saktë
1362	Diferenciali ju lejon të ruani tërheqjen optimale të automjetit edhe në terrene me kapje (aderencë) të dobët të gomës		Gabim
1363	Diferenciali përmban vaj lubrifikues i cili duhet të zëvendësohet periodikisht		Saktë
1364	Diferenciali është një mekanizëm që parandalon rrëshqitjen e rrotave gjatë kthesës		Saktë
1365	Diferenciali është një mekanizëm që lejon rrotat e jashtme dhe të brendshme të rrotullohen me të njëjtën shpejtësi, gjatë kthesës		Gabim
1366	Diferenciali është një ndarës midis rrotave lëvizëse të të njëjtit aks		Saktë
1367	Diferenciali lejon që rrotat e makinës të kenë shpejtësi të ndryshme në raport me njëra - tjetrën		Saktë
1368	Diferenciali transmeton lëvizje në rrota përmes dy gjysmë boshteve (semiakseve)		Saktë
1369	Gjatë një kthese, diferenciali lejon të transferohet një pjesë të shpejtësisë së rrotullimit nga rrota e jashtme në atë të brendshme		Gabim
1370	Gjatë një kthese, diferenciali lejon të transferohet një pjesë të shpejtësisë së rrotullimit nga rrota e brendshme në atë të jashtme		Saktë
1371	Diferenciali transmeton lëvizjen në rrota me anë të semiakseve		Saktë
1372	Diferenciali punon në ambient lubrifikanti		Saktë
1373	Planetarët janë ingranazhe të diferencialit, që lidhen me semiakset nëpërmjet shlicave		Saktë
1374	Ingranazhet satelit të diferencialit, të ingranuar me ingranazhet planetar, kryejnë rrotullime rreth aksit të tyre, kur mjeti lëviz në kthesa		Saktë
1375	Lëvizja në diferencial transmetohet nga çifti pinjon-koronë		Saktë
1376	Diferenciali e merr lëvizjen nga semiakset		Gabim
1377	Diferenciali mund të jetë me një ose dy planetarë		Gabim
1378	Diferenciali shërben për ndryshimin e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit		Gabim
1379	Bllokazhi i diferencialit përdoret në rast xhirimi të njëjës prej rrotave aktive, në baltë apo akull		Saktë
1380	Bllokazhi i diferencialit kur vihet në punë realizon lidhjen e dy semiakseve		Saktë
1381	Bllokazhi i diferencialit i vënë në funksionim bllokon rrotullimin e satelitëve, rreth aksit të tyre		Saktë
1382	Bllokazhi i diferencialit përdoret në lëvizje normale me mjet dhe në rrugë të asfaltuar me kthesa		Gabim
1383	Bllokazhi i diferencialit i vënë në funksionim bllokon rrotullimin e planetarëve dhe semiakseve		Gabim
1384	Bllokazhi i diferencialit përdoret në të gjitha automjetet		Gabim
1385	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga prishja e mekanizmit të komandimit të friksionit		Gabim
1386	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga rënia e nivelit të vajit në kutinë e shpejtësisë		Gabim
1387	Automjetet me rrota të pasme aktive duhet domosdoshmërisht të kenë një motor të vendosur përpara		Gabim
1388	Automjetet me 4 rrota aktive nuk kanë friksion		Gabim
1389	Automjetet me akse drejtuese të dyfishta janë të pajisura me dy friksione të veçanta		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1390	Në përgjithësi, automjetet e rënda janë me rrota aktive të përparme		Gabim
1391	Motorët me djegie të brendshme kthejnë energjinë termike, në energji mekanike		Saktë
1392	Motori me djegie të brendshme që furnizon automjetet me energji duke transformuar energjinë mekanike në energji termike		Gabim
1393	Motori me djegie të brendshme punon duke thithur dhe ngjeshur vetëm ajrin		Gabim
1394	Energjia e nevojshme për funksionimin e motorit sigurohet nga përzierja e duhur e ajrit me lëndën djegëse që më pas ndizet		Saktë
1395	Motorët me djegie të brendshme shndërrojnë forcën lëvizëse në nxehtësi		Gabim
1396	Gjatë funksionimit të një motori, nxehtësia që nuk transformohet në energji mekanike transferohet në pjesën e jashtme, përmes sistemit të ftohjes, për të shmangur mbinxhjen		Saktë
1397	Në një motor me djegie të brendshme, përzierja benzinë-ajër ndodh në rezervuarin e karburantit		Gabim
1398	Motorët me ndezje të detyruar me benzinë dhe motorët me naftë janë të dy motorë me djegie të brendshme		Saktë
1399	Motorët me benzinë janë motorë me ndezje të detyruar		Saktë
1400	Fuqia e një motori tregohet në volt		Gabim
1401	Fuqia e një motori tregon punën e bërë në njësinë e kohës		Saktë
1402	Konsumi specifik i një motori përfaqëson sasinë e karburantit të kërkuar për të prodhuar një njësi të fuqisë		Saktë
1403	Në lartësi, ku presioni i ajrit është më i ulët, efikasiteti i motorit zvogëlohet, veçanërisht nëse është i tipit me djegie të brendshme		Gabim
1404	Në një lartësi, ku presioni i ajrit është më i ulët, efikasiteti i motorit zvogëlohet, veçanërisht nëse është i tipit Diesel		Gabim
1405	Në automjete përdoren kryesisht motorë me djegie të brendshme me katër kohë		Saktë
1406	Motorët me djegie të brendshme janë vetëm me dy kohë		Gabim
1407	Motorët me djegie të brendshme janë vetëm me një cilindër		Gabim
1408	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij mekanizmin bjellë-manivelë		Saktë
1409	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
1410	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij sistemin e vaisjes		Saktë
1411	Motori me djegie të brendshme është i pajisur edhe me sistemin e ftohjes		Saktë
1412	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij friksionin		Gabim
1413	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij mekanizmat e transmetimit të lëvizjes		Gabim
1414	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij kutinë e shpejtësisë		Gabim
1415	Në motorin diesel me katër kohë, gjatë thithjes në cilindër hyn ajër i pastër nga valvola e thithjes		Saktë
1416	Në motorin diesel me katër kohë, lënda djegëse sprucohet me presion në dhomën e djegies dhe vetëndizet		Saktë
1417	Në motorin diesel me katër kohë, gjatë kohës së shtypjes ngjeshët vetëm ajër		Saktë
1418	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
1419	Në motorin diesel, cikli i punës i të cilit realizohet në katër kohë, gjatë kohës së ngjeshjes bëhet djegia e lëndës djegëse		Gabim
1420	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
1421	Cilindrat e një motori me djegie të brendshme duhet të jenë gjithmonë në numër çift		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1422	Cilindrat e një motori veprojnë si një dhomë zgjerimi gazi dhe si një udhëzues për pistonat		Saktë
1423	Cilindrat janë elementë të motorit që lëvizin brenda kanaleve të veçanta në bllokun e cilindrave		Gabim
1424	Cilindrat e një motori grupohen në një bllok të vetëm metalik të derdhur i cili emërtohet monoblok		Saktë
1425	Cilindrat janë pjesë mekanike karakteristike për motorët me djegie të brendshme		Saktë
1426	Lëvizja e pistonave është një lëvizje rrotulluese		Gabim
1427	Pistonat janë elementë tipike të motorëve elektrikë		Gabim
1428	Korsa e pistonit është e barabartë me dyfishin e rrezes së manivelës		Saktë
1429	Korsa e pistonit është më e vogël në motorët me xhiro të mëdha		Saktë
1430	Korsa e pistonit është sa diametri i brendshëm i cilindrit		Gabim
1431	Korsa e pistonit është më e vogël në motorët me xhiro të ulëta		Gabim
1432	Korsa e pistonit është e barabartë me rrezen e manivelës		Gabim
1433	Fashot elastike të kompresionit në motor pengojnë gazrat mbi piston që të dalin në sotokarter (nënkarter)		Saktë
1434	Fashot elastike të kompresionit në motor vendosen në kokën e pistonit, mbi syrin e tij		Saktë
1435	Kur konsumohen fashot elastike të kompresionit në motor rritet fuqia e motorit		Gabim
1436	Fashot elastike të kompresionit në motor shërbejnë për të realizuar rrëshqitjen e pistonit në cilindër		Gabim
1437	Fashot elastike të vajit në motor pengojnë kalimin e vajit në dhomën e djegies		Saktë
1438	Fashot elastike të vajit në motor shpërndajnë njëtrajtësisht shtresën e vajit në muret e cilindrit		Saktë
1439	Fashot elastike të vajit në motor vendosen në piston, poshtë fashove elastike të kompresionit		Saktë
1440	Fashot elastike të vajit në motor janë të vendosur në piston, mbi fashot elastike të kompresionit		Gabim
1441	Fashot elastike të vajit në motor janë me material duralumini		Gabim
1442	Fashot elastike të vajit në motor shërbejnë vetë për të penguar kalimin e gazeve në nënkarter		Gabim
1443	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, shërben për kthimin e lëvizjes drejtvizore të pistonit, në lëvizje rrotulluese të boshtit motorik		Saktë
1444	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, lidhet me boshtin motorik, në qafën e tij me bronzina		Saktë
1445	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, lidhet me pistonin nëpërmjet spinotit		Saktë
1446	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, shërben për lidhjen e boshtit motorik me boshtin me gunga të shpërndarjes		Gabim
1447	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, lidhet me boshtin me gunga nëpërmjet spinotit		Gabim
1448	Bjellat lidhin pistonat me boshtin me gunga		Gabim
1449	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, nuk laget nga vaji i motorit		Gabim
1450	Boshti motorik, në motorët me djegie të brendshme, e merr lëvizjen nga bjella		Saktë
1451	Koka e motorit (testata) mbyll dhomën e djegies nga ana e sipërme		Saktë
1452	Koka e motorit (testata) në brendësi ka kanale për qarkullimin e vajit dhe të lëngut ftohës		Saktë
1453	Koka e motorit (testata) mund të përmbajë dhe boshtin me gunga të shpërndarjes		Saktë
1454	Koka e motorit (testata) vendoset në pjesën e poshtme të bllokut të cilindrave		Gabim
1455	Koka e motorit (testata) në brendësi ka vetëm kanale për të qarkulluar vaj		Gabim



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1456	Koka e motorit (testata) në brendësi ka vetëm kanale për të qarkulluar ujë		Gabim
1457	Nënkarteri (sotokarteri ) shërben për mbylljen e bllokut të cilindrave nga poshtë dhe si depozitë e vajit të motorit		Saktë
1458	Nënkarteri (sotokarteri ) montohet në bllokun e cilindrave		Saktë
1459	Nënkarteri (sotokarteri ) është pjesa më e poshtme e motorit		Saktë
1460	Nënkarteri (sotokarteri ) është pjesa më e sipërme e motorit		Gabim
1461	Nënkarteri (sotokarteri ) shërben edhe si depozitë e vajit hidraulik të grupit të timonit		Gabim
1462	Nënkarteri (sotokarteri ) montohet në testatë		Gabim
1463	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
1464	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
1465	Sistemi i shpërndarjes së gazeve realizon futjen e ajrit në cilindrat e motorit, sipas ciklit të punës të çdo cilindri		Saktë
1466	Sistemi i shpërndarjes së gazeve realizon nxjerrjen jashtë të gazrave të djegura në cilindrat e motorit		Saktë
1467	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, komandon valvolat e motorit për të hapur dhomat e djegies së motorit		Saktë
1468	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, mund të montohet në kokën e motorit (testatë)		Saktë
1469	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, vë në lëvizje boshtin motorik		Gabim
1470	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë		Gabim
1471	Boshti me gunga kontrollon hapjen dhe mbylljen e valvolave		Saktë
1472	Në një motor me katër kohë, boshti motorik kryen dy rrotullime për të përfunduar një cikël të vetëm të funksionimit		Saktë
1473	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, montohet në nënkarter (sotokarter)		Gabim
1474	Si rezultat i prishjes së rripit të fazës, motori nuk ftohet më siç duhet		Gabim
1475	Në kokën e motorëve (testatën) me djegie të brendshme, përkatësisht për çdo cilindër janë të vendosura valvolat e thithjes dhe të shkarkimit		Saktë
1476	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, realizojnë mbyllje hermetike të cilindrit nga kontakti me atmosferën		Saktë
1477	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, mbyllin dhomat e djegies nga veprimi i sustave të montuara te bishti i tyre		Saktë
1478	Valvolat e thithjes, në motorët me djegie të brendshme, janë më të vogla se ato të shkarkimit		Gabim
1479	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, hapen dhe mbyllen nga veprimi i sustave të montuara te boshti me gunga		Gabim
1480	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, hapen dhe mbyllen nga sustat e valvolave		Gabim
1481	Lidhja e boshtit me gunga me boshtin motorik, për motorët e mjeteve të rënda, bëhet nëpërmjet rrotash të dhëmbëzuar (me ingranazhe)		Saktë
1482	Lidhja e boshtit me gunga me boshtin motorik duhet të realizojë vënien në fazë të motorit		Saktë
1483	Lidhja e boshtit me gunga me boshtin motorik bëhet nga specialistë përkatës të motorëve (motoristi)		Saktë
1484	Lidhja e boshtit me gunga me boshtin motorik, në të gjitha rastet, bëhet vetëm me rrip të dhëmbëzuar ose me zinxhir		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1485	Lidhja e boshtit me gunga me boshtin motorik mund të bëhet edhe me rrip trapezoidal		Gabim
1486	Ripi i fazës duhet të zëvendësohet çdo 20,000 kilometra		Gabim
1487	Lidhja jo e mirë e boshtit me gunga me boshtin motorik nuk ndikon në punën e motorit		Gabim
1488	Dalja nga faza e boshtit me gunga mund të shkaktojë ndezje fillestare me vështirësi dhe rënie të fuqisë së motorit		Saktë
1489	Dalja nga faza e boshtit me gunga mund të shkaktojë shtrembërimin e ndonjë valvole motori		Saktë
1490	Dalja nga faza e boshtit me gunga mund të shkaktojë dëmtim të pistonit, bjellës apo testatës		Saktë
1491	Dalja nga faza e boshtit me gunga të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë gjithmonë vetëm fikje të motorit pa shkaktuar tjetër problem		Gabim
1492	Dalja nga faza e boshtit me gunga të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë prishjen e pompës së vajit		Gabim
1493	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë deformim të nënkarterit		Gabim
1494	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të zhurmave të motorit		Saktë
1495	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë nxehe të motorit, më tepër se zakonisht		Saktë
1496	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë zvogëlim të presionit të përzierjes djegëse në fund të shtypjes		Saktë
1497	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të fuqisë së motorit		Gabim
1498	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të presionit të përzierjes djegëse në fund të shtypjes		Gabim
1499	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të sasisë së përzierjes djegëse në cilindër		Gabim
1500	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme shërben për furnizimin e motorit më ajër dhe lëndë djegëse		Saktë
1501	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
1502	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme ka në përbërje të tij edhe rezervuarin (depozitën) e lëndës djegëse		Saktë
1503	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
1504	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme dërgon vetëm ajër në dhomën e djegies		Gabim
1505	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme shërben vetëm për furnizimin e motorit me lëndë djegëse		Gabim
1506	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij pompën e naftës		Saktë
1507	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel përbëhet edhe nga filtrat e naftës e të ajrit		Saktë
1508	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij injektorët		Saktë
1509	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij karburatorin		Gabim
1510	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij bombolat e ajrit		Gabim
1511	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij pompën e injeksionit të benzinës		Gabim
1512	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
1513	Pompa e naftës e presionit të lartë dërgon naftën, në sasinë dhe kohën e duhur, në injektor		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1514	Pompa e naftës realizon presion të lartë të naftës që nëpërmjet tubave dërgohet në injektor		Saktë
1515	Pompa e naftës mund të jetë e tipit rrotative		Saktë
1516	Pompa e naftës është vetëm e tipit me komandim elektrik		Gabim
1517	Pompa e naftës e merr lëvizjen nga kutia e ndërrimit të shpejtësisë (kambios)		Gabim
1518	Pompa e naftës mbush me ajër bombolën e ajrit		Gabim
1519	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
1520	Pompa e presionit të ulët (Pompaçia), në motorin diesel, bën pjesë në sistemin e ushqimit		Saktë
1521	Pompa e presionit të ulët (Pompaçia) në motorin diesel, shërben për dërgimin e lëndës djegëse, drejtpërdrejt në injektor		Gabim
1522	Pompa e presionit të ulët (Pompaçia), në motorin diesel, nuk bën pjesë në sistemin e ushqimit		Gabim
1523	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
1524	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
1525	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
1526	Në një motor naftë, pompa e presionit të lartë në linjë realizon dhe qarkullimin e lëngut ftohës		Gabim
1527	Në një motor naftë, pompa e presionit të lartë thith karburantin dizel nga rezervuari		Gabim
1528	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare është e pajisur me elementë pompimi (një për secilin cilindër)		Saktë
1529	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare është e pajisur me një bosht me gunga		Saktë
1530	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare ka vetëm një element pompimi		Gabim
1531	Në një motor Diesel, pompë e presionit të lartë lineare gjithashtu dërgon vaj lubrifikues në pjesët në lëvizje të motorit		Gabim
1532	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
1533	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
1534	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
1535	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 përsheptuesit (gazit)		Gabim
1536	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
1537	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
1538	Në një motor naftë, filtri i pompës së karburantit duhet të pastrohet pas çdo 10 furnizimeve me karburant		Gabim
1539	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

