

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 1

PERIUDHA E DREJTIMIT DHE PUSHIMIT. RREGULLAT PËR KOHËN (ORËT) E DREJTIMIT TË MJETIT DHE PERIUDHAT E PUSHIMIT

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1	Kohëzgjatja ditore e drejtimit të kamionit, për një drejtues, lejohet të shtrihet deri në 10 orë, por jo më shumë se 2 herë në javë	Saktë
2	Kohëzgjatja e drejtimit të pandërprerë të kamionit, 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
3	Kohëzgjatja ditore e drejtimit të kamionit, për një drejtues, mund të jetë e ndarë në 2 periudha drejtimi të pandërprera, secila prej 4 orë e 30 minuta	Saktë
4	Periudhat e ndërprerjeve, të pushimeve dhe të gatishmërisë nuk përfshihen në llogaritjet e kohës së punës	Saktë
5	Kohëzgjatja ditore e drejtimit të kamionit, për një drejtues, nuk duhet t'i kalojë 9 orë, përveç rasteve që mund të shkojë deri në 10 orë por jo më shumë se dy herë në javë	Saktë
6	Koha maksimale e drejtimit ditor, për një drejtues kamioni, mund të jetë e ndarë në 2 periudha drejtimi të pandërprerë ku njëra është 6 orë	Gabim
7	Koha maksimale e drejtimit ditor, për një drejtues kamioni, nuk mund të jetë më shumë se 3 orë e 30 minuta pa ndërprerje	Gabim
8	Pushimi prej të paktën 45 minuta që duhet të bëjë drejtuesi i mjetit, pas periudhës së drejtimit të pandërprerë, mund të bëhet i ndarë në 3 periudha 15 minutëshe	Gabim
9	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
10	Kohëzgjatja e përgjithshme e drejtimit të mjetit gjatë dy javëve të një pas njëshme nuk duhet ti kapërcejë 90 orë	Saktë
11	Koha e drejtimit të kamionit për një drejtues, nuk mund të jetë më shumë se 50 orë në një javë	Gabim
12	Periudha e ndërprerjeve të drejtimit të kamionit, është jo më pak se 45 minuta, kur mjeti është drejtuar për 4 orë e 30 minuta pa ndërprerje	Saktë
13	Kohëzgjatja e ndërprerjeve të drejtimit të kamionit, duhet të jetë jo më pak se 50 minuta, kur mjeti është drejtuar për 4 orë e 30 minuta pa ndërprerje	Gabim
14	Periudha e pushimit ditor e drejtuesit të kamionit, është periudha e pushimit të pandërprerë brenda kohës 24 orësh	Saktë
15	Periudha e pushimit ditor e drejtuesit të kamionit është jo më pak se 11 orë të vazhdueshme që mund të reduktohet minimumi në 9 orë por jo më shumë se 3 herë në javë	Saktë
16	Periudha e pushimit ditore lejohet te reduktohet te një minimum prej 9 ore, por jo me shume se 3 here ne jave	Saktë
17	Periudha e pushimit ditor e drejtuesit të kamionit, mund të bëhet e ndarë në dy pjesë nga 6 orë secila	Gabim
18	Periudha e pushimit ditor e drejtuesit të kamionit, duhet të jetë 8 orë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 2

PAJISJA REGJISTRUESE (TAHOGRAFI). PËRDORIMI I PAJISJEVE TË REGJISTRIMIT

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
19	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
20	Tahografi regjistron shpejtësinë e lëvizjes, kohën e drejtimit dhe kohën e ndërprerjes së drejtimit të automjetit	Saktë
21	Tahografi tregon edhe kohën e drejtimit të automjetit për çdo drejtues, kur mjeti drejtohet nga disa drejtues	Saktë
22	Tahografi tregon edhe kohën e ndërprerjeve të drejtimit të automjetit nga drejtuesit e tij	Saktë
23	Tahografi tregon vetëm kohën e pushimit të drejtuesit të mjetit	Gabim
24	Tahografi tregon numrin e rrotullimeve të boshtit motorik	Gabim
25	Tahografi tregon vetëm kohën e ndërprerjeve të drejtimit të tij nga drejtuesit	Gabim
26	Autobusët për transportin ndërkombëtar të udhëtarëve janë të pajisur me tahograf i cili duhet të jetë funksional	Saktë
27	Gjysmërimorkiatorët janë të pajisur me tahograf	Saktë
28	Autotrenat janë të pajisur me tahograf	Saktë
29	Tahografi vendoset në të gjitha automjetet	Gabim
30	Automjetet për transport malli me kapacitet nën 3.5 ton janë të pajisur me tahograf	Gabim
31	Autokarrot për transport malli janë të pajisura edhe me tahograf	Gabim
32	Tahografi, vendoset vetëm në autobusët e shërbimit interurban	Gabim
33	Tahografi dixhital përbëhet nga ekrani, tastiera, printeri dhe karta e tij	Saktë
34	Tahografi dixhital ka dy vende për futjen e kartave të regjistrimit	Saktë
35	Tahografi dixhital regjistron dhe ruan të dhënat sipas datave të qarkullimit me mjet	Saktë
36	Tahografi dixhital regjistron edhe periudhën e pushimit të drejtuesit të mjetit	Saktë
37	Tahografi dixhital ka vetëm një vend për futjen e kartës	Gabim
38	Tahografi dixhital regjistron vetëm kohët e punës së drejtuesit të tij	Gabim
39	Tahografi dixhital e merr lëvizjen nga boshti motorik	Gabim
40	Mjetet e përdorur për transportin e kafshëve të gjalla nga fermat te tregjet lokale dhe anasjelltas përjashtohen nga përdorimi i tahografit	Saktë
41	Mjetet që përdoren për instruksionin e drejtimit dhe provimit me synimin për të përfutur një leje drejtimi, me kusht që të mos përdoren për transport tregtar të mallrave dhe udhëtarëve, përjashtohen nga përdorimi i tahografit	Saktë
42	Drejtuesit e mjeteve të mallrave në cilëndo ditë kur ata drejtojnë për 4 orë ose më pak, dhe me rreze brenda 25 kilometrave nga vendndodhja e tij, përjashtohen nga mbajtja e regjistrimeve	Saktë
43	Mjetet e përdorur për transportime jo-tregtare të mallrave për përdorim personal, përjashtohen nga përdorimi i tahografit	Saktë
44	Automjetet vetëshkarkues përjashtohen nga përdorimi i tahografit	Gabim
45	Automjetet që përdoren për transport për të tretë ose me qira përjashtohen nga përdorimi i tahografit	Gabim
46	Drejtuesit e mjeteve të mallrave, të cilët nuk kërkojnë licencë për veprimtarinë në transportin rrugor të mallrave, përjashtohen nga mbajtja e regjistrimeve	Gabim
47	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
48	Përjashtohen nga përdorimi i tahografit mjetet me shpejtësi maksimale të autorizuar deri në 40 kilometra në orë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
49	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
50	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
51	Cilido që qarkullon me një mjet që ka të vendosur një tahograf i cili është dixhital, ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit	Gabim
52	Cilido që qarkullon me një mjet të pajisur me tahograf ndëshkohet me gjobë dhe me masë administrative plotësuese të pezullimit të lejedrejtimit	Gabim
53	Nëse brenda 1 viti, konstatohen tri shkelje të përsëritura të qarkullimit të mjetit pa tahograf, për mjete të parashikuar me tahograf, 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
54	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
55	Në rast se pas 10 ditëve, nga data e konstatimit se mjeti qarkullon me tahograf të prishur, nuk është rregulluar pajisja dhe qarkullohet me mjet bëhet ndalimi administrativ i mjetit	Saktë
56	Drejtuesi i mjetit para nisjes së ditës së punës duhet të vendosi kartën e tahografit në njësi	Saktë
57	Nëse humbet karta e drejtuesit të mjetit duhet të aplikohet për zëvendësim brenda 7 ditëve	Saktë
58	Nëse mjeti nuk është i pajisur me tahograf, drejtuesi i mjetit është i përjashtuar gjithmonë nga mbajtja e regjistrimeve	Gabim
59	Nëse tahografi keq funksionon, drejtuesi mund të vazhdojë udhëtimin duke shënuar me dorë aktivitetet e tij, pasi te ketë njoftuar kompaninë	Saktë
60	Nëse tahografi keq funksionon, drejtuesi i mjetit duhet të ndërpresë udhëtimin deri në riparimin e tij	Gabim
61	Tejkalimi i shpejtësisë së lëvizjes për më pak se një minutë nuk do të regjistrohet si shkelje nga tahografi	Saktë
62	Tejkalimi i shpejtësisë së lëvizjes për më pak se pesë minuta nuk do të regjistrohet si shkelje nga tahografi	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 3

LEGJISLACIONI PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
63	Me destinacion të mjetit kuptohet përdorimi i tij në bazë të karakteristikave teknike	Saktë
64	Destinacioni i mjetit përcaktohet nga prodhuesi i tij nëpërmjet karakteristikave teknike	Saktë
65	Me destinacion të mjetit kuptohet vendin ku mjeti duhet të shkojë për të bërë transportimin e një malli të caktuar	Gabim
66	Me destinacion të mjetit kuptohet vendin ku duhet të dërgohet ngarkesa	Gabim
67	Me përdorim të mjetit nënkuptohet shfrytëzimi i tij ekonomik	Saktë
68	Mjetet mund të caktohen për përdorim vetjak ose për përdorim nga të tretët	Saktë
69	Me përdorim të mjetit do të kuptojmë vetëm dhënien e tij me qira	Gabim
70	Transporti rrugor i mallrave përfshin edhe ngarkimin e mjetit	Saktë
71	Transporti rrugor i mallrave e përfshin lëvizjen e mjetit me ngarkesë deri në destinacion	Saktë
72	Transporti rrugor i mallrave përfshin edhe shkarkimin e mallit në destinacion	Saktë
73	Transporti rrugor i mallrave përfshin edhe lëvizjen e mjetit pa ngarkesë deri në vendin e nisjes	Saktë
74	Transporti rrugor i mallrave nuk e përfshin lëvizjen e mjetit pa ngarkesë deri në vendin e nisjes	Gabim
75	Transporti rrugor i mallrave nuk e përfshin shkarkimin e mallit në destinacion	Gabim
76	Transporti rrugor i mallrave nuk e përfshin ngarkimin e mjetit	Gabim
77	Transporti ndërkombëtar i mallrave, i cili mund të jetë për llogari të vet, bën pjesë në transportin e mallrave	Saktë
78	Transporti i mallrave të rrezikshme bën pjesë në transportin e mallrave	Saktë
79	Në transportin e mallrave, përfshihet vetëm transporti ndërkombëtar i mallrave	Gabim
80	Transporti i mallrave për llogari të vet, brenda vendit, kryhet me certifikatë, përjashtuar transportin e disa lloje mallrash	Saktë
81	Transporti i mallrave për llogari të vet është transporti i mallrave me kamion vetëm për llogari të veprimtarisë së vetë subjektit	Saktë
82	Transporti i mallrave për llogari të vet është transporti i mallrave me kamion që shërben si veprimtari ndihmëse e veprimtarisë kryesore të subjektit	Saktë
83	Transporti i mallrave për llogari të vet, i kryer me mjete me kapacitet mbi 3.5 ton, bëhet vetëm kur automjeti i përdorur është pronë e sipërmarrësit të transportit	Gabim
84	Transporti i mallrave për llogari të vet nuk kryhet me certifikatë	Gabim
85	Transporti i mallrave për llogari të vet, i kryer me mjete me kapacitet mbi 3.5 ton, lejohet të kryhet në të gjitha rastet pa certifikatë	Gabim
86	Mallrat që transportohen brenda vendit pa pasur nevojë që mjeti të pajiset me certifikate transporti, përcaktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin	Gabim
87	Transporti Ndërkombëtar i mallrave mund të jetë për llogari të vet	Saktë
88	Transporti ndërkombëtar i mallrave ndërmjet shteteve anëtare të ECMT/CEMT (Anëtarë të Forumit të Transportit Ndërkombëtar) bëhet me leje bilaterale	Saktë
89	Transporti Ndërkombëtar i mallrave për nevojat e veta kryhet me licencë të lëshuar nga Ministri	Gabim
90	Transporti Ndërkombëtar i mallrave për llogari të vet, kryhet pa certifikatë	Gabim
91	Transporti Ndërkombëtar i mallrave është vetëm për të tretët dhe me qira	Gabim
92	Transporti i mallrave për llogari të vet quhet transporti i mallrave me kamion ne ardhje ose ne kthim, vetëm për llogari të veprimtarisë së vet subjektit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
93	Veprimtaria e transportit të mallrave për nevojat e veta, brenda vendit, kryhet mbi bazën e certifikatës	Saktë
94	Transporti i mallrave për nevojat e veta brenda vendit, përveç disa rasteve, është i ndaluar të kryhet pa certifikate	Saktë
95	Kamionët për transport mallrash për të tretë dhe me qira, me kapacitet transportues nën 1500 kg, përjashtohen nga detyrimi i pajisjes me certifikatë transporti	Saktë
96	Transporti ndërkombëtar i mallrave për nevojat e veta kryhet me certifikatë ose leje bilaterale	Saktë
97	Transporti i mallrave për të tretë dhe me qira që bëhet me mjete të pastrimit të borës dhe shpërndarjes së kripës në rruge, nuk certifikohet	Saktë
98	Transporti i mallrave për të tretë dhe me qira që bëhet me mjete që transportojnë mallra të rastit në aeroporte, nuk certifikohet	Saktë
99	Transporti i mallrave për nevoja të veta, brenda vendit, për furnizimin e farmacive ose spitaleve me barna mjekësore, bëhet pa certifikatë transporti	Saktë
100	Transporti i mallrave për nevoja të veta, brenda vendit, i sendeve dhe lëndëve të forcave të armatosura, bëhet pa certifikatë transporti	Saktë
101	Në transportin e mallrave, përfshihet vetëm transporti ndërkombëtar i mallrave	Gabim
102	Transporti i mallrave për llogari të vet kryhet vetëm me licencë	Gabim
103	Transporti i mallrave për llogari të vet, i kryer me mjete me kapacitet mbi 3.5 ton, lejohet të kryhet në të gjitha rastet pa certifikatë transporti	Gabim
104	Certifikata e transportit nuk është e detyrueshme për transportin e mallrave për llogari të vet	Gabim
105	Kamionët me kapacitet transportues nën 1500 kg, janë të detyruar të pajisen me certifikatë transporti, por jo me licencë	Gabim
106	Furnizimi i njësive tregtare me vezë, peshk, perime, qumësht, etj., brenda qytetit, përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë	Saktë
107	Transporti i prodhimeve bujqësore për në fabrika përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti	Saktë
108	Transporti i orendive e pajisjeve shtëpiake përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti	Saktë
109	Çimento e paketuar me thasë përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti	Gabim
110	Furnizimi i njësive tregtare me peshk nga jashtë qytetit përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti	Gabim
111	Furnizimi i farmacive dhe spitaleve me barna edhe jashtë qytetit përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti	Gabim
112	Furnizimi i njësive tregtare me fruta e perime nga jashtë vendit përfshihet në llojet e mallrave që transportohen për llogari të vet brenda vendit dhe që nuk kanë nevojë për certifikatë transporti	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 4