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1540	Në një motor Diesel, nëse pompa e presionit të ulët ndalon së funksionuari, motori fiket		Saktë
1541	Në një motor nafte, nëse pompa e presionit të ulët funksionon në mënyrë elektrike, mund të zhytet në rezervuarin e karburantit		Saktë
1542	Në një motor Diesel, me pompë-injektor, nuk është e nevojshme prania e pompës së presionit të lartë		Saktë
1543	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
1544	Injektorët, në motorët diesel, shërbejnë për injektimin (futjen) e lëndës djegëse në dhomën e djegies		Saktë
1545	Injektorët, në motorët diesel, kanë si pjesë përbërëse sprucatorin		Saktë
1546	Injektorët, në motorët diesel, bëjnë pjesë në sistemin e ushqimit		Saktë
1547	Injektorët, në motorët diesel, montohen në piston		Gabim
1548	Injektorët, në motorët diesel, shërbejnë për të sprucuar naftën në kolektorin e thithjes		Gabim
1549	Injektorët - pompë të motorëve Diesel mund të komandohen vetëm mekanikisht		Gabim
1550	Në një motor me naftë, elektro-injektorët rrisin konsumin e automjetit sepse përdorin energji elektrike për funksionimin e tyre		Gabim
1551	Në një motor Diesel, elektro-injektorët përcaktojnë presionin e injektimit me anë të një suste të kalibruar		Gabim
1552	Në një motor Diesel, elektro-injektorët kryejnë një para-injektim dhe më pas injeksionin kryesor		Saktë
1553	Në një motor nafte, elektro-injektorët përdoren për të injektuar naftë në cilindra saktësisht si në koha ashtu edhe në sasi		Saktë
1554	Në një motor Diesel, elektro-injektorët marrin tension nga një bateri e dedikuar për ta		Gabim
1555	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
1556	Në një motor nafte, elektro-injektorët komandohen mekanikisht nga boshti me gunga i pompës		Gabim
1557	Në një motor Diesel, elektro-injektorët janë më të saktë se injektorët mekanikë		Saktë
1558	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
1559	Në një motor Diesel, injektorët ndalojnë injektimin e naftës dhjetë sekonda pasi motori është fikur		Gabim
1560	Në një motor Diesel, injektorët duhet të kontrollohen periodikisht		Saktë
1561	Në një motor nafte, injektorët injektojnë naftë në cilindra me presion të ulët		Gabim
1562	Në një motor nafte, injektorët injektojnë naftë në cilindra me presion të lartë		Saktë
1563	Në një motor Diesel, injektorët periodikisht injektojnë vaj lubrifikues në cilindër		Gabim
1564	Në një motor nafte, injektorët pompë të motorëve me naftë të gjeneratës së fundit kontrollohen në mënyrë elektronike		Saktë
1565	Injektorët - pompë të motorëve Diesel mund të komandohen vetëm mekanikisht		Gabim
1566	Në një motor Diesel, injektorët mund të kontrollohen mekanikisht ose elektronikisht		Saktë
1567	Në një motor nafte, injektorët furnizohen me lëndë djegës direkt nga pompa e presioni të lartë		Saktë
1568	Në një motor Diesel, injektorët janë të vendosur trupin e pompës së presionit të lartë		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1569	Në një motor nafte, injektorët janë të pajisur me një pajisje që pluhurizon karburantin dizel që hyn në cilindra		Saktë
1570	Në një motor nafte, injektorët shpesh kontrollohen elektronikisht nga një njësi kontrolli		Saktë
1571	Në një motor nafte, injektorët e çregjistruar shkaktojnë rritje të konsumit të karburantit		Saktë
1572	Në një motor nafte, injektorët e çregjistruar shkaktojnë më shumë ndotje të ajrit		Saktë
1573	Në një motor nafte, injektorët e çregjistruar sinjalizohen nga një dritë paralajmëruese jeshile në panelin e instrumenteve tregues të bordit ( korskotit)		Gabim
1574	Në një motor Diesel me komandim elektronik, elektro-injektorët janë montuar në kokën e motorit		Saktë
1575	Në një motor nafte, kontrolli elektronik i injektorëve ju lejon të përcaktoni kohën dhe kohëzgjatjen e injektimit të naftës në cilindra		Saktë
1576	Në një motor me djegie të brendshme, pedali i gazit ndikon në pozicionin e valvolës flutur		Saktë
1577	Në një motor nafte me injeksion të drejtpërdrejtë, nafta injektohet direkt në cilindër		Saktë
1578	Në një motor nafte me injeksion të drejtpërdrejtë, nafta injektohet në një dhomë paraprake jashtë cilindrit		Gabim
1579	Në një motor nafte me injeksion indirekt, nafta injektohet direkt në cilindër		Gabim
1580	Në një motor nafte me injeksion indirekt, nafta injektohet në një paradhomë jashtë cilindrit		Saktë
1581	Në një motor nafte djegia e naftës ndodh nga mbinxehja e tij		Saktë
1582	Në një motor Diesel, elementët e pompimit të një pompë injeksioni në linjë dërgojnë naftën me presion të lartë direkt tek injektorët		Saktë
1583	Në një motor Diesel, elementët e pompimit të një pompë injeksioni në linjë duhet të çmontohen dhe pastrohen afërsisht çdo 30 ditë		Gabim
1584	Në një motor nafte, elementët e pompimit të një pompë injeksioni në linjë lëvizin nga boshti me gungë i pompës		Saktë
1585	Në një motor me naftë, elementët e pompimit të një pompë injeksioni në linjë janë të barabartë në numër me cilindrata		Saktë
1586	Në një motor me naftë, elementët e pompimit të një pompë injeksioni në linjë janë numër tek		Gabim
1587	Në një motor me naftë, elementët e pompimit nuk kërkojnë mirëmbajtje nëse përdoret bio-dizel		Gabim
1588	Në një motor nafte, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) ul ndotjen e zhurmës të shkaktuar nga motori		Saktë
1589	Në një motor Diesel, sistemi i injektimit multijet arrin deri në 8 injeksione për një cikël pune		Saktë
1590	Në një motor nafte, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) rrit fuqinë e motorit, duke rritur ndjeshëm konsumin e karburantit		Gabim
1591	Në një motor nafte, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) përdoret vetëm në motorët me benzinë me turbo		Gabim
1592	Në një motor nafte, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) ka gjithmonë dy injeksione të naftës në ciklin e funksionimit		Gabim
1593	Në një motor nafte, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) lejon një ulje të konsumit		Saktë
1594	Në një motor nafte, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) optimizon djegien e karburantit dizel në cilindra		Saktë
1595	Në një motor nafte, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) zvogëlon ndotjen akustike nga zhurma e shkaktuar nga motori		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1596	Në një motor naftë, sistemi i injektimit multijet (me shumë injeksione për një cikël pune) zvogëlon ndotjen e ajrit të shkaktuar nga motori		Saktë
1597	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
1598	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
1599	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
1600	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
1601	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
1602	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
1603	Në një motor Diesel, sistemi i injektimit Common-rail përdor ajër të kompresuar për të komanduar injektorët		Gabim
1604	Në një motor naftë, rregullatori i numrit të rrotullimeve të pompës mund të zëvendësohet nga kufizuesi i shpejtësisë		Gabim
1605	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
1606	"Common-rail" është një sistem injeksioni i kontrolluar elektronikisht për motorët me naftë, i cili lejon një presion shumë të lartë të injektimit		Saktë
1607	Common-rail është një pajisje që lejon injektimin e naftës në cilindra me presion shumë të lartë		Saktë
1608	Common-rail është një sistem injeksioni mekanik me naftë		Gabim
1609	Kontrolli elektronik i injektimit të karburantit është i mundur vetëm në motorët me ndezje të detyruar		Gabim
1610	Motorët me naftë nuk mund të pajisen me një turbokompresor sepse nafta nuk është shumë e ndezshme		Gabim
1611	Turbokompresori rrit fuqinë e motorit, por rrit konsumin e tij specifik		Gabim
1612	Turbokompresori rrit fuqinë e motorit, por përkeqëson performancën e tij		Gabim
1613	Turbokompresori mund të përdoret vetëm në motorët me cilindrata të vogël (maksimumi 2000 cm <sup>3</sup> )		Gabim
1614	Motorët e pajisur me një turbokompresor duhet të kenë një zhurmëshues (marmitë) shtesë		Gabim
1615	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
1616	Detyra e interkulerit është të ulë temperaturën e lëngut ftohës të motorit, veçanërisht në zonat me klimë të nxehtë		Gabim
1617	Detyra e interkulerit është të ulë temperaturën e ajrit që del nga turbokompresori, në mënyrë që të rrisë performancën e motorit		Saktë
1618	Turbokompresori rrit dendësinë e ajrit që futet në cilindra		Saktë
1619	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të dërguar ajër me presion në dhomën e djegies		Saktë
1620	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje nga gazrat e djegura që dalin nga motori		Saktë
1621	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, ka si pjesë përbërëse edhe turbinën		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1622	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, lubrifikohet me vajin e motorit		Saktë
1623	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, ka në përbërje të tij turbinën		Saktë
1624	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të rritur sasinë e ajrit që futet në dhomën e djegies		Saktë
1625	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të rikthyer gazrat e djegura në motor		Gabim
1626	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, realizon ulje të fuqisë së motorit		Gabim
1627	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, nuk ka ndikim në fuqinë e motorit		Gabim
1628	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, rikthen gazrat e djegies në dhomën e djegies		Gabim
1629	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, lubrifikohet me vajin e grupit të timonit		Gabim
1630	Për të njëjtën fuqi prodhimi, një motor me turbokompresor konsumon më pak karburant		Saktë
1631	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, përbëhet nga turbina që vihet në lëvizje nga boshti motorik		Gabim
1632	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, vë në lëvizje kompresorin që dërgon ajrin me presion në dhomën e djegies		Saktë
1633	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje nga gazrat e djegura të motorit që dalin në atmosferë		Saktë
1634	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, nëse është me defekt, çon në një zvogëlim të fuqisë së motorit		Saktë
1635	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, nëse është me defekt, nuk e ul fuqinë e motorit		Gabim
1636	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të rritur efektin frenues të motorit		Gabim
1637	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, është një pajisje që rikthen gazet e djegura në cilindër për rritjen e fuqisë		Gabim
1638	Ndryshe nga motori me benzinë, motori Diesel nuk kërkon filtër karburanti		Gabim
1639	Ndryshe nga motori me benzinë, motori Diesel nuk kërkon filtër ajri		Gabim
1640	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, duhet të ndërrohet periodikisht (sipas gjendjes tij)		Saktë
1641	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, shërben për pastrimin e ajrit që futet në dhomën e djegies nga papastërtitë		Saktë
1642	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, kur është i ndotur rrit konsumin e karburantit		Saktë
1643	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, nuk është e nevojshme të ndërrohet, kur mjeti punon në rrugë të pastra		Gabim
1644	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, në rast se është i ri, ndikon në rritjen e ndotjes së mjedisit		Gabim
1645	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, nuk ndikon në konsumin e çiftit piston-cilindër		Gabim
1646	Motorët dizel janë të pajisur me një filtër ajri dhe një filtër naftë		Saktë
1647	Filtri i ajrit i një motori Diesel duhet të kontrollohet periodikisht, duke zëvendësuar fishekun e filtrit nëse është e nevojshme		Saktë
1648	Detyra e elementëve të sistemit të shkarkimit është të ulin temperaturën e gazrave të shkarkimit që dalin jashtë		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1649	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
1650	Marmita duhet të zëvendësohet gjithmonë kur ka çarje ose thyerje, edhe nëse ato janë të vogla		Saktë
1651	Marmita duhet të zëvendësohet para çdo kontrolli teknik të automjetit		Gabim
1652	Marmita mund të riparohet me ngjitës silikoni, pa pasur nevojë ta zëvendësoni atë		Gabim
1653	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
1654	Motorët me naftë nuk kërkojnë lubrifikim sepse nafta gjithashtu vepron si lubrifikues		Gabim
1655	Motorët me naftë nuk mund të pajisen me një turbokompresor sepse nafta nuk është shumë e ndezshme		Gabim
1656	Motorët me naftë të autobusëve normalisht punojnë me shpejtësi të madhe se 4000-5000 rpm		Gabim
1657	Motorët dizel janë të pajisur me një filtër ajri dhe një filtër naftë		Saktë
1658	Motorët me naftë janë motorë me vetëndezje		Gabim
1659	Motorët me naftë janë të pajisur me një rregullator automatik të xhirove		Saktë
1660	Motorët me naftë janë gjithmonë të pajisur me injektor		Saktë
1661	Motori me naftë me injeksion indirekt është më pak ndotës sesa ai me injeksion të drejtpërdrejtë		Gabim
1662	Motori me naftë me injeksion indirekt ka një efikasitet më të mirë se ai me injeksion të drejtpërdrejtë		Gabim
1663	Motori Diesel thith ajrin ndërsa nafta futet në cilindra nga injektorët		Saktë
1664	Motori Diesel është i pajisur me një sistem ndezjeje që gjeneron shkëndijë në elektrodën e kandelës		Gabim
1665	Motori Diesel funksionon numër xhirosh (rpm) më të lartë se motori i benzinës		Gabim
1666	Motori Diesel funksionon duke thithur dhe ngjeshur vetëm ajrin		Saktë
1667	Motori Diesel punon duke thithur dhe ngjeshur një përzierje ajri dhe naftë		Gabim
1668	Motori me naftë ka, në parim, një efikasitet më të mirë se motori i benzinës		Saktë
1669	Motori Diesel mund të jetë me injeksion të drejtpërdrejtë		Saktë
1670	Motori Diesel mund të jetë me injeksion indirekt		Saktë
1671	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës në atë që ka një raport më të lartë të ngjeshjes		Saktë
1672	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës në atë që funksionon me një numër dukshëm më të lartë të rrotullimeve		Gabim
1673	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës në atë që punon shumë mirë edhe në temperatura të jashtme shumë të ulëta		Gabim
1674	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës në atë që nuk mund të funksionojë pa kandela		Gabim
1675	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës sepse djegia ndodh për shkak të ndezjes spontane të naftës		Saktë
1676	Motori Diesel ndryshon nga motori i benzinës sepse, në kohën e thithjes, futet vetëm ajër		Gabim
1677	Motori Diesel përdor përzierjen e krijuar në karburator		Gabim
1678	"Rrahja në testatë" tregon se pistonat godasin kokën e motorit (testatën ) në çdo rrotullim të boshtit motorik		Gabim
1679	Numri i rrotullimeve në të cilat funksionon një motor me benzinë është përgjithësisht më i lartë se ai i një motori dizel		Saktë
1680	Në një motor naftë të zakonshëm, nafta injektohet në cilindra me një presion prej rreth 25 bar		Gabim
1681	Benzina ka një pikë ndezjeje më të ulët se nafta		Saktë



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1682	Lënda djegëse naftë mund të përzihet me një përqindje të madhe të alkoolit, në mënyrë që të zvogëlohet ndotja atmosferike		Gabim
1683	Lënda djegëse naftë digjet më ngadalë se benzina		Gabim
1684	Bio- Diesel është një lëndë djegëse e prodhuar në rafineri që kanë certifikimin mjedisor të ndotjes së kufizuar		Gabim
1685	Bio - Diesel është një përzierje e naftës së zakonshme dhe vajrave vegjetal të djegshëm, i përdorur për të zvogëluar ndotjen e ajrit		Saktë
1686	Shkurtesa B10 identifikon një bio - naftë të përbërë nga 10% vaj vegjetal dhe 90% naftë		Saktë
1687	Shkurtesa B10 identifikon një lëndë djegëse të përbërë nga 10% naftë të zakonshme dhe 90% vaj vegjetal		Gabim
1688	Gazi natyror është më pak ndotës sesa benzina dhe nafta		Saktë
1689	Motorët me gaz kërkojnë më shumë mirëmbajtje sesa motorët me benzinë ose naftë		Gabim
1690	LPG është një lëndë djegëse me ndotje të ulët		Saktë
1691	LPG është një gaz i lëngshëm dhe prandaj mund të futet në rezervuarin e benzinës		Gabim
1692	LPG është një gaz i lëngshëm jo në presion		Gabim
1693	Automjetet me LPG mund të ketë vështirësi në ndezjen fillestare në të ftohtë		Saktë
1694	Motori me djegie të brendshme gjithashtu mund të punojë me gaz natyror ose LPG		Saktë
1695	Shkurtesa GPL identifikon gazin e lëngshëm të naftës		Saktë
1696	Motori elektrik është një motor me djegie të jashtme		Gabim
1697	Motori elektrik nuk është një motor me djegie të brendshme		Saktë
1698	Motori elektrik zakonisht ftohet me ajër		Saktë
1699	Motorët elektrikë janë motorë me vetëndezje		Gabim
1700	Një motor elektrik transformon energjinë elektromagnetike në forcë lëvizëse		Saktë
1701	Një motor elektrik transformon forcën lëvizëse në energji elektromagnetike		Gabim
1702	Automjetet elektrikë janë të pajisur me një kuti ndërrimi shpejtësie me tre marshe		Gabim
1703	Pesha e baterive ndikon negativisht në performancën e një automjeti me motor elektrik		Saktë
1704	Një automjet hibrid është gjithashtu i pajisur me një motor elektrik		Saktë
1705	Një automjet hibrid është i pajisur me dy motorë: një me djegie të brendshme dhe një me gaz natyror		Gabim
1706	Një automjet hibrid ka vetëm dy motorë elektrikë: një tension të lartë dhe një tension të ulët		Gabim
1707	Një automjet hibrid ka dy motorë, një me djegie të brendshme (benzinë ose naftë) dhe një elektrik		Saktë
1708	Automjetet hibride kanë motorë të përshtatshëm për funksionim vetëm në temperatura të larta të jashtme		Gabim
1709	Automjetet hibride janë më pak ndotëse se llojet e tjera, me përjashtim të atyre elektrike		Saktë
1710	Automjetet hibride duhet të kenë të katër rrotat aktive		Gabim
1711	Motorino është pjesë e sistemit elektrik të automjetit që shërben për lëshimin (ndezjen) e motorit		Saktë
1712	Sistemi i ndriçimit dhe sinjalizimit është pjesë e sistemit elektrik të automjetit		Saktë
1713	Siguresat janë pjesë e sistemit elektrik të automjetit që mbrojnë sistemin elektrik nga mbingarkesat		Saktë
1714	Gjeneratori (dinamo), i cili prodhon rrymë elektrike dhe karikon baterinë, është pjesë e sistemit elektrik të automjetit		Saktë
1715	Pjesë e sistemit elektrik të automjetit është vetëm bateria		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1716	Pjesë e sistemit elektrik të automjetit janë vetëm kandeletat		Gabim
1717	Mekanizmi i shpërndarjes së gazeve është pjesë e sistemit elektrik të automjetit		Gabim
1718	Volanti i motorit është pjesë e sistemit elektrik të automjetit		Gabim
1719	Elementët e sistemit të ndezjes së një motori diesel kanë për detyrë të prodhojnë një shkëndijë elektrike për të ndezur naftën		Gabim
1720	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
1721	Sistemi elektrik i një automjeti është i ndarë në seksione, secila e mbrojtur nga siguresa e përkatëse		Saktë
1722	Sistemi elektrik i një automjeti të rëndë në përgjithësi punon me një tension prej 24 volt		Saktë
1723	Qarqet elektrike të automjetit nuk mbrohen nga siguresat		Gabim
1724	Siguresat me ngjyrë të kuqe mund të zëvendësohen vetëm nga punonjësit e serviseve të specializuara		Gabim
1725	Siguresat kanë një polaritet elektrik të veçantë dhe prandaj duhet të futen në folenë e tyre me një drejtim të saktë		Gabim
1726	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
1727	Siguresat mund të zëvendësohen vetëm në autoserviseve		Gabim
1728	Vlera e tensionit të një siguresë është një numër i ndjekur nga shkronja e madhe U		Gabim
1729	Vlera e amperazhit të një siguresë është një numër i ndjekur nga shkronja e madhe A		Saktë
1730	Siguresa është një pajisje hidraulike që është në gjendje të mbrojë sistemin e lubrifikimit nga çdo presion i tepërt		Gabim
1731	Siguresa është një pajisje e aftë të ndërpresë kalimin e rrymës në një qark elektrik nëse tejkalon një prag të paracaktuar		Saktë
1732	Automjetet me një motor naftë nuk kanë siguresa sepse nuk kanë një sistem ndezjeje të përzierjes ajër-lëndë djegëse		Gabim
1733	Bateria e sistemit elektrik të një makine është një akumulator i rrymës alternative të tensionit të ulët		Gabim
1734	Bateria e sistemit elektrik të një automjeti është një gjenerator i rrymës alternative me tension të ulët		Gabim
1735	Bateria duhet të mbahet e pastër, e thatë dhe një graso e përshtatshme duhet të aplikohet periodikisht në terminalet e saj		Saktë
1736	Bateria furnizon energji vetëm motorin		Gabim
1737	Bateria furnizon me energji elektrike sistemin elektrik të automjetit, kur motori është i fikur		Saktë
1738	Bateria mbahet e ngarkuar nga alternatori		
1739	Bateria furnizon me energji elektrike motorinon gjatë ndezjes fillestare (lëshimit) së motorit		Saktë
1740	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
1741	Bateria furnizon me energji elektrike vetëm sistemin e ndriçimit dhe të sinjalizimit		Gabim
1742	Bateria, në motorët diesel, furnizon me energji elektrike vetëm kandeletat		Gabim
1743	Bateria furnizon me energji elektrike vetëm motorinon në motorët diesel		Gabim
1744	Bateria mund të lidhet në seri ose në paralel me një bateri tjetër për të arritur tensionin ose rrymën e nevojshme		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1745	Bateria është me kapacitet (amperazh) të tillë që përcaktohet nga motorino		Saktë
1746	Bateria gjatë ngarkimit kthen energjinë elektrike në energji kimike		Saktë
1747	Bateria gjendet në të gjitha mjetet rrugore		Gabim
1748	Rryma e furnizuar nga bateria është me tension të ulët dhe është e vazhdueshme		Saktë
1749	Rryma e furnizuar nga bateria është gjithmonë e vazhdueshme		Saktë
1750	Bateria prodhon energji elektrike me rrymë alternative		Gabim
1751	Disa bateri kërkojnë verifikim periodik dhe shtimin e mundshëm të ujit të distiluar		Saktë
1752	Bateria nuk bën pjesë në sistemin elektrik		Gabim
1753	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
1754	Uji i distiluar që i shtohet baterisë kur niveli është i ulët duhet të ketë një temperaturë mbi 25 °		Gabim
1755	Në rast emergjence, lëngu ftohës me antifrizë mund të shtohet në elementët e baterisë		Gabim
1756	Dinamo (gjeneratori) shërben për të furnizuar me energji elektrike sistemin elektrik dhe për karikimin e baterisë kur motori është i ndezur		Saktë
1757	Dinamo (gjeneratori) vihet në lëvizje me rrip trapezoidal nga motori		Saktë
1758	Dinamo (gjeneratori) kthen energjinë mekanike në energji elektrike		Saktë
1759	Dinamo (gjeneratori) furnizon me energji elektrike motorinon		Gabim
1760	Dinamo (gjeneratori) prodhon energji elektrike edhe kur motori nuk është në punë		Gabim
1761	Dinamo (gjeneratori) shërben për lëshimin (ndezjen) e motorit		Gabim
1762	Disa motorë me naftë nuk kanë alternator		Gabim
1763	Alternatorët kanë një pajisje e cila kthen rrymën në dalje të tij të vazhduar		Saktë
1764	Alternatori është një pajisje që transformon energjinë mekanike në energji elektrike në formën e rrymës alternative		Saktë
1765	Alternatori është një gjenerator i rrymës alternative		Saktë
1766	Rryma e gjeneruar nga alternatori, në mënyrë që të grumbullohet nga bateria, duhet të korrigjohet, pra të transformohet në rrymë vazhduar		Saktë
1767	Alternatori furnizon me rrymë motorin ose baterinë		Gabim
1768	Alternatori funksionon edhe kur motorin është i fikur		Gabim
1769	Alternatori e merr lëvizjen nga një ose më shumë rripa në formë V-je		Saktë
1770	Drejtuuesi duhet të kontrollojë periodikisht tensionin e karikimit të alternatorit		Gabim
1771	Në shumë raste, i njëjti rrip V që lë lëviz pulexhën e alternatorit gjithashtu vë në lëvizje pompën centrifugale të ftohësit		Saktë
1772	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
1773	Kandeletat shërben për ngrohjen e ajrit në dhomën e djegies së motorëve diesel, para lëshimit të tyre		Saktë
1774	Kandeletat janë të lidhura me një llambë spiune në korskot, që jep informacion për mirëfunksionimin e tyre		Saktë
1775	Kandeletat e marrin rrymën elektrike nga bateria		Saktë
1776	Kandeleta vendoset në të gjitha llojet e automjeteve		Gabim
1777	Kandeleta është në funksiononim edhe kur motori punon		Gabim
1778	Kandeleta e merr rrymën elektrike nga dinamoja		Gabim
1779	Në disa motorë me naftë më të fuqishëm, kandeletat zëvendësohen me kandelet		Gabim
1780	Motorino furnizohet me tension nga alternatori		Gabim
1781	Motorino e ndezjes nuk është i pranishëm në automjetet me transmetim automatik		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1782	Motorino furnizohet me tension nga bateria		Saktë
1783	Motorino shërben për të bërë ndezjen fillestare (lëshimin) të motorit të automjetit		Saktë
1784	Motorino ushqehet me energji elektrike nga bateria		Saktë
1785	Në rast emergjence, motorino mund të aktivizohet me një levë të veçantë		Gabim
1786	Në varësi të fuqisë së motorit, zgjidhet edhe fuqia e motorinos që do shërbej për ndezjen e tij		Saktë
1787	Motorino vihet në lëvizje nga motori		Gabim
1788	Motorino shërben për prodhimin e rrymës elektrike		Gabim
1789	Motorino duhet të jetë në punë gjatë gjithë kohës që motori qëndron i ndezur		Gabim
1790	Në shumë autobusë, transmetimi hidraulik zëvendëson friksionin dhe kutinë e ndërrimit të shpejtësisë manuale		Saktë
1791	Ndryshe nga motori me benzinë, motori Diesel nuk kërkon filtër karburanti		Gabim
1792	Ndryshe nga motori me benzinë, motori Diesel nuk kërkon filtër ajri		Gabim
1793	Për të njëjtën fuqi prodhimi, një motor me turbokompor konsumon më pak karburant		Saktë
1794	Si rezultat i prishjes së rripit të fazës, motori nuk ftohet më siç duhet		Gabim
1795	Çifti koronë pinjon mund të montohet në vend të diferencialit		Gabim
1796	Disa bateri kërkojnë verifikim periodik dhe shtimin e mundshëm të ujit të distiluar		Saktë
<b>TEMA XI : SISTEMI I LUBRIFIKIMIT DHE SISTEMI I FTOHJES. MBROJTJA NGA NGRICA</b>			
1797	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, shërben për të siguruar temperaturën optimale gjatë punës së motorit		Saktë
1798	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, ka për qëllim të mbajë temperaturën konstante të motorit gjatë punës		Saktë
1799	Radiator, ventilatori dhe pompa centrifugale janë elementë përbërës të sistemit të ftohjes së motorit		Saktë
1800	Në disa tipe motorësh me djegie të brendshme, ftohjen e tyre realizohet vetëm me anë të ajrit		Saktë
1801	Ftohja e motorëve me djegie të brendshme, realizohet vetëm me anë të ajrit		Gabim
1802	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, realizon ftohjen e tyre vetëm me anë të qarkullimit të vajit		Gabim
1803	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, shërben vetëm për ftohjen e bllokut të cilindrave		Gabim
1804	Pompa e qarkullimit të lëngut ftohës është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Saktë
1805	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
1806	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
1807	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
1808	Lëngu i sistemit të ftohjes mund të zëvendësohet me ujë, në rast nevojë urgjente		Saktë
1809	Lëngu i sistemit të ftohjes duhet të ketë një temperaturë të ulët ngrirjeje dhe një temperaturë të ulët vlimi		Gabim
1810	Ftohësi duhet të ketë një temperaturë të ulët ngrirjeje, një temperaturë të lartë vlimi dhe veti jo gërryerës		Saktë
1811	Lëngu ftohës qarkullohet nga një pompë centrifugale		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1812	Radiatori është elementi që lejon që lëngu në qarkun e ftohjes të mos kalojë një temperaturë e cila është e dëmshme për motorin		Saktë
1813	Radiatori është një shkëmbyes nxehtësie ujë-ajër		Saktë
1814	Radiatori përdoret për të ngrohur kabinën e pasagjerëve të automjetit duke përdorur nxehtësinë e prodhuar nga funksionimi i motorit		Gabim
1815	Parregullsia kryesore që sjell mbinxehja e motorit, është rritja e konsumit të karburantit		Gabim
1816	Parregullsia kryesore që sjell mbinxehja e motorit, është rritja e emetimeve ndotëse të motorit		Gabim
1817	Parregullsia kryesore që sjell mbinxehja e motorit, është bërja e pamundur e përdorimit të sistemit të ajrit të kondicionuar		Gabim
1818	Termostati i sistemit të ftohjes mund të aktivizohet nga drejtuesi me anë të një çelësi të vendosur në panelin e instrumenteve		Gabim
1819	Ventilatori i sistemit të ftohjes funksionon vetëm kur automjeti është i palëvizshëm me motorin në punë		Gabim
1820	Ventilatori i sistemit të ftohjes nuk mund të aktivizohet nëse temperatura e ajrit të jashtëm është nën 0 ° C		Gabim
1821	Ventilatori i sistemit të ftohjes nuk mund të aktivizohet nëse shpejtësia e automjetit është më e lartë se 80 km / orë		Gabim
1822	Ventilatori i sistemit të ftohjes shërben për të përshpejtuar ftohjen e lëngut që kalon nëpër radiator		Saktë
1823	Ventilatori i sistemit të ftohjes ndizet automatikisht kur temperatura e ftohësit tejkalon një temperaturë të caktuar		Saktë
1824	Ventilatori i sistemit të ftohjes ndalon automatikisht kur temperatura e ftohësit bie nën një temperaturë të caktuar		Saktë
1825	Ventilatori i sistemit të ftohjes aktivizohet nga drejtuesi me anë të një ndërprerësi të vendosur në kabinën		Gabim
1826	Ventilatori i sistemit të ftohjes është i fikur në tatëpjeta (zbritje) të gjata		Gabim
1827	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
1828	Në rast të temperaturës së lartë të qarkut të ftohjes, është praktikë e mirë që menjëherë të hapni kapakun e radiatorit		Gabim
1829	Në rast të mosfunksionimit të termostatit të sistemit dhe mbinxehjes së lëngut ftohës, mjafton të hiqni vetë termostatin		Gabim
1830	Në një sistem ftohës me lëng, lëngu transferon nxehtësinë e hequr nga motori në atmosferë përmes radiatorit		Saktë
1831	Në sistemet moderne të ftohjes së automjeteve, nuk lejohet përdorimi i ujit si zëvendësues i lëngut ftohës		Gabim
1832	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
1833	Ventilatori i radiatorit funksionon për të parandaluar ngrirjen e lëngut ftohës		Gabim
1834	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
1835	Në zonat me klima të ftohta është thelbësore të vendosni antifrizë në qarkun e sistemit të ftohjes		Saktë
1836	Në motorët e automjeteve artikularë, ftohja e detyruar me ajër është më e përdorur se ftohja e detyruar me lëng		Gabim
1837	Në motorët e automjeteve artikularë, temperatura e ftohësit nuk duhet të kalojë kurrë 80 ° C		Gabim
1838	Uji ose lëngu i ftohtë nuk duhet të shtohet në radiator kur motori është shumë i nxehtë		Saktë
1839	Zakonisht ftohësi i motorit është ujë i distiluar		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1840	Për të kufizuar konsumin, motori duhet të punojë gjithmonë në temperatura të ulëta (maksimumi 60 ° C)		Gabim
1841	Kur aktivizohet ventilatori i sistemit të ftohjes, në të njëjtën kohë çaktivizohet kompresori i sistemit të ajrit të kondicionuar në zonën e pasagjerëve		Gabim
1842	Kur temperatura e ftohësit është shumë e lartë, drita paralajmëruese në panelin e kontrollit (korskot) fiket		Gabim
1843	Nëse temperatura e lëngut ftohës rritet shumë, kjo varet vetëm nga mënyra e drejtimit të automjetit		Gabim
1844	Nëse temperatura e ftohësit bëhet shumë e lartë, kjo varet vetëm nga shkaku i mungesës së ftohësit në rezervuar		Gabim
1845	Edhe ventilatori i motorit me djegie të brendshme është pjesë e sistemit të ftohjes së tij		Saktë
1846	Radiatori është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Saktë
1847	Termostati, pas ndezjes, nëpërmjet qarkullimit të shkurtër të lëngut, siguron nxehtjen e shpejt të motorit me djegie të brendshme deri në temperaturën optimale të punës		Saktë
1848	Valvola "avull ajër" e kapakut të radiatorit është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Saktë
1849	Pompa e vajit është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Gabim
1850	Boshti i shpërndarjes është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Gabim
1851	Kompresori i ajrit është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme		Gabim
1852	Në sistemin e ftohjes së motorëve me djegie të brendshme, ventilatori realizon ftohjen e radiatorit me anë të lëvizjes së detyruar të ajrit		Saktë
1853	Kapaku i radiatorit nxjerr avuj jashtë kur është rritur shumë presioni i lëngut ftohës në motor		Saktë
1854	Kapaku i radiatorit bën që të hyjë ajër në radiator, kur është krijuar vakum për shkak të ftohjes së lëngut në motor		Saktë
1855	Përdorimi i ujit të zakonshëm për ftohjen e motorit nuk e dëmton radiatorin e tij		Gabim
1856	Pompa e lëngut ftohës, në motorët me djegie të brendshme, dërgon lëngun me presion në radiator		Gabim
1857	Në sistemin e ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, rekomandohet përdorimi i ujit natyral të zakonshëm		Gabim
1858	Termostati, në sistemin e ftohjes, shërben për të rregulluar sasinë e lëngut ftohës që kalon për ftohje në radiator		Saktë
1859	Termostati, në sistemin e ftohjes, ndalon kalimin e lëngut ftohës në radiator kur motori është i ftohtë		Saktë
1860	Motori me djegie të brendshme i automjetit mund të nxehtet në mënyrë të menjëhershme nëse termostati nuk funksionon		Saktë
1861	Termostati, në sistemin e ftohjes, lejon lëngun ftohës të kalojë në radiator kur motori është i ftohtë		Gabim
1862	Termostati, në sistemin e ftohjes, vendoset përpara pompës së lëngut ftohës		Gabim
1863	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të dërguar vajin lubrifikues në pjesët e lëvizshme të motorit		Saktë
1864	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, mund të jetë i kombinuar, duke e dërguar vajin me presion dhe me spërkatje		Saktë
1865	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, zvogëlon fërkimin, largon nxehtësinë dhe mbeturinat midis pjesëve të lëvizshme të motorit		Saktë
1866	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, është vetëm me spërkatje		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1867	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, shërben edhe për vaisjen e kutisë së shpejtësisë		Gabim
1868	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, shërben vetëm për ftohjen e motorit		Gabim
1869	Pompa e vajit është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Saktë
1870	Filtri i vajit është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Saktë
1871	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
1872	Pompa hidraulike e grupit të timonit është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Gabim
1873	Pompa e lëngut ftohës është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Gabim
1874	Turbokompresori është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme		Gabim
1875	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, dërgon vajin me presion në qafat e bangove e bjellave të boshtit motorik		Saktë
1876	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, si rregull, e merr lëvizjen nga boshti motorik		Saktë
1877	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, mund të vihet në lëvizje me një nga ingranazhet e distribucionit		Saktë
1878	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, dërgon vajin me presion vetëm në qafat e boshtit të shpërndarjes		Gabim
1879	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje nga rripi i dinamos		Gabim
1880	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje direkt nga volanti i motorit		Gabim
1881	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë temperaturë ngrirje të ulët		Saktë
1882	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë viskozitetin e nevojshëm edhe gjatë punës		Saktë
1883	Vaji lubrifikues i motorëve përcaktohet nga konstruktori (ndërtuesi), në varësi të llojit të motorit		Saktë
1884	Vaji lubrifikues i motorëve përdoret edhe në varësi të stinës		Saktë
1885	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë përmbajtje uji		Gabim
1886	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të jetë i njëjtë si në periudhën e dimrit, ashtu edhe në periudhat e nxehta		Gabim
1887	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë temperature flakërimi (ndezje) të ulët		Gabim
1888	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ndërrohet sa më shpesh edhe pse gjendja e tij mund të jetë e mirë		Gabim
1889	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
1890	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme, për një pjesë detalesh, mund të bëhet me dërgim të vajit me spërkatje		Saktë
1891	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme ndikon në jetëgjatësinë e motorit		Saktë
1892	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme nuk është e detyruar për të gjitha llojet e motorëve me djegie të brendshme		Gabim
1893	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme realizohet në të gjitha rastet, vetëm me anë të spërkatjes nga rrotullimi i mekanizmit bjellë-manivelë		Gabim
1894	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme nuk ndikon në jetëgjatësinë e motorit		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1895	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
1896	Detyra e sistemit të lubrifikimit është të rrisë fërkimin, përndryshe pjesët mekanike nuk mund të kryejnë funksionin e tyre		Gabim
1897	Këshillohet që të mos përdorni vajin specifik për motorët me djegie të brendshme me benzinë në motorët naftë dhe anasjelltas		Saktë
1898	Këshillohet që periodikisht të kulloni vajin nga motori, ta filtroni me një sitë të pastër dhe pastaj ta rifusni përsëri në motor		Gabim
1899	Këshillohet që të zëvendësoni vajin e lubrifikimit të motorit sipas kohës dhe distancave të rekomanduara nga prodhuesi i motorit		Saktë
1900	Ekzistojnë dy lloje të filtrave të vajit: një për sezonin e dimrit dhe një për sezonin e verës		Gabim
1901	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
1902	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
1903	Sistemi i lubrifikimit të sigurojë lubrifikim efektiv të të gjithë rripave të transmetimit të lëvizjes në motor		Gabim
1904	Nënkarteri, filtri dhe treguesi i presionit janë elementë përbërës të sistemit të lubrifikimit		Saktë
1905	Vajrat lubrifikues mund të përmbajnë aditivë kimikë		Saktë
1906	Vajrat lubrifikues mund të jenë minerale ose sintetikë		Saktë
1907	Sistemi i lubrifikimit të motorëve me djegie të brendshme me naftë kanë për qëllim, ndër të tjera, të lubrifikojnë pompën e karburantit		Gabim
1908	Në automjet e rënda përdoren tre lloje filtrash vaji: me karton, me karbon aktiv dhe me rrjetë metalike		Gabim
1909	Konsumi i vajit të motorit rritet me konsumimin e fashove të pistonit		Saktë
1910	Kontrolli i nivelit të vajit të motorit duhet të bëhet gjithmonë me motorin të fikur për disa minuta		Saktë
1911	Kontrolli periodik i nivelit të vajit lubrifikues mund të bëhet vetëm në servise të autorizuara		Gabim
1912	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
1913	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
1914	Vajrat lubrifikues fillon të qarkullojë në motor vetëm pasi temperatura e lëngut ftohës të ketë kaluar 65 ° C		Gabim
1915	Matësi i presionit të vajit në panelin e instrumenteve (korskot) tregon sasinë e vajit që përmbahet në nënkarter		Gabim
1916	Shtimi i sasisë së vajit lubrifikues në një motor Diesel nuk lejohet, sepse nëse niveli është i ulët ai duhet të zëvendësohet plotësisht		Gabim
<b>TEMA XII : NJOHURI MBI METODAT PËR IDENTIFIKIMIN E SHKAQEVE TË DEFЕКTEVE TË ELEMENTËVE TË SISTEMIT TË DREJTIMIT DHE SISTEMIT TË SHUARJES SË LËKUNDJEVE (AMORTIZIMIT)</b>			
1917	Balestrat e automjetit shërbejnë për lidhjen elastike të shasisë me urat		Saktë
1918	Balestrat zvogëlojnë ngarkesat goditëse që transmetohen nga ura në shasi		Saktë
1919	Balestrat e automjetit sigurojnë lidhje të ngurtë (jo elastike) të shasisë me urat		Gabim
1920	Balestrat e automjetit mundësojnë shuarjen e lëkundjeve		Gabim
1921	Balestrat e automjetit duhet të vaiseen që të mos dobësohen		Gabim