DOKUMENTET E MJETIT DHE QARKULLIMIT QË KËRKOHEN PËR TRANSPORTIN KOMBËTAR DHE NDËRKOMBËTAR TË MALLRAVE

Numri i pyetjeve në test 3

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
113	Leja e qarkullimit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet	Saktë
114	Lejedrejtimi, e vlefshme për kategorinë përkatëse të mjetit, është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet	Saktë
115	Certifikata e kontrollit teknik të mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet	Saktë
116	Certifikata e kontrollit teknik të mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet	Saktë
117	Dokumenti i origjinës apo prejardhjes së mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet	Gabim
118	Dokumenti i zhdoganimit të mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet	Gabim
119	Certifikata e pronësisë së mjetit është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet	Gabim
120	Fatura e mallit që transportohet është dokument që drejtuesi i mjetit duhet ta ketë me vete kur qarkullon me mjet	Saktë
121	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohen marka, tipi dhe numri i identifikimit të mjetit	Saktë
122	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohen përmasat gabarite të tij	Saktë
123	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet viti i prodhimit të tij	Saktë
124	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet masa pa ngarkese e tij	Saktë
125	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet masa maksimale e autorizuar	Saktë
126	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohen fuqia dhe cilindrata e motorit	Saktë
127	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet numri i cilindrave	Saktë
128	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet numri i akseve	Saktë
129	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet distanca ndërmjet akseve	Saktë
130	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet emri i subjektit fizik ose juridik që ka mjetin në pronësi	Saktë
131	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet destinacioni i tij	Saktë
132	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet diametri i cilindrit të motorit	Gabim
133	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet numri i marsheve që ka kutia e shpejtësisë	Gabim
134	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohen tipi dhe tensioni i baterisë	Gabim
135	Në lejen e qarkullimit të kamionit shënohet pesha e motorit	Gabim
136	Rimorkio me dy a më shumë akse është e pajisur me targë dhe lejeqarkullimi	Saktë
137	Makina teknologjike vetëlëvizëse është e pajisur me targa dhe lejeqarkullimi	Saktë
138	Cilido që qarkullon me një automjet të pa pajisur me leje qarkullimi ndëshkohet me masën administrative gjobë dhe i konfiskohet mjeti	Saktë
139	Kur qarkullohet me automjet të pa pajisur me leje qarkullimi, përveç drejtuesit, ndëshkohet me masë administrative gjobë edhe pronari i tij	Saktë
140	Kur qarkullohet me automjet të pa pajisur me leje qarkullimi zbatohet edhe masa administrative plotësuese e konfiskimit të mjetit	Saktë
141	Kur qarkullohet me automjet të pa pajisur me leje qarkullimi ndëshkohet me gjobë vetëm përdoruesi i mjetit	Gabim
142	Kur qarkullohet me automjet të pa pajisur me leje qarkullimi masa administrative është vetëm gjobë	Gabim
143	Nëse qarkullohet me automjet të pa pajisur me leje qarkullimi nuk aplikohet konfiskimi i mjetit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
144	Kur mjetit i janë bërë ndryshime konstruktive të lejuara, për ti pasqyruar ato duhet rinovuar leja e tij e qarkullimit	Saktë
145	Kur ndryshon pronësia e mjetit rrugor, duhet bërë edhe rinovimi i lejes së tij të qarkullimit	Saktë
146	Kur ndryshon vendbanimi i pronarit të mjetit duhet të bëhet rinovimi i lejes së qarkullimit të tij	Saktë
147	Rinovimi i lejes së qarkullimit të mjetit është i detyruar vetëm kur ndryshohet ngjyra e tij	Gabim
148	Me qenë se vendbanimi i pronarit nuk shënohet në lejen e qarkullimit të mjetit, rinovimi i saj, nuk është i nevojshëm kur ai ndryshon vendbanim	Gabim
149	Rinovimi i lejes së qarkullimit të mjetit është i detyruar të bëhet periodikisht çdo pesë vjet	Gabim
150	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
151	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj pajiset me leje qarkullimi të përkohshme me afat për 30 ditë, mbi bazën e vërtetimit të denoncimit lëshuar nga policia	Saktë
152	Për mos gjetje të leje qarkullimit të humbur, vjedhur apo të shkatërruar brenda 30 ditëve pas denoncimit në polici, zotëruesi i mjetit detyrohet të pajisjet me leje qarkullimi të re	Saktë
153	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj duhet të dorëzojë vërtetimin e denoncimit të lëshuar nga organet e policisë, në zyrën përkatëse të Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor	Saktë
154	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj duhet të bëjë denoncim në polici brenda 7 ditëve	Gabim
155	Në rast se leja e qarkullimit humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i saj duhet të bëjë regjistrim të ri direkt pas marrjes së vërtetimit të denoncimit në organet e policisë	Gabim
156	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
157	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
158	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	Saktë
159	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit për mos gjetje të targës brenda 15 ditëve nga data e denoncimit në organet e policisë, detyrohet të bëjë regjistrim të ri të mjetit	Saktë
160	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit pajiset me të njëjtën targë	Gabim
161	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit pajiset menjëherë me targë të re	Gabim
162	Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërrohet, zotëruesi i mjetit duhet të bëjë denoncim në polici pas 48 orëve	Gabim
163	Cilido që qarkullon me një mjet që i është modifikuar shasia dhe nuk ka marrë pëlqimin pas kontrollit dhe provës pranë zyrës përkatëse të Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor, gjobitet dhe i hiqet leja e qarkullimit	Saktë
164	Cilido që qarkullon me mjet të cilin i është falsifikuar numri i shasisë, ndëshkohet me gjobë, heqje të lejes së qarkullimit dhe bëhet ndalimi administrativ i mjetit	Saktë
165	Cilido që qarkullon me mjet të cilin nuk i është kryer kontrolli teknik, gjobitet dhe i tërhiqet leja e qarkullimit deri në kryerjen e kontrollit teknik	Saktë
166	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur pronari nuk ka pasqyruar ndryshimin e vendbanimit në lejen e qarkullimit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
167	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
168	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur qarkullohet me një mjet, kur drejtuesi është në gjendje të dehur	Gabim
169	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur qarkullohet me një mjet, pa vendosur rripat e sigurimit	Gabim
170	Leja e qarkullimit tërhiqet (merret) nga organet e kontrollit, kur qarkullohet me mjet, pa kryer ndryshimet për vlefshmërinë e lejedrejtimit	Gabim
171	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
172	Organet e policisë mund të marrin targat dhe dokumentet e qarkullimit të mjeteve të braktisura më shumë se 30 ditë, në ambiente publike	Saktë
173	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
174	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
175	Për heqjen e përkohshme të mjetit nga qarkullimi, mjafton që zotëruesi i mjetit të njoftojë zyrën përkatëse të Drejtorisë së Shërbimeve të Transportit Rrugor	Gabim
176	Cilido që qarkullon me një mjet të pa pajisur me targa sipas Kodit Rrugor, ndëshkohet me masë administrative gjobë	Saktë
177	Cilido që vendos shkrime ose shenja që pengojnë identifikimin e mjetit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë	Saktë
178	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
179	Cilido që qarkullon me një targë që nuk është e vetja ose është e falsifikuar, ndëshkohet me masë administrative vetëm me gjobë	Gabim
180	Cilido që vendos shkrime ose shenja që pengojnë identifikimin e mjetit, ndëshkohet me masë administrative rivlerësim lejedrejtimi	Gabim
181	Cilido që qarkullon me mjet të pa pajisur me targa, ndëshkohet me masë administrative pezullim leje qarkullimi	Gabim
182	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, gjatë periudhës që i është pezulluar leja e qarkullimit, ndëshkohet me masë administrative me gjobë dhe dënohet me arrest deri në 30 ditë	Saktë
183	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, gjatë periudhës që i është pezulluar lejedrejtimi, ndëshkohet me gjobë dhe heqje të lejedrejtimit	Saktë
184	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, gjatë periudhës që i janë tërhequr lejedrejtimi, leja e qarkullimit dhe targa, ndëshkohet me gjobë, heqje të lejedrejtimit dhe dënohet me arrest deri në 30 ditë	Saktë
185	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, vetëm gjatë periudhës që i është pezulluar lejedrejtimi, ndëshkohet me masë administrative me gjobë dhe dënohet me arrest deri në 30 ditë	Gabim
186	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, vetëm gjatë periudhës që i është pezulluar leja e qarkullimit, ndëshkohet me masë administrative, vetëm me gjobë	Gabim
187	Cilido që qarkullon me mjet në mënyrë abuzive, vetëm gjatë periudhës që i është tërhequr lejedrejtimi, ndëshkohet me masë administrative me gjobë dhe dënohet me arrest deri në 30 ditë	Gabim
188	Dokumenti që provon mbajtjen e licencës dhe është i vlefshëm për të drejtën e operimit të një mjeti quhet certifikatë	Saktë
189	Dokumenti që i jep të drejtë një mjeti vetëm për transportin e mallrave për vete brenda dhe jashtë vendit quhet certifikatë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
190	Certifikata e transportit është dokument që mbahet në mjet dhe i përket vetëm mjetit për të cilin është lëshuar	Saktë
191	Certifikata e transportit është dokument që mbahet në mjet që u lëshohet vetëm mjeteve që kryejnë transporte mallrash për nevojat e veta	Gabim
192	Certifikata e transportit është dokument që mbahet në mjet dhe nuk ka afat vlefshmërie	Gabim
193	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën për transport malli për llogari të vet brenda vendit, është Bashkia ku ka selinë subjekti	Saktë
194	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën për transportin ndërkombëtar të mallrave për llogari të vet është Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor	Saktë
195	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën për transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme është DPSHTRR	Saktë
196	Certifikata për transportin e mallrave të rrezikshme brenda dhe jashtë vendit lëshohet nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor	Saktë
197	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën (ose licencën) për transportin ndërkombëtar të mallrave për llogari të vet është ministria përgjegjëse për transportin	Gabim
198	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën (ose licencën) për transportin e mallrave të rrezikshme brenda vendit është Bashkia ku ka selinë subjekti	Gabim
199	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën (ose licencën) për transportin ndërkombëtar të mallrave të rrezikshme është ministria përgjegjëse për transportin	Gabim
200	Autoriteti kompetent që lëshon certifikatën (ose licencën) për transport me mjete jashtë norme brenda vendit është Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor	Saktë
201	Drejtuesi i një autotreni, për të qarkulluar duhet të mbaj me vete edhe lejen e qarkullimit të rimorkios	Saktë
202	Për të qarkulluar me një autotren, drejtuesi duhet të mbaj me vete edhe lejen e tij të drejtimit të vlefshme për kategorinë përkatëse të kompleksit të mjeteve	Saktë
203	Për të qarkulluar me një autotren, drejtuesi i tij duhet të mbaj me vete edhe aktin e përdorimit nëse ai është marrë me qira dhe nuk është shënuar në lejen e qarkullimit	Saktë
204	Kur qarkullohet me autotren, drejtuesi i tij duhet të mbajë me vete edhe policën e sigurimit të detyruar të rimorkios	Saktë
205	Për të qarkulluar me autotren, drejtuesi i tij duhet të mbaj me vete vetëm lejen e qarkullimit të automjetit	Gabim
206	Për të qarkulluar me autotren, drejtuesi i tij duhet të mbaj me vete edhe aktin e fitimit të pronësisë së rimorkios	Gabim
207	Për të qarkulluar me autotren, drejtuesi i tij duhet të mbaj me vete dokumentacionin e zhdoganimit të rimorkios	Gabim
208	Për të qarkulluar me autotren, drejtuesi i tij duhet të mbaj me vete policën e sigurimit vetëm të mjetit tërheqës.	Gabim
209	Numri i shasisë së karrelit është i shënuar në lejen e qarkullimit të mjetit që e tërheq atë	Saktë
210	Pesha totale e karrelit është e shënuar në lejen e qarkullimit të mjetit që tërheq karrelin	Saktë
211	Pesha bosh e karrelit është e shënuar në lejen e qarkullimit të mjetit që tërheq atë	Saktë
212	Në lejen e qarkullimit të mjetit që tërheq një karrel duhet të jetë e shënuar vetëm gjerësia e karrelit	Gabim
213	Në lejen e qarkullimit të mjetit që tërheq një karrel duhet të jetë e shënuar vetëm gjatësia e karrelit	Gabim
214	Rimorkiot me një aks dhe karrelat pajisen vetëm me një targë në pjesën e pasme që përsërit të dhënat e regjistrimit të targës së mjetit që i tërheq	Saktë
215	Rimorkiot me një aks dhe karrelat pajisen me targë që ka sfond të bardhë dhe shkronjat e numrat të kuq	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
216	Rimorkiot me një aks dhe karrelat të dhënat konstruktive i kanë të shënuara në lejen e qarkullimit të mjetit që i tërheq	Saktë
217	Rimorkiot me një aks dhe karrelat pajisen me leje qarkullimi dhe targë regjistrimi të veçantë	Gabim
218	Rimorkiot me një aks dhe karrelat pajisen me targë që ka sfond të kuq dhe shkronjat e numrat të bardhë	Gabim
219	Rimorkiot me një aks dhe karrelat pajisen me targë në pjesën e parë dhe në pjesën e pasme	Gabim
220	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar pajisen me leje qarkullimi dhe targë regjistrimi të veçantë	Saktë
221	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar, krahas të tjerave janë të detyruara ti nënshtrohen kontrollit teknik vjetor	Saktë
222	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar, duhet të pajisen në pjesën e prapme me një targë që përmban të dhënat e regjistrimit	Saktë
223	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar, pajisen me targë në pjesën e parë dhe në pjesën e pasme	Gabim
224	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar, pajisen me targë që përsërit të dhënat e mjetit që e tërheq	Gabim
225	Rimorkiot me dy a më shumë akse dhe gjysmërimorkiot, për të qarkulluar, duhet të pajisen në pjesën e përparme me një targë që përmban të dhënat e regjistrimit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 5

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

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
226	Në rast aksidenti rrugor me të plagosur, drejtuesi i mjetit duhet të njoftojë shërbimet e Policisë Rrugore për të vëzhguar rrethanat e ngjarjes	Saktë
227	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
228	Në rast aksidenti rrugor, kur ka vetëm dëme materiale, drejtuesi i mjetit duhet të shmangë pengimin e qarkullimit, aty ku është e mundur	Saktë
229	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit duhet të japë emrin, adresën si dhe informacione të tjera të nevojshme për të aksidentuarit	Saktë
230	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
231	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit mund të largohet nga vendi i ngjarjes, pa lejen e policisë rrugore	Gabim
232	Në rast aksidenti rrugor, ku drejtuesi i mjetit është pjesë, mund të largohet nga vendi i ngjarjes kur gjykon se nuk është fajtor	Gabim
233	Në rast aksidenti rrugor, drejtuesi i mjetit mjafton që të kujtohet për pozicionin e saktë të automjeteve pas përplasjes	Gabim
234	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale duhet të vendoset trekëndëshi i rrezikut, si në rastet e parashikuara nga Kodi Rrugor	Saktë
235	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale duhet të vendoset mjete, nëse është e mundur, të paktën përgjatë anës së djathtë të karrexhatës	Saktë
236	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale duhet të njoftohen organet përkatëse, në pamundësi të zhvendosjes së mjetit, dhe ti presim në vendin e ngjarjes	Saktë
237	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale duhet vendosur "trekëndëshi i rrezikut" në anën e prapme të mjetit, përpara se të largoheni	Gabim
238	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale duhet të mbulohet mjete me një mbulesë plastike	Gabim
239	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale duhet që vetëm nëse është natë, të vendoset trekëndëshi i rrezikut në afërsi të mjetit	Gabim
240	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale duhet të vendoset menjëherë mjete mbi trotuar	Gabim
241	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale duhet në çdo rast, të paraqesësh denoncimin në komisariatit e policisë më të afërt	Gabim
242	Pas një aksidenti rrugor që ka vetëm dëme materiale duhet të mos sinjalizohet mjete i ndaluar me "trekëndësh rreziku"	Gabim
243	Në rast aksidenti, kur ka materiale të rëshqitshme mbi karrexhatë, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë	Saktë
244	Në rast aksidenti, kur ka bllokim të karrexhatës, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë, veçanërisht kur aksidenti ka ndodhur në kthesë	Saktë
245	Në rast aksidenti, kur në rrugë ka të plagosur që nuk mund të lëvizin, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë	Saktë
246	Në rast aksidenti, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë, kur në karrexhatë mbeten pjesë të mjeteve të aksidentuara që pengojnë qarkullimin	Saktë
247	Në rast aksidenti, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë vetëm në rast se trafiku është i bllokuar për shkak të tij	Gabim
248	Në rast aksidenti, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë vetëm në rast se ai ka ndodhur në rrugë interurbane pa ndriçim	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
249	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
250	Në rast aksidenti, u duhet sinjalizuar rreziku mjeteve që vijnë duke ndezur një zjarr në afërsi të mjetit të aksidentuar, nëse është errësirë	Gabim
251	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
252	Të ndihmohet një të aksidentuar në rrugë është e detyrim ligjor dhe moral	Saktë
253	Të ndihmohet një të aksidentuar në rrugë është detyrimi i Kodi Penal i cili dënon mosdhënien e ndihmës	Saktë
254	Të ndihmohet një të aksidentuar në rrugë është e detyrueshme, sepse ndihma mund të kufizojë pasojat negative të aksidentit	Saktë
255	Të ndihmohet një të aksidentuar në rrugë duhet të tregosh kujdes të mos shkaktosh rreziqe për veten dhe të tjerët	Saktë
256	Të ndihmohet një të aksidentuar në rrugë nuk është e detyrueshme	Gabim
257	Të ndihmohet një të aksidentuar në rrugë është e detyrim vetëm nëse gjykohet aksidenti i rëndë	Gabim
258	Të ndihmohet një të aksidentuar në rrugë nuk është detyrim nëse do ti shmangesh përfshirjes në ngjarje	Gabim
259	Të ndihmohet një të aksidentuar në rrugë është i detyrim vetëm për mjekët dhe personelin sanitar	Gabim
260	Personi që jep ndihmën në rast aksidenti duhet të vlerësojë situatën me qëllim që të mbrojë të dëmtuarin nga rreziqe të tjera	Saktë
261	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të ndihmojë të dëmtuarin sa më mirë të mundet, pa ndërmarrë iniciativa që i takojnë organeve kompetente mjekësore	Saktë
262	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të sigurojë dhe sinjalizojë sa më mirë zonën e aksidentit	Saktë
263	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet ti ofrojë të aksidentuarit mbështetje morale	Saktë
264	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të largohet nga vendi i aksidentit, pas dhënies së saj	Gabim
265	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të distancohet dhe të presë ndihmë pa bërë asgjë	Gabim
266	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet të identifikojë të dëmtuarin, para se t'ia japë atë	Gabim
267	Në rast aksidenti, ai që jep ndihmën, duhet t'i japë medikamente të dëmtuarit edhe pa pasur kompetencën e duhur, nëse e shikon të arsyeshme	Gabim
268	Qëllimi i ndihmës së parë është të merren masa të thjeshta dhe të shpejta për mbijetesën e të aksidentuarit	Saktë
269	Qëllimi i ndihmës së parë është të ndihmohet i dëmtuari, sa më mirë të jetë e mundur në pritje të ndihmës mjekësore	Saktë
270	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
271	Gjatë dhënies së ndihmës së parë duhet të shmanget çdo ndërhyrje e gabuar	Saktë
272	Qëllimi i ndihmës së parë është vendosja e të dëmtuarit në pozicion me të rehatshëm	Gabim
273	Qëllimi i ndihmës së parë është të informohemi nga viktimat për rrethanat e aksidentit për t'i referuar autoriteteve kompetente	Gabim
274	Qëllimi i ndihmës së parë është të largojmë në çdo rast të dëmtuarin nga vendi i aksidentit	Gabim
275	Qëllimi i ndihmës së parë është të pengojmë në çdo ndërhyrje për të favorizuar punën e policisë	Gabim
276	Nëse i lënduari, në një aksident rrugor, ka një plagë me gjak duhet të mbulohet ajo me material të pastër dhe të shtrëngohet, për të bllokuar rrjedhjen e gjakut	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
277	Nëse i lënduari, në një aksidenti rrugor, ka një plagë me gjak duhet të mos lëvizen trupa të huaj të mundshëm të pranishëm në të	Saktë
278	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
279	Nëse i lënduari në një aksidenti rrugor ka një plagë me gjak, duhet të mbahet i dëmtuari në pozicion ulur ose shtrirë	Saktë
280	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
281	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
282	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
283	Nëse i lënduari në një aksidenti rrugor ka një plagë me gjak, duhet të mos mbulohet plaga për të lehtësuar mpiksien spontane të gjakut	Gabim
284	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
285	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet të ndalohej që ai të prekë atë, për të shmangur dëmtime më të rënda	Saktë
286	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet ti lidhet ai dhe të ndalohej të preket deri në ndërhyrjen e një specialisti	Saktë
287	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet që trupi i huaj të hiqet vetëm nga një mjek specialist	Saktë
288	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
289	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet të masazhohet ngadalë ai për të favorizuar lotimin	Gabim
290	Nëse i dëmtuari ka një trup të huaj në një sy duhet të hidhet ujë në të për të mundësuar daljen e tij	Gabim
291	Shenjë që tregon fillimin e gjendjes së shokut është lëkura e ftohtë me ngjyrë shumë të zbehtë	Saktë
292	Shenjë që tregon fillimin e gjendjes së shokut është gjendja e tensionuar dhe djersë të ftohtë në ballë	Saktë
293	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë zbehtësi, djersë të ftohta, gjendje e tensionuar, rrahje të zemrës të dobëta por të shpeshta	Saktë
294	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë shfaqja e njollave mbi lëkurë	Gabim
295	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë shfaqja e ngjyrës së kuqe të lëkurës, që tregon rritje të temperaturës	Gabim
296	Shenjat e fillimit të gjendjes së shokut janë rrahje të forta të zemrës dhe tension i lartë	Gabim
297	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të shtrihet në tokë, të mbulohet dhe të mbahen të ngritura gjymtyrët e poshtme	Saktë
298	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të mbulohet sa më mirë	Saktë
299	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të shtrihet me gjymtyrët e poshtme të ngritura nga trupi	Saktë
300	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të ngrihet për të ecur që të riaktivizohet qarkullimi i gjakut	Gabim
301	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të vendoset në pozicion ulur	Gabim
302	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet të goditet me kujdes në fytyrë dhe gjymtyrë për të riaktivizuar qarkullimin e gjakut	Gabim
303	Kur i dëmtuari paraqet gjendje shoku duhet t'i jepen sasi të vogla pije alkoolike	Gabim
304	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet nëse merr frymë vetë, të vendoset në pozicionin anësor të sigurisë	Saktë
305	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
306	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet të kujdesesh për gjendjen e tij deri në mbërritjen e ambulancës	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
307	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
308	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet ta bësh që të mos mundet fare të lëvizë trupin	Gabim
309	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet ta fashojsh dhe të bësh që të mos mundet të lëvizë kokën	Gabim
310	Nëse i dëmtuari në një aksidenti rrugor është pa ndjenja duhet të pyetet nëse ka dhembje në kokë	Gabim
311	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e krahavorit duhet nëse e është e nevojshme, t'i lehtësoi frymëmarrjen duke e vendosur të dëmtuarin gjysme ulur	Saktë
312	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e krahavorit duhet që nëse ka plagë të dukshme dhe të thellë, të shtypet menjëherë me një copë të pastër	Saktë
313	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e krahavorit duhet të ruhet me kujdes deri në mbërritjen e ndihmës të specializuar	Saktë
314	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e krahavorit duhet ta ndihmohet të bëjë frymëmarrje të thella	Gabim
315	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e krahavorit duhet të vendoset i plagosuri në pozicion shtrirë	Gabim
316	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e krahavorit duhet në rast plaje të thellë, të pastrohet, dezinfektohet dhe të mjekohet plaga	Gabim
317	Në rast se i dëmtuari, i vetëdijshëm, ka një traumë në kafazin e krahavorit duhet të vendoset i dëmtuari në pozicion drejt për të kufizuar daljen e gjakut	Gabim
318	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
319	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
320	Nëse i dëmtuari paraqet një ose më shumë fraktura në gjymtyrë, duhet t'i jepet të plagosurit një pije e fortë alkoolike	Gabim
321	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet të shuhet me batanije ose materiale të tjera të ngjashme	Saktë
322	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
323	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
324	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
325	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet nëse ka akoma mbetje të flakëve, të pritët që të shuhet pastaj të ndërhyhet	Gabim
326	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
327	Në rast se në një aksidenti rrugor, ka pasur zjarr dhe i dëmtuari paraqet djegie, duhet të dezinfektohen djegiet me alkool	Gabim
328	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