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1922	Balestrat e automjetit shërbejnë për shpërndarjen e mirë të ngarkesës nëpër rrota		Gabim
1923	Amortizatorët e automjetit shuajnë lëkundjet e shasisë të krijuar nga balestrat		Saktë
1924	Amortizatorët e automjetit vendosen ndërmjet shasisë dhe urave		Saktë
1925	Amortizatorët e automjetit rrisin komoditetin (rehatinë) e njerëzve gjatë udhëtimit me mjet		Saktë
1926	Amortizatorët e automjetit rrisin stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit gjatë udhëtimit		Saktë
1927	Amortizatorët e automjetit zvogëlojnë ngarkesat goditëse që merr rrota nga rruga		Gabim
1928	Amortizatorët e automjetit kur janë të konsumuar, rrisin stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit në lëvizje		Gabim
1929	Amortizatorët e automjetit nuk ndihmojnë në ruajtjen e balestrave		Gabim
1930	Stabilizatorët e automjetit rregullojnë shpërndarjen e ngarkesës në rrotat e të njëjtit aks, kur rruga ka pjerrësi anësore		Saktë
1931	Stabilizatorët e automjetit vendosen ndërmjet shasisë dhe urave		Saktë
1932	Stabilizatorët e automjetit mbrojnë balestrat nga mbingarkesat që vijnë nga vendosja e gabuar e ngarkesës		Saktë
1933	Stabilizatorët e automjetit rrisin animin e karrocisës, në rastin e vendosjes jo të rregullt të ngarkesës		Gabim
1934	Stabilizatorët e automjetit shërbejnë për të transmetuar lëkundjet e urave në shasi		Gabim
1935	Stabilizatorët e automjetit shërbejnë për të zbutur ngarkesat goditëse në ura gjatë përplasjes së mjetit		Gabim
1936	Në temperatura të ulëta, vaji i amortizatorëve hidraulikë duhet të përzihet me antifrizë		Gabim
1937	Amortizatorët e përparmë mund të hiqen nga automjeti, pa cenuar nivelin e sigurisë		Gabim
1938	Amortizatorët janë vetëm të tipit mekanikë		Gabim
1939	Amortizatorët hidraulikë përdorin një vaj të veçantë, rezistent ndaj temperaturave të larta		Saktë
1940	Amortizatorët nuk përdoren në automjete, me masë maksimale mbi 7 tonë		Gabim
1941	Amortizatorët e dobësuar (të rënë) duke ulur qendrën e gravitetit rrisin qëndrueshmërinë e automjetit në lëvizje		Gabim
1942	Amortizatorët janë të lidhur në një rënë anë me shasinë dhe nga ana tjetër me aksin e rrotave		Saktë
1943	Amortizatorët, nëse shkarkohen, nuk i largojnë siç duhet lëkundjet e balestrave		Gabim
1944	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) të mjetit duhet të regjistrohen përpara se të niseni në ndonjë udhëtim të gjatë		Gabim
1945	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) aktivizohen kur shpejtësia e mjetit arrin mbi 50 km / orë		Gabim
1946	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) nuk duhet të mbingarkohen		Saktë
1947	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
1948	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) përdoren për të parandaluar bllokimin e rrotave të pasme gjatë frenimit		Gabim
1949	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) shërbejnë për të parandaluar mbinxehjen e gomave		Gabim
1950	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) shërbejnë për të mbajtur kapjen (aderencën) e rrotave të veçanta, sa më konstante		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1951	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
1952	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) për të zvogëluar ose kufizuar xhirimin në vend të rrotave		Saktë
1953	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) të mjetit shërbejnë për të rritur këndin e kthimit të tij		Gabim
1954	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) dëmtohen më lehtë nëse ngarkesa nuk është rregulluar siç duhet		Saktë
1955	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) mund të çaktivizohen nga drejtuesi në çdo kohë		Gabim
1956	Elementët e sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) mund të mbingarkohen, por jo më shumë se 20% vlerës së lejuar		Gabim
1957	Lëngu i amortizatorëve hidraulikë duhet të shtohet nga drejtuesi afërsisht çdo tre mijë kilometra		Gabim
1958	Mosfunksionimi i valvolës së nivelimit të amortizatorëve me ajër shkakton mosfunksionim të motorit		Gabim
1959	Mosfunksionimi i valvolës së nivelimit të amortizatorëve me ajër nuk lejon që presioni i brendshëm të ndryshojë sipas ngarkesës		Saktë
1960	Në përgjithësi amortizatorët janë të tipit hidraulik ose me gaz		Saktë
1961	Mosefikasiteti i amortizatorëve zgjat distancën e frenimit		Saktë
1962	Efikasiteti i amortizatorëve përmirëson sigurinë e automjetit gjatë lëvizjes		Saktë
1963	Efikasiteti i elementëve sistemit të shuarjes së lëkundjeve (amortizimit) të automjetit ndikon në komoditetin e pasagjerit		Saktë
1964	Sistemi i amortizimit me ajër i lejon drejtuesit të ndryshojë lartësinë e shasisë së automjetit nga toka		Saktë
1965	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
1966	Mosefikasiteti i amortizatorëve rrit rrezikun e aquaplaning (mos kapjes)		Saktë
1967	Mosefikasiteti i amortizatorëve rrit rrezikun e rrëshqitjes së mjetit gjatë kthesës		Saktë
1968	Mosefikasiteti i amortizatorëve rrisin lodhjen e shoferit gjatë drejtimit		Saktë
1969	Mosefikasiteti i amortizatorëve përkeqëson dukshmërinë gjatë natës për shkak të lëkundjes së tepërt të rrezes së dritës së fenerëve		Saktë
1970	Mosefikasiteti i amortizatorëve e bën drejtimin e një mjeti të sigurt		Gabim
1971	Amortizatorët e automjeteve shërbejnë për të shuar zhurmën e prodhuar nga djegia e karburantit		Gabim
1972	Sistemi i amortizimit me ajër lejojnë një korrigjim të lehtë të qëndrimit falë valvulave speciale të nivelimit		Saktë
1973	Sistemi i amortizimit me ajër nuk mund të komandohet manualisht		Gabim
1974	Sistemi i amortizimit me ajër nuk mund të përdoret në autobusët artikularë		Gabim
1975	Sistemi i amortizimit me ajër nuk mund të përdoret në automjete me peshë bruto të mjetit që tejkalon 3.5 ton		Gabim
1976	Presioni i amortizatorëve duhet të kontrollohet periodikisht		Gabim
1977	Parregullsitë në elementët e sistemit të drejtimit mund të varen mund të varen nga kufizuesi i shpejtësisë që nuk është kalibruar saktë		Gabim
1978	Parregullsitë në elementët e sistemit të drejtimit mund të varen nga bashkimi i gabuar i ingranazheve të kutisë së drejtimit		Saktë
1979	Parregullsitë në elementët e sistemit të drejtimit mund të varen nga humbja e lubrifikantit në kutinë e drejtimit		Saktë
1980	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 D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
1981	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
1982	Sistemi i drejtimit ka në përbërje të tij paralelin dhe koka sferike		Saktë
1983	Sistemi i drejtimit mund të jetë me përforcues hidraulik ose me ajër (pneumatik)		Saktë
1984	Sistemi i drejtimit është vetëm i llojit mekanik		Gabim
1985	Sistemi i drejtimit ka në përbërje të tij vetëm grupin e timonit		Gabim
1986	Sistemi i drejtimit nuk ndikon në sigurinë gjatë lëvizjes me mjet		Gabim
1987	Sistemi i drejtimit komandon zakonisht rrotat e para të automjetit		Saktë
1988	Sistemi i drejtimit mund të ketë grupin e timonit të tipit me burmë pa fund dhe rrotë shoqe		Saktë
1989	Sistemi i drejtimit është një nga sistemet kryesorë të mjetit që ndikon në sigurinë rrugore		Saktë
1990	Sistemi i drejtimit ka raste që mund të komandojë rrotat e pasme të mjetit		Saktë
1991	Sistemi i drejtimit në të gjithë automjetet është vetëm i tipit me ingranazh dhe kremalierë		Gabim
1992	Sistemi i drejtimit komandon rrotat e para dhe rrotat e pasme të mjetit njëkohësisht		Gabim
1993	Sistemi i drejtimit nuk ka lidhje me sigurinë, gjatë lëvizjes me mjet		Gabim
1994	Grushtet e kthimit, çernierat kardanike ose spinotat e muzove janë pjesë e sistemit të drejtimit të automjetit		Saktë
1995	Në sistemin e drejtimit të automjetit duhet të kontrollohen shpesh kokat e paralelit		Saktë
1996	Në sistemin e drejtimit të automjetit duhet të kontrollohet këndi i rrotullimit bosh të timonit		Saktë
1997	Stabilizatori bën pjesë në sistemin e drejtimit të automjetit		Gabim
1998	Amortizatorët e rrotave të para të automjetit, bëjnë pjesë në sistemin e drejtimit të tij		Gabim
1999	Grupi i timonit është pjesë përbërëse e sistemit të drejtimit të automjetit		Saktë
2000	Grupi i timonit fiksohet në shasinë e automjetit		Saktë
2001	Elementët e grupit të timonit punojnë në ambient vaj		Saktë
2002	Grupi i timonit montohet në urën e parë		Gabim
2003	Grupi i timonit lubrifikohet me vajin e motorit		Gabim
2004	Pas ndërrimit të një elementi të sistemit të drejtimit duhet të kontrollohet konvergjenca e rrotave drejtuese		Saktë
2005	Pas çdo udhëtimi duhet të kryhet konvergjenca e rrotave drejtuese		Gabim
2006	Konvergjenca e rrotave drejtuese nuk influencon (ndikon) në drejtimin e mjetit		Gabim
2007	Përforcuesi në sistemin e drejtimit shërben për të lehtësuar manovrimin e automjetit në lëvizje		Saktë
2008	Përforcuesi në sistemin e drejtimit mund të jenë hidraulik ose me ajër (pneumatik)		Saktë
2009	Përforcuesi në sistemin e drejtimit krijon mundësinë për të lehtësuar forcën që drejtuesi i mjetit ushtron në timon		Saktë
2010	Përforcuesi në sistemin e drejtimit përdoren vetëm në kamionë dhe autobusë		Gabim
2011	Përforcuesi në sistemin e drejtimit shërben për të zvogëluar forcën që ushtrohet në kokat sferike		Gabim
2012	Përforcuesi i sistemit të drejtimit nuk përdoret në autovetura		Gabim
2013	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik ka në përbërje shpërndarësin (servomekanizmin), pompën dhe depozitën e vajit		Saktë
2014	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik punon me vaj hidraulik që është vetëm për grupin e timonit		Saktë
2015	Drejtuesi i mjetit duhet të kontrollojë nivelin e vajit në depozitë në sistemin e drejtimit me përforcues hidraulik		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2016	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik përdoret vetëm në kamionë		Gabim
2017	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik punon i shkëputur nga grupi mekanik i timonit		Gabim
2018	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik përdoret vetëm në autovetura		Gabim
2019	Përforcuesi i tipit elektrik në sistemin e drejtimit merr fuqinë nga motori		Gabim
2020	Përforcuesi i tipit hidraulik në sistemin e drejtimit merr fuqinë nga motori		Saktë
2021	Përforcuesi i tipit elektrik në sistemin e drejtimit rrit forcën e ushtruar në timon kur mjeti është në lëvizje		Gabim
2022	Përforcuesi i tipit elektrik në sistemin e drejtimit zvogëlon forcën e ushtruar në timon gjatë kthesave		Saktë
2023	Përforcuesi i tipit elektrik, kur përdoret në tatëpjeta të gjata, mund të mbinxehë gomat		Gabim
2024	Në përgjithësi gomat e pasme të shfryra rrisin performancën e sistemit të drejtimit		Gabim
<b>TEMA XIII : FRENIMI DHE PERSHPEJTIMI. NJOHURI MBI LLOJET, NDËRTIMIN, PJESËT KRYESORE. MIRËMBAJTJA E PËRDITSHME E SISTEMEVE. RREGULLATORI I SHPEJTËSISË (BLOKAZHI), DHE FUNKSIONIMI I SISTEMIT KUNDËR BLOKIMIT FRENAVE (ABS)</b>			
2025	Sistemi i frenimit transformon në nxehtësi energjinë kinetike që zotëron një automjet në lëvizje		Saktë
2026	Frenat e emergjencës të një automjeti kanë për detyrë të garantojnë një ndalesë emergjente në rast të dështimit të sistemit të shërbimit		Saktë
2027	Sistemi i frenimit të një automjeti të rëndë mund të jetë i tipit pneumatik ose hidropneumatik		Saktë
2028	Koha e transmetimit të forcës frenuese në sistemin e frenimit pneumatik është më e ngadaltë sesa tek sistemet hidraulike të frenimit		Saktë
2029	Në të gjithë autobusët është i detyrueshëm prania e një levë për frenim emergjence që aktivizohet nga udhëtarët		Gabim
2030	Automjetet duhet të jenë të pajisura me 3 sisteme frenimi: shërbimi, emergjence dhe parkimi		Saktë
2031	Sistemi i frenimit emergjent të një automjeti ka për detyrë të garantojë një frenim emergjente në rast të dështimit të sistemit të shërbimit		Saktë
2032	Frenimi i automjeteve në përgjithësi arrihet me anë të fërkimit midis elementëve		Saktë
2033	Frenat e shërbimit të automjeteve duhet të veprojnë në të gjitha rrotat		Saktë
2034	Frenat e shërbimit të automjeteve duhet të aktivizohet nga drejtuesi, i ulur në ndenjësën e tij, pa hequr duart nga timoni		Saktë
2035	Distanca minimale e frenimit arrihet duke bllokuar të gjitha rrotat		Gabim
2036	Shpërndarja e peshës në automjet ndikon në frenim		Saktë
2037	Shpërndarja e peshës në automjet nuk ndikon në frenim		Gabim
2038	Frenimi i mjeteve motorike duhet të jetë i tipit "impuls" (të menjëhershëm)		Gabim
2039	Frenimi i mjeteve motorike duhet të jetë i moderuar		Saktë
2040	Elementet e frenimit të automjeteve të rënda përbëhen nga tamburi dhe çepat me ferrotë ose disku me nofullat me ferrotë		Saktë
2041	Pistonçinat e sistemit të frenimit me disk, aktivizohen nga një pompë hidraulike		Saktë
2042	Pistonçinat e sistemit të frenimit me disk, aktivizohen nga ajri i ngjeshur		Gabim
2043	Sistemet hidropneumatike të frenimit nuk mund të përdoren në automjete për transportin e njerëzve për arsye sigurie		Gabim
2044	Frenat me disk përdoren vetëm në automjetet për transportin e pasagjerëve		Gabim
2045	Autobusët duhet të jenë të pajisura me 3 sisteme frenimi: shërbimi, emergjence dhe parkimi		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2046	Automjetet e pajisura me një sistem frenimi hidropneumatik nuk mund të tërhiqen		Gabim
2047	Sistemet e frenimit pneumatike, për arsye sigurie, nuk mund të përdoren në automjete për transport njerëzish		Gabim
2048	Sistemet e frenimit hidropneumatike punojnë me një përzierje ajri dhe vaji të përgatitur nga shpërndarësi i dyfishtë		Gabim
2049	Frenat me disk nuk mund të vendosen në automjete të pajisura me një ngadalësues elektromagnetik		Gabim
2050	Frenat e automjeteve me masë maksimale me ngarkesë që tejkalon 7,5 ton ftohen me ujë gjatë funksionimit		Gabim
2051	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
2052	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
2053	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
2054	Rregullatori i presionit të një sistemi frenimi pneumatik ose hidropneumatik është i lidhur drejtpërdrejt me rripin e fazës së motorit		Gabim
2055	Rregullatori i presionit të një sistemi frenimi pneumatik ose hidropneumatik ka për detyrë të dërgojë ajrin me presion direkt në elementët e frenimit		Gabim
2056	Në një sistem frenimi hidropneumatik është vaji që ngjesh ajrin për në elementët e frenimit		Gabim
2057	Në sistemin e frenimit hidropneumatik vaji ftohet në një radiator të veçantë		Gabim
2058	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
2059	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
2060	Në sistemet hidropneumatik të frenimit, duhet të kenë dhe një përzierës për ajrin dhe vajin		Gabim
2061	Në sistemet hidropneumatik të frenimit ka një qark hidraulik dhe një qark pneumatik		Saktë
2062	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) përdoret në autobusë dhe në kamionët e rëndë		Saktë
2063	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) përdor ajër me presion të lartë për të realizuar forcë për frenim të mjetit		Saktë
2064	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) kërkon që të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i ajrit		Saktë
2065	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) gjen përdorim në të gjithë automjetet me peshë të përgjithshme nën 3.5 ton		Gabim
2066	Sistemet e frenimit me ajër (pneumatik) janë të pajisura me një rezervuar ajri për secilën rrotë		Gabim
2067	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) është i vështirë për tu komanduar, pasi kërkon forcë të madhe shtypëse mbi pedal		Gabim
2068	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) duhet të kontrollohet vetëm para kontrollit teknik		Gabim
2069	Në një sistem frenimi pneumatik për autobusë artikular dhe automjete shumë të rënda, ajri i kompresuar zëvendësohet me azot të kompresuar		Gabim
2070	Kompresori i ajrit është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2071	Rregullatori i presionit të ajrit është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë
2072	Valvola qendrore e frenimit (valvola e frenave të shërbimit) është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë
2073	Bombola ose rezervuari i ajrit të komprimuar është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë
2074	Rregullatori i presionit të ajrit në funksion të ngarkesës (valvola që ndjen peshën) është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Saktë
2075	Pompa hidraulike e frenave është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Gabim
2076	Depresori është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)		Gabim
2077	Pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) është vetëm antingrirësi		Gabim
2078	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ka në përbërje të tij valvol thithje dhe një valvol dërgimi		Saktë
2079	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), vihet në lëvizje nga motori i mjetit		Saktë
2080	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
2081	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), shërben për të bërë ndalimin e motorit në rast nevojë		Gabim
2082	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), e dërgon ajrin drejtpërdrejt në sofjeta		Gabim
2083	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), nuk prodhon ajër nëse ka filluar konsumimi i fashove elastike të pistonit		Gabim
2084	Kompresori dhe rezervuarët e ajrit të kompresuar janë pjesë e sistemit të frenimit pneumatik		Saktë
2085	Kompresori i sistemit të frenimit pneumatik aktivizohet nga motorino		Gabim
2086	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ndihmon në mos formimin e cipës së akullit në tubacione dhe valvola		Saktë
2087	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), vendoset pas kompresorit të ajrit dhe para rregullatorit të presionit të ajrit		Saktë
2088	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ndikon në rritjen e efektivitetit të frenimit		Saktë
2089	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
2090	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ndihmon në mos krijimin e cipës së akullit në ferrota		Gabim
2091	Në sistemet pneumatike të frenimit, antingrirësi është i nevojshëm sepse ajri, kur është shumë i ftohtë, ka pak presion		Gabim
2092	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), vendoset pas rregullatorit të presionit të ajrit		Gabim
2093	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër në sistemin e frenimit të rimorkios		Saktë
2094	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër në pajisjet e komandimit me ajër (pneumatik), për ndërrimin e marsheve		Saktë
2095	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër në sofjetën e friksionit		Saktë
2096	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë bllokazhin e diferencialit		Gabim
2097	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë bllokazhin e motorit		Gabim
2098	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë hapjen dhe mbylljen e detyrë		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2099	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
2100	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), realizon dërgimin e ajrit të bombolave (rezervuarëve) në sofjetat e frenave		Saktë
2101	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
2102	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), merr ajrin nga kompresori i ajrit		Gabim
2103	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), komandon kompresorin për të prodhuar ajër		Gabim
2104	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), është vetëm e tipit me membranë		Gabim
2105	Sistemi i frenimit ABS (kundër bllokimit të rrotës) ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve		Saktë
2106	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
2107	Valvola e ngarkesës që rregullon presionin e ajrit në sofjetë në varësi të ngarkesës mbi rrotë, ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve		Saktë
2108	Kontrolli i frenave të parkimit është i njëjtë me frenin e shërbimit të autobusit		Gabim
2109	Frenat e parkimit e automjeteve të pajisura me sistem frenimi pneumatik veprojnë vetëm në rrotat e pasme		Saktë
2110	Frenat e parkimit e automjeteve të pajisura me sistem frenimi pneumatik ç'aktivizohen kur ajri i kompresuar dërgohet përmes shpërndarësit të dorës		Saktë
2111	Frenat e parkimit e automjeteve të pajisura me sistem frenimi pneumatik mund të aktivizohet vetëm me një pedale		Gabim
2112	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
2113	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
2114	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
2115	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
2116	Nëse rezervuarët e ajrit të kompresuar zbrazen, automjeti mbetet i bllokuar (frenato)		Gabim
2117	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
2118	Sistemi i frenimit pneumatik i një rimorkioje lejon frenimin automatik emergjent në rast të shkëputjes aksidentale nga tërheqësi		Saktë
2119	Në një sistem frenimi pneumatik, kompresori i ajrit aktivizohet nga drejtuesi pas nisjes nëpërmjet një butoni të veçantë në panelin e kontrollit		Gabim
2120	Në sistemet e frenimit me ajër të kompresuar, ekziston një matës presioni për çdo seksion të sistemit të frenave të shërbimit		Saktë
2121	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

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2122	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
2123	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
2124	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
2125	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
2126	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
2127	Bllokazhi i motorit që përdoret kur mjete lëviz në dishezë, ndikon në uljen e shpejtësisë së mjetit edhe pa përdorur frenat		Saktë
2128	Tahografi ndikon në përmirësimin e frenimit të autobusëve të artikulluar		Gabim
2129	Pompa hidraulike e sistemit të drejtimit ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve		Gabim
2130	Sistemi i ndriçim-sinjalizimit ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve		Gabim
2131	Bllokazhi i motorit shërben për zvogëlimin e shpejtësisë së mjetit gjatë zbritjes në disheza		Saktë
2132	Bllokazhi i motorit pengon daljen e gazrave të djegura duke zvogëluar xhirot e boshtit motorik		Saktë
2133	Bllokazhi i motorit vepron për të ulur shpejtësinë nëse kutia e shpejtësisë është e ingranuar në marsh		Saktë
2134	Bllokazhi i motorit shërben për mbajtjen e mjetit të ndaluar në vend, në rrugë me pjerrësi		Gabim
2135	Bllokazhi i motorit përdoret në rrugë horizontale		Gabim
2136	Bllokazhi i motorit kur përdoret shkakton konsumim të ferrotave të frenave		Gabim
2137	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
2138	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i konsumimit të gomave		Saktë
2139	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll dhe shërbim i pjesëve të sistemit të frenimit		Saktë
2140	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
2141	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i vazhdueshëm i sistemit të drejtimit		Gabim
2142	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i mekanizmave të transmetimit të lëvizjes		Gabim
2143	Frena e motorit në automjetet e rënda mund të përdoret vetëm në rrugë zbritëse (tatëpjeta)		Gabim
2144	Duke aktivizuar frenën e motorit të automjeteve të rënda, pajisja mbyll furnizimin me naftë nga sistemi i injektimit		Saktë
2145	Duke aktivizuar frenën e motorit të automjeteve të rënda, faza e shkarkimit të motorit bëhet një fazë e thithjes që frenon/ngadalëson automjetin		Gabim
2146	Duke aktivizuar frenën e motorit të automjeteve të rënda, krijohet një kufizim i tubit të shkarkimit nëpërmjet aktivizimit të një valvule të posaçme		Saktë
2147	Duke aktivizuar frenën e motorit të automjetit të rëndë, pajisja automatikisht shkëput freksionin, për të përfituar nga inercia e automjetit		Gabim
2148	Duke aktivizuar frenën e motorit të automjeteve të rënda, faza e shkarkimit të motorit bëhet praktikisht një fazë ngjeshje, që frenon / ngadalëson automjetin		Saktë



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2149	Frena e motorit funksionon më mirë, kur kutia e shpejtësisë është në pozicionin neutral		Gabim
2150	Freni i motorit dhe kufizuesi i shpejtësisë nuk janë e njëjta pajisje, por kanë funksion të ngjashëm		Saktë
2151	Efekti i frenimit të motorit me djegie të brendshme është përgjithësisht më i madh në motorët me naftë		Saktë
2152	Freni i motorit është një pajisje që përdoret për të mbajtur automjetin të frenuar, kur parkohet në një rrugë të tatëpjetë		Gabim
2153	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
2154	Frena e motorit është veçanërisht e efektshme në automjetet elektrike		Gabim
2155	Frena e motorit dhe ngadalësuesi i shpejtësisë aktivizohen së bashku me frenën e shërbimit, në rast rreziku të menjëhershëm		Gabim
2156	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
2157	Përdorimi i ngadalësuesit hidraulik sjell konsum më të madh të elementeve të frenimit dhe ngrohje më të madhe të tambureve		Gabim
2158	Ngadalësuesi hidraulik vendoset në dalje të kutisë së shpejtësisë dhe lidhet me boshtin e transmisionit		Saktë
2159	Ngadalësuesi hidraulik vendoset midis ingranazhit konik dhe semiakseve		Gabim
2160	Ngadalësuesi elektromagnetik është i përbërë skematikisht nga një stator dhe një rotor		Saktë
2161	Në ngadalësuesin hidraulik përdoret një vaj i veçantë, që gjeneron fërkim dhe pengon rrotullimin		Saktë
2162	Ngadalësuesi mund të jetë i tipit pneumatik ose pneumohidraulik		Gabim
2163	Ngadalësuesi hidraulik ka nevojë për një shkëmbyes nxehtësie, për të shmangur mbinxehjen		Saktë
2164	Ngadalësuesi hidraulik bën bllokimin e menjëhershëm të rrotave		Gabim
2165	Në retarder elektromagnetik, statori është i fiksuar në kornizë ndërsa disqet e rotorit janë të kufizuara në boshtin e makinës		Saktë
2166	Vaji hidraulik i ngadalësuesit të shpejtësisë mund të arrijë temperatura të larta gjatë punës		Saktë
2167	Ngadalësuesi elektromagnetik grumbullon energji centrifugale, gjatë kthesave, që i shërben për rikarikim		Gabim
2168	Ngadalësuesi dhe frena e motorit kompletojnë sistemin e frenimit të shërbimit		Saktë
2169	Ngadalësuesi hidraulik nuk ka nevojë për një shkëmbyes nxehtësie, sepse ai përdor kutinë e tij metalike për ftohjen e ajrit		Gabim
2170	Gjatë përdorimit të ngadalësuesit hidraulik, ngadalësimi më i vogël ose më i madh i automjetit lidhet me sasinë e vajit në ngadalësues		Saktë
2171	Duke aktivizuar ngadalësuesin elektromagnetik, gjenerohet një fushë e fuqishme magnetike, e cila kundërshton rrotullimin e rotorit dhe si rrjedhim boshtin e transmisionit		Saktë
2172	Komandimi i ngadalësuesit hidraulik mund të jetë në timon		Saktë
2173	Ngadalësuesi mund të jetë i tipit hidraulik ose elektromagnetik		Saktë
2174	Ngadalësuesi elektromagnetik gjeneron një sasi të madhe të nxehtësisë, e cila duhet të eliminohet		Saktë
2175	Në automjetet e rënda, mund të montohen si ngadalësuesi hidraulik dhe ai elektromagnetik, me kusht që të jenë në seri		Gabim
2176	Ngadalësuesi mund të përdoret gjithashtu së bashku me frenin e motorit		Saktë
2177	Ngadalësuesi elektromagnetik tenton të mbinxehet më shumë se ai hidraulik		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2178	Ngadalësuesi hidraulik duhet të zbrazet periodikisht nga vaji dhe të pastrohet me solucion kundër yndyrës		Gabim
2179	Ngadalësuesi hidraulik është pjesë e sistemit të frenimit pneumohidraulik		Gabim
2180	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të jetë i një lloji të aprovuar dhe i montuar nga një ofiçine e autorizuar		Saktë
2181	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
2182	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
2183	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të vendoset në të gjithë autobusët me më shumë se 22 vende		Gabim
2184	Kufizuesi i shpejtësisë ftohet me ujë		Gabim
2185	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
2186	Shpejtësia maksimale e lejuar nga kufizuesi në një autobus duhet të jetë 110 km / orë		Gabim
2187	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të jetë i montuar në të gjithë kamionët		Gabim
2188	Në bordin e automjetit, ku montohet kufizuesi i shpejtësisë, duhet të jetë e pranishme një kopje e certifikatës së instalimit		Saktë
2189	Kufizuesi i shpejtësisë mund të çaktivizohet nga shoferi në rrugët urbane		Gabim
2190	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
2191	Kufizuesi i shpejtësisë është një pajisje që ndërhyr në injektimin/sasinë e karburantit		Saktë
2192	Kufizuesi i shpejtësisë mund të çaktivizohet nga shoferi, kur mjeti lëviz në autostrada me 3 ose më shumë korsi, për çdo sens lëvizje		Gabim
2193	Shpejtësia maksimale e lejuar nga kufizuesi i shpejtësisë në një autobus duhet të jetë 100 km / orë		Gabim
2194	Kufizuesi i shpejtësisë duhet të vendoset në të gjithë autobusët, me masë maksimale mbi 5 tonë		Gabim
2195	Kufizuesi i shpejtësisë mund të çaktivizohet nga shoferi në rast urgjence		Gabim
2196	Kufizuesi i shpejtësisë nuk duhet të vendoset në autobusët që operojnë në shërbimin publik urban		Saktë
2197	Kufizuesi i shpejtësisë ndihmon në zvogëlimin e ndotjes së ajrit		Gabim
2198	Pajisja kufizuese e shpejtësisë bllokon pedalin e gazit		Gabim
2199	Montimi i kufizuesit të shpejtësisë mund të bëhet nga çdo ofiçine mekanike		Gabim
2200	Çdo automjet, që kryen shërbim të planifikuar në linjë, përjashtohet nga detyrimi për të instaluar pajisjen kufizuese të shpejtësisë		Gabim
2201	Pajisja kufizuese e shpejtësisë vepron në pompën e injektimit të lëndës djegëse të automjetit		Saktë
2202	Instalimi i kufizuesit të shpejtësisë është i detyrueshëm vetëm për autobusët		Gabim
2203	Pajisja kufizuese e shpejtësisë vepron në frenën e emergjencës		Gabim
2204	Vetëm automjetet ushtarake ose automjetet që u përkasin forcave të policisë përjashtohen nga detyrimi për të instaluar pajisjen kufizuese të shpejtësisë		Gabim
2205	Verifikimi i instalimit të rregullt të kufizuesit të shpejtësisë kryhet duke testuar automjetin në rrugë		Gabim
2206	Verifikimi i montimit të saktë të kufizuesit të shpejtësisë bëhet përmes një certifikate të lëshuar nga DPSHTRR		Gabim
2207	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

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2208	Autobusët urban përjashtohen nga detyrimi për të instaluar pajisjen që kufizon shpejtësinë		Saktë
2209	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) siguron kontroll më të mirë të mjetit gjatë frenimit		Saktë
2210	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) përmirëson qëndrueshmërinë dhe drejtimin e mjetit gjatë frenimit		Saktë
2211	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) e bën më pak të rrezikshëm frenimin e mjetit, gjatë lëvizjes në kthesa		Saktë
2212	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) e bën më pak të rrezikshëm frenimin e mjetit, në rrugët e lagura		Saktë
2213	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) përdoret në automjetet e lehta dhe të rënda		Saktë
2214	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) vepron automatikisht kur veprohet në frena		Saktë
2215	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) aktivizohet edhe kur frenohet në kthesa		Saktë
2216	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) nuk përdoret në autovetura		Gabim
2217	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) funksionon vetëm kur mjeti ka goma të reja		Gabim
2218	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) funksionon vetëm kur përdoret pedali i friksionit		Gabim
2219	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) përdor një lëng tjetër hidraulik nga ai i sistemit të frenimit		Gabim
2220	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) realizon bllokimin e rrotave gjatë frenimit në rrugë me akull		Gabim
2221	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) funksionon mbi bazën e informacioneve të marrë nga sensorët e vendosur në rrota		Saktë
2222	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) pengon rrëshqitjen e rrotave aktive gjatë përshpejtimit në rrugët e lagura		Saktë
2223	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) siguron kontroll më të mirë të mjetit gjatë udhëtimit		Saktë
2224	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) vepron vetëm në rrugë me akull		Gabim
2225	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) funksionon vetëm duke përdorur pedalin e friksionit		Gabim
2226	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) funksionon i pavarur nga sistemi i frenimit		Gabim
2227	Sistemet e frenimit me ajër të kompresuar nuk mund të pajisen me ABS		Gabim
2228	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
2229	Sistemi ABS e bën të panevojshme praninë e frenave të emergjencës		Gabim
2230	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
2231	Pajisja rregulluese e forcës frenuese në varësi të ngarkesës (modulatori) nuk mund të vendoset në automjete të pajisura me ABS		Gabim
2232	Sistemi ABS lejon të dyfishohet forca e frenimit		Gabim
2233	Sistemi ABS lejon të shfrytëzohet sa më shumë forca e disponueshme e frenimit		Saktë
<b>TEMA XIV : DEFECTET DHE PËRCAKTIMI I SHKAKUT TË AVARIVE</b>			
2234	Nëse rrotat drejtuese janë të paekuilibruara mund të shkaktojnë dridhje në volanin e timonit		Saktë
2235	Nëse timoni i mjetit dridhet shumë, një nga shkaqet mund të jetë konsumimi ose dëmtimi i kokave të paralelit të sistemit të drejtimit		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2236	Shkak për dridhjen e timonit të mjetit mund të jenë përmasa e ndryshme të rrotave të pasme me rrotat e para		Gabim
2237	Nëse gomat e pasme janë me të fryra se të parat, do të shkaktojnë dridhje të dukshme të timonit të automjetit		Gabim
2238	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
2239	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
2240	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë presioni i ulët i fryrjes së gomave drejtuese		Saktë
2241	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë ndonjë defekt në pompën hidraulike të sistemit të drejtimit		Saktë
2242	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë presioni i lartë i fryrjes së gomave të përparme		Gabim
2243	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë prania e pajisjes hidraulike në grupin e timonit		Gabim
2244	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë zhvendosja e ngarkesës prapa mbi rrotat jo drejtuese		Gabim
2245	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë konsumimi i kokave të paralelit		Gabim
2246	Ekuilibrimi i rrotave të automjeteve duhet të bëhet pas çdo ndërrim apo riparim të gomës		Saktë
2247	Ekuilibrimi i rrotave të automjeteve bëhet në pajisje ekuilibruese që përdoren nga specialistë përkatës		Saktë
2248	Ekuilibrimi i rrotave të automjeteve ndikon në uljen e ngarkesave dinamike që veprojnë në kushinetat e mocos së rrotës		Saktë
2249	Ekuilibrimi i rrotave të automjeteve duhet të bëhet vetëm pas vendosjes të një gome të re		Gabim
2250	Ekuilibrimi i rrotave të automjeteve paraqet ekuilibrimin vetëm të diskut të rrotës		Gabim
2251	Ekuilibrimi i rrotave të automjeteve bëhet vetëm për disqet e aluminit të autoveturave		Gabim
2252	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese mund të shkaktohet nga konsumimi i kokave të zbarës dhe të paralelit të sistemit të drejtimit		Saktë
2253	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese mund të shkaktohet gjatë ndërrimit të një elementi të sistemit të drejtimit		Saktë
2254	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese ndikon në humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit kur ai është në lëvizje		Saktë
2255	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese shkaktohet vetëm në rastet e ndërrimit të rrotës së parë		Gabim
2256	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese shkakton konsumim uniform të gomave		Gabim
2257	Konvergjencia jo e rregullt e rrotave drejtuese ndikon pozitivisht në rikthimin e rrotave në pozicionin e drejtë		Gabim
2258	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit mund të shkaktojë prishjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje dhe të bëhet burim aksidenti		Saktë
2259	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit ndodh më shpesh gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë		Gabim
2260	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit rrit sigurinë e drejtuesit në drejtimin e mjetit		Gabim
2261	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit nuk shkakton prishje të qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2262	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit duhet të bëhet në servise të specializuar		Saktë
2263	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit përmirëson qëndrueshmërinë e mjetit në lëvizje		Saktë
2264	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
2265	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
2266	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit bëhet vetëm gjatë kryerjes së kontrollit teknik vjetor		Gabim
2267	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
2268	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
2269	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë nga rrjedhja e ajrit në pjesë të sistemit		Saktë
2270	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë nga konsumimi i kompresorit të ajrit, mbi normat e lejuara		Saktë
2271	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
2272	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë nga konsumimi i tambureve të frenave		Saktë
2273	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë më shpesh gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë		Gabim
2274	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
2275	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë për shkak të shkeljes fortë të pedalit të frenave		Gabim
2276	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë për shkak të konsumimit uniform të gomave		Gabim
2277	Mbinxehja e tambureve të frenave ndikon në rritjen e konsumimit të ferrotave të frenave		Saktë
2278	Mbinxehja e tambureve të frenave shkaktohet nga frenimi i shpeshtë i mjetit në disheza		Saktë
2279	Mbinxehja e tambureve të frenave mund të shkaktohet nga regjistrimi jo i mirë i çepave të frenave		Saktë
2280	Mbinxehja e tambureve të frenave shkaktohet nga ecja me goma të fryra		Gabim
2281	Mbinxehja e tambureve të frenave bën që të zvogëlohet distanca e frenimit të mjetit		Gabim
2282	Mbinxehja e tambureve të frenave nuk ndikon në dëmtimin e kushinetave të rrotës		Gabim
2283	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë zhvendosje e mjetit nga ana e rrotës që frenon më shumë		Saktë
2284	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë konsumim jo uniform i gomave të mjetit		Saktë
2285	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë rrotullimi i mjetit nëse bllokohen rrotat e njëjës anë		Saktë
2286	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë zhvendosje e mjetit nga ana e rrotës që bllokohet e fundit		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2287	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë zhvendosja e ngarkesës prapa dhe jo përpara, si zakonisht		Gabim
2288	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë që distanca e frenimit të mjetit të zvogëlohet		Gabim
2289	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që ferrotat e frenave janë të lagura		Saktë
2290	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga një bllokim i mundshëm në valvolën qendrore të frenimit		Saktë
2291	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që ferrotat janë shumë të konsumuara		Saktë
2292	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga ovalizimi i tambureve të frenave		Saktë
2293	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që janë bërë frenime të gjata, të tepërta dhe të shpeshta		Saktë
2294	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që frenimi bëhet kur mjeti lëviz me marshin e parë		Gabim
2295	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga shtypja e pedalit të friksionit pas ndalimit të mjetit		Gabim
2296	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga veprimi me shpejtësi mbi pedalin e frenave		Gabim
2297	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
2298	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga vendosja keq e ngarkesës që transportohet		Saktë
2299	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
2300	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga mbinxehja e tambureve të frenave		Saktë
2301	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
2302	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga konsumimi uniform i tambureve apo i disqeve të frenimit		Gabim
2303	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga tipi i kompresorit të ajrit të sistemit të frenimit		Gabim
2304	Sistemi i frenimit ABS lehtëson manovrimin e drejtuesit të mjetit mbi timon, gjatë frenimit		Saktë
2305	Sistemi i frenimit ABS ndikon në rritjen e qëndrueshmërisë së mjetit gjatë frenimit		Saktë
2306	Sistemi i frenimit ABS ndihmon në konsumimin uniformë të gomave		Saktë
2307	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
2308	Kur automjeti juaj është i pajisur me sistemin ABS ju detyron që të ndiqni mjetet përpara jush në një distancë më të afërt		Gabim
2309	Kur automjeti juaj është i pajisur me sistemin ABS ju lejon të përdorni edhe goma të konsumuara tepër		Gabim
2310	Nëse pas shtypjes se pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shpëputjen e xhirove (nuk ndan), shkak mund të jetë defektimi i sistemit të komandimit të friksionit		Saktë
2311	Nëse pas shtypjes se pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shpëputjen e xhirove (nuk ndan), futja e marsheve bëhet me vështirësi		Saktë
2312	Nëse pas shtypjes se pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shpëputjen e xhirove (nuk ndan), mjeti duhet të dërgohet në servis, për të eliminuar defektin		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2313	Nëse pas shtypjes se pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), mund të jenë konsumuar ferrotat		Gabim
2314	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
2315	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
2316	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga defektimi i kushinetës së friksionit		Saktë
2317	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga shtrembërimi i diskut të friksionit		Saktë
2318	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga konsumimi i furçellave ose sinkronizatorëve të kutisë së shpejtësisë		Saktë
2319	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga konsumimi i bokollave të levave të komandimit, të furçellave të kutisë së shpejtësisë		Saktë
2320	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga konsumimi i ferrotave të diskut të friksionit		Gabim
2321	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga mbinxehja e ferrotave të diskut të friksionit		Gabim
2322	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga rënia e vajit në ferrotat e friksionit		Gabim
2323	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga prania e vajit në kutinë e shpejtësisë		Gabim
2324	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
2325	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga rënia e vajit në ferrotat e diskut të friksionit		Saktë
2326	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga mbinxehja e ferrotave (djegia e ferrotave të friksionit)		Saktë
2327	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga vendosja e një disk friksioni me ferrota më të trasha		Gabim
2328	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga defektimi i kushinetës së friksionit		Gabim
2329	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga prishja e levës së marsheve		Gabim
2330	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
2331	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë me ingranazhe mund të shkaktohet nga mosfunksionimi i mirë i friksionit		Saktë
2332	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
2333	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
2334	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë mund të shkaktohet nga mosfunksionimi i rregullt i diferencialit		Gabim
2335	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë mund të shkaktohet nga përdorimi i gjatë i marsheve, pa i ndërruar		Gabim
2336	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë mund të shkaktohet nga rrjedhja e vajit të tepërt		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2337	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga mungesa e vajit si rezultat i prishjes së permistopave		Saktë
2338	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga mos regjistrimi i mirë i kushinetave		Saktë
2339	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga dëmtimi i dhëmbëve të planetarëve dhe satelitëve		Saktë
2340	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga fryrja e gomave mbi normat e lejuara		Gabim
2341	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga rrjedhja e vajit që është mbi nivel		Gabim
2342	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga konsumimi i diskut të friksionit, jashtë kufijve të lejuar		Saktë
2343	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga mosingranimi i ingranazheve në kutinë e shpejtësisë		Saktë
2344	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga prishja e kryqit kardanik		Saktë
2345	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga këputja e një semiaksi		Saktë
2346	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga prishja e kushinetës së friksionit		Gabim
2347	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga bllokimi i një vrime të sprucatorit që pulverizon naftë në dhomën e djegies		Saktë
2348	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
2349	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga djegia e një ose dy kandeletave në motorët me paradhomë		Saktë
2350	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga bllokimi i pjesshëm i filtrit të ajrit nga papastërtitë		Saktë
2351	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga prania e ujit në naftë		Saktë
2352	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga dërgim i tepërt i naftës nga pompa te pompa e naftës		Gabim
2353	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga ndërrimi i filtrit të ajrit		Gabim
2354	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga çarja e tubit të tepricave		Gabim
2355	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga mos dërgimi i naftës nga pompa te pompa e naftës		Gabim
2356	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë mungesa e naftës në serbrator		Saktë
2357	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë marrja ajër në tubacionet e thithjes së naftës		Saktë
2358	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë bllokimi i tubacioneve të naftës me presion të ulët		Saktë
2359	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë pamundësia e realizimit të xhirove të nevojshme të boshtit motorik		Saktë
2360	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
2361	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë presioni i lartë i dhënies së pompës së naftës		Gabim
2362	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë prishja e treguesit të karburantit		Gabim
2363	Nëse në ndonjë cilindër të motorit diesel nuk realizohet cikli i punës, kjo mund të shkaktohet nga bllokimi i injektorit përkatës		Saktë