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 6

MASAT QË MERREN PËR HEQJEN DHE ZËVENDËSIMIN E RROTAVE

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
329	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë treguesit e përmasave të gomës	Saktë
330	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë edhe treguesin e stinës	Saktë
331	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë treguesin e shpejtësisë	Saktë
332	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë edhe vitin e prodhimit	Saktë
333	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë edhe treguesin për ngarkesën që mban goma	Saktë
334	Kur blejmë goma të reja për mjetin nuk është e nevojshme të verifikohet treguesi për ngarkesën që mban goma	Gabim
335	Kur blejmë goma të reja për mjetin është e nevojshme që të peshohet goma	Gabim
336	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë vetëm përmasat	Gabim
337	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë vetëm treguesin e shpejtësisë	Gabim
338	Kur blejmë goma të reja për mjetin duhet të kontrollojmë vetëm vitin e prodhimit	Gabim
339	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
340	Për të hequr nga mjete rrotën me gomën e dëmtuar dhe për të vendosur rrotën rezervë duhet që lrimi i dadoçekëve të fillojë pasi të bëhet ngritja me krik	Gabim
341	Për të hequr nga mjete rrotën me gomën e dëmtuar dhe për të vendosur rrotën rezervë, duhet që, pas vendosjes së saj të bëhet ulja nga kriku dhe pastaj të montohen dadoçekët	Gabim
342	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
343	Për të garantuar sigurinë në qarkullim dhe për të shmangur aksidentet, ndër të tjera për mjetin është e nevojshme të përdoren goma me dimensione të ndryshme në të njëjtin aks	Gabim
344	Përmasat e gomave që duhet të përdorë mjete përcaktohen nga prodhuesi i mjetit dhe gjenden të shënuara në manualin e përdorimit tij	Saktë
345	Presioni maksimal i fryrjes së gomave është i njëjtë për të gjithë llojet e kamionëve	Gabim
346	Mbi sipërfaqen anësore të gomave janë të shënuara, gjerësia, profili, diametri, indekset e ngarkesës dhe shpejtësia	Saktë
347	Shënimi M+S mbi sipërfaqen e gomës tregon se ajo është projektuar për tu përdorë në prani të baltës dhe borës	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 7

RREGULLA PËR PESHAT DHE DIMENSIONET E AUTOMJETEVE NË QARKULLIM. RREGULLA MBI KUFIJTË E SHPEJTËSISË SË KËTYRE MJETEVE

Numri i pyetjeve në test 3

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
348	Gjerësia maksimale e mjetit, duke përfshirë edhe ngarkesën, nuk duhet të jetë më e madhe se 2.55 metër, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa	Saktë
349	Gjerësia maksimale për mjetet e transportit me regjim temperature të kontrolluar, mund të arrijë në 2.6 metër, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa	Saktë
350	Gjerësia maksimale për autokampet, duke përfshirë edhe ngarkesën, është mbi 2.55 metër, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa	Gabim
351	Gjerësia maksimale e autokampit, duke përfshirë edhe ngarkesën, mund të jetë mbi 2.55 metër	Gabim
352	Gjerësia e mjeteve, duke përfshirë edhe ngarkesën, lejohet maksimumi 2 metër, pa përfshirë pasqyrat e shikimit prapa	Gabim
353	Gjatësia maksimale e mjeteve me një aks nuk duhet të kalojë 7.5 metër, duke përfshirë ngarkesën dhe mekanizmin e tërheqjes	Saktë
354	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
355	Gjatësia maksimale për autokampet, duke përfshirë edhe mekanizmat e tërheqjes, nuk duhet ti kalojë 8 metër	Saktë
356	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
357	Gjatësia maksimale e autokampeve, duke përfshirë edhe ngarkesën, mund të jetë më e madhe se 8 metër	Gabim
358	Gjatësia maksimale e mjeteve me një aks mund të jetë 8.5 metër, duke përfshirë ngarkesën dhe mekanizmin e tërheqjes	Gabim
359	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni me gjatësi 7 metër, në kushte normale, lejohet deri në 2.1 metër	Saktë
360	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni tek me gjatësi 11 metër, në kushte normale, lejohet deri në 1 metër	Saktë
361	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni lejohet deri në 3/10 e gjatësisë së tij, por pa kaluar kufijtë e përmasave gabarite të lejuara	Saktë
362	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni me gjatësi 10 metër lejohet deri në 3 metër	Gabim
363	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni me gjatësi 6 metër lejohet deri në 2.5 metër	Gabim
364	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni me gjatësi 7 metër lejohet deri në 3 metër	Gabim
365	Cilido që qarkullon me një mjet që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën, pa autorizim përkatës, ndëshkohet me gjobë, pezullim të lejedrejtimit dhe pezullim të lejes së qarkullimit	Saktë
366	Cilido që qarkullon me një mjet që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën pa autorizim përkatës, ndëshkohet vetëm me gjobë	Gabim
367	Cilido që qarkullon me një mjet që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën pa autorizim përkatës, ndëshkohet vetëm me pezullim të lejedrejtimit	Gabim
368	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
369	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
370	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 koridore ndërkombëtare	Saktë
371	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

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
372	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
373	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
374	Një automjet mund të tërheqë një mjet që nuk është rimorkio, vetëm kur mjeti që tërhiqet nuk është i aftë të qarkullojë si pasojë e një avarie	Saktë
375	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
376	Një automjet mund të tërheqë një mjet, duke vendosur një lidhje të fortë e të qëndrueshme ndërmjet tyre	Saktë
377	Një automjet mund të tërheqë pas rimorkios edhe një mjet tjetër i cili është me defekt	Gabim
378	Një automjet mund të tërheqë ose të tërhiqet nga disa mjete njëkohësisht	Gabim
379	Një automjet mund të tërheqë një automjet tjetër në autostradë	Gabim
380	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme deri në 12 ton në autostrada është 90 km/orë	Saktë
381	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme deri në 12 ton, në rrugë interurbane është 70 km/orë	Saktë
382	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 3,5 ton dhe deri në 12 ton në rrugët urbane është 35 km/orë	Gabim
383	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme deri në 12 ton, në autostradë është 80 km/orë	Gabim
384	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme mbi 3,5 ton dhe deri në 12 ton në rrugët interurbane dytësore është 60 km/orë	Gabim
385	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme deri në 12 ton në rrugët urbane është 40 km/orë	Saktë
386	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton në autostrada është 80 km/orë	Saktë
387	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton në rrugët interurbane dytësore është 60 km/orë	Saktë
388	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton në rrugët interurbane kryesore është 60 km/orë	Saktë
389	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton është 70 km/orë në rrugët interurbane kryesore	Gabim
390	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton është 40 km/orë në qendrat e banuara	Saktë
391	Shpejtësia maksimale e lejuar e një kamioni me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton është 90 km/orë në autostrada	Gabim
392	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore për automjetet që transportojnë mallra të rrezikshme të ngarkuar është 50 km/orë	Saktë
393	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore për makinat teknologjike me rrota gome është 40 km/orë	Saktë
394	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore për kamionët me peshë të përgjithshme më të madhe se 12 ton është 60 km/orë	Saktë
395	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore për makinat e ngarkim-transportit, kur janë me ngarkesë, është 60 km/orë	Saktë
396	Shpejtësia maksimale e lejuar në rrugët interurbane dytësore për kamionët me peshë të përgjithshme nga 3.5 deri 12 ton është 90 km/orë	Gabim
397	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh llojin e ngarkesës që transportohet (e ngurtë, e lëngët), si dhe sasinë e saj	Saktë
398	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh karakteristikat dhe gjendjen e rrugës	Saktë
399	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh edhe kushtet atmosferike	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
400	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh vetëm fushëpamjen që ka	Gabim
401	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh vetëm gjendjen e motorit	Gabim
402	Në rregullimin e shpejtësisë, drejtuesi i kamionit duhet të ketë parasysh kohën, sepse duhet të arrihet sa më shpejt në destinacion	Gabim
403	Kur në rrugë paraqitet një sinjal reziku, drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë	Saktë
404	Në afërsi të vendkalimeve të këmbësorëve, drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë	Saktë
405	Kur në rrugë lëvizin këmbësorë që shfaqin shenja hutimi, drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë	Saktë
406	Kur këmbësorët në rrugë vonojnë të largohen, drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë, deri në ndalim të plotë	Saktë
407	Në orët e natës si dhe në rastet e fushëpamjes së pamjaftueshme nga kushtet atmosferike ose shkaqe të tjera, drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë	Saktë
408	Drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë në pjesë rrugë në të cilat janë derdhur baltë nga rrugët anësore	Saktë
409	Drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë vetëm në rastet kur qarkullohet në asfalt të pora lagur nga shiu	Gabim
410	Drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë vetëm në ato pjesë rrugë në të cilat janë derdhur vajra lubrifikantë	Gabim
411	Drejtuesi i kamionit duhet të zvogëlojë shpejtësinë vetëm në rastet kur rrugët janë të mbuluara nga dëbora e ngrirë ose nga akulli	Gabim
412	Mjetet me rimorkio që kanë pajisje të veçanta, të shënuara në lejen e qarkullimit, të destinuara për transportin e mjeteve që kalojnë përmasat kufitare, kur edhe për efekt të ngarkesës nuk e kalojnë lartësinë 4.20 metër nuk kanë nevojë për autorizim qarkullimi	Saktë
413	Mjetet teke ose me rimorkio që kanë pajisje të veçanta, të shënuara në lejen e qarkullimit, të destinuara për transportin e mjeteve që kalojnë përmasat kufitare, kur edhe për efekt të ngarkesës nuk e tejkalojnë gjatësinë me më tepër se 12% të kufirit maksimal të lejuar, nuk kanë nevojë për autorizim qarkullimi	Saktë
414	Mjetet me rimorkio që kanë pajisje të veçanta, të shënuara në lejen e qarkullimit, të destinuara për transportin e mjeteve që kalojnë përmasat kufitare, kur edhe për efekt të ngarkesës e kalojnë gjatësinë më tepër se 12% të kufirit maksimal të lejuar, nuk kanë nevojë për autorizim qarkullimi,	Gabim
415	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat e tërheqjes, për autotrenat dhe trolejbusët me rimorkio është 18.75 metër	Saktë
416	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat e tërheqjes, për rimorkiot kamp me dy akse është 8 metër	Saktë
417	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat e tërheqjes, për gjysmërimorkiatorët dhe artikularët është 18.75 metër	Gabim
418	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat e tërheqjes, për rimorkiot kamp me një aks është 8 metër	Gabim
419	Gjatësia maksimale, përfshirë mekanizmat e tërheqjes, për autotrenat dhe trolejbusët me rimorkio është 16,5 metër	Saktë
420	Autobusët dhe trolejbusët e destinuar për linjat e shërbimit publik, duhet të kenë lartësi deri 4.3 metër	Saktë
421	Komplekset e mjeteve (autotren, gjysmërimorkiator, artikular) duhet të plotësojnë edhe kushtet e brendashkruarjes në kthesë me rreze të jashtme 12.5 metër dhe rreze të brendshme 5.3 metër	Saktë
422	Autotreni duhet të ketë gjerësi deri 2.55 metër, pa përfshirë pasqyrat	Saktë
423	Autotrenat dhe gjysmërimorkiatorët (përfshi ngarkesën) lejohet të kenë lartësi mbi 4 metër	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
424	Komplekset e mjeteve (autotren, gjysmërimorkiator, artikular) ,mund të kenë gjerësinë mbi 2.55 metër	Gabim
425	Autotreni (përfshi ngarkesën) nuk duhet të jetë më i gjatë se 16.50 metër	Saktë
426	Dalja e ngarkesës prapa karrocerisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 12 metër, lejohet deri në 3.6 metër	Saktë
427	Dalja e ngarkesës prapa karrocerisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 17 metër lejohet deri në 1.75 metër	Saktë
428	Dalja e ngarkesës prapa karrocerisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 10 metër lejohet deri në 3 metër	Saktë
429	Dalja e ngarkesës prapa karrocerisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 15 metër lejohet deri në 4.5 metër	Gabim
430	Dalja e ngarkesës prapa karrocerisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 16 metër lejohet deri 3 metër	Gabim
431	Dalja e ngarkesës prapa karrocerisë së rimorkios së një autotreni me gjatësi 17 metër lejohet deri 1.75 metër	Saktë
432	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocerisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 12 metër lejohet deri në 3.6 metër	Saktë
433	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocerisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 15 metër lejohet deri në 1.50 metër	Saktë
434	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocerisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 10 metër lejohet deri në 3 metër	Saktë
435	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocerisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 14 metër lejohet deri në 4.2 metër	Gabim
436	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocerisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 15 metër lejohet deri në 3 metër	Gabim
437	Dalja e ngarkesës nga prapa karrocerisë së një gjysmërimorkiatori me gjatësi 10 metër lejohet deri në 3.5 metër	Gabim
438	Karrelat me gjatësi deri 2 m, gjerësi deri 1.2 m dhe peshë të përgjithshme deri 300 kg lejohet të tërhiqen nga automjete pesha bosh e të cilave është deri 1000 kg	Saktë
439	Karrelat me gjatësi deri 2.5 m, gjerësi deri 1.5 m dhe peshë të përgjithshme deri 600 kg lejohet të tërhiqen nga automjete pesha bosh e të cilave është mbi 1000 kg	Saktë
440	Karrelat me gjatësi deri 4.1 m, gjerësi deri 1.8 m dhe peshë të përgjithshme deri 2000 kg lejohet të tërhiqen nga autobusët pesha bosh e të cilëve është mbi 2500 kg	Gabim
441	Karrelat me gjatësi mbi 3 m, lejohet të tërhiqen nga automjete pesha bosh e të cilave është deri 1000 kg	Gabim
442	Karrelat me gjatësi dhe gjerësi deri 2.5 m, dhe me peshë të përgjithshme mbi 600 kg lejohet të tërhiqen nga automjete pesha bosh e të cilave është deri në 1000 kg	Gabim
443	Kur qarkullohet me autotren që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën, pa autorizim përkatës drejtuesi i tij ndëshkohet me gjobë, pezullim lejedrejtimi dhe pezullim lejeqarkullimi	Saktë
444	Kur një autotren që tejkalon përmasat kufitare, përfshirë edhe ngarkesën, qarkullo pa autorizimin përkatës, ndëshkohet me gjobë edhe pronari i mjetit, kur transporti është për llogari të tij	Saktë
445	Kur një autotren që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën, qarkullon pa autorizimin përkatës, kur transporti është për llogari të vet, ndëshkohet me gjobë vetëm pronari i mjetit,	Gabim
446	Kur qarkullohet me autotren që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën, pa autorizim përkatës drejtuesi i tij ndëshkohet vetëm me pezullim të lejedrejtimit	Gabim
447	Kur qarkullohet me autotren që tejkalon përmasat kufitare, duke përfshirë edhe ngarkesën, pa autorizim përkatës drejtuesi i tij ndëshkohet vetëm me gjobë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
448	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me një aks nuk duhet të jetë më e madhe se 6 ton	Saktë
449	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me dy akse nuk duhet të jetë më e madhe se 18 ton	Saktë
450	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me tre akse nuk duhet të jetë më e madhe se 24 ton	Saktë
451	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me një aks, lejohet deri në 9 ton	Gabim
452	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me dy akse, lejohet deri në 20 ton	Gabim
453	Pesha e përgjithshme, me ngarkesë të plotë, e një rimorkioje me tre akse mund të jetë deri në 30 ton	Gabim
454	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset nuk duhet të jetë më e madhe se 11.5 ton, kur largësia aksiale është më e vogël se 1 metër	Saktë
455	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset nuk duhet të jetë më e madhe se 16 ton, kur largësia aksiale është e barabartë ose më e madhe se 1 metër, por më e vogël se 1.3 metër	Saktë
456	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset nuk duhet të jetë më e madhe se 18 ton, kur largësia aksiale është e barabartë ose më e madhe se 1.3 metër, por më e vogël se 1.8 metër	Saktë
457	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset mund të jetë 14 ton, kur largësia aksiale është më e vogël se 1 metër	Gabim
458	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset mund të jetë më e madhe se 16 ton, kur largësia aksiale është nga 1metër deri në 1.3 metër	Gabim
459	Në mjetet që kanë dy akse afër njëri tjetrit, shuma e peshave mbi dy akset mund të jetë deri në 20 ton, kur largësia aksiale është e barabartë ose më e madhe se 1.3 metër, por më e vogël se 1.8 metër, kur aksi i udhëzuar ka rrota të dyfishta dhe sistem varje me ajër (pneumatik)	Gabim
460	Shpejtësia maksimale e lejuar e autotrenit në autostrada është 80 km/orë	Saktë
461	Shpejtësia maksimale e lejuar e autotrenit në rrugë interurbane është 70 km/orë	Saktë
462	Shpejtësia maksimale e lejuar e autotrenit në rrugët urbane është 35 km/orë	Saktë
463	Shpejtësia maksimale e lejuar e autotrenit, në rrugët interurbane, kur transportohen mallra të rrezikshme, është 50 km/orë	Saktë
464	Shpejtësia maksimale e lejuar e autotrenit, në rrugët urbane, kur transportohen mallra të rrezikshme, është 30 km/orë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 8

KUFIZIMET E FUSHËPAMJES NË VARËSI TË KARAKTERISTIKAVE TË MJETEVE. LEXIMI I NJË HARTE RRUGORE, PLANIFIKIMI I ITINERARIT, PËRFSHIRË PËRDORIMIN E SISTEMEVE ELEKTRONIKE TË NAVIGIMIT

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
465	Shpejtësia e lëvizjes së mjetit në kthesë duhet të jetë jo më e madhe se 40 km/orë kur largësia e fushëpamjes është 16 metër	Saktë
466	Shpejtësia e lëvizjes së mjetit në kthesë duhet të jetë jo më e madhe se 60 km/orë kur largësia e fushëpamjes është 36 metër	Saktë
467	Shpejtësia e lëvizjes së mjetit në kthesë duhet të jetë jo më e madhe se 90 km/orë kur largësia e fushëpamjes është 81 metër	Saktë
468	Shpejtësia e lëvizjes së mjetit në kthesë duhet të jetë më e vogël se 30 km/orë nëse largësia e fushëpamjes është deri 30 metër	Gabim
469	Shpejtësia e lëvizjes së mjetit në kthesë duhet të jetë më e vogël se 50 km/orë nëse largësia e fushëpamjes është deri 50 metër	Gabim
470	Shpejtësia e lëvizjes së mjetit në kthesë duhet të jetë më e vogël se 70 km/orë nëse largësia e fushëpamjes është deri 70 metër	Gabim
471	Hartat rrugore i 'u shërbejnë drejtuesve të mjeteve që bëjnë udhëtime të gjata në rrugë të panjohura	Saktë
472	Hartat rrugore kanë objekt kryesor të paraqesin rrugët automobilistike si dhe qendrat e banuara	Saktë
473	Hartat rrugore paraqesin edhe detet, liqenet, etj., për të orientuar drejtuesit e mjeteve	Saktë
474	Hartat rrugore kanë objekt kryesor të paraqesin vetëm qendrat e banuara	Gabim
475	Hartat rrugore janë të ndërtuar me shkallë zmadhimi	Gabim
476	Hartat rrugore paraqesin vetëm detet dhe liqenet	Gabim
477	Në hartat rrugore pjesa e poshtme tregon jugun	Saktë
478	Në hartat rrugore rrugët interurbane shënohen zakonisht me ngjyrë të kuqe	Saktë
479	Në hartat rrugore rrugët interurbane kryesore dhe autostradat shënohen me dy vija paralele	Saktë
480	Në hartat rrugore pjesa e poshtme tregon veriu	Gabim
481	Në hartat rrugore pjesa e majtë tregon lindjen	Gabim
482	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit duhet të marrë hartën e shtetit ku bëhet udhëtimi	Saktë
483	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të marrë hartën e rajonit, nëse udhëtimi kalon në disa shtete	Saktë
484	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjeti, duhet të përcaktojë në hartë rrugët dhe autostradat që do të ndjekë	Saktë
485	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të përcaktojë vendet e pushimeve të detyruara që do të bëhen	Saktë
486	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
487	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
488	Kur është e nevojshme të përdoret harta rrugore, drejtuesi i mjetit, duhet të përcaktojë vetëm vendin e mbërritjes në hartë	Gabim
489	Gjatë lëvizjes me autotren në kthesë, duhet që shpejtësia e lëvizjes të mos jetë më e madhe se 40 km/orë nëse largësia e fushëpamjes është deri 16 metra	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
490	Gjatë lëvizjes me autotren në kthesë, duhet që shpejtësia e lëvizjes të mos jetë më e madhe se 70 km/orë nëse largësia e fushëpamjes është deri 49 metra	Saktë
491	Gjatë lëvizjes me autotren në kthesë, duhet që shpejtësia e lëvizjes të mos jetë më e madhe se 80 km/orë nëse largësia e fushëpamjes është deri 64 metra	Saktë
492	Gjatë lëvizjes me autotren në kthesë, duhet që shpejtësia e lëvizjes të mos jetë më e madhe se 30 km/orë nëse largësia e fushëpamjes është deri 30 metra	Gabim
493	Gjatë lëvizjes me autotren në kthesë, duhet që shpejtësia e lëvizjes të mos jetë më e madhe se 50 km/orë nëse largësia e fushëpamjes është deri 50 metra	Gabim
494	Gjatë lëvizjes me autotren në kthesë, duhet që shpejtësia e lëvizjes të mos jetë më e madhe se 90 km/orë nëse largësia e fushëpamjes është deri 90 metra	Gabim
495	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe shpejtësinë e mjetit që duam të parakalojmë	Saktë
496	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe gjatësinë e mjetit që duam të parakalojmë	Saktë
497	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe shpejtësinë e lëvizjes që realizon mjeti jonë në fillimin e parakalimit	Saktë
498	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe gjatësinë e mjetit tonë	Saktë
499	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe distancën e nevojshme, me mjetin para, para fillimit të parakalimit	Saktë
500	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh edhe distancën e nevojshme, me mjetin që parakalohet, pas përfundimit të parakalimit	Saktë
501	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh gjatësinë, gjerësinë dhe ngarkesën e mjetit që vjen në sensin e kundërt	Gabim
502	Gjatësia e nevojshme për parakalim përcaktohet duke marrë parasysh distancën me mjetin që vjen në sensin e kundërt, para fillimit të parakalimit	Gabim
503	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
504	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
505	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
506	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
507	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
508	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
509	Sistemet e navigimit ndihmojnë drejtuesin e mjetit për te përcaktuar pozicionin në të cilin ndodhet	Saktë
510	Në disa mjete navigatori është i instaluar në panelin e instrumenteve komanduese, në të djathtë të drejtuesit	Saktë
511	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

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
512	Sistemet e navigimit japin informacione rreth shpejtësisë dhe drejtimit te mjetit	Saktë
513	Navigatori i jep informacion drejtuesit të mjetit mbi rrugën që do të ndjekë nga pika e nisjes deri në pikën e mbërritjes	Saktë
514	Navigatori ndihmon drejtuesin e mjetit për të zgjedhur rrugën me të mire nga pozicioni ku ndodhet deri në destinacion e caktuar	Saktë
515	Navigatori është pajisje e detyrueshme për të gjitha mjetet e transportit të mallrave mbi 3,5 ton	Gabim
516	Mjetet e pajisura me tahograf kanë detyrim ligjor të pajisen edhe me navigator	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 9

SIGURIMI I NGARKESAVE NË MJET. KONTROLLI I NGARKESËS (SISTEMIMI DHE FIKSIMI), VËSHIRËSITË ME NGARKESA TË LLOJEVE TË NDRYSHME (P.SH., NGARKESA TË LËNGSHME, NGARKESA TË VARURA), NGARKIMI DHE SHKARKIMI I MALLRAVE DHE PËRDORIMI I PAJISJEVE TË NGARKIMIT

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
517	Ngarkesa e vendosur mbi mjet nuk duhet të zvogëlojë fushëpamjen e drejtuesit të mjetit	Saktë
518	Ngarkesa e vendosur mbi mjet të mos pengojë lirshmërinë e lëvizjeve në drejtimin e mjetit	Saktë
519	Ngarkesa e vendosur në mjet nuk duhet të dalë në pjesën e pasme më shumë se 30 % e gjatësisë së mjetit si dhe nuk duhet të kalojë gjatësinë maksimale të lejuar	Saktë
520	Ngarkesa e vendosur në mjet nuk duhet të dalë anash më shumë se 30 centimetër jashtë dritave të pozicionit si dhe nuk duhet të kalojë gjerësinë maksimale të lejuar	Saktë
521	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që mos kalohet më shumë se 10 % e lartësisë maksimale të parashikuar në lejen e qarkullimit, por brenda lartësisë prej 4 metër	Gabim
522	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të mos dalë në pjesën e përparme të mjetit, më shumë se 3/10 e gjatësisë	Gabim
523	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që kur del jashtë karrocërës në pjesën e pasme, të sinjalizohet me “trekëndëshin e rrezikut”	Gabim
524	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që mund të dalë anash mbi 50 centimetër nga dritat e pozicionit	Gabim
525	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të mos rrezikojë stabilitetin e mjetit, kur është në lëvizje	Saktë
526	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të mos mbulojë sistemet e ndriçimit dhe sinjalizimit pamor	Saktë
527	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të mos mbulojë targat e njohjes dhe sinjalet e tjera	Saktë
528	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të zërë detyrimisht të paktën gjysmën e sipërfaqes së karrocërës	Gabim
529	Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të mbulojë sistemet e ndriçimit dhe sinjalizimit pamor	Gabim
530	Ngarkesa, duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që të paktën të mos mbulojë njëren nga targat e mjetit	Gabim
531	Ngarkesa e vendosur në mjet nuk duhet të kalojë kufijtë e përmasave të lejuara të përcaktuara nga Kodi Rrugor	Saktë
532	Ngarkesa e vendosur në mjet kur është e gjatë si shtylla, shufra, etj., nuk lejohet të dalë jashtë gabariteve anësore të mjetit	Saktë
533	Ngarkesa e vendosur në mjet nuk mund të kalojë peshën e përcaktuar në lejeqarkullimin e tij	Saktë
534	Ngarkesa e vendosur në mjet mund të dalë jashtë nga ana e përparme, nëse është e pandashme, deri në 3/10 e gjatësisë së mjetit	Gabim
535	Ngarkesa e vendosur në mjet si: shtylla, shufra, pllaka ose ngarkesa të ngjashme me to të vendosura horizontalisht, mund të dalin në mënyrë anësore jashtë gabariteve të mjetit deri në 30 centimetër	Gabim
536	Ngarkesa e vendosur në mjet lejohet të zvarritet përtokë, në qoftë se pjesërisht është e mbajtur nga rrotat	Gabim
537	Vendosja e ngarkesës në pjesën e parë të mjetit mund të sjell zvogëlim të efektshmërisë së sistemit të drejtimit	Saktë
538	Vendosja e ngarkesës në pjesën e parë të mjetit mund të sjell konsumim më të madh të gomave të përparme të mjetit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
539	Vendosja e ngarkesës në pjesën e parë të mjetit mund të sjell lodhje më të madhe të drejtuesit të mjetit	Saktë
540	Vendosja e ngarkesës në pjesën e parë të mjetit mund të sjell rritje të presionit të ajrit në sistemin e frenimit në rrotat e pasme	Gabim
541	Vendosja e ngarkesës në pjesën e parë të mjetit mund të sjell mbingarkesë të rrotat e pasme të mjetit	Gabim
542	Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin nëse transportimi kryhet me tërheqjen e objekteve përtokë	Saktë
543	Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin nëse objektet dalin jashtë gabariteve të mjetit dhe paraqesin rrezik për përdoruesit e tjerë të rrugës	Saktë
544	Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin nëse ngarkesa nuk është e sistemuar në mënyrë të përshtatshme	Saktë
545	Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin, nëse ngarkesa e objekteve gjatësore del jashtë gabariteve të mjetit, dhe në anësoren e tij nuk është vendosur sinjalizimi përkatës paralel me aksin e mjetit	Gabim
546	Mjeti nuk mund të vazhdojë udhëtimin, nëse dalja gjatësore e ngarkesës nuk është sinjalizuar nëpërmjet tre apo më shumë paneleve speciale katërkëndore të veshura me material fluoeshent e reflektues	Gabim
547	Drejtuesi i kamionit është përgjegjës për ngarkimin dhe sistemin e ngarkesës në mjet	Saktë
548	Drejtuesi i kamionit, në çdo pushim, duhet të kontrollojë ngarkesën dhe gjendjen e mallit	Saktë
549	Cilido që qarkullon me mjet me ngarkesë të pa sistemuar ndëshkohet me masë administrative gjobë, si dhe i tërhiqen lejedrejtimi dhe lejeqarkullimi deri në sistemin e ngarkesës	Saktë
550	Në rast se një mjet qarkullon me ngarkesë të pa sistemuar dërgohet ai në një vend të përshtatshëm, për tu sistemuar ngarkesa	Saktë
551	Në rast se një mjet qarkullon me ngarkesë të pa sistemuar merret vetëm masa administrative me gjobë	Gabim
552	Në rast se një mjet qarkullon me ngarkesë të pa sistemuar pezullohet leja e qarkullimit për 6 muaj	Gabim
553	Në rast se një mjet qarkullon me ngarkesë të pa sistemuar drejtuesit të tij i anulohet lejedrejtimi	Gabim
554	Në sigurinë e lëvizjes së një kamioni në kthesë ndikon pozitivisht vendosja e rregullit e ngarkesës	Saktë
555	Në sigurinë e lëvizjes së një kamioni në kthesë ndikon pozitivisht lartësia e madhe e qendrës së gravitetit të kamionit	Gabim
556	Rreziku i përmbysjes së kamionit në kthesa rritet nëse transporton lëngje me cisterne e mbushur më pak se e lejuara	Saktë
557	Rreziku i përmbysjes së kamionit në kthesa rritet nëse rritet lartësia e qendrës së gravitetit	Saktë
558	Rreziku i përmbysjes së kamionit në kthesa rritet sa më e vogël të jetë lartësia e vendosjes së ngarkesës	Gabim
559	Rreziku i humbjes së qëndrueshmërisë së mjetit gjatë frenimit mund të shkaktohet nga shpërndarja jo e njëjtë e peshës midis dy anëve të karrocërisë	Saktë
560	Humbja e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje mund të shkaktohet nga shpërndarja jo e mirë e ngarkesës në mjet	Saktë
561	Ngarkesa në rimorkio duhet të fiksohet dhe sistemohet në mënyrë të tillë që të mos zvogëlojë fushëpamjen e drejtuesit të mjetit	Saktë
562	Ngarkesa në rimorkio duhet të fiksohet dhe sistemohet në mënyrë të tillë që të shmangë lëvizjen dhe rënien e saj gjatë rrugës	Saktë
563	Ngarkesa në rimorkio duhet të fiksohet dhe sistemohet në mënyrë të tillë që të mos tejkalojë përmasat kufitare të gjatësisë, gjerësisë dhe të lartësisë së mjetit	Saktë
564	Ngarkesa në rimorkio duhet të fiksohet dhe sistemohet në mënyrë të tillë që të dalë jashtë karrocërisë në pjesën e pasme deri në 30% edhe pse kalon përmasat e lejuara	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
565	Ngarkesa në rimorkio lejohet ta kalojë deri në 10% e ngarkesën që tregohet në lejen e garkullimit	Gabim
566	Kur ngarkesa del jashtë karrocërisë, në pjesën e pasme, duhet të sinjalizohet me "trekëndëshin e rrezikut" te vendosur në fund të ngarkesës	Gabim
567	Sistemimi i keq i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio ndikon në çekuilibrimin e mjetit gjatë frenimit	Saktë
568	Sistemimi i keq i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio ndikon në përmbysjen e mjetit në kthesa	Saktë
569	Sistemimi i keq i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio ul sigurinë gjatë lëvizjes me mjet	Saktë
570	Sistemimi i keq i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio nuk ndikon në qëndrueshmërinë e mjetit në lëvizje	Gabim
571	Sistemimi i keq i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio nuk ndikon në dëmtimin e gomave	Gabim
572	Sistemimi i keq i ngarkesës në rimorkio apo gjysmërimorkio zvogëlon koeficientin e fërkimit të gomave me rrugën	Gabim
573	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio mund të bëhet shkak për një aksident të mundshëm	Saktë
574	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio mund të shkaktojë rënien e ngarkesës, duke u bërë burim aksidentesh	Saktë
575	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio mund të shkaktojë rrëzimin e ngarkesës në kthesa apo përmbysjen e saj	Saktë
576	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio mund të çojë në prishjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje	Saktë
577	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio dhe dalja jashtë përmasave gabarite të lejuara vështirëson lëvizjen e mjeteve të tjera	Saktë
578	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio nuk ka lidhje me sigurinë e lëvizjes	Gabim
579	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio mund të shkaktojë edhe zvogëlimin e harxhimit të karburantit	Gabim
580	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio ka rrezikshmëri vetëm në kthesa	Gabim
581	Vendosja dhe fiksimi i keq i ngarkesës në rimorkio ose gjysmërimorkio ndikon edhe në zvogëlimin e distancës së frenimit të mjetit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 10

LIDHJA E RIMORKIOVE DHE GJYSMËRIMORKIOVE. NJOHURI MBI LLOJET, NDËRTIMI, PJESET KRYESORE, LIDHJA ,PËRDORIMI DHE MIRËMBAJTJA E PËRDITSHME E SISTEMEVE LIDHËSE

Numri i pyetjeve në test 3

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
582	Rimorkiot janë mjete të destinuara për t'u tërhequr nga automjetet dhe nga trolejbusët, përjashtuar artikularët	Saktë
583	Karrelat bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove	Saktë
584	Gjysmërimorkiot bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove	Saktë
585	Rimorkiot për transport të pajisjeve turistike dhe sportive (me një ose me dy akse) bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove,	Saktë
586	Makinat bujqësore teknologjike të tërhequra bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove	Gabim
587	Makinat teknologjike që tërhiqen bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove	Gabim
588	Gjysmërimorkiatorët bëjnë pjesë në grupin e rimorkiove	Gabim
589	Automjetet në avari që tërhiqen nga një automjet tjetër, konsiderohen rimorkio	Gabim
590	Rimorkiot, përveç atyre me një aks dhe peshë deri 0.75 ton, duhet të kenë sistem frenimi	Saktë
591	Rimorkiot duhet të kenë treguesin e ndritshëm të drejtimit (sinjale)	Saktë
592	Rimorkiot nuk lejohet të qarkullojnë nëse nuk janë të kompletuara me sistemet e pajimit të parashikuara nga Kodi Rrugor	Saktë
593	Rimorkiot janë të pajisur me mekanizmin e mbrojtjes (bllokazh motori)	Gabim
594	Rimorkiot kanë treguesin kilometrik të dyllosur	Gabim
595	Rimorkiot duhet të pajisen vetëm me mekanizmin që e lidh atë me mjetin që e tërheq	Gabim
596	Në lejen e qarkullimit të rimorkios është shënuar masa maksimale mbi ganxhë	Saktë
597	Në lejen e qarkullimit të rimorkios shënohet ngjyra e karrocërisë	Saktë
598	Të dhënat mbi identifikimin dhe karakteristikat teknike të rimorkios me dy a më shumë akse, janë të shënuara në leje qarkullimi	Saktë
599	Cilido që qarkullon me rimorkio me dy a më shumë akse, karakteristikat e të cilës nuk janë pasqyruar në leje qarkullimi ndëshkohet me gjobë	Saktë
600	Të dhënat mbi identifikimin dhe karakteristikat teknike të rimorkios me dy a më shumë akse, janë të shënuara edhe në lejen e qarkullimit të kamionit tërheqës	Gabim
601	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
602	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios është e nevojshme që të jenë kontrolluar kushtet e brendashkrimit në kthesë	Saktë
603	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
604	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios është e nevojshme që pajisjet e tërheqjes të jenë të tipit të miratuara dhe të pajtueshëm ndërmjet tyre	Saktë
605	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios mjafton që pajisjet e tërheqjes të jenë të tipit të miratuar dhe të pajtueshëm (me puthitshmëri) midis tyre	Gabim
606	Për tërheqjen e rimorkios ose të gjysmërimorkios është e nevojshme që vetëm të jenë kontrolluar kushtet e brendashkrimit të kthesës	Gabim
607	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