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2364	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
2365	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
2366	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
2367	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
2368	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
2369	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
2370	Bllokimi me papastërti i kanaleve të radiatorit ndikon në rritjen e temperaturës së motorit		Saktë
2371	Rrjedhja e lëngut ftohës nga pjesë të sistemit të ftohjes mund të jetë shkak i rritjes së temperaturës së motorit		Saktë
2372	Defektimi i pompës së lëngut ftohës është shkak për rritjen e temperaturës së motorit		Saktë
2373	Dëmtimi i fletëve të radiatorit dhe mbushja me papastërti e hapësirave mund të jetë shkak i rritjes së temperaturës së motorit		Saktë
2374	Mosfunksionimi i kompresorit të kondicionerit mund të jetë shkak i rritjes së temperaturës së motorit		Gabim
2375	Rrjedhja e vajit nga kutia e shpejtësisë mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit		Gabim
2376	Sasia e tepërt e lëngut ftohës mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit		Gabim
2377	Përdorimi i marsheve ndërmjetëse mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit		Gabim
2378	Përdorimi i tepërt i antingririsit në lëngun ftohës mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit		Gabim
2379	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
2380	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga plasaritja e testatës apo nga dëmtimi i guarnicionit të testatës		Saktë
2381	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga prishja e kapakut të radiatorit		Saktë
2382	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga çarja e kolektorit të shkarkimit të gazrave		Gabim
2383	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga defektimi i pompës së vajit		Gabim
2384	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga rritja e shpejtësisë së lëvizjes mjetit		Gabim
2385	Bllokimi i pompës së vajit të motorit shkakton rënie të presionit të vajit në motor		Saktë
2386	Prishja e bronzinave të ndonjë bjellë mund të shkaktojë rënie të presionit të vajit në motor		Saktë
2387	Mungesa e vajit në sotokarter, si rezultat i ndonjë çarje të tij, mund të shkaktojë rënie të presionit të vajit në motor		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2388	Zvogëlimi i viskozitetit, si rezultat i mbinxehjes së motorit, mund të shkaktojë ulje te presionit të vajit		Saktë
2389	Hedhja e vajit mbi nivelin e duhur mund të shkaktojë ulje të presionit të vajit në motor		Gabim
2390	Blllokimi i pompës hidraulike të timonit mund të shkaktohet nga rënia e presionit të vajit në motor		Gabim
2391	Blllokimi i pompës së naftës mund të shkaktohet nga rënia e presionit të vajit në motor		Gabim
2392	Këputja e rripit të pompës së lëngut ftohës mund të shkaktojë uljen e presionit të vajit në motor		Gabim
2393	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
2394	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
2395	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
2396	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
2397	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
2398	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
2399	Konsumimi i fashove dhe cilindrave të motorit rrit konsumimin e vajit në motor		Saktë
2400	Konsumimi i turbokompresorit mund të sjellë konsumimin e vajit në motor		Saktë
2401	Thyerja e fashove te vajit mund të sjellë konsumimin e vajit në motor		Saktë
2402	Konsumimi i vajit në motor mund të shkaktohet nga që sasia e vajit është mbi nivelin e lejuar		Gabim
2403	Konsumimi i vajit në motor mund të vijë nga konsumimi i bronzinave të bjellës		Gabim
2404	Konsumimi i vajit në motor mund të shkaktohet nga bllokimi i filtrit të vajit		Gabim
2405	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë kur mbahen të ndezur për një kohë të gjatë, pajisje elektrike me motor të fikur		Saktë
2406	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga përdorimi i gjatë i motorinos, për shkak të mos ndezjes së motorit		Saktë
2407	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga rënia e nivelit të elektrolitit në të		Saktë
2408	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga mos kontakti i mirë i masës		Gabim
2409	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nëse dinamoja prodhon energji elektrike		Gabim
2410	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga këputja e kavos së motorinos		Gabim
2411	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë defektimi i dinamos		Saktë
2412	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë këputja e rripit të dinamos		Saktë
2413	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë lirimi i rripit të dinamos		Saktë
2414	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë përdorimi i gjatë i motorinos		Gabim
2415	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë numri i lartë i rrotullimeve të motorit		Gabim
2416	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë defektimi i motorinos		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2417	Nëse pinjoni i motorinos, nuk ingranohet me kurorën e dhëmbëzuar të volantit të motorit, ndezja e motorit nuk do të mundësohet, pavarësisht se motorrinoja funksionon		Saktë
2418	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
2419	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorrinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mundet që pinjoni i motorinos të ketë dëmtuar dhëmbët		Saktë
2420	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorrinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mund të slidoj rripi i motorit		Gabim
2421	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorrinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mund të jetë prishur friksioni i motorit		Gabim
2422	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorrinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mund të jetë defektuar siguresa e dinamos (rregullatori i tensionit)		Gabim
2423	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë shkarkimi i baterisë		Saktë
2424	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
2425	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë defektimi i ndonjë jastëku të motorinos		Saktë
2426	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë dëmtim i ndotës së motorinos		Saktë
2427	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë tension i lartë i baterisë		Gabim
2428	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë kontakti i mirë në bornot e baterisë		Gabim
2429	Bllokimi i pjesshëm i filtrit të ajrit nga pluhuri dhe papastërtitë bën që motori i automjetit të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Saktë
2430	Mospulverizimi i mirë i karburantit nga ana e sprucatorëve bën që motori i automjetit të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Saktë
2431	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
2432	Mosvënia në fazë e boshtit të shpërndarjes gazrave bën që motori i automjetit të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Saktë
2433	Djegia e plotë e karburantit në dhomën e djegies bën që motori të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Gabim
2434	Rritja e presionit të naftës që dërgohet nga pompa e naftës në injektor bën që motori të mos zhvillojë fuqinë e duhur		Gabim
2435	Djegia jo e mirë e naftës në motor bën që automjeti të nxjerr tym të zi në skapamento		Saktë
2436	Kur motori diesel i mjetit tuaj nxjerr tym të zi në skapamento, rritet konsumi i karburantit		Saktë
2437	Nxjerrja e tymit të zi në skapamento mund të vijë nga defektimi i turbokompresorit		Saktë
2438	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
2439	Shkak për nxjerrjen e tymit të zi në skapamenton e motorit mund të jetë cilësia e karburantit		Gabim
2440	Shkak për nxjerrjen e tymit të zi në skapamenton e motorit mund të jetë niveli i lartë i vajit		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2441	Shkak për nxjerrjen e tymit të zi në skapamenton e motorit dizel mund të jetë presioni lartë që jep pompa e naftës		Gabim
2442	Mosfunksionimi normal i kandeletave vonon ndezjen fillestare të motorit		Saktë
2443	Mosfunksionimi normal i kandeletave ndikon në shtimin e ndotjes së mjedisit		Saktë
2444	Mosfunksionimi normal i kandeletave shton sasinë e blozës në kolektorin e shkarkimit		Saktë
2445	Mosfunksionimi normal i kandeletave zvogëlon ndotjen e mjedisit		Gabim
2446	Mosfunksionimi normal i kandeletave nuk ndikon në ndezjen fillestare të motorit		Gabim
2447	Mosfunksionimi normal i kandeletave mund të vijë edhe nga dëmtimi i valvolave		Gabim
2448	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga mungesa e lëngut ftohës gjatë punës së motorit		Saktë
2449	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga mbinxehja e tepërt e motorit, për shkak të ndonjë defekti në sistemin e ftohjes		Saktë
2450	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga mungesa e shtrëngimit të sajë		Saktë
2451	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga sasia e tepërt e vajit në depozitë		Gabim
2452	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga sasia e tepërt e lëngut ftohës		Gabim
2453	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga ecja me marsh të ulët		Gabim
<b>TEMA XV : MIRËMBAJTJA E MJETEVE DHE RIPARIMET E ZAKONSHME</b>			
2454	Ndërrimi i vajit të motorit varet nga cilësia e vajit, kilometrat e përshkuara dhe kushtet e rrugës së kryer nga mjeti		Saktë
2455	Ndërrimi i vajit të motorit pas riparimit të motorit duhet të bëhet më shpejt se zakonisht		Saktë
2456	Kur ndërrohet vaji i motorit duhet ndërruar dhe filtri i vajit të motorit		Saktë
2457	Ndërrimi i vajit të motorit varet nga koha e qëndrimit të tij në motor edhe pse mund të mos ketë punuar		Gabim
2458	Ndërrimi i vajit të motorit bëhet sa herë konstatojmë rënie të presionit të tij		Gabim
2459	Ndërrimi i vajit të motorit varet edhe nga lloji i kutisë së shpejtësisë së automjetit		Gabim
2460	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
2461	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
2462	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i vajit në motor		Saktë
2463	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të mbahet në kontroll të vazhdueshëm edhe temperatura e lëngut ftohës		Saktë
2464	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i vajit, vetëm në stinën e verës		Gabim
2465	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
2466	Sa herë që mbushni me karburant autobusin e linjave interurbane është e këshillueshme të kontrolloni nivelin e vajit		Saktë
2467	Ndërrimi i vajit të një autobusi të lehtë, i pajisur me një motor Diesel, mund të bëhet vetëm në një servis të specializuar		Gabim
2468	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
2469	Në rast urgjence, uji mund të shtohet në rezervuarin e vajit hidraulik të përforcuesit të sistemit të drejtimit kur niveli është shumë ulët		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2470	Ndërrimi i vajit të motorit bëhet sa herë konstatojmë rënie të presionit të tij		Gabim
2471	Ndërrimi i vajit të motorit varet edhe nga lloji i kutisë së shpejtësisë së automjetit		Gabim
2472	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
2473	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
2474	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i vajit në motor		Saktë
2475	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të mbahet në kontroll të vazhdueshëm edhe temperatura e lëngut ftohës		Saktë
2476	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i vajit, vetëm në stinë e verës		Gabim
2477	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
2478	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i lëngut ftohës të motorit sipas stinëve		Gabim
2479	Shtimi i ujit të rubinetit në lëngun ftohës rrit rrezikun e ngrirjes së tij në temperatura të ulëta		Saktë
2480	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi çdo muaj i ujit me antifrizën në sistemin e ftohjes		Gabim
2481	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i trashësisë së ferrotave të frenave		Saktë
2482	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i konsumimit të ferrotave, disqeve ose tambureve		Saktë
2483	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i korsës së pedalit të frenave		Saktë
2484	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i efektshmërisë së frenave të qëndrimit (frenat e dorës)		Saktë
2485	Për një funksionim të mirë të sistemit të frenimit është i nevojshëm kontrolli i presionit të ajrit nëpërmjet manometrit në korskot		Saktë
2486	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike është e nevojshme të bëhet edhe kontroll i deformimeve të rrotave drejtuese		Saktë
2487	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
2488	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
2489	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
2490	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
2491	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike mjafton të bëhet kontrolli i herëpashershëm i grupit të timonit		Gabim
2492	Edhe nëse pasqyrat e pasme janë rregulluar mirë, ka pjesë të rrugës që drejtuesi i autobusit nuk mund t'i shohë		Saktë
2493	Pastërtia e filtrit të ajrit të motorit duhet të kontrollohet periodikisht për të siguruar djegien e duhur		Saktë
2494	Drejtuesi i autobusit, para se të nisët, duhet të rregullojë presionin e ajrit të frenimit sipas ngarkesës së automjetit		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2495	Drejtuesi i autobusit, para se të nisët, duhet që të pastrojë injektorët me një leckë para se të nisët		Gabim
2496	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
2497	Është e padobishme të zëvendësoni gominat e fshirëseve të dëmtuar nëse parashikimi i motit nuk parashikon reshje në ditën e udhëtimit		Gabim
2498	Para çdo udhëtimi, drejtuesi duhet të kontrollojë pozicionin, pastërtinë dhe gjendjen e përgjithshme të pasqyrave të pasme të automjetit		Saktë
2499	Këshillohet që periodikisht të kontrolloni shtrëngimin e saktë të terminaleve të dy poleve të baterisë		Saktë
2500	Këshillohet që rregullisht të kontrolloni gjendjen e rripave të transmetimit të lëvizjes		Saktë
2501	Amortizatorët e shkarkuar shkaktjnë zhurmë të lartë		Saktë
2502	Amortizatorët e shkarkuar sigurojnë komoditet më të mirë të pasagjerit sepse e bëjnë automjetin më pak të ngurtë		Gabim
2503	Amortizatorët e shkarkuar mund të shkaktjnë lëkundje anormale të automjetit		Saktë
2504	Amortizatorët e shkarkuar mund të shkaktjnë një orientim anormal të rrezes së dritës të fenerëve të përparmë		Saktë
2505	Pasqyrat e pasme mund të zëvendësohen plotësisht nga kamerat e rregulluara në mënyrë të përshtatshme		Gabim
2506	Xhamat e dëmtuar të autobusëve me krisje më pak se dhjetë centimetra mund të rregullohen me një shirit ngjitës special me transparencë të lartë		Gabim
2507	Xhamat e dëmtuar të autobusëve duhet të zëvendësohen sepse krisjet zgjasin me kalimin e kohës		Saktë
2508	Xhamat e dëmtuar të autobusëve duhet të zëvendësohen pasi ekziston rreziku që xhami i përparmë të copëtohet për shkak të një lëkundjeje		Saktë
2509	Xhamat e dëmtuar të automjeteve, edhe nëse janë prej xhami të temperuar me shtresa, përsëri duhet të zëvendësohen		Saktë
2510	Drejtuesi i autobusit që vëren një konsumim në zona të ndryshme të sipërfaqes shkelëse të gomës duhet menjëherë të ndërpresë udhëtimin		Gabim
2511	Drejtuesi i autobusit që vëren një konsumim në zona të ndryshme të sipërfaqes shkelëse të gomës duhet ta ndërrojë menjëherë me atë rezervë		Gabim
2512	Drejtuesi i autobusit që vëren një konsumim në zona të ndryshme të sipërfaqes shkelëse të gomës duhet menjëherë të shkarkojë mallrat ose pasagjerët		Gabim
2513	Drejtuesi i autobusit duhet të aktivizojë në mënyrë periodike fikësin e zjarrit në një vend të hapur, në mënyrë që të kontrollojë efikasitetin e tij		Gabim
2514	Drejtuesi i autobusit duhet të jetë plotësisht i njohur me funksionimin e instrumenteve të bordit		Saktë
2515	Drejtuesi i autobusit duhet të dijë dhe të jetë në gjendje të konsultohet me manualin e përdorimit dhe mirëmbajtjes së automjetit		Saktë
2516	Drejtuesi i autobusit duhet të kryejë kontrole të gjendjes teknike para nisjes vetëm nëse automjeti është regjistruar për më shumë se dy vjet		Gabim
2517	Drejtuesi i autobusit duhet të jetë në gjendje të vendosë në fazë sistemin e gaz shpërndarjes së një motori dizel		Gabim
2518	Drejtuesi i autobusit 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
2519	Drejtuesi i autobusit 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

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2520	Drejtuesi i autobusit duhet të ndalet sapo të zbulojë një mosfunksionim në sistemin e navigimit satelitor		Gabim
2521	Drejtuesi i autobusit duhet të ndalet çdo 250 kilometra të udhëtuar, ose çdo tre orë udhëtim, për të kontrolluar gjendjen e presionit të gomave		Gabim
2522	Drejtuesi i autobusit të çmontojë personalisht tahografin digjital në rast të mosfunksionimit gjatë udhëtimit		Gabim
2523	Drejtuesi i autobusit duhet të zëvendësojë personalisht ferrotat e frenave kur beson se ato janë konsumuar tepër		Gabim
2524	Drejtuesi i autobusit duhet të raportojë menjëherë në kompaninë e tij për çdo keqfunksionim serioz të automjetit		Gabim
2525	Drejtuesi i autobusit 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
2526	Përforcuesi i sistemit të drejtimit mund të shkëputet nga drejtuesi duke përdorur levën speciale të vendosur afër timonit		Gabim
2527	Timoni i një automjeti mund të zëvendësohet vetëm nga një servis i specializuar		Saktë
2528	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
2529	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
2530	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
2531	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
2532	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
2533	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 autobusit		Gabim
2534	Në një motor dizel, guarnicioni i testatës duhet të zëvendësohet çdo njëzet mijë kilometra		Gabim
2535	Në një motor dizel, kandeletat e parangrohjes duhet të zëvendësohen çdo dhjetë mijë kilometra		Gabim
2536	Alternatori është i lidhur drejtpërdrejt me treguesit e parametrave në korskot dhe i lejon ata të veprojnë me ndërprerje		Gabim
2537	Presioni i tepërt i gomave shkakton ngurtësi më të madhe të udhëtimit dhe më pak komoditet për pasagjerët		Saktë
2538	Efikasiteti i drejtimit mund të kontrollohet duke kërkuar ndihmën e një kolegu më me përvojë		Gabim
2539	Efikasiteti i drejtimit mund të kontrollohet personalisht, vizualisht, duke ndjekur manualin e përdorimit dhe mirëmbajtjes		Gabim
2540	Efikasiteti i drejtimit mund të kontrollohet vetëm në punëtori në përputhje me procedurat specifike		Gabim
2541	Identifikimi i menjëhershëm i një dëmtimi nga drejtuesi mund të parandalojë përkeqësimin e avarisë		Saktë
2542	Paqëndrueshmëria e drejtimit të autobusit mund të shkaktohet nga shkarkimi i amortizatorëve		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2543	Paqëndrueshmëria e drejtimit të autobusit mund të shkaktohet nga mungesa e vajit në sistemin e vajosjes së motorit		Gabim
2544	Paqëndrueshmëria e drejtimit të autobusit mund të shkaktohet nga shkarkimi i amortizatorëve		Saktë
2545	Kur sistemi i shuarjes së lëkundjeve nuk funksionon mirë sjell paqëndrueshmëri në drejtimin e autobusit		Saktë
2546	Mosfunksionimi i sistemit të navigimit sjell paqëndrueshmërinë e drejtimit të autobusit		Gabim
2547	Përdorimi i gomave dimërore në një ditë kur temperatura e asfaltit është rreth 25 ° C sjell paqëndrueshmërinë e drejtimit të autobusit		Gabim
2548	Balestrat dhe sustat e dëmtuara sjellin paqëndrueshmëri në drejtimin e autobusit		Saktë
2549	Bllokimi i filtrit të karburantit sjell nxjerrjen e tymit me ngjyrë të verdhë nga tubi i shkarkimit		Gabim
2550	Bllokimi i filtrit të karburantit çon në vajosje të pamjaftueshme të cilindrave të motorit		Gabim
2551	Bllokimi i filtrit të karburantit çon në konsum më të lartë		Saktë
2552	Bllokimi i filtrit të karburantit sjell presion më të lartë të injektimit të naftës		Gabim
2553	Bllokimi i filtrit të karburantit sjell humbjen e fuqisë së motorit		Saktë
2554	Bllokimi i filtrit të karburantit sjell rritje të presionit të naftës në pompë		Gabim
2555	Ligji përcakton që mirëmbajtja dhe shërbimet e autobusëve duhet të kryhet ekskluzivisht nga autoservise të regjistruara në një regjistër specifik		Saktë
2556	Ligji përcakton që mirëmbajtja dhe shërbimet e autobusëve duhet të kryhet ekskluzivisht nga autoservise të regjistruara për të shmangur aksidentet për shkak të punimeve të mirëmbajtjes ose riparimeve të pasakta		Saktë
2557	Ligji përcakton që mirëmbajtja dhe shërbimet e autobusëve duhet të kryhet ekskluzivisht nga autoservise të regjistruara në mënyrë që të garantohej asgjësimi i saktë i mbetjeve për shkak të këtyre aktiviteteve		Saktë
2558	Ligji përcakton që zëvendësimi i amortizatorëve duhet të kryhet nga drejtuesi i autobusit në serviset e autorizuara		Gabim
2559	Ligji përcakton që zëvendësimi i filtrit të ajrit, është pjesë e shërbimeve parandaluese dhe duhet të kryhet nga drejtuesi i autobusit		Saktë
2560	Ligji përcakton që zëvendësimi i filtrit të vajit është pjesë e shërbimeve parandaluese dhe duhet të kryhet nga drejtuesi i autobusit		Saktë
2561	Ligji përcakton që zëvendësimi i lëngut ftohës të motorit është pjesë e shërbimeve parandaluese dhe duhet të kryhet nga drejtuesi i autobusit		Saktë
2562	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
2563	Ndërrimi i lëngut ftohës të motorit shoqërohet me ndërrimin e detyrueshëm të valvoles termostat		Gabim
2564	Presioni i pamjaftueshëm i fryrjes së gomave sjell rritjen e temperaturës së lëngut ftohës të motorit		Gabim
2565	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
2566	Të gjitha riparimet në lidhje me kutinë e shpejtësisë duhet të kryhen në një autoservis të autorizuar dhe nga personel i kualifikuar		Saktë
2567	Mirëmbajtja që drejtuesi është i autorizuar të kryejë përfshin zëvendësimin ose pastrimin e filtrave të ajrit dhe vajit		Saktë
2568	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



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

Nr.	Përmbajtja	Figura	Përgjigja
<b>TEMA XVI : PËRGJEGJSHMËRIA NDAJ UDHËTARËVE QË TRANSPORTOHEN. KOMODITETIN DHE SIGURINË E PASAGJERËVE, TRANSPORTIN E FËMIJËVE DHE KONTROLLET E NEVOJSHME PARA NISJES</b>			
2569	Një ndër kushtet që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është të sigurojnë komoditetin në udhëtim të udhëtarëve		Saktë
2570	Një ndër kushtet e komoditetit që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është të jenë pajisur me sistemin e hapjes dhe të mbylljes së derve, me komandim nga drejtuesi i mjetit		Saktë
2571	Një ndër kushtet që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është që dera ose dritarja e emergjencës të jenë funksionale, për të evituar rreziqet		Saktë
2572	Një ndër kushtet e komoditetit që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është që dyert duhet të kenë mundësi hapje nga udhëtarët në raste defektesh, aksidentesh apo në pamundësi komandimi nga drejtuesi i mjetit		Saktë
2573	Autobusët, për transportin e udhëtarëve, duhet të kenë të instaluar kompletin e pajisjeve për situata emergjente (fikse zjarri, çekiç për thyerje xhamash etj.) sipas manualit të prodhuesit		Saktë
2574	Autobusët, të cilët kryejnë transportin e udhëtarëve në linjat ndërqytetëse, përveç derës së drejtuesit të autobusit duhet të kenë minimalisht dy dyer (përfshirë daljen e emergjencës)		Saktë
2575	Autobusët, të cilët kryejnë transportin e udhëtarëve në linjat ndërqytetëse, përveç derës së drejtuesit të autobusit duhet të kenë minimalisht tre dyer, (përfshirë daljen e emergjencës)		Gabim
2576	Autobusët e transportit ndërkombëtar dhe brenda vendit të udhëtarëve, në linja të rregullta, si dhe në shërbimet e transportit të rastit/turistik të udhëtarëve, duhet të jenë të pajisur me qendër zëri		Saktë
2577	Autobusët e transportit ndërkombëtar dhe brenda vendit të udhëtarëve, në linja të rregullta, si dhe në shërbimet e transportit të rastit/turistik të udhëtarëve, duhet të kenë tualet (WC, lavaman të vogël dhe solucion pastrimi)		Saktë
2578	Një ndër kushtet që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është të jenë të pajisur vetëm me kambio automatike		Gabim
2579	Kushti i vetëm i komoditetit që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është që të kenë pamje të jashtme e të brendshme estetike		Gabim
2580	Një ndër kushtet që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është të jenë prodhuar jo më shumë se pesë vjet e fundit		Gabim
2581	Një ndër kushtet që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është të kenë përshkuar më pak se 50 mijë kilometra		Gabim
2582	Kushti i vetëm që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është vetëm pajisja e tyre me kutinë e ndihmës së shpejtë dhe fiksen e zjarrit		Gabim
2583	Një ndër kushtet që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është që detyrimisht dyert e autobusëve interurbane të kenë të shënuar “HYRJE” dhe “DALJE”		Gabim
2584	Një ndër kushtet që duhet të plotësojnë autobusët, për transportin e udhëtarëve, është që brenda autobusit të jetë i shënuar numri i vendeve të ulura dhe jo numri maksimal i udhëtarëve që mund të transportohen		Gabim
2585	Për autobusët e shërbimit urban kontrolli teknik kryhet një herë në vit		Saktë
2586	Për autobusët që kryejnë transporte për llogari të vetë kontrolli teknik kryhet një herë në vit		Saktë
2587	Kontrolli teknik kryhet, çdo tre muaj, për autobusët e shërbimit urban		Gabim
2588	Kontrolli teknik kryhet, çdo tre muaj, për autobusët e transportit ndërkombëtar		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2589	Kontrolli teknik kryhet, një herë në vit, për autobusët që kryejnë shërbime të rastit		Saktë
2590	Pasagjerët në autobus, nuk duhet t'i zvogëlojnë fushëpamjen drejtuesit të mjetit		Saktë
2591	Pasagjerët në autobus, nuk duhet të pengojnë lirshmërinë e lëvizjeve të drejtuesit gjatë drejtimit të mjetit		Saktë
2592	Numri i udhëtarëve në autobus, nuk duhet të kalojë numrin maksimal të shënuar në lejen e qarkullimit		Saktë
2593	Në autobus lejohet të udhëtojnë deri në 3 persona më shumë se ai i përcaktuar në lejen e qarkullimit		Gabim
2594	Pasagjerët në autobus, lejohet të jenë deri 5 % mbi numrin e përcaktuar në lejen e qarkullimit		Gabim
2595	Drejtuesi i autobusit për shërbim të transportit ndërqytetës, para nisjes duhet të udhëzojë udhëtarët që të ulen në vendin e shënuar në biletë		Saktë
2596	Drejtuesi i autobusit për shërbim të transportit ndërqytetës, duhet të kontrollojë vazhdimisht që të mos ketë gjatë udhëtimit pasagjerë në këmbë		Saktë
2597	Drejtuesi i autobusit, para fillimit të ditës së punës, duhet të kujdeset që autobusi të jetë larë e pastruar mirë		Saktë
2598	Drejtuesi i autobusit për shërbim të transportit ndërqytetës, duhet të ruajë mundësisht një shpejtësi të njëtrajtshme lëvizjeje		Saktë
2599	Drejtuesi i autobusit për shërbim të transportit ndërqytetës, duhet të njoftojë udhëtarët vetëm për pjesët e rrezikshme të rrugës		Gabim
2600	Drejtuesi i autobusit për shërbim të transportit ndërqytetës, duhet të njoftojë udhëtarët për kohën e pushimit		Saktë
2601	Drejtuesi i autobusit për shërbim të transportit ndërqytetës duhet të kryejë frenime të shpeshta dhe të menjëhershme		Gabim
2602	Drejtuesi i autobusit urban, duhet të sigurohet për hapjen e mbylljen e rregullt të dyerve		Saktë
2603	Drejtuesi i autobusit për transport qytetës duhet të mos e nisë autobusin, pa u siguruar për zbritjen e të gjithë udhëtarëve		Saktë
2604	Drejtuesi i autobusit për transport qytetës duhet të realizojë një ndalim sa më të butë të autobusit në stacionet e qëndrimit		Saktë
2605	Drejtuesi i autobusit për transport qytetës duhet të realizojë nisje sa më të shpejtë të mjetit nga vendi		Gabim
2606	Drejtuesi i autobusit, gjatë udhëtimit, duhet të sigurojë një komfort të përshtatshëm për udhëtarët, gjatë kalimit nëpër kthesa, nëpërmjet një shpejtësie të përshtatshme në raport me rezen e kthesës		Saktë
2607	Drejtuesi i autobusit, gjatë udhëtimit, duhet të sigurojë një komfort të përshtatshëm për udhëtarët, nëpërmjet një shpejtësie sa më uniforme		Saktë
2608	Drejtuesi i autobusit, gjatë udhëtimit, duhet të sigurojë një komfort të përshtatshëm për udhëtarët, nëpërmjet përshpejtimit dhe frenimit sa më gradual		Saktë
2609	Drejtuesi i autobusit, gjatë udhëtimit, duhet të mos bisedojë me udhëtarë ose persona të tjerë		Saktë
2610	Drejtuesi i autobusit, gjatë udhëtimit, duhet të sigurojë një komfort të përshtatshëm për udhëtarët, duke eliminuar frenimin		Gabim
2611	Gjatë udhëtimit, drejtuesi i autobusit duhet të rrisë shpejtësinë e mjetit, në kthesat me reze të vogël, për të zvogëluar forcën centrifugale		Gabim
2612	Drejtuesi i autobusit për shërbim të transportit ndërqytetës, gjatë udhëtimit, duhet të ndërpresë shërbimin me iniciativën e vet, nëse e shikon të nevojshme		Gabim
2613	Drejtuesi i autobusit duhet të mbajë automjetin pastër dhe në gjendje të mirë teknike		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2614	Drejtuesi i autobusit duhet të respektojë orarin e mbërritjes në ndalesat në stacionet e përcaktuara		Saktë
2615	Drejtuesi i autobusit mund të përdorë pajisjet qendrore të komunikimit në situata emergjente		Saktë
2616	Drejtuesi i autobusit, para se të niset, duhet të kontrollojë nëse dyert janë të mbyllura		Saktë
2617	Drejtuesi i autobusit në pushimin gjatë shërbimit, mund të hajë ushqim ose të pijë duhan në bordin e autobusit,		Gabim
2618	Drejtuesi i autobusit gjatë shërbimit mund të mbajë dyert hapur, nëse temperatura e jashtme është e lartë edhe kur mjete është në lëvizje		Gabim
2619	Drejtuesi i autobusit duhet të marrë parasysh kërkesën e disa udhëtarëve, për të qëndruar jashtë stacioneve të planifikuara		Gabim
2620	Drejtuesi i autobusit duhet të sillet me integritet, qytetari dhe përgjegjshmëri në çdo rrethanë		Saktë
2621	Drejtuesi i autobusit duhet të garantojë sigurinë dhe qetësinë e udhëtarëve		Saktë
2622	Drejtuesi i autobusit, gjatë ngjitjes dhe zbritjes së udhëtarëve në autobus, duhet të pozicionohet në mënyrë të sigurtë në stacion		Saktë
2623	Drejtuesi i autobusit për transport qytetës, gjatë ngjitjes dhe zbritjes së udhëtarëve, duhet të evitohet kryerjen e veprimeve, që nuk lidhen direkt me punën e tij		Saktë
2624	Drejtuesi i autobusit për transport qytetës duhet të mos lejojë qëndrimin në këmbë të udhëtarëve		Gabim
2625	Drejtuesi i autobusit, gjatë ngjitjes dhe zbritjes së udhëtarëve duhet të mbajë hapur edhe dyert e emergjencës		Gabim
2626	Drejtuesi i autobusit duhet të hapë edhe daljet e sigurisë, gjatë ndalimit të autobusit		Gabim
2627	Autobusët duhet të kenë daljet emergjente me sinjalistikë të përshtatshme		Saktë
2628	Në autobusë me hapësirat e rezervuara për karriget me rrota duhet të pajisen me sisteme bllokuese të tyre		Saktë
2629	Në autobusë, me hapësirat e rezervuara për karriget me rrota nuk duhet të pajisen me sisteme bllokuese të tyre		Gabim
2630	Drejtuesit e autobusit që ngasin më shumë se 7 orë në ditë përjashtohen nga përdorimi i rripit të sigurimit		Gabim
2631	Si rregull, rripat e sigurimit nuk janë të detyrueshëm në autobusët e kategorisë M3		Gabim
2632	Gjatë udhëtimit, drejtuesit të autobusit i kërkohet të kontrollojë funksionimin e të gjitha pajisjeve të ndriçimit dhe sinjalizimit vizual gjatë gjithë kohës, duke iu referuar veçanërisht pajisjeve të ndriçimit të daljeve të shërbimit		Gabim
2633	Gjatë udhëtimit, drejtuesi i autobusit për shërbim të transportit ndërqtetës duhet të vendosë rripat e sigurimit, nëse mjete është i pajisur me to		Saktë
2634	Gjatë udhëtimit, të gjithë pasagjerët mbi 3 vjeç të autobusëve pa vendqëndrime të caktuara, duhet të mbajnë sisteme të përshtatshme mbajtëse, nëse mjete është i pajisur me to		Saktë
2635	Gjatë stinës së dimrit, shuarset e zjarrit në autobusë mund të mbahen brenda bagazhit		Gabim
2636	Drejtuesi i autobusit duhet të kontrollojë periodikisht efikasitetin e rripave të sigurimit në automjet		Saktë
2637	Inspektimi i aparateve të zjarrit në autobusë duhet të vërtetohet nga drejtuesi i mjetit		
2638	Përdorimi i rripave të sigurimit nuk është gjithmonë i detyrueshëm për pasagjerët e autobusëve në shërbimin ndërqtetës, edhe nëse ata janë të pajisur me to		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2639	Personat që vuajnë nga sëmundje të veçanta, përderisa janë të certifikuar siç duhet, nuk janë të detyruar të vendosin rripin e sigurimit		
2640	Drejtuesi i mjetit duhet t'u kujtojë pasagjerëve detyrimin për të vendosur rripat e sigurimit		Saktë
2641	Autobusi për shërbim të transportit ndërqytetës nuk mund të kenë vende qëndrimi në këmbë		Saktë
2642	Autobusi për shërbim të transportit rrethqytetës nuk mund të kenë vende qëndrimi në këmbë		Gabim
2643	Autobusët duhet të jenë të pajisur me gjashtë shuarse zjarri në rast se nuk kanë dalje emergjente		Gabim
2644	Autobusët zakonisht janë të pajisur me të paktën 3 dyer dhe dalje emergjente		Gabim
2645	Autobusët zakonisht janë të pajisur me dyer dhe dalje emergjente		Saktë
2646	Autobusët zakonisht janë të pajisur me testues alkooli për pasagjerët		Gabim
2647	Fikëset e zjarrit të autobusit duhet të ndërrohen kur automjeti kryen kontrollin teknik		Gabim
2648	Fikëset e zjarrit në autobusë duhet të jenë të tipit të miratuar		Saktë
2649	Fikëset e zjarrit në autobusë mund të jenë vetëm të llojit shumë		Gabim
2650	Inspektimi i aparateve zjarrfikëse të pranishme në autobusë nga një kompani e specializuar duhet të vërtetohet me një shënim të vendosur në një pllakë të veçantë të fiksuar në vetë aparatin zjarrfikës		Saktë
2651	Inspektimi i aparateve të zjarrit në autobusë duhet të vërtetohet nga drejtuesi i mjetit		Gabim
2652	Rripat e sigurimit të autobusit nuk i nënshtrohen miratimit të tipit		Gabim
2653	Rripat e sigurimit duhet të vendosen vetëm nëse udhëtoni me shpejtësi të barabartë ose më të madhe se 30 km/h		Gabim
2654	Gratë shtatzëna me kushte të veçanta rreziku, për sa kohë që ato janë të certifikuara siç duhet, nuk janë të detyruara të vendosin rripat e sigurimit		Saktë
2655	Personat që vuajnë nga sëmundje të veçanta, përderisa janë të certifikuar siç duhet, nuk janë të detyruar të vendosin rripin e sigurimit		Saktë
2656	Personave mbi 65 vjeç nuk u kërkohet të vendosin rripat e sigurimit		Gabim
2657	Për komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që autobusët të kenë pamje të jashtme dhe të brendshme estetike, të jenë të lyer, pa njolla dhe pa deformime apo shtypje		Saktë
2658	Për komoditetin e udhëtimit me autobus për shërbim të transportit ndërqytetës duhet që dritaret të jenë funksionale, me xhama origjinalë, me korniza gome dhe me mbrojtëse nga dielli si: perde, grila etj.		Saktë
2659	Për komoditetin e udhëtimit me autobus për transportin ndërkombëtar duhet që sediljet të jenë komode, të veshura, me sistem rregullimi dhe të kenë pajisje bllokuese funksionale		Saktë
2660	Për komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që dyshemeja, tavani dhe paretet anësore, të jenë të veshura, në gjendje teknike për të siguruar hermeticitetin e nevojshëm nga faktorët e jashtëm		Saktë
2661	Për komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që ndriçimi i brendshëm të përdoret, vetëm në autobusët e linjave ndërqytetëse		Gabim
2662	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që në autobus mund të qëndrojnë në këmbë, vetëm nëse përcaktohet në lejen e qarkullimit		Saktë
2663	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që nëse lejohet, udhëtarët që janë në këmbë duhet të shpërndahen uniformisht në korridor ose në hapësirat e parashikuara		Saktë
2664	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që normalisht, udhëtarët të qëndrojnë të mbështetur në mënyrën e duhur, për shkak të frenimit papritur (në rastin e udhëtimit në këmbë)		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2665	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që si rregull, udhëtarët të mos bllokojnë dyert e autobusit për të lejuar udhëtarët e tjerë të lëvizin lirisht		Saktë
2666	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus për transport ndërqytetës duhet që udhëtarët të qëndrojnë në këmbë, nëse ka hapësirë të lirë në korridor		Gabim
2667	Nëse në autobusët e shërbimit urban udhëtojnë persona me aftësi të kufizuar në karrige me rrota, ata duhet të qëndrojnë pranë derës së përparme		Gabim
2668	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që udhëtarët në këmbë, të jenë të përqendruar në pjesën e pasme të automjetit		Gabim
2669	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që si rregull, udhëtarët të pastrojnë ndenjëset e automjetit		Gabim
2670	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që autobusët të jenë mjete origjinale, të prodhuar për transport udhëtarësh		Saktë
2671	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që dera ose dritarja e emergjencës të jetë funksionale		Saktë
2672	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që udhëtarët të informohen për pozicionin dhe mënyrën e përdorimit të derës ose dritares së emergjencës, nëpërmjet mbishkrimeve të treguara mbi to		Saktë
2673	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që butoni i hapjes së dyerve nga ana e udhëtarëve, të jetë i vendosur në një vend të dallueshëm		Saktë
2674	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që kur dera apo dritarja e emergjencës nuk funksionojnë, drejtuesi i mjetit të niset pasi i ka njoftuar udhëtarët për këtë		Gabim
2675	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që dyert e shërbimit të jenë me hapje të komanduar, vetëm nga drejtuesi i mjetit		Gabim
2676	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që vetëm autobusët e transportit ndërkombëtar, të jenë të pajisur me kondicionerë		Gabim
2677	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që në autobus të vendoset tabela "Mos i fol shoferit"		Saktë
2678	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që të mos lejohet në ambientin e brendshëm të autobusit, vendosja e sendeve, mallrave që bëhen pengesë për qarkullimin e lirë të udhëtarëve		Saktë
2679	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që pozicioni i ndenjës së drejtuesit të mjetit, lartësia dhe largësia e saj nga udhëtarët si dhe pozicionet dhe largësitë e ndenjësive të udhëtarëve kundrejt tyre të jenë sipas standardeve		Saktë
2680	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që mallrat e rrezikshme, të lejohen në ambientin e brendshëm të autobusit, vetëm me dijeninë e drejtuesit të mjetit		Gabim
2681	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që dyshemeja e çarë e autobusit të jetë e mbuluar me tapet që të mos hyjë shumë pluhur		Gabim
2682	Për sigurinë dhe komoditetin e udhëtimit me autobus duhet që materialet rrëshqitëse, pajisjet apo veglat e punës, të lejohen në ambientin e brendshëm të autobusit, vetëm me dijeninë e drejtuesit të mjetit		Gabim
2683	Mjet i vlefshëm për transportin shkollor është automjeti që plotëson kushtet dhe rregullat e përcaktuara ligjërisht		Saktë
2684	Mjet i vlefshëm për transportin shkollor është çdo mjet transporti, mjafton që të jetë përshtatur nga të interesuarit për transport udhëtarësh		Gabim
2685	Mjet i vlefshëm për transportin shkollor është edhe çdo mjet me 4+1 vende, nëse i përket një shoqërie transporti me taksì, e cila merr përsipër një transport të tillë		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2686	Transporti rrugor i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studenteve kryhet përmes shërbimit të rregullt të specializuar		Saktë
2687	Transporti rrugor i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studenteve mund të kryhet edhe nëpërmjet operacioneve të transportit për llogari të vet		Saktë
2688	Transporti rrugor i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studenteve kryhet edhe nëpërmjet shërbimeve të rastit, vetëm për parauniversitarët dhe studentët		Saktë
2689	Transporti rrugor i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studenteve kryhet me mjet për transportet e rastit me dyer të mbyllura, qe transporton një ose më shumë grupe të formuar më parë		Gabim
2690	Shërbimet e rregullta të specializuara janë shërbimet që sigurojnë transportin shtëpi–institucion parashkollor të fëmijëve dhe anasjelltas,		Saktë
2691	Shërbimet e rregullta të specializuara janë shërbimet që sigurojnë transportin shtëpi-institucion shkollor të parauniversitarëve dhe anasjelltas		Saktë
2692	Mjetet e transportit të nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studenteve duhet të jenë të pajisura me certifikatën e kontrollit teknik të mjeteve rrugore		Saktë
2693	Mjetet e transportit të nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studenteve duhet të jenë të pajisura me akt vlerësimin e kushteve të komoditetit të autobusëve në transportin e udhëtarëve brenda vendit		Saktë
2694	Mjetet e transportit të nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studenteve duhet te jenë të pajisur edhe me certifikatën e transportit brenda vendit të lëshuar në përputhje me licencën përkatëse		Saktë
2695	Mjetet e transportit të nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studenteve duhet të jenë të pajisura edhe me autorizim nga Policia Rrugore për plotësimin e kushteve për qarkullim		Gabim
2696	Mjetet e transportit të nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studenteve për të qarkulluar duhet të pajisen me një autorizim të veçantë nga DPSHTRr-ja		Gabim
2697	Mjetet e transportit të nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studenteve nuk duhet të kenë më shumë se 5 vjet në qarkullim nga data e prodhimit		Gabim
2698	Transporti i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentëve si rregull kryhet vetëm autobusë		Saktë
2699	Transporti i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentëve në zona të veçanta lejohet të bëhet edhe me autoveturë me 8+1 vende të licencuar		Saktë
2700	Transporti i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentëve me autovetura me 8+1 vende bëhet vetëm me miratimin e bashkisë përkatëse		Saktë
2701	Transporti i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentëve kryhet me automjete të miratuara ngjyra e të cilave duhet të jetë portokalli		Saktë
2702	Transporti i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentëve kryhet me automjete që duhet të kenë të shkruar dukshëm në të dy anët e tyre poshtë xhamave, në qendër, me ngjyrë të zezë, fjalët “AUTOBUS SHKOLLE”		Saktë
2703	Automjetet për transportin e nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentëve duhet të kenë të montuar dhe një krah të lëvizshëm pingul me aksin gjatësor, me gjatësi jo më të madhe se 15 cm me tabelën “STOP”		Saktë
2704	Transporti i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentëve kryhet vetëm me autobus dhe në asnjë rast me mjete të llojeve të tjera		Gabim
2705	Transporti i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentëve me autovetura me 8+1 vende bëhet vetëm me miratimin e DPSHTRR-së		Gabim