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
608	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me peshë të përgjithshme më të madhe se 6 ton, duhet të ketë sistem frenash shërbimi joinercial (sistem frenimi me ajër) që vepron në të gjitha rrotat	Saktë
609	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet me peshë të përgjithshme më të madhe se 6 ton duhet të ketë sistem frenash që komandohet nga mjeti tërheqës	Saktë
610	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me peshë të përgjithshme më të madhe se 1.5 ton, duhet të ketë sistem frenash qëndrimi	Saktë
611	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me peshë të përgjithshme më të madhe se 1.5 ton, nuk është e nevojshme të pajisen me frena qëndrimi	Gabim
612	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me peshë të përgjithshme më të vogël se 6 ton, duhet të ketë sistem frenash që komandohet nga mjeti tërheqës	Gabim
613	Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me peshë të përgjithshme më të vogël se 6 ton, duhet të ketë sistem frenash, shërbimi joinercial (sistem frenimi me ajër) që vepron në të gjitha rrotat	Gabim
614	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë një rimorkio me peshë të përgjithshme deri në 1600 kg	Saktë
615	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë një rimorkio me peshë të përgjithshme 1500 kg	Saktë
616	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë një rimorkio me peshë të përgjithshme 1000 kg	Saktë
617	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë një rimorkio me peshë të përgjithshme deri në 1800kg	Gabim
618	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë çdo rimorkio me peshë të përgjithshme mbi 1600 kg	Gabim
619	Një tërheqës me peshë të përgjithshme 2000 kg, që nuk është i pajisur me sistem frenimi të vazhduar dhe automatik, mund të tërheqë një rimorkio me peshë të përgjithshme 2000 kg	Gabim
620	Vlera maksimale e masës së rimorkiuar, kufizohet nga raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës	Saktë
621	Vlera maksimale e masës së rimorkiuar për artikularët i referohet raportit ndërmjet masës maksimale mbi aksët e gjysmërimorkios dhe masës së tërheqësit, shtuar ngarkesën maksimale që peshon mbi tërheqës (mbi samar)	Saktë
622	Vlera maksimale e masës së rimorkiuar, për rastet kur rimorkio tërhiqet nga një autoveturë, nuk mund të jetë më e madhe se masa bosh e autoveturës	Saktë
623	Vlera maksimale e masës së rimorkiuar, përcaktohet nga raporti i peshës bosh të mjetit me peshën bosh të rimorkios	Gabim
624	Vlera maksimale e masës së rimorkiuar, për rastet kur rimorkio tërhiqet nga një automjet për transport të përzier, mund të jetë më e madhe se masa me ngarkesë e tërheqësit	Gabim
625	Kur kompleksi i mjeteve është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës, nuk duhet të kalojë 1.45	Saktë
626	Kur kompleksi i mjeteve nuk është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës, nuk duhet të kalojë 0.8	Saktë
627	Kur rimorkio nuk është pajisur me sistem frenash, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës, nuk duhet të kalojë 0.50	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
628	Kur kompleksi i mjeteve është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik, raporti ndërmjet masës së përgjithshme me ngarkesë të plotë të rimorkios me masën e përgjithshme me ngarkesë të plotë të mjetit tërheqës, nuk duhet të kalojë 0.80	Gabim
629	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
630	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	Gabim
631	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%	Saktë
632	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%	Gabim
633	Rimorkiot janë mjete të destinuara për tu tërhequr nga automjetet dhe trolejbusët, përjashtuar artikularët	Saktë
634	Rimorkiot janë mjete që mund të shërbejnë edhe për transport pasagjerësh	Saktë
635	Rimorkiot janë mjete që mund të tërhiqen edhe nga autoveturat	Saktë
636	Rimorkiot janë mjete të destinuara për tu tërhequr nga autotrenat, artikularët dhe gjysmërimorkiatorët	Gabim
637	Rimorkiot janë mjete që futen në kategorinë e mjeteve me motor	Gabim
638	Rimorkiot janë mjete që futen në kategorinë e automjeteve	Gabim
639	Rimorkiot kanë pjesë përbërëse shasinë	Saktë
640	Rimorkiot kanë në përbërje edhe mekanizmin e lidhjes me mjetin që e tërheq	Saktë
641	Rimorkiot duhet të jenë të pajisur me sistemin e ndriçimit dhe sinjalizimeve	Saktë
642	Rimorkiot me dy a më shumë akse, duhet detyrimisht të kenë sistem frenimi	Saktë
643	Rimorkiot nuk kanë suspencione (balestra) dhe amortizatorë	Gabim
644	Rimorkiot janë të pajisura me sistem drejtimi hidraulik	Gabim
645	Rimorkiot futen në kategorinë e mjeteve me motor	Gabim
646	Gjysmërimorkiot në pjesën e përparme mbështeten tek tërheqësit	Saktë
647	Gjysmërimorkiot mund të jenë vetëm me një aks	Saktë
648	Gjysmërimorkiot tërhiqen vetëm nga tërheqësit	Saktë
649	Gjysmërimorkiot duhet të kenë edhe sistemin e ndriçimit dhe të sinjalizimeve	Saktë
650	Gjysmërimorkiot hyjnë te mjetet me motor	Gabim
651	Gjysmërimorkiot duhet të kenë edhe sistem drejtimi	Gabim
652	Gjysmërimorkiot mund të tërhiqen nga çdo lloj automjeti	Gabim
653	Karrelat janë të destinuara për transport bagazhesh, pajisjesh, etj., si këto	Saktë
654	Karrelat konsiderohen si pjesë përbërëse e automjeteve	Saktë
655	Karrelat mund të tërhiqen nga kamionët	Saktë
656	Karrelat mund të jenë edhe me dy akse	Gabim
657	Karrelat lejohet të tërhiqen nga autotrenat, gjysmërimorkiatorët dhe makinat e ngarkim-transportit	Gabim
658	Karrelat tërhiqen vetëm nga autoveturat	Gabim
659	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen akset mbajtëse të rrotave (asaljet) për ndonjë deformim apo plasaritje	Saktë
660	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen mekanizmi i kthimit, elementët e sistemit të varjes (balestrat), etj.	Saktë
661	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen funksionimi i pajisjeve lidhëse të tubove	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
662	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen sistemet e frenimit, ndriçim-sinjalizimit, gomat, etj.	Saktë
663	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen vetëm sistemet e frenimit dhe ndriçim-sinjalizimit	Gabim
664	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohen përmasat e spinotit, ganxhës lidhëse të timonit dhe madhësia e qarkut	Gabim
665	Në rimorkio dhe gjysmërimorkio duhet të kontrollohet vetëm mirëfunksionimi i mekanizmit të kthimit	Gabim
666	Mekanizmi i kthimit të rimorkios përbëhet nga timoni (traversa) që lidhet me qarkun e rimorkios i cili ndodhet në aksin e parë	Saktë
667	Mekanizmi i kthimit të rimorkios mund të ketë edhe pajisje për bllokimin e tij që përdoret në rastet e lëvizjes prapa	Saktë
668	Mekanizmi i kthimit të rimorkios përbëhet vetëm nga timoni (traversa)	Gabim
669	Mekanizmi i kthimit të rimorkios përbëhet vetëm nga qarku që mbështetet në shasinë e rimorkios	Gabim
670	Lidhja e rimorkios me kamionin duhet të jetë e siguruar me lidhje shtesë sigurie	Saktë
671	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin ka në përbërje takon e rimorkimit që është e montuar te shasia e kamionit	Saktë
672	Lidhja e rimorkios me kamionin realizohet nëpërmjet spinotit që lidh ganxhën e timonit të rimorkios me takon e kamionit	Saktë
673	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin duhet të realizojë lidhje të sigurte të kamionit me rimorkion	Saktë
674	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
675	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
676	Mekanizmi i lidhjes së rimorkios me kamionin nuk përmban lidhje sigurie	Gabim
677	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
678	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
679	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
680	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e rimorkios me kamionin mjafton të bëjë lidhjen e impiantit elektrik për sistemin e ndriçim sinjalizimit	Gabim
681	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
682	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e rimorkios me kamionin mjafton të lidhë timonin në takon e mjetit tërheqës	Gabim
683	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
684	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
685	Për të bërë lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet të bëhet lidhja e impiantit elektrik, për sistemin e ndriçimit dhe sinjalizimeve të saj	Saktë
686	Për të bërë lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet në fillim të çaktivizojmë mekanizmin e qëndrimit	Gabim
687	Kur drejtuesi i automjetit bën lidhjen e gjysmërimorkios me tërheqësin duhet vetëm të heqë këmbët mbajtëse të gjysmërimorkios	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
688	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja, fillimisht duhet zgjedhur një vend me sipërfaqe të sheshtë për të parkuar gjysmërimorkion	Saktë
689	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
690	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja duhet të lëshohen këmbët mbajtëse të saj në tokë, para largimit të tërheqësit	Saktë
691	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja duhet bërë edhe vendosja e pykave të sigurimit në rrota para largimit të tërheqësit	Saktë
692	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja duhet bërë shkëputja e linjës së ajrit të frenave, para aktivizimit të mekanizmit të qëndrimit	Gabim
693	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
694	Për të bërë shkëputjen e tërheqësit nga gjysmërimorkioja fillimisht duhet të zgjidhet një vend me sipërfaqe të pjerrët për të parkuar gjysmërimorkion	Gabim
695	Rimorkiot me një aks me peshë nën 0.75 ton mund të mos pajisen me sistem frenimi	Saktë
696	Rimorkiot me peshë të përgjithshme mbi 0.75 ton duhet të pajisen me sistem frenimi	Saktë
697	Rimorkiot me dy akse duhet pajetër të pajisen me sistem frenimi në një aks	Saktë
698	Rimorkiot me masë deri 3.5 ton mund të jenë me sistem frenimi mekanik të tipit me inerci	Saktë
699	Rimorkiot me masë deri 7 ton duhet të pajisen me sistem frenimi mekanik	Gabim
700	Me sistem frenimi, të tipit të vazhduar automatik, duhet të pajisen të gjitha rimorkiot pavarësisht nga pesha e tyre	Gabim
701	Rimorkiot me peshë të përgjithshme mbi 0.75 ton nuk e kanë të detyrueshme të pajisen me sistem frenimi	Gabim
702	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) funksionon në rast të këputjes së tubit të ajrit që vjen nga kamioni	Saktë
703	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) vepron nëse rimorkio shkëputet nga kamioni aksidentalisht	Saktë
704	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) shërben kur drejtuesi i mjetit e shkëput rimorkion nga tërheqësi	Saktë
705	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) realizon ndalimin e rimorkios, pa veprimin e drejtuesit të mjetit	Saktë
706	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) funksionon në përputhje me shtypjen e pedalit të frenit në tërheqës	Gabim
707	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) komandohet nga drejtuesi i mjetit gjatë lëvizjes	Gabim
708	Frenimi automatik i rimorkios (frenimi i sigurisë) nuk vepron kur drejtuesi i mjetit e shkëput rimorkion nga tërheqësi	Gabim
709	Frenat e shërbimit të rimorkios funksionojnë në përputhje me shtypjen e pedalit të frenit në tërheqës	Saktë
710	Frenat e shërbimit të rimorkios realizojnë fillimin e frenimit të rimorkios njëkohësisht ose më përpara se të tërheqësit	Saktë
711	Frenat e shërbimit të rimorkios realizojnë një forcë frenimi në rrotë që përputhet me korsën e pedalit të frenave të tërheqësit	Saktë
712	Frenat e shërbimit të rimorkios realizon ndalimin e rimorkios pa veprimin e drejtuesit të mjetit	Gabim
713	Frenat e shërbimit të rimorkios nuk shërbejnë gjatë lëvizjes normale të mjetit	Gabim
714	Frenat e shërbimit të rimorkios veprojnë nëse rimorkio shkëputet nga kamioni aksidentalisht	Gabim
715	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios mund të jenë mekanike ose me ajër (pneumatike)	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
716	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
717	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios komandohen nga drejtuesi i mjetit te valvola e frenave të qëndrimit (parkimit)	Saktë
718	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios përdoren edhe gjatë lëvizjes në raste emergjente	Gabim
719	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios komandohen nga drejtuesi i mjetit te valvola e frenave të shërbimit	Gabim
720	Frenat e qëndrimit (parkimit) të rimorkios dhe gjysmërimorkios veprojnë nëse rimorkio shkëputet nga kamioni aksidentalisht	Gabim
721	Dritat e pozicionit të vendosur prapa janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios	Saktë
722	Sinjalet e drejtimit të vendosur prapa janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios	Saktë
723	Sinjalet reflektues me ngjyrë të kuqe që vendosen prapa janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios	Saktë
724	Sinjalet reflektues me ngjyrë të bardhë që vendosen para janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios	Saktë
725	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
726	Dritat e sinjaleve të frenave janë pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios	Saktë
727	Pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios janë vetëm dy sinjalet reflektuese	Gabim
728	Pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios janë edhe dy fenerë kundër mjegullës të vendosur në pjesën e përparme	Gabim
729	Pjesë e sistemit të ndriçimit dhe sinjalizimeve të rimorkios janë dy panelet reflektuese të vendosur në pjesën e përparme	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 11

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.)