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2706	Transporti i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentëve kryhet me mjete të miratuara ngjyra e të cilave përcaktohet nga bashkia përkatëse		Gabim
2707	Transporti i nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentëve kryhet me mjete të cilat duhet të kenë të vendosur, në qendër të faqeve anësore dhe pas, sinjalin Nr.219, "autobus shkolle"		Saktë
2708	Automjetet e licencuar për transportin e nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe universitar duhet të kenë detyrimisht dhe dalje emergjence		Saktë
2709	Automjetet e licencuar për transportin e nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe universitar duhet ti kenë të gjitha ndenjset me rripa sigurimi funksional dhe/ose të pajisura secila edhe me ndenjse të posaçme për fëmijët nga 4 deri në 12 vjeç		Saktë
2710	Automjetet e licencuar për transportin e nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe universitar, në intervalin kohor midis vajtjes dhe ardhjes, nëse nuk bëhen pengesë, mund të përdoren edhe për transportin në shërbimet e udhëtarëve linjave të rregullta ose të rastit		Gabim
2711	Certifikata e operimit e një automjeti të destinuar për shërbimet e rregullta të specializuara për parashkollorët, parauniversitarët dhe studentët, mund të transferohet		Gabim
2712	Drejtuesi i mjetit të certifikuar për transport të rregullt të specializuar, ose për llogari të vet, për nxënësit e arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët duhet të ketë kryer/përfunduar, të paktën arsimin e mesëm		Saktë
2713	Drejtuesi i mjetit të certifikuar për transport të rregullt të specializuar, ose për llogari të vet, për nxënësit e arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët duhet që në varësi të mjetit që do drejtojë, të jetë pajisur me lejedrejtimi të një prej kategorive D1, D1E, D ose DE		Saktë
2714	Drejtuesi i mjetit të certifikuar për transport të rregullt të specializuar ose për llogari të vet për nxënësit e arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët duhet të jetë pajisur me Certifikatën e Aftësisë Profesionale (CAP) për transportin e udhëtarëve		Saktë
2715	Drejtuesi i mjetit të certifikuar për transport të rregullt të specializuar, ose për llogari të vet, për nxënësit e arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët duhet të ketë reputacion dhe sjellje të mirë		Saktë
2716	Drejtuesi i mjetit të certifikuar për transport të rregullt të specializuar, ose për llogari të vet, për nxënësit e arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët duhet të ketë kryer/përfunduar, të paktën arsimin 9 vjeçar		Gabim
2717	Drejtuesi i mjetit të certifikuar për transport të rregullt të specializuar, ose për llogari të vet, për nxënësit e arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët duhet të jetë pajisur detyrimisht me lejedrejtimi të kategorisë DE		Gabim
2718	Për të ushtruar aktivitetin, drejtuesi i mjetit të certifikuar për transport të rregullt të specializuar, ose për llogari të vet, për nxënësit e arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët, duhet të vërtetoj me dokument të lëshuara nga qendrat shëndetësore se nuk është përdorues i alkoolit, lëndëve droguese ose psikotrope		Saktë
2719	Për të ushtruar aktivitetin, drejtuesi i mjetit të certifikuar për transport të rregullt të specializuar, ose për llogari të vet, për nxënësit e arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët, duhet të vërtetoj se nuk është ndëshkuar nga organet e policisë rrugore për drejtimin e mjetit nën efektin e alkoolit, lëndëve droguese ose psikotrope		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2720	Për të ushtruar aktivitetin, drejtuesi i mjetit të certifikuar për transport të rregullt të specializuar, ose për llogari të vet, për nxënësit e arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët, duhet të vërtetojë se nuk është dënuar asnjëherë më parë nga organet e drejtësisë për trafikim të qenieve njerëzore apo drogës dhe për vepra penale kundër personit		Saktë
2721	Drejtuesi i mjetit të transport të nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët duhet të jetë i veshur me uniformë dalluese		Saktë
2722	Drejtuesi i mjetit të transport të nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët në uniformën e tij dalluese, duhet të ketë vendosur në kraharor, mbi xhaketë ose këmbishë distinktivin (shenja dalluese) të përcaktuara nga institucioni mësimor		Saktë
2723	Drejtuesi i mjetit të transport të nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët ka përgjegjësi mbi sigurinë e nxënësve të institucioneve arsimore parashkollore, parauniversitare dhe studentëve gjatë shërbimit të transportit		Saktë
2724	Drejtuesi i mjetit të transport të nxënësve të arsimit parashkollor, parauniversitar dhe studentët mund të përdor çfarëdo veshje, mjafton të ketë vendosur në kraharor, mbi xhaketë ose këmbishë distinktivin (shenja dalluese) të përcaktuara nga institucioni mësimor		Gabim
2725	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar ka përgjegjësi për verifikimin, kontrollin dhe sistemimin e tyre në ndenjese përpara se mjeti të fillojë lëvizjen		Saktë
2726	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar ka për detyrim të evitojë çdo sjellje të rrezikshme brenda në automjet gjatë udhëtimit		Saktë
2727	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar duhet të rrisë në maksimum sigurinë gjatë zbritjes dhe hipjes të së tyre në ndalesat e paracaktuara		Saktë
2728	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar ka përgjegjësi për marrjen, shoqërimin dhe dorëzimin e tyre te prindërit, në vendin e paracaktuar për ndalimin e mjetit, ose qëndrimin të përkohshëm		Saktë
2729	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar ka për detyrë të evitojë në çdo rast sjelljen jo korrekte të nxënësve që transporton		Saktë
2730	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar duhet të raportojë në drejtorinë e institucionit shkollor për sjelljet e tyre problematike		Saktë
2731	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar ka përgjegjësi për verifikimin dhe kontrollin e ushqimeve që ata përdorin në mjet, gjatë lëvizjes		Gabim
2732	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar është i detyruar të verifikoi gjendjen shëndetësore të nxënësve që transporton para hipjes në mjet		Gabim
2733	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar duhet të zbrisë menjëherë nga mjeti nxënësin që demonstron veprime problematike		Gabim
2734	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar duhet të ketë me vete edhe listën me numrat e telefonave të prindërve të nxënësve që transporton		Saktë



**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2735	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar duhet të dijë adresat e shtëpisë së secilit prej nxënësve që transporton		Saktë
2736	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar duhet të dijë edhe numrat e telefonave të emergjencave civile (policia e shtetit, urgjenca mjekësore dhe shërbimi zjarrfikës etj.)		Saktë
2737	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar duhet të zotëroi, çdo të dhënë tjetër të nevojshme, për mbarëvajtjen e transportit të tyre		Saktë
2738	Drejtuesi i mjetit të transportit të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar duhet të dijë adresat e shtëpisë së secilit prej tyre si dhe për çdo eventualitet edhe të afërme të tyre		Gabim
2739	Drejtuesit e mjeteve të transportit për të tretë, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit janë të detyruar të paraqesin, përveç lejes së qarkullimit, asaj të drejtimit dhe certifikatës së aftësisë profesionale dhe certifikatën e operimit të autobusit		Saktë
2740	Drejtuesit e mjeteve të transportit për të tretë, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit duhet tu paraqesin edhe kopjen e kontratës ndërmjet organizatorit dhe transportuesit e barasvlershme me origjinalin		Saktë
2741	Drejtuesit e mjeteve të transportit për të tretë, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit janë të detyruar të paraqesin edhe certifikatën e kualifikimit profesional CAP		Saktë
2742	Drejtuesit e mjeteve të transportit për të tretë, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit duhet të paraqesin edhe aktin e vlerësimit të plotësimit të kushteve të komoditetit të mjetit që drejton		Saktë
2743	Drejtuesit e mjeteve të transportit për të tretë, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit janë të detyruar të paraqesin licence, vetëm në origjinal		Gabim
2744	Drejtuesit e mjeteve të transportit për të tretë, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit të paraqesin certifikatën e kualifikimit profesional CAP, nuk janë të detyruar të paraqesin lejedrejtimin		Gabim
2745	Drejtuesit e mjeteve të transportit për të tretë, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit certifikatën e operimit, nuk janë të detyruar të paraqesin, aktin e vlerësimit të plotësimit të kushteve të komoditetit		Gabim
2746	Drejtuesit e mjeteve të transportit për llogari të institucionit, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit duhet të paraqesin kopjen origjinale të certifikatës që lëshohet në emër të institucionit		Saktë
2747	Drejtuesit e mjeteve të transportit për llogari të institucionit, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit duhet të paraqesin dokumentin që dëshmon se drejtuesi i mjetit është anëtar i stafit të institucionit ose i punësuar me kontratë		Saktë
2748	Drejtuesit e mjeteve të transportit për llogari të institucionit, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit duhet të paraqesin dokumentin që dëshmon se veprimtaria e transportit është vetëm një aktivitet ndihmës i institucionit (lista e parashkollorëve, parauniversitarëve dhe studentëve)		Saktë

**PYETESOR TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

<b>Nr.</b>	<b>Përmbajtja</b>	<b>Figura</b>	<b>Përgjigja</b>
2749	Drejtuesit e mjeteve të transportit për llogari të institucionit, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit duhet të paraqesin edhe certifikatën e operimit të autobusit		Saktë
2750	Drejtuesit e mjeteve të transportit për llogari të institucionit, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit duhet të paraqesin edhe certifikatë e kualifikimit profesional (CAP)		Saktë
2751	Drejtuesit e mjeteve të transportit për llogari të institucionit, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit duhet të paraqesin aktin e plotësimit të kushteve të komoditetit të mjetit		Saktë
2752	Drejtuesit e mjeteve të transportit për llogari të institucionit, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, kur u kërkohet prej organeve të kontrollit janë të detyruar të paraqesin licencën, vetëm në origjinal		Gabim
2753	Drejtuesit e mjeteve të transportit për llogari të institucionit, të nxënësve të arsimit parashkollor dhe parauniversitar, nuk janë të detyruar të pajisen me Certifikatën e Aftësisimit Profesional (CAP) për transportin e udhëtarëve		Gabim
2754	Pajisja e drejtuesit të mjetit me Certifikatën e Aftësisë Profesionale (CAP) për udhëtarë , është një kusht i domosdoshëm në transportin e udhëtarëve me autobus		Saktë
2755	Në fillim të udhëtimit është e nevojshme të kontrolloni nivelin e alkoolit të frenave, lëngun e baterisë dhe gjendjen e teheve të fshirësit		Saktë
2756	Në fillim të udhëtimit, drejtuesi i mjetit nuk është i detyruar të kontrollojë për ndonjë rrjedhje alkooli nga tubat e sistemit të frenimit pasi kjo është në çdo rast përgjegjësi e pronarit të mjetit		Gabim
2757	Para çdo udhëtimit, drejtuesi i mjetit, duhet të kontrollojë pozicionin, pastërtinë dhe gjendjen e përgjithshme të pasqyrave të pamjes së pasme të automjetit		Saktë
2758	Presioni i fryrjes së gomave të autobusit duhet të kontrollohet dhe krahasohet me vlerat minimale të treguara në lejen e qarkullimit të tij		Gabim
2759	Pastrimi i xhamit të përparmë është gjithashtu i rëndësishëm për funksionin dhe jetëgjatësinë e fshirëseve të fshirësit		Saktë
2760	Pastrimi i xhamit të përparmë nuk lidhet me funksionin dhe jetëgjatësinë e fshirëseve të fshirësit		Gabim
2761	Para fillimit të udhëtimit, duhet të kontrollohen nivelet e vajit të motorit, lëngut ftohës dhe lëngut larës të xhamave		Saktë
2762	Përpara fillimit të udhëtimit, drejtuesi duhet të kontrollojë funksionimin e të gjitha pajisjeve të ndriçimit dhe sinjalizimit		Saktë
2763	Para fillimit të udhëtimit, duhet të kontrollohen gjithmonë nivelet e vajit të kutisë së shpejtësisë dhe diferencialit		Gabim
2764	Nëse pasqyrat e pamjes së pasme në njërin anë janë të ndotura ose të dëmtuara, nuk ka asnjë rrezik nëse ato në anën tjetër janë në rregull		Gabim
2765	Nëse pasqyrat e pamjes së pasme janë rregulluar mirë, nuk ka pjesë të rrugës që shoferi nuk mund t'i shohë qartë		Gabim
2766	Nëse automjeti juaj është i pajisur me airbag përpara dhe anësorë, mund të mos përdorni rripin e sigurimit		Gabim

**STRUKTURA E TESTIT TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE D1 DHE D KUR MERREN NGA KATEGORIA B**

TEMA	TEMA	PYETJET			
		Sasia	Fillon	Mbaron	Ne test
I	PERIUDDHA E DREJTIMIT DHE PUSHIMIT. RREGULLAT PËR KOHËN (ORËT) E DREJTIMIT TË MJETIT DHE PERIUDDHAT E PUSHIMIT	45	1	45	2
II	PAJISJA REGJISTRUESE (TAHOGRAFI). PËRDORIMI I PAJISJEVE TË REGJISTRIMIT	85	46	130	2
III	LEGJISLACIONI PËR TRANSPORTIN E UDHETAREVE	246	131	376	3
IV	DOKUMENTET E MJETIT DHE QARKULLIMIT QË KËRKOHEN PËR TRANSPORTIN KOMBËTAR DHE NDËRKOMBËTAR TË UDHETAREVE	89	377	465	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	466	630	3
VI	NJOHURI PËR MONTIMIN, PËRDORIM DHE KUJDESIN PËR GOMAT. MASAT QË MERREN PËR HEQJEN DHE ZËVENDËSIMIN E RROTAVE.	186	631	816	3
VII	RREGULLA PËR PESHAT DHE DIMENSIONET E AUTOMJETEVE NË QARKULLIM. RREGULLA MBI KUFIJTË E SHPEJTËSISË SË KËTYRE MJETEVE	162	817	978	2
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)	94	979	1072	2
IX	LIDHJA E RIMORKIOVE DHE GJYSMËRIMORKIOVE. NJOHURI MBI LLOJET, NDËRTIMI, PJESËT KRYESORE, LIDHJA ,PËRDORIMI DHE MIRËMBAJTJA E PËRDITSHME E SISTEMEVE LIDHËSE	128	1073	1200	2
X	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.)	596	1201	1796	3
XI	SISTEMI I LUBRIFIKIMIT DHE SISTEMI I FTOHJES. MBROJTJA NGA NGRICA	120	1797	1916	2
XII	NJOHURI MBI METODAT PËR IDENTIFIKIMIN E SHKAQEVE TË DEFEKTEVE TË ELMENTËVE TË SISTEMIT TË DREJTIMIT DHE SISTEMIT TË SHUARJES SË LËKUNDJEVE (AMORTIZIMIT).	108	1917	2024	3
XIII	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)	209	2025	2233	3
XIV	DËFËKTET DHE PËRCAKTIMI I SHKAKUT TË AVARIVE	220	2234	2453	3
XV	MIRËMBAJTJA E MJETEVE DHE RIPARIMET E ZAKONSHME	115	2454	2568	2
XVI	PËRGJEGJËSIA E DREJTUESIT TË MJETIT NDAJ PERSONAVE TË TRANSPORTUAR, KOMODITETIN DHE SIGURINË E PASAGJERËVE, TRANSPORTIN E FËMIJËVE DHE KONTROLLET E NEVOJSHME PARA NISJES.	198	2569	2766	2
<b>Gjithsej në test</b>					<b>40</b>