Numri i pyetjeve në test 3

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
731	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes përbëhen nga friksioni, kutia e shpejtësisë, transmisioni, diferenciali, etj.	Saktë
732	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes realizojnë edhe zvogëlimin e ngarkesave përdredhëse dinamike që transmetohen në motor	Saktë
733	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes shërbejnë vetëm për transmetimin e lëvizjes nga kutia e shpejtësisë, te rrotat aktive	Gabim
734	Semiakset(gjysmëakset) nuk bëjnë pjesë në sistemin e transmetimit të lëvizjes së automjetit.	Gabim
735	Mekanizmat e transmetimit të lëvizjes janë pjesë të motorit	Gabim
736	Friksioni është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes	Saktë
737	Kutia e shpejtësisë (kambio) është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes	Saktë
738	Transmisioni kardanic është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes	Saktë
739	Diferenciali dhe gjysmëakset (semiakset) janë pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes	Saktë
740	Boshti motorik është pjesë e mekanizmave të sistemit të transmetimit të lëvizjes	Gabim
741	Stabilizatorët me balestrat e mjeti janë pjesë e mekanizmave përbërës të sistemit të transmetimit të lëvizjes	Gabim
742	Friksioni realizon transmetimin dhe shkëputjen e lëvizjes nga boshti motorik në boshtin primar të kutisë së shpejtësisë	Saktë
743	Friksioni mund të jetë mekanik ose hidraulik	Saktë
744	Friksioni bën të mundur nisjen e qetë të mjetit nga vendi	Saktë
745	Friksioni mbron motorin dhe mekanizmat e tjerë të lëvizjes nga mbingarkesat dinamike	Saktë
746	Friksioni është mirë të shtypet shpesh për të zvogëluar distancën e sigurisë me mjetin para	Gabim
747	Friksioni është pjesë e motorit	Gabim
748	Friksioni transmeton lëvizjen nga kutia e shpejtësisë në diferencial	Gabim
749	Friksioni mekanik ndihmon drejtuesin e mjetit për të realizuar ndërrimin e marsheve	Saktë
750	Friksioni mekanik mund të ketë sistem komandimi të tipit mekanik, hidraulik apo me ajër (pneumatik)	Saktë
751	Friksioni mekanik shërben edhe për zbutjen e ngarkesave dinamike që lindin gjatë lëvizjes së mjetit	Saktë
752	Friksioni mekanik realizon transmetimin e lëvizjes nëpërmjet vajit që ka	Gabim
753	Friksioni mekanik përbëhet vetëm nga disku i friksionit me ferota	Gabim
754	Friksioni mekanik merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë (kambio)	Gabim
755	Friksioni mekanik shërben për ndezjen e motorit	Gabim
756	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik ndërpret transmetimin e lëvizjes nga boshti i motorit për në rrotat aktive të mjetit	Saktë
757	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik shkakton ndarjen e diskut (apo disqeve) me ferota nga volanti i motorit	Saktë
758	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik realizohet nga drejtuesi i mjetit me këmbën e majtë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
759	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik e mbajtur për një kohë të gjatë dëmton kushinetën e friksionit	Saktë
760	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik siguron ndërrimin e lehtë të marsheve	Saktë
761	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik realizon transmetimin e fuqisë motorike në rrotat drejtuese të mjetit	Gabim
762	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik gjatë lëvizjes së mjetit sjell ndaljen e menjëhershme të tij	Gabim
763	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik shkakton bashkimin e disqeve të friksionit	Gabim
764	Shtypja e pedalit të friksionit mekanik shërben për transmetimin e lëvizjes	Gabim
765	Friksioni mekanik mund të jetë me një ose disa disqe	Saktë
766	Friksioni mekanik ka në përbërje të tij diskun (apo disqet) me ferrota dhe diskun shtrengues (spinxhidiskun)	Saktë
767	Friksioni mekanik përdoret dhe në kamionë të rëndë	Saktë
768	Friksioni mekanik është pjesë e motorit	Gabim
769	Friksioni mekanik përbëhet nga disku i friksionit, i cili e merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë	Gabim
770	Friksioni mekanik punon në ambient vaji	Gabim
771	Friksioni hidraulik është pjesë e mekanizmave të transmetimit të lëvizjes	Saktë
772	Friksioni hidraulik transmeton xhirot e boshtit motorik në boshtin e parë të kutisë së shpejtësisë (kambios)	Saktë
773	Friksioni hidraulik përbëhet nga pjesa aktive (pompa) dhe ajo pasive (turbina)	Saktë
774	Friksioni hidraulik punon me vaj hidraulik i cili duhet të ndërrohet periodikisht	Saktë
775	Friksioni hidraulik është pjesë e motorit	Gabim
776	Friksioni hidraulik punon me vajin e motorit	Gabim
777	Friksioni hidraulik nuk është pjesë e mekanizmave të transmetimit të fuqisë	Gabim
778	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) shërben për të ndryshuar shpejtësinë e lëvizjes së mjetit, sipas kushteve rrugore e të qarkullimit dhe për lëvizje të mjetit prapa	Saktë
779	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
780	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) merr lëvizjen nga friksioni dhe ja jep transmisionit kardanik	Saktë
781	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) ja jep lëvizjen friksionit	Gabim
782	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) shërben vetëm për të ndryshuar shpejtësinë e lëvizjes	Gabim
783	Kutia e shpejtësisë me ingranazhe (kambio manuale) mund të ndërrohet pa problem, me një kambio të një tipi tjetër	Gabim
784	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) përbëhet nga mekanizma që realizojnë ndryshim të pa shkallëzuar, të momentit përdredhës	Saktë
785	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) ka boshtin primar që është i lidhur me turbinën e friksionit hidraulik	Saktë
786	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) realizon nisje të qetë të mjetit nga vendi	Saktë
787	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) nuk ka nevojë për vajosje	Gabim
788	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) komandohet me pedal me këmbën e majtë	Gabim
789	Kutia e shpejtësisë automatike (kambio automatike) realizon ndërrimin e marsheve vetëm me xhunto me dhëmbë	Gabim
790	Transmisioni kardanik transmeton lëvizjen nga kutia e shpejtësisë te çifti pinjon-koronë i diferencialit	Saktë
791	Transmisioni kardanik mundëson transmetimin e lëvizjen në kënde dhe distancë të ndryshueshme, gjatë lëvizjes së mjetit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
792	Transmisioni kardanik, në mjetet e gjata, mund të përbëhet nga dy boshte	Saktë
793	Transmisioni kardanik duhet të jetë sa më i rëndë që të transmetojë mirë lëvizjen	Gabim
794	Transmisioni kardanik ka si pjesë përbërëse dhe ridoton	Gabim
795	Transmisioni kardanik ja jep lëvizjen kutisë së shpejtësisë	Gabim
796	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) shërben për ti dhënë lëvizjen diferencialit nga transmisioni kardanik	Saktë
797	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) ka në përbërje pinjonin, i cili e merr lëvizjen nga transmisioni kardanik	Saktë
798	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) ka në përbërje koronën që lidhet me kutinë e diferencialit	Saktë
799	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) merr lëvizjen nga diferenciali dhe ja jep semiakseve	Gabim
800	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) shërben për të rritur ose për të zvogëluar shpejtësinë e lëvizjes së mjetit në rrugë	Gabim
801	Transmisioni kryesor (çifti pinjon-koronë) është pjesë e boshtit motorik	Gabim
802	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) realizon takim më të madh midis dhëmbëve të pinjonit me atë të koronës	Saktë
803	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) bëhet nëpërmjet regjistrimit të kushinetave konike të pinjonit	Saktë
804	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) bëhet në servise të specializuara	Saktë
805	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) kërkon regjistrimin e vetëm të njëjës kushinët	Gabim
806	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) realizohet nga drejtuesi i mjetit, gjatë lëvizjes së mjetit	Gabim
807	Regjistrimi i transmisioni kryesor (çiftit pinjon-koronë) nuk bëhet në asnjë rast, por vetëm ndërrohet çifti pinjon-koronë	Gabim
808	Diferenciali ndryshon xhirot në rrotat aktive gjatë lëvizjes së mjetit në kthesa	Saktë
809	Diferenciali transmeton lëvizjen në rrota me anë të semiakseve	Saktë
810	Diferenciali punon në ambient lubrifikanti	Saktë
811	Planetarët janë ingranazhe të diferencialit, që lidhen me semiakset nëpërmjet shlicave	Saktë
812	Ingranazhet satelit të diferencialit, të ingranuar me ingranazhet planetar, kryejnë rrotullime rreth aksit të tyre, kur mjeti lëviz në kthesa	Saktë
813	Lëvizja në diferencial transmetohet nga çifti pinjon-koronë	Saktë
814	Diferenciali e merr lëvizjen nga semiakset	Gabim
815	Diferenciali mund të jetë me një ose dy planetarë	Gabim
816	Diferenciali shërben për ndryshimin e shpejtësisë së lëvizjes së mjetit	Gabim
817	Bllokazhi i diferencialit përdoret në rast xhirimi të njëjës prej rrotave aktive, në baltë apo akull	Saktë
818	Bllokazhi i diferencialit kur vihet në punë realizon lidhjen e dy semiakseve	Saktë
819	Bllokazhi i diferencialit i vënë në funksionim bllokot rrotullimin e satelitëve, rreth aksit të tyre	Saktë
820	Bllokazhi i diferencialit përdoret në lëvizje normale me mjet dhe në rrugë të asfaltuar me kthesa	Gabim
821	Bllokazhi i diferencialit i vënë në funksionim bllokot rrotullimin e planetarëve dhe semiakseve	Gabim
822	Bllokazhi i diferencialit përdoret në të gjitha automjetet	Gabim
823	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga prishja e mekanizmit të komandimit të friksionit	Gabim
824	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga rënia e nivelit të vajit në kutinë e shpejtësisë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
825	Motorët me djegie të brendshme të automjeteve, prodhojnë energjinë që i vë në lëvizje ata	Saktë
826	Motorët me djegie të brendshme kthejnë energjinë termike të lëndës djegëse, në energji mekanike	Saktë
827	Në automjete përdoren kryesisht motorë me djegie të brendshme me katër kohë	Saktë
828	Motorët me djegie të brendshme janë vetëm me dy kohë	Gabim
829	Motorët me djegie të brendshme janë vetëm me një cilindër	Gabim
830	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij mekanizmin bjellë-manivelë	Saktë
831	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij sistemin e shpërndarjes së gazrave, i cili komandon valvolat e motorit	Saktë
832	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij sistemin e vaisjes	Saktë
833	Motori me djegie të brendshme janë të pajisur edhe ne sistemin e ftohjes	Saktë
834	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij friksionin	Gabim
835	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij mekanizmat e transmetimit të lëvizjes	Gabim
836	Motori me djegie të brendshme ka në përbërje të tij kutinë e shpejtësisë	Gabim
837	Në motorin diesel me katër kohë, gjatë thithjes në cilindër hyn ajër i pastër nga valvola e thithjes	Saktë
838	Në motorin diesel me katër kohë, lënda djegëse sprucohet me presion në dhomën e djegies dhe vetëndizet	Saktë
839	Në motorin diesel me katër kohë, gjatë shtypjes ngjeshët vetëm ajër	Saktë
840	Në motorin diesel, me katër kohë, të katër kohë kryhen në një rrotullim të boshtit motorik dhe 2 rrotullime të boshtit të shpërndarjes	Gabim
841	Në motorin diesel, cikli i punës i të cilit realizohet në katër kohë, gjatë shtypjes bëhet djegia e lëndës djegëse	Gabim
842	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
843	Korsa e pistonit është e barabartë me dyfishin e rrezes së manivelës	Saktë
844	Korsa e pistonit është më e vogël në motorët me xhiro të mëdha	Saktë
845	Korsa e pistonit është sa diametri i brendshëm i cilindrit	Gabim
846	Korsa e pistonit është më e vogël në motorët me xhiro të ulëta	Gabim
847	Korsa e pistonit është e barabartë me rrezen e manivelës	Gabim
848	Unazat e kompresionit në motor pengojnë gazrat mbi piston që të dalin në sotokarter (nënkarter)	Saktë
849	Unazat e kompresionit në motor vendosen në kokën e pistonit, mbi syrin e tij	Saktë
850	Kur konsumohen unazat e kompresionit në motor rritet fuqia e motorit	Gabim
851	Unazat e kompresionit në motor shërbejnë për të realizuar rrëshqitjen e pistonit në cilindër	Gabim
852	Unazat e vajit në motor pengojnë kalimin e vajit në dhomën e djegies	Saktë
853	Unazat e vajit në motor shpërndajnë njëtrajtësisht cipën e vajit në muret e cilindrit	Saktë
854	Unazat e vajit në motor vendosen në piston, poshtë fashove të kompresionit	Saktë
855	Unazat e vajit në motor janë të vendosur në piston, mbi unazat e kompresionit	Gabim
856	Unazat e vajit në motor janë me material alumini, që të digjen sa më shpejtë	Gabim
857	Unazat e vajit në motor shërbejnë për të penguar kalimin e gazeve në nënkarter	Gabim
858	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, shërben për kthimin e lëvizjes drejtvizore të pistonit, në lëvizje rrotulluese të boshtit motorik	Saktë
859	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, lidhet me kollodokun, në qafën e tij me bronzina	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
860	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, lidhet me pistonin nëpërmjet spinotit	Saktë
861	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, shërben për lidhjen e boshtit motorik me boshtin e shpërndarjes	Gabim
862	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, lidhet me boshtin me gunga nëpërmjet spinotit	Gabim
863	Bjella, në motorin me djegie të brendshme, nuk laget nga vaji i motorit	Gabim
864	Boshti motorik, në motorët me djegie të brendshme, e merr lëvizjen nga bjella	Saktë
865	Koka e motorit (testata) mbyll dhomën e djegies nga ana e sipërme	Saktë
866	Koka e motorit (testata) në brendësi ka kanale për qarkullimin e vajit dhe të lëngut ftohës	Saktë
867	Koka e motorit (testata) mund të përmbajë dhe boshtin e shpërndarjes	Saktë
868	Koka e motorit (testata) vendoset në pjesën e poshtme të bllokut të cilindrave	Gabim
869	Koka e motorit (testata) në brendësi ka vetëm kanale për të qarkulluar vaj	Gabim
870	Koka e motorit (testata) në brendësi ka vetëm kanale për të qarkulluar ujë	Gabim
871	Nënkarteri (sotokarteri) shërben për mbylljen e bllokut të cilindrave nga poshtë dhe si depozitë e vajit të motorit	Saktë
872	Nënkarteri (sotokarteri) montohet në bllokun e cilindrave	Saktë
873	Nënkarteri (sotokarteri) është pjesa më e poshtme e motorit	Saktë
874	Nënkarteri (sotokarteri) është pjesa më e sipërme e motorit	Gabim
875	Nënkarteri (sotokarteri) shërben edhe si depozitë e vajit hidraulik të grupit të timonit	Gabim
876	Nënkarteri (sotokarteri) montohet në testatë	Gabim
877	Sistemi i shpërndarjes së gazeve realizon futjen e ajrit në cilindrat e motorit, sipas ciklit të punës të çdo cilindri	Saktë
878	Sistemi i shpërndarjes së gazeve realizon nxjerrjen jashtë të gazrave të djegura në cilindrat e motorit	Saktë
879	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, komandon valvolat e motorit për të hapur dhomat e djegies së motorit	Saktë
880	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, mund të montohet në testatë	Saktë
881	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, vë në lëvizje boshtin motorik	Gabim
882	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, merr lëvizjen nga kutia e shpejtësisë	Gabim
883	Boshti me gunga, në sistemin e shpërndarjes së gazrave, montohet në nënkarter (sotokarter)	Gabim
884	Në kokën e motorëve me djegie të brendshme, përkatësisht për çdo cilindër janë të vendosura valvolat e thithjes dhe të shkarkimit	Saktë
885	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, realizojnë mbyllje hermetike të cilindrit nga kontakti me atmosferën.	Saktë
886	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, mbyllin dhomat e djegies nga veprimi i sustave të montuara te bishti i tyre	Saktë
887	Valvolat e thithjes, në motorët me djegie të brendshme, janë më të vogla se ato të shkarkimit	Gabim
888	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, hapen dhe mbyllin nga veprimi i sustave të montuara te boshti me gunga	Gabim
889	Valvolat, në motorët me djegie të brendshme, hapen dhe mbyllin nga sustat e valvolave	Gabim
890	Lidhja e boshtit të shpërndarjes së gazrave me boshtin motorik, për motorët e mëdhenj, bëhet nëpërmjet rrotash të dhëmbëzuar	Saktë
891	Lidhja e boshtit të shpërndarjes së gazrave me boshtin motorik duhet të realizojë vënie në fazë të motorit	Saktë
892	Lidhja e boshtit të shpërndarjes së gazrave me boshtin motorik bëhet nga specialistë përkatës të motorëve (motoristi)	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
893	Lidhja e boshtit të shpërndarjes së gazrave me boshtin motorik, në të gjitha rastet, bëhet vetëm me rrip të dhëmbëzuar ose me zinxhir	Gabim
894	Lidhja e boshtit të shpërndarjes së gazrave me boshtin motorik mund të bëhet edhe me rrip trapezoidal	Gabim
895	Lidhja e boshtit të shpërndarjes së gazrave me boshtin motorik, jo e mirë, nuk ndikon në punën e motorit	Gabim
896	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë ndezje fillestare me vështirësi dhe rënie të fuqisë së motorit	Saktë
897	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë shtrembërimin e ndonjë valvole motori	Saktë
898	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë dëmtim të pistonit, bjellës apo testatës	Saktë
899	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë gjithmonë vetëm fikje të motorit pa shkaktuar tjetër problem	Gabim
900	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë prishjen e pompës së vajit	Gabim
901	Dalja nga faza e boshtit të shpërndarjes së gazrave mund të shkaktojë deformim të nënkarterit	Gabim
902	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të zhurmave të motorit	Saktë
903	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë nxehje të motorit, më tepër se zakonisht	Saktë
904	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë zvogëlim të presionit të përzierjes djegëse në fund të shtypjes	Saktë
905	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të fuqisë së motorit	Gabim
906	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të presionit të përzierjes djegëse në fund të shtypjes	Gabim
907	Mos regjistrimi i mirë i valvolave të motorit mund të sjellë rritje të sasisë së përzierjes djegëse në cilindër	Gabim
908	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme shërben për furnizimin e motorit me ajër dhe lëndë djegëse	Saktë
909	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
910	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme ka në përbërje të tij edhe rezervuarin (depozitën) e lëndës djegëse	Saktë
911	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
912	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme dërgon vetëm ajër në dhomën e djegies	Gabim
913	Sistemi i ushqimit të motorëve me djegie të brendshme shërben vetëm për furnizimin e motorit me lëndë djegëse	Gabim
914	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij pompën e naftës	Saktë
915	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel përbëhet edhe nga filtrat e naftës e të ajrit	Saktë
916	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij injektorët	Saktë
917	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij karburatorin	Gabim
918	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij bombolat e ajrit	Gabim
919	Sistemi i ushqimit i motorëve diesel ka në përbërje të tij pompën e injeksionit të benzinës	Gabim
920	Pompa e naftës dërgon naftën, në sasinë dhe kohën e duhur, në injektor	Saktë
921	Pompa e naftës realizon presion të lartë të naftës që nëpërmjet tubave dërgohet në injektor	Saktë
922	Pompa e naftës mund të jetë e tipit rrotative (me një pompetë)	Saktë
923	Pompa e naftës është vetëm e tipit me komandim elektrik	Gabim
924	Pompa e naftës e merr lëvizjen nga pompa hidraulike	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
925	Pompa e naftës mbush me ajër bombolën e ajrit	Gabim
926	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
927	Pompa e presionit të ulët (Pompaçia), në motorin diesel, bën pjesë në sistemin e ushqimit	Saktë
928	Pompa e presionit të ulët (Pompaçia) në motorin diesel, shërben për dërgimin e lëndës djegëse, drejtpërdrejt në injektor	Gabim
929	Pompa e presionit të ulët (Pompaçia), në motorin diesel, nuk bën pjesë në sistemin e ushqimit	Gabim
930	Injektorët, në motorët diesel, shërbejnë për injektimin (futjen) e lëndës djegëse në dhomën e djegies	Saktë
931	Injektorët, në motorët diesel, kanë si pjesë përbërëse sprucatorin	Saktë
932	Injektorët, në motorët diesel, bëjnë pjesë në sistemin e ushqimit	Saktë
933	Injektorët, në motorët diesel, montohen në piston	Gabim
934	Injektorët, në motorët diesel, shërbejnë për të sprucuar naftën në kolektorin e thithjes	Gabim
935	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të dërguar ajër me presion në dhomën e djegies	Saktë
936	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje nga gazrat e djegura që dalin nga motori	Saktë
937	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, ka si pjesë përbërëse edhe turbinën	Saktë
938	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, lubrifikohet me vajin e motorit	Saktë
939	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, ka në përbërje të tij turbinën	Saktë
940	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të rritur sasinë e ajrit që futet në dhomën e djegies	Saktë
941	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të rikthyer gazrat e djegura në motor	Gabim
942	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, realizon ulje të fuqisë së motorit	Gabim
943	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, nuk ka ndikim në fuqinë e motorit	Gabim
944	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, rikthen gazrat e djegies në dhomën e djegies	Gabim
945	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, lubrifikohet me vajin e grupit të timonit	Gabim
946	Turbokompresori, në motorët me djegie të brendshme, përbëhet nga turbina që vihet në lëvizje nga boshti motorik	Gabim
947	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, vë në lëvizje kompresorin që dërgon ajrin me presion në dhomën e djegies	Saktë
948	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje nga gazrat e djegura të motorit që dalin në atmosferë	Saktë
949	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, nëse është me defekt, çon në një zvogëlim të fuqisë së motorit	Saktë
950	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, nëse është me defekt, nuk e ul fuqinë e motorit	Gabim
951	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të rritur efektin frenues të motorit	Gabim
952	Turbina, në motorët me djegie të brendshme, është një pajisje që rikthen gazet e djegura në cilindër për rritjen e fuqisë	Gabim
953	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, duhet të ndërrohet periodikisht (sipas gjendjes tij)	Saktë
954	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, shërben për pastrimin e ajrit që futet në dhomën e djegies nga papastërtitë	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
955	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, kur është i ndotur rrit konsumin e karburantit	Saktë
956	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, nuk është e nevojshme të ndërrohet, kur mjeti punon në rrugë të pastra	Gabim
957	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, në rast se është i ri, ndikon në rritjen e ndotjes së mjedisit	Gabim
958	Filtri i ajrit, në motorët me djegie të brendshme, nuk ndikon në konsumin e çiftit piston-cilindër	Gabim
959	Motorino është pjesë e sistemit elektrik të automjetit që shërben për lëshimin (ndezen) e motorit	Saktë
960	Sistemi i ndriçimit dhe sinjalizimit është pjesë e sistemit elektrik të automjetit	Saktë
961	Siguresat janë pjesë e sistemit elektrik të automjetit që mbrojnë sistemin elektrik nga mbingarkesat	Saktë
962	Gjeneratori (dinamo), i cili prodhon rrymë elektrike dhe karikon baterinë, është pjesë e sistemit elektrik të automjetit	Saktë
963	Pjesë e sistemit elektrik të automjetit është vetëm bateria	Gabim
964	Pjesë e sistemit elektrik të automjetit janë vetëm kandeletat	Gabim
965	Mekanizmi i shpërndarjes së gazeve është pjesë e sistemit elektrik të automjetit	Gabim
966	Volanti i motorit është pjesë e sistemit elektrik të automjetit	Gabim
967	Bateria furnizon me energji elektrike sistemin elektrik të automjetit, kur motori është i fikur	Saktë
968	Bateria furnizon me energji elektrike motorinon gjatë ndezjes (lëshimit) së motorit	Saktë
969	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
970	Bateria furnizon me energji elektrike vetëm sistemin e ndriçimit dhe të sinjalizimit	Gabim
971	Bateria, në motorët diesel, furnizon me energji elektrike vetëm kandeletat	Gabim
972	Bateria furnizon me energji elektrike vetëm motorinon në motorët diesel	Gabim
973	Bateria mund të lidhet në seri ose në paralel me një bateri tjetër për të arritur tensionin ose rrymën e nevojshme	Saktë
974	Bateria është me kapacitet (amperazh) të tillë që përcaktohet nga motorino	Saktë
975	Bateria gjatë ngarkimit kthen energjinë elektrike në energji kimike	Saktë
976	Bateria gjendet në të gjitha mjetet rrugore	Gabim
977	Bateria prodhon energji elektrike me rrymë alternative	Gabim
978	Bateria nuk bën pjesë në sistemin elektrik	Gabim
979	Dinamo (gjeneratori) shërben për të furnizuar me energji elektrike sistemin elektrik dhe për karikimin e baterisë kur motori është i ndezur	Saktë
980	Dinamo (gjeneratori) vihet në lëvizje me rrip trapezoidal nga motori	Saktë
981	Dinamo (gjeneratori) kthen energjinë mekanike në energji elektrike	Saktë
982	Dinamo (gjeneratori) furnizon me energji elektrike motorinon	Gabim
983	Dinamo (gjeneratori) prodhon energji elektrike edhe kur motori nuk është në punë	Gabim
984	Dinamo (gjeneratori) shërben për lëshimin (ndezen) e motorit	Gabim
985	Kandeletat shërben për ngrohjen e ajrit në dhomën e djegies së motorëve diesel, para lëshimit të tyre	Saktë
986	Kandeletat janë të lidhura me një llambë spiune në kroskot, që jep informacion për mirëfunksionimin e tyre	Saktë
987	Kandeletat e marrin rrymën elektrike nga bateria	Saktë
988	Kandeleta vendoset në të gjitha llojet e automjeteve	Gabim
989	Kandeleta është në funksionim edhe kur motori punon	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
990	Kandeleta e merr rrymën elektrike nga dinamoja	Gabim
991	Motorino shërben për të bërë ndezjen fillestare (lëshimin) të motorit të automjetit	Saktë
992	Motorino ushqehet me energji elektrike nga bateria	Saktë
993	Në varësi të fuqisë së motorit, zgjidhet edhe fuqia e motorrinos që do shërbej për ndezjen e tij	Saktë
994	Motorino vihet në lëvizje nga motori	Gabim
995	Motorino shërben për prodhimin e rrymës elektrike	Gabim
996	Motorino duhet të jetë në punë gjatë gjithë kohës që motori qëndron i ndezur	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 12

SISTEMI I LUBRIFIKIMIT DHE SISTEMI I FTOHJES. MBROJTJA NGA NGRICA

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
997	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, shërben për të siguruar temperaturën optimale gjatë punës së motorit	Saktë
998	Në disa tipe motorësh me djegie të brendshme, ftohjen e tyre realizohet vetëm me anë të ajrit	Saktë
999	Ftohja e motorëve me djegie të brendshme, realizohet vetëm me anë të ajrit	Gabim
1000	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, realizon ftohjen e tyre vetëm me anë të qarkullimit të vajit	Gabim
1001	Sistemi i ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, shërben vetëm për ftohjen e bllokut të cilindrave	Gabim
1002	Pompa e qarkullimit të lëngut ftohës është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme	Saktë
1003	Edhe ventilatori i motorit me djegie të brendshme shet pjesë e sistemit të ftohjes së tij	Saktë
1004	Radiatori është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme	Saktë
1005	Termostati, pas ndezjes, nëpërmjet qarkullimit të shkurtër të lëngut, siguron nxehjen e shpejt të motorit me djegie të brendshme deri në temperaturën optimale të punës	Saktë
1006	Valvola "avull ajër" e kapakut të radiatorit është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme	Saktë
1007	Pompa e vajit është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme	Gabim
1008	Boshti i shpërndarjes është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme	Gabim
1009	Kompresori i ajrit është pjesë e sistemit të ftohjes së motorëve me djegie të brendshme	Gabim
1010	Në sistemin e ftohjes së motorëve me djegie të brendshme, ventilatori realizon ftohjen e radiatorit me anë të lëvizjes së detyruar të ajrit	Saktë
1011	Kapaku i radiatorit nxjerr avuj jashtë kur është rritur shumë presioni i lëngut ftohës në motor	Saktë
1012	Kapaku i radiatorit bën që të hyjë ajër në radiator, kur është krijuar vakum për shkak të ftohjes së lëngut në motor	Saktë
1013	Përdorimi i ujit të zakonshëm për ftohjen e motorit nuk e dëmton radiatorin e tij	Gabim
1014	Pompa e lëngut ftohës, në motorët me djegie të brendshme, dërgon lëngun me presion në radiator	Gabim
1015	Në sistemin e ftohjes, së motorëve me djegie të brendshme, rekomandohet përdorimi i ujit natyral të zakonshëm	Gabim
1016	Termostati, në sistemin e ftohjes, shërben për të rregulluar sasinë e lëngut ftohës që kalon për ftohje në radiator	Saktë
1017	Termostati, në sistemin e ftohjes, ndalon kalimin e lëngut ftohës në radiator kur motori është i ftohtë	Saktë
1018	Motori me djegie të brendshme i automjetit mund të nxehet në mënyrë të menjëhershme nëse termostati nuk funksionon	Saktë
1019	Termostati, në sistemin e ftohjes, lejon lëngun ftohës të kalojë në radiator kur motori është i ftohtë	Gabim
1020	Termostati, në sistemin e ftohjes, vendoset përpara pompës së lëngut ftohës	Gabim
1021	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, shërben për të dërguar vajin lubrifikues në pjesët e lëvizshme të motorit	Saktë
1022	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, mund të jetë i kombinuar, duke e dërguar vajin me presion dhe me spërkatje	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1023	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, zvogëlon fërkimin, largon nxehtësinë dhe mbeturinat midis pjesëve të lëvizshme të motorit	Saktë
1024	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, është vetëm me spërkatje	Gabim
1025	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, shërben edhe për vaisjen e kutisë së shpejtësisë	Gabim
1026	Sistemi i vaisjes, në motorët me djegie të brendshme, shërben vetëm për ftohjen e motorit	Gabim
1027	Pompa e vajit është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme	Saktë
1028	Filtri i vajit është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme	Saktë
1029	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
1030	Pompa hidraulike e grupit të timonit është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme	Gabim
1031	Pompa e lëngut ftohës është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme	Gabim
1032	Turbokompresori është pjesë përbërëse e sistemit të vaisjes së detyruar të motorëve me djegie të brendshme	Gabim
1033	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, dërgon vajin me presion në qafat e bangove e bjellave të boshtit motorik	Saktë
1034	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, si rregull, e merr lëvizjen nga boshti motorik	Saktë
1035	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, mund të vihet në lëvizje me një nga ingranazhet e distribucionit	Saktë
1036	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, dërgon vajin me presion vetëm në qafat e boshtit të shpërndarjes	Gabim
1037	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje nga rripi i dinamos	Gabim
1038	Pompa e vajit, në motorët me djegie të brendshme, vihet në lëvizje direkt nga volanti i motorit	Gabim
1039	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë temperaturë ngrirje të ulët	Saktë
1040	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë viskozitetin e nevojshëm edhe gjatë punës	Saktë
1041	Vaji lubrifikues i motorëve përcaktohet nga konstruktori (ndërtuesi), në varësi të llojit të motorit	Saktë
1042	Vaji lubrifikues i motorëve përdoret edhe në varësi të stinës	Saktë
1043	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë përmbajtje uji	Gabim
1044	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të jetë i njëjtë si në periudhën e dimrit, ashtu edhe në periudhat e nxehta	Gabim
1045	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ketë temperature flakërimi (ndeze) të ulët	Gabim
1046	Vaji lubrifikues i motorëve duhet të ndërrohet sa më shpesh edhe pse gjendja e tij mund të jetë e mirë	Gabim
1047	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
1048	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme, për një pjesë detalesh, mund të bëhet me dërgim të vajit me spërkatje	Saktë
1049	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme ndikon në jetëgjatësinë e motorit	Saktë
1050	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme nuk është e detyruar për të gjitha llojet e motorëve me djegie të brendshme	Gabim
1051	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme realizohet në të gjitha rastet, vetëm me anë të spërkatjes nga rrotullimi i mekanizmit bjellë-manivelë	Gabim
1063	Vaisja e motorëve me djegie të brendshme nuk ndikon në jetëgjatësinë e motorit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 13

NJOHURI MBI MONTIMIN, PËRDORIMIN E DREJTË DHE KUJDESIN PËR GOMAT DHE SISTEMIN E AMORTIZIMIT

Numri i pyetjeve në test 3

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1052	Balestrat e automjetit shërbejnë për lidhjen elastike të shasisë me urat	Saktë
1053	Balestrat e automjetit lidhen me urat nëpërmjet kavallotave, ndërsa me shasinë nëpërmjet piskutinave	Saktë
1054	Balestrat zvogëlojnë ngarkesat goditëse që transmetohen nga ura në shasi	Saktë
1055	Balestrat e automjetit sigurojnë lidhje të ngurtë (jo elastike) të shasisë me urat	Gabim
1056	Balestrat e automjetit mundësojnë shuarjen e lëkundjeve	Gabim
1057	Balestrat e automjetit duhet të vaiseen që të mos dobësohen	Gabim
1058	Balestrat e automjetit shërbejnë për shpërndarjen e mirë të ngarkesës nëpër rrota	Gabim
1059	Amortizatorët e automjetit shuajnë lëkundjet e shasisë të krijuar nga balestrat	Saktë
1060	Amortizatorët e automjetit vendosen ndërmjet shasisë dhe urave	Saktë
1061	Amortizatorët e automjetit rrisin komoditetin (rehatinë) e njerëzve gjatë udhëtimit me mjet	Saktë
1062	Amortizatorët e automjetit rrisin stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit gjatë udhëtimit	Saktë
1063	Amortizatorët e automjetit zvogëlojnë ngarkesat goditëse që merr rrota nga rruga	Gabim
1064	Amortizatorët e automjetit kur janë të konsumuar, rrisin stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit në lëvizje	Gabim
1065	Amortizatorët e automjetit nuk ndihmojnë në ruajtjen e balestrave	Gabim
1066	Stabilizatorët e automjetit rregullojnë shpërndarjen e ngarkesës në rrotat e të njëjtit aks, kur rruga ka pjerrësi anësore	Saktë
1067	Stabilizatorët e automjetit vendosen ndërmjet shasisë dhe urave	Saktë
1068	Stabilizatorët e automjetit mbrojnë balestrat nga mbingarkesat që vijnë nga vendosja e gabuar e ngarkesës	Saktë
1069	Stabilizatorët e automjetit rrisin animin e karrocërisë, në rastin e vendosjes jo të rregullt të ngarkesës	Gabim
1070	Stabilizatorët e automjetit shërbejnë për të transmetuar lëkundjet e urave në shasi	Gabim
1071	Stabilizatorët e automjetit shërbejnë për të zbutur ngarkesat goditëse në ura gjatë përplasjes së mjetit	Gabim
1072	Rrotat realizojnë lëvizjen e automjetit	Saktë
1073	Rrotat kanë në përbërje të tyre diskun dhe gomën	Saktë
1074	Rrotat kur janë të paekuilibruara, keqësojnë stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit gjatë lëvizjes	Saktë
1075	Rrotat montohen në moco me anë të dadoçekëve	Saktë
1076	Rrotat e ekuilibruara prishin kushinetat e mocos	Gabim
1077	Rrotat nuk duhet të ekuilibrohen pas riparimit të gomës	Gabim
1078	Rrotat nuk ndikojnë në ruajtjen e balestrave	Gabim
1079	Gomat sigurojnë kapje elastike të mjetit me rrugën	Saktë
1080	Gomat shërbejnë për mbajtjen e mjetit, lëvizjen e tij dhe zbutjen e goditjeve	Saktë
1081	Gomat mund të jenë tubolare ose me kamerdare	Saktë
1082	Gomat janë elementë të rëndësishëm që ndikojnë në sigurinë, gjatë lëvizjes me mjet	Saktë
1083	Gomat tubolare përdoren kryesisht në autovetura dhe autobusë, ku kërkohet siguri e lartë në lëvizje	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1084	Gomat duhet të sigurojnë një lidhje të ngurtë të mjetit me rrugën, duke dëmtuar rrugën	Gabim
1085	Gomat nuk ndikojnë në stabilitetin (qëndrueshmërinë) e mjetit, gjatë lëvizjes së tij	Gabim
1086	Gomat tubolare përdoren vetëm në kamionë	Gabim
1087	Gomat nuk ndikojnë në ruajtjen e balestrave	Gabim
1088	Numri 315, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, tregon se gjerësia e gomës është 315 milimetër	Saktë
1089	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 milimetër	Saktë
1090	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
1091	Germa M, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, tregon se goma është me kamerdare	Gabim
1092	Germa R, në gomën me shënimin 315/80 R 22.5 154/150 M, është tregues i shpejtësisë së lejuar për gomën	Gabim
1093	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
1094	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
1095	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
1096	Shenja -, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon se goma është me thurje diagonale (me kamerdare)	Saktë
1097	Numri 20, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon diametrin e brendshëm të gomës që është 20 inç	Saktë
1098	Numri 145, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, është tregues i peshës maksimale që mban goma e vendosur tek	Gabim
1099	Germa K, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon që goma është me kamerdare	Gabim
1100	Numri 145, në gomën me shënimin 11.00 - 20 149/145 K, tregon diametrin e brendshëm të gomës që është 145 centimetër	Gabim
1101	Goma ka skeletin me fije sintetike ose metalike të thurur në formë diagonale ose radiale	Saktë
1102	Goma e tipit me kamerdare ka shënimin "TUBOTYPE"	Saktë
1103	Goma tubolare ka shënimin "TUBELESS"	Saktë
1104	Goma zgjidhet në varësi të diskut, shpejtësisë së mjetit, stinës, etj.	Saktë
1105	Goma ka batistradën e cila është e sheshtë	Gabim
1106	Goma e tipit tubolare ka shënimin "TUBOTYPE"	Gabim
1107	Germa R, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon që goma është me thurje radiale (gomë radiale)	Saktë
1108	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
1109	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
1110	Numri 20, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon diametrin e brendshëm të gomës që është 20 inç	Saktë
1111	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
1112	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

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1113	Germa L, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon se goma është me rrijetë të kryqëzuar	Gabim
1114	Numri 12.00, në gomën me shënimin 12.00 R 20 154/149 L, tregon se diametri i diskut është 1200 milimetër	Gabim
1115	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
1116	Në gomë është shënuar treguesi për shpejtësinë maksimale që mund të realizohet me atë gomë	Saktë
1117	Në gomë është shënuar java dhe viti i prodhimit të saj	Saktë
1118	Në gomë është shënuar treguesi i stinëve që duhet të përdoret goma	Saktë
1119	Në gomë është shënuar tipi i mjetit që e përdor	Gabim
1120	Në gomë është shënuar vetëm gjerësia që ka goma	Gabim
1121	Në gomë është shënuar vetëm diametri i jashtëm	Gabim
1122	Gomat e automjeteve si rregull duhet të jenë me ajër (pneumatike)	Saktë
1123	Gomat e automjeteve nuk duhet të kenë dëmtime apo deformime	Saktë
1124	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
1125	Gomat e automjeteve, në të njëjtin aks, duhet të jenë të njëjta si tip dhe dimension	Saktë
1126	Gomat e automjeteve mund të riparohen, nëse nuk kanë të dëmtuar strukturën dhe nuk kanë deformime	Saktë
1127	Gomat e automjeteve, rekomandohet të përdoren në përputhje me stinën	Saktë
1128	Gomat e automjeteve, duhet të kenë thellësinë e luleve detyrimisht jo më shumë se 1 milimetër	Gabim
1129	Gomat e automjeteve, në të njëjtin aks, mund të kenë dimensione të ndryshme, mjafton që të jenë të një marke	Gabim
1130	Kur gomat e automjeteve janë të konsumuara në batistradë mund të bëhet thellimi mekanik i luleve	Gabim
1131	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
1132	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
1133	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
1134	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
1135	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
1136	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
1137	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet influencon (ndikon) viti i prodhimit të gomës	Saktë
1138	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikojnë kilometrat që ka përshkuar goma	Saktë
1139	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikon negativisht temperatura e lartë e ambientit, ku qëndron dhe punon mjeti	Saktë
1140	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet nuk ndikon pesha e ngarkesës që vendoset në mjet	Gabim
1141	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikon prania e lagështisë në rrugë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1142	Në jetëgjatësinë e gomës së vendosur në mjet ndikon lloji i motorit që përdor mjeti	Gabim
1143	Mosfunksionimi i amortizatorëve ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit	Saktë
1144	Presioni i lartë i fryrjes shkakton konsumimin jo uniform të gomave të automjetit	Saktë
1145	Presioni i ulët i fryrjes shkakton konsumimin jo uniform të gomave të automjetit	Saktë
1146	Frenimet e shpeshta dhe të ashpra ndikojnë në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit	Saktë
1147	Konsumimi i kokave të paralelit ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit	Saktë
1148	Pesha e mjetit ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit	Gabim
1149	Regjistrimi i mirë i paralelit të gjatë ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit	Gabim
1150	Lloji i sistemit të frenimit ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit	Gabim
1151	Konvergjenca e mirë e rrotave drejtuese ndikon në konsumimin jo uniform të gomave të automjetit	Gabim
1152	Futja e trupave të huaj në goma ose midis tyre mund të jetë shkak për dëmtimin e tyre	Saktë
1153	Tërheqja e mjetit në rastet kur goma është e bllokuar (është frenato) mund të jetë shkak për dëmtimin e gomave të automjetit	Saktë
1154	Çiftimi i gomave të të njëjtit dimension, të të njëjtit tip dhe të reja mund të jetë shkak për dëmtimin e tyre	Gabim
1155	Ekulibrimi i rregullt i rrotës në të cilën është montuar goma është shkak për dëmtimin e gomës së automjetit	Gabim
1156	Fryrja e gomës sipas kushteve të përcaktuar nga konstruktori (ndërtuesi) është shkak për dëmtimin e gomës së automjetit	Gabim
1157	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari pjesa kontaktuese me rrugën (batistrada), konsumohet në dy anët e jashtme	Saktë
1158	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari zvogëlohet jetëgjatësia e tyre	Saktë
1159	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari rritet konsumi i karburantit	Saktë
1160	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari zvogëlohet zona e kontaktit të gomave me rrugën	Gabim
1161	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari rritet jetëgjatësia e gomave	Gabim
1162	Nëse gomat e automjetit janë me presion fryrje më të vogël se i rekomanduari ulët konsumi i karburantit	Gabim
1163	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari pjesa kontaktuese me rrugën (batistrada e gomës) konsumohet në pjesën qendrore	Saktë
1164	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
1165	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari ka rrezik që ajo të plasë	Saktë
1166	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari rritet zona e kontaktit të gomës me rrugën	Gabim
1167	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari kemi konsumim uniform të gomës	Gabim
1168	Nëse goma e automjetit është me presion fryrje më të madh se i rekomanduari jetëgjatësia e saj rritet	Gabim
1169	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet presioni i fryrjes i cili duhet të jetë sa ai i rekomanduar nga fabrika prodhuese	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1170	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet madhësia e konsumimit të pjesës ballore (thellësia e kanalit të luleve)	Saktë
1171	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet nëse kanë dëmtime, deformime apo konsumime jo uniforme të badistradës	Saktë
1172	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet sa është zvogëluar pesha e tyre	Gabim
1173	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet përbërja e materialit të gomës	Gabim
1174	Te gomat e automjetit duhet të kontrollohet se presioni i fryrjes së gomave të para të jetë i njëjtë me atë të pasme	Gabim
1175	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar zvogëlojnë kapjen e tyre me rrugën	Saktë
1176	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar rrisin mundësinë për rrëshqitjen e mjetit në rast shiu	Saktë
1177	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar rrisin mundësinë e aksidenteve rrugore	Saktë
1178	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
1179	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar janë të rrezikshme vetëm në rast shiu	Gabim
1180	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar e zvogëlojnë gjatësinë e rrugës së frenimit të mjetit	Gabim
1181	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar rrisin kapjen e tyre me rrugën	Gabim
1182	Gomat e mjeteve me pjesën ballore (pjesa që kontakton me rrugën) tepër të konsumuar nuk ndikojnë në frenimin e mjetit	Gabim
1183	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet kur janë konsumuar lulet e tyre	Saktë
1184	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e ujit, baltës dhe akullit në karrexhatë	Saktë
1185	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e gjetheve të pemëve në rrugë	Saktë
1186	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet kur presioni i ajrit është më i madh nga ai që rekomandohet	Saktë
1187	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e vajrave të ndryshme në karrexhatë	Saktë
1188	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania në rrugë e materialeve të paqëndrueshëm (çakëll, zhavorr, rërë, etj.)	Saktë
1189	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet kur ecet me shpejtësi të ulët	Gabim
1190	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga rritja e numrit të rrotullimeve të boshtit të motorit	Gabim
1191	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga prania e bagazheve mbi mjet	Gabim
1192	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga rritja e ngarkesave që transportohen	Gabim
1193	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga përdorimi i gomave të reja	Gabim
1194	Kapja e gomave të mjetit me rrugën zvogëlohet nga përdorimi i marsheve të ulët për lëvizje	Gabim
1195	Pas montimit të rrotës është e nevojshme të kontrollohet gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit	Saktë
1196	Pas montimit të rrotës, dhe pasi kemi udhëtuar njëfarë kohe, është e nevojshme të kontrollohet gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit	Saktë
1197	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet në mënyrë të here pas hershme	Saktë
1198	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet vetëm kur kemi kontrollin teknik periodik	Gabim
1199	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet vetëm pas montimit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1200	Gjendja e dadoçekëve të rrotave të mjetit është e nevojshme të kontrollohet detyrimisht në çdo fillim jave	Gabim
1201	Rënia e presionit të ajrit në njërën gomë mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje	Saktë
1202	Konsumimi i madh i gomave mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje	Saktë
1203	Konvergjenca e gabuar e rrotave drejtuese mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje	Saktë
1204	Ekullibrimi i saktë i rrotave të para mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje	Gabim
1205	Konvergjenca e rregullt e rrotave drejtuese mund të shkaktojë humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje	Gabim
1206	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
1207	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
1208	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
1209	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
1210	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
1211	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
1212	Konvergjenca e rrotave drejtuese, është e lidhur me këndin që formojnë planet e mbërthimit të rrotave drejtuese me planin vertikal	Saktë
1213	Kontrolli i konvergjencës së rrotave drejtuese dhe regjistrimi bëhen në servise të specializuara	Saktë
1214	Konvergjenca e rrotave drejtuese nuk priset nëse ura e rrotave drejtuese deformohet	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 14

FUNKSIONIMI I SISTEMIT TË FRENIMIT DHE DREJTIMIT. NJOHURI MBI LLOJET, NDËRTIMIN, PJESËT KRYESORE. MIRËMBAJTJA E PËRDITSHME E SISTEMEVE. RREGULLATORI I SHPEJTËSISË (BLOKAZHI), DHE FUNKSIONIMI I SISTEMIT KUNDËR BLOKIMIT FRENAVE (ABS)

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1215	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
1216	Sistemi i drejtimit ka në përbërje të tij paralelin dhe koka sferike	Saktë
1217	Sistemi i drejtimit mund të jetë me përforcues hidraulik ose me ajër (pneumatik)	Saktë
1218	Sistemi i drejtimit është vetëm i llojit mekanik	Gabim
1219	Sistemi i drejtimit ka në përbërje të tij vetëm grupin e timonit	Gabim
1220	Sistemi i drejtimit nuk ndikon në sigurinë gjatë lëvizjes me mjet	Gabim
1221	Sistemi i drejtimit komandon zakonisht rrotat e para të automjetit	Saktë
1222	Sistemi i drejtimit mund të ketë grupin e timonit të tipit me burmë pa fund dhe rrotë shoqe	Saktë
1223	Sistemi i drejtimit është një nga sistemet kryesorë të mjetit që ndikon në sigurinë rrugore	Saktë
1224	Sistemi i drejtimit ka raste që mund të komandojë rrotat e pasme të mjetit	Saktë
1225	Sistemi i drejtimit në të gjithë automjetet është vetëm i tipit me ingranazh dhe kremalierë	Gabim
1226	Sistemi i drejtimit komandon rrotat e para dhe rrotat e pasme të mjetit njëkohësisht	Gabim
1227	Sistemi i drejtimit nuk ka lidhje me sigurinë, gjatë lëvizjes me mjet	Gabim
1228	Grushtet e kthimit, çernierat kardanike ose spinotat e muzove janë pjesë e sistemit të drejtimit të automjetit	Saktë
1229	Në sistemin e drejtimit të automjetit duhet të kontrollohen shpesh kokat e paralelit	Saktë
1230	Në sistemin e drejtimit të automjetit duhet të kontrollohet këndi i rrotullimit bosh të timonit	Saktë
1231	Stabilizatori bën pjesë në sistemin e drejtimit të automjetit	Gabim
1232	Amortizatorët e rrotave të para të automjetit, bëjnë pjesë në sistemin e drejtimit të tij	Gabim
1233	Grupi i timonit është pjesë përbërëse e sistemit të drejtimit të automjetit	Saktë
1234	Grupi i timonit fiksohet në shasinë e automjetit	Saktë
1235	Elementët e grupit të timonit punojnë në ambient vaj	Saktë
1236	Grupi i timonit montohet në urën e parë	Gabim
1237	Grupi i timonit lubrifikohet me vajin e motorit	Gabim
1238	Pas ndërrimit të një elementi të sistemit të drejtimit duhet të kontrollohet konvergjenca e rrotave drejtuese	Saktë
1239	Pas çdo udhëtimi duhet të kryhet konvergjenca e rrotave drejtuese	Gabim
1240	Konvergjenca e rrotave drejtuese nuk influencon (ndikon) në drejtimin e mjetit	Gabim
1241	Përforcuesi në sistemin e drejtimit shërben për të lehtësuar manovrimin e automjetit në lëvizje	Saktë
1242	Përforcuesi në sistemin e drejtimit mund të jenë hidraulik ose me ajër (pneumatik)	Saktë
1243	Përforcuesi në sistemin e drejtimit krijon mundësinë për të lehtësuar forcën që drejtuesi i mjetit ushtron në timon	Saktë
1244	Përforcuesi në sistemin e drejtimit përdoren vetëm në kamionë dhe autobusë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1245	Përforcuesi në sistemin e drejtimit shërben për të zvogëluar forcën që ushtrohet në kokat sferike	Gabim
1246	Përforcuesi i sistemit të drejtimit nuk përdoret në autovetura	Gabim
1247	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik ka në përbërje shpërndarësin (servomekanizmin), pompën dhe depozitën e vajit	Saktë
1248	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik punon me vaj hidraulik që është vetëm për grupin e timonit	Saktë
1249	Drejtuesi i mjetit duhet të kontrollojë nivelin e vajit në depozitë në sistemin e drejtimit me përforcues hidraulik	Saktë
1250	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik përdoret vetëm në kamionë	Gabim
1251	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik punon i shkëputur nga grupi mekanik i timonit	Gabim
1252	Sistemi i drejtimit me përforcues hidraulik përdoret vetëm në autovetura	Gabim
1253	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) përdoret në autobusë dhe në kamionët e rëndë	Saktë
1254	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) përdor ajër me presion të lartë për të realizuar forcë për frenim të mjetit	Saktë
1255	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) kërkon që të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i ajrit	Saktë
1256	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) gjen përdorim në të gjithë automjetet me peshë të përgjithshme nën 3.5 ton	Gabim
1257	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) është i vështirë për tu komanduar, pasi kërkon forcë të madhe shtytëse mbi pedal	Gabim
1258	Sistemi i frenimit me ajër (pneumatik) duhet të kontrollohet vetëm para kontrollit teknik vjetor	Gabim
1259	Kompresori i ajrit është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)	Saktë
1260	Rregullatori i presionit të ajrit është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)	Saktë
1261	Valvola qendrore e frenimit (valvola e frenave të shërbimit) është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)	Saktë
1262	Bombola ose rezervuari i ajrit të komprimuar është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)	Saktë
1263	Rregullatori i presionit të ajrit në funksion të ngarkesës (valvola që ndjen peshën) është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)	Saktë
1264	Pompa hidraulike e frenave është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)	Gabim
1265	Depresori është pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik)	Gabim
1266	Pjesë e sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) është vetëm antingrirësi	Gabim
1267	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ka në përbërje të tij valvol thithje dhe valvol dërgimi	Saktë
1268	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), vihet në lëvizje nga motori i mjetit	Saktë
1269	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
1270	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), shërben për të bërë ndalimin e motorit në rast nevoje	Gabim
1271	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), e dërgon ajrin drejtpërdrejt në sofjeta	Gabim
1272	Kompresori i ajrit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), nuk prodhon ajër nëse ka filluar konsumimi i fashove elastike të pistonit	Gabim
1273	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ndihmon në mos formimin e cipës së akullit në tubacione dhe valvola	Saktë
1274	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), vendoset pas kompresorit të ajrit dhe para rregullatorit të presionit të ajrit	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1275	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ndikon në rritjen e efektivitetit të frenimit	Saktë
1276	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
1277	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), ndihmon në mos krijimin e cipës së akullit në ferota	Gabim
1278	Antingrirësi, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), vendoset pas rregullatorit të presionit të ajrit	Gabim
1279	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër në sistemin e frenimit të rimorkios	Saktë
1280	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër në pajisjet e komandimit me ajër (pneumatik), për ndërrimin e marsheve	Saktë
1281	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër në sofjetën e friksionit	Saktë
1282	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë bllokazhin e diferencialit	Gabim
1283	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë bllokazhin e motorit	Gabim
1284	Shpërndarësi i ajrit në një automjet, mund të dërgojë ajër vetëm në pajisje që komandojnë hapjen dhe mbylljen e dyerve	Gabim
1285	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), mundëson që të realizohet forcë frenimi proporcionale me korsën e pedalit të frenave të shkelur nga drejtuesi	Saktë
1286	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), realizon dërgimin e ajrit të bombolave (rezervuarëve) në sofjetat e frenave	Saktë
1287	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
1288	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), merr ajrin nga kompresori i ajrit	Gabim
1289	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), komandon kompresorin për të prodhuar ajër	Gabim
1290	Valvola qendrore e frenimit, në sistemin e frenimit me ajër (pneumatik), është vetëm e tipit me membranë	Gabim
1291	Sistemi i frenimit ABS (kundër bllokimit të rrotës) ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve	Saktë
1292	Valvola e ngarkesës që rregullon presionin e ajrit në sofjetë në varësi të ngarkesës në rrotë ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve	Saktë
1293	Bllokazhi i motorit që përdoret kur mjeti lëviz në dishezë, ndikon në uljen e shpejtësisë së mjetit edhe pa përdorur frenat	Saktë
1294	Tahografi ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve	Gabim
1295	Pompa hidraulike e sistemit të drejtimit ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve	Gabim
1296	Sistemi i ndriçim-sinjalizimit ndikon në përmirësimin e frenimit të kamionëve	Gabim
1297	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) siguron kontroll më të mirë të mjetit gjatë frenimit	Saktë
1298	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) përmirëson qëndrueshmërinë dhe drejtimin e mjetit gjatë frenimit	Saktë
1299	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) e bën më pak të rrezikshëm frenimin e mjetit, gjatë lëvizjes në kthesa	Saktë
1300	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) e bën më pak të rrezikshëm frenimin e mjetit, në rrugët e lagura	Saktë
1301	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) përdoret në automjetet e lehta dhe të rënda	Saktë
1302	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) vepron automatikisht kur veprohet në frena	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1303	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) aktivizohet edhe kur frenohet në kthesa	Saktë
1304	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) nuk përdoret në autovetura	Gabim
1305	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) funksionon vetëm kur mjeti ka gomat e reja	Gabim
1306	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) funksionon vetëm kur përdoret pedali i friksionit	Gabim
1307	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) përdor një lëng tjetër hidraulik nga ai i sistemit të frenimit	Gabim
1308	Sistemi ABS (kundër bllokimit të rrotave) realizon bllokimin e rrotave gjatë frenimit në rrugë me akull	Gabim
1309	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) funksionon mbi bazën e informacioneve të marrë nga sensorët e vendosur në rrota	Saktë
1310	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) pengon rrëshqitjen e rrotave aktive gjatë përshepitimit në rrugët e lagura	Saktë
1311	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) siguron kontroll më të mirë të mjetit gjatë udhëtimit	Saktë
1312	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) vepron vetëm në rrugë me akull	Gabim
1313	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) funksionon vetëm duke përdorur pedalin e friksionit	Gabim
1314	Sistemi ASR (kundër rrëshqitjes së rrotave) funksionon i pavarur nga sistemi i frenimit	Gabim
1315	Bllokazhi i motorit shërben për zvogëlimin e shpejtësisë së mjetit gjatë zbritjes në disheza	Saktë
1316	Bllokazhi i motorit pengon daljen e gazrave të djegura duke zvogëluar xhirot e boshtit motorik	Saktë
1317	Bllokazhi i motorit vepron për të ulur shpejtësinë nëse kutia e shpejtësisë është e ingranuar në marsh	Saktë
1318	Bllokazhi i motorit shërben për mbajtjen e mjetit të ndaluar në vend, në rrugë me pjerrësi	Gabim
1319	Bllokazhi i motorit përdoret në rrugë horizontale	Gabim
1320	Bllokazhi i motorit kur përdoret shkakton konsumim të ferrotave të frenave	Gabim
1321	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
1322	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i konsumimit të gomave	Saktë
1323	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll dhe shërbim i pjesëve të sistemit të frenimit	Saktë
1324	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
1325	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i vazhdueshëm i sistemit të drejtimit	Gabim
1326	Për të siguruar frenim sa më efikas të mjetit duhet kontroll i mekanizmave të transmetimit të lëvizjes	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 15

DEFEKTET DHE PËRCAKTIMI I SHKAKUT TË AVARIVE

Numri i pyetjeve në test 3

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1327	Nëse rrotat drejtuese janë të paekuilibruara mund të shkaktojnë dridhje në volanin e timonit	Saktë
1328	Nëse timoni i mjetit dridhet shumë, një nga shkaqet mund të jetë konsumimi ose dëmtimi i kokave të paralelit të sistemit të drejtimit	Saktë
1329	Shkak për dridhjen e timonit të mjetit mund të jenë përmasa e ndryshme të rrotave të pasme me rrotat e para	Gabim
1330	Nëse gomat e pasme janë më të fryra se të parat, do të shkaktojnë dridhje të dukshme të timonit të automjetit	Gabim
1331	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
1332	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
1333	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë presioni i ulët i fryrjes së gomave drejtuese	Saktë
1334	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë ndonjë defekt në pompën hidraulike të sistemit të drejtimit	Saktë
1335	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë presioni i lartë i fryrjes së gomave të përparme	Gabim
1336	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë prania e pajisjes hidraulike në grupin e timonit	Gabim
1337	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë zhvendosja e ngarkesës prapa mbi rrotat jo drejtuese	Gabim
1338	Nëse timoni paraqitet më i fortë se zakonisht shkak mund të jetë konsumimi i kokave të paralelit	Gabim
1339	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve duhet të bëhet pas çdo ndërrim apo riparim të gomës	Saktë
1340	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve bëhet në pajisje ekuilibruese që përdoren nga specialistë përkatës	Saktë
1341	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve ndikon në uljen e ngarkesave dinamike që vepron në kushinetat e mocos së rrotës	Saktë
1342	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve duhet të bëhet vetëm pas vendosjes të një gome të re	Gabim
1343	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve paraqet ekuilibrimin vetëm të diskut të rrotës	Gabim
1344	Ekulibrimi i rrotave të automjeteve bëhet vetëm për disqet e aluminit të autoveturave	Gabim
1345	Konvergjenca jo e rregullt e rrotave drejtuese mund të shkaktohet nga konsumimi i kokave të zbarës dhe të paralelit të sistemit të drejtimit	Saktë
1346	Konvergjenca jo e rregullt e rrotave drejtuese mund të shkaktohet gjatë ndërrimit të një elementi të sistemit të drejtimit	Saktë
1347	Konvergjenca jo e rregullt e rrotave drejtuese ndikon në humbjen e qëndrueshmërisë së mjetit kur ai është në lëvizje	Saktë
1348	Konvergjenca jo e rregullt e rrotave drejtuese shkaktohet vetëm në rastet e ndërrimit të rrotës së parë	Gabim
1349	Konvergjenca jo e rregullt e rrotave drejtuese shkakton konsumim uniform të gomave	Gabim
1350	Konvergjenca jo e rregullt e rrotave drejtuese ndikon pozitivisht në rikthimin e rrotave në pozicionin e drejtë	Gabim
1351	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit mund të shkaktojë prishjen e qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje dhe të bëhet burim aksidenti	Saktë
1352	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit ndodh më shpesh gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1353	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit rrit sigurinë e drejtuesit në drejtimin e mjetit	Gabim
1354	Defektimi i një elementi të sistemit të drejtimit nuk shkakton prishje të qëndrueshmërisë së mjetit në lëvizje	Gabim
1355	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit duhet të bëhet në servise të specializuar	Saktë
1356	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit përmirëson qëndrueshmërinë e mjetit në lëvizje	Saktë
1357	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
1358	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
1359	Kontrolli dhe ndërrimi i kokave të paralelit, sipas kërkesave teknike, në sistemin e drejtimit bëhet vetëm gjatë kryerjes së kontrollit teknik vjetor	Gabim
1360	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
1361	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
1362	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë nga rrjedhja e ajrit në pjesë të sistemit	Saktë
1363	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë nga konsumimi i kompresorit të ajrit, mbi normat e lejuara	Saktë
1364	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
1365	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë nga konsumimi i tambureve të frenave	Saktë
1366	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë më shpesh gjatë lëvizjes në rrugë të drejtë	Gabim
1367	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
1368	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë për shkak të shkeljes fortë të pedalit të frenave	Gabim
1369	Mosfunksionimi i mirë i sistemit të frenimit me ajër (pneumatik) mund të ndodhë për shkak të konsumimit uniform të gomave	Gabim
1370	Mbinxehja e tambureve të frenave ndikon në rritjen e konsumimit të ferrotave të frenave	Saktë
1371	Mbinxehja e tambureve të frenave shkaktohet nga frenimi i shpeshtë i mjetit në disheza	Saktë
1372	Mbinxehja e tambureve të frenave mund të shkaktohet nga regjistrimi jo i mirë i çepave të frenave	Saktë
1373	Mbinxehja e tambureve të frenave shkaktohet nga ecja me goma të fryra	Gabim
1374	Mbinxehja e tambureve të frenave bën që të zvogëlohet distanca e frenimit të mjetit	Gabim
1375	Mbinxehja e tambureve të frenave nuk ndikon në dëmtimin e kushinetave të rrotës	Gabim
1376	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë zhvendosje e mjetit nga ana e rrotës që frenon më shumë	Saktë
1377	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë konsumim jo uniform i gomave të mjetit	Saktë
1378	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë rrotullimi i mjetit nëse bllokohen rrotat e njëjës anë	Saktë
1379	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë zhvendosje e mjetit nga ana e rrotës që bllokohet e fundit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1380	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë zhvendosja e ngarkesës para dhe jo përpara, si zakonisht	Gabim
1381	Nga mosfunksionimi i mirë i frenave, gjatë frenimit mund të ndodhë që distanca e frenimit të mjetit të zvogëlohet	Gabim
1382	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që ferrotat e frenave janë të lagura	Saktë
1383	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga një bllokim i mundshëm në valvolën qendrore të frenimit	Saktë
1384	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që ferrotat janë shumë të konsumuara	Saktë
1385	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga ovalizimi i tambureve të frenave	Saktë
1386	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që janë bërë frenime të gjata, të tepërta dhe të shpeshta	Saktë
1387	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga që frenimi bëhet kur mjete lëviz me marshin e parë	Gabim
1388	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga shtypja e pedalit të friksionit pas ndalimit të mjetit	Gabim
1389	Zvogëlimi i efektshmërisë së frenimit të mjetit mund të shkaktohet nga veprimi me shpejtësi mbi pedalin e frenave	Gabim
1390	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
1391	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga vendosja keq e ngarkesës që transportohet	Saktë
1392	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
1393	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga mbinxehja e tambureve të frenave	Saktë
1394	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
1395	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga konsumimi uniform i tambureve apo i disqeve të frenimit	Gabim
1396	Një frenim jo i mirë ose i çekuilibruar i mjetit mund të shkaktohet nga tipi i kompresorit të ajrit të sistemit të frenimit	Gabim
1397	Sistemi i frenimit ABS lehtëson manovrimin e drejtuesit të mjetit mbi timon, gjatë frenimit	Saktë
1398	Sistemi i frenimit ABS ndikon në rritjen e qëndrueshmërisë së mjetit gjatë frenimit	Saktë
1399	Sistemi i frenimit ABS ndihmon në konsumimin uniformë të gomave	Saktë
1400	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
1401	Kur automjeti juaj është i pajisur me sistemin ABS ju detyron që të ndiqni mjetet përpara jush në një distancë më të afërt	Gabim
1402	Kur automjeti juaj është i pajisur me sistemin ABS ju lejon të përdorni edhe goma të konsumuara tepër	Gabim
1403	Nëse pas shtypjes së pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), shkak mund të jetë defektimi i sistemit të komandimit të friksionit	Saktë
1404	Nëse pas shtypjes së pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), futja e marsheve bëhet me vështirësi	Saktë
1405	Nëse pas shtypjes së pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), mjete duhet të dërgohet në servis, për të eliminuar defektin	Saktë
1406	Nëse pas shtypjes së pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), mund të jenë konsumuar ferrotat	Gabim
1407	Nëse pas shtypjes së pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shkëputjen e xhirove (nuk ndan), mund të ketë defekt kutia e shpejtësisë	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1408	Nëse pas shtypjes së pedalit të friksionit ai nuk arrin të bëjë shpëputjen e xhirove (nuk ndan), mund të jenë lagur ferrotat e friksionit me vaj	Gabim
1409	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga defektimi i kushinetës së friksionit	Saktë
1410	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga shtrembërimi i diskut të friksionit	Saktë
1411	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga konsumimi i furçellave ose sinkronizatorëve të kutisë së shpejtësisë	Saktë
1412	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga konsumimi i bokollave të levave të komandimit, të furçellave të kutisë së shpejtësisë	Saktë
1413	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga konsumimi i ferrotave të diskut të friksionit	Gabim
1414	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga mbinxehja e ferrotave të diskut të friksionit	Gabim
1415	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga rënia e vajit në ferrotat e friksionit	Gabim
1416	Vështirësia në ndërrimin e marsheve mund të shkaktohet nga prania e vajit në kutinë e shpejtësisë	Gabim
1417	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
1418	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga rënia e vajit në ferrotat e diskut të friksionit	Saktë
1419	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga mbinxehja e ferrotave (djegia e ferrotave të friksionit)	Saktë
1420	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga vendosja e një disk friksioni me ferrotat më të trasha	Gabim
1421	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga defektimi i kushinetës së friksionit	Gabim
1422	Mostransmetimi i plotë i lëvizjes nga friksioni mund të shkaktohet nga prishja e levës së marsheve	Gabim
1423	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
1424	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë me ingranazhe mund të shkaktohet nga mosfunksionimi i mirë i friksionit	Saktë
1425	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
1426	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
1427	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë mund të shkaktohet nga mosfunksionimi i rregullt i diferencialit	Gabim
1428	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë mund të shkaktohet nga përdorimi i gjatë i marsheve, pa i ndërruar	Gabim
1429	Mosfunksionimi i mirë dhe defektimi i kutisë së shpejtësisë mund të shkaktohet nga rrjedhja e vajit të tepërt	Gabim
1430	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga mungesa e vajit si rezultat i prishjes së permistopave	Saktë
1431	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga mos regjistrimi i mirë i kushinetave	Saktë
1432	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga dëmtimi i dhëmbëve të planetarëve dhe satelitëve	Saktë
1433	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga fryrja e gomave mbi normat e lejuara	Gabim
1434	Defektimi i diferencialit mund të shkaktohet nga rrjedhja e vajit që është mbi nivel	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1435	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga konsumimi i diskut të friksionit, jashtë kufijve të lejuar	Saktë
1436	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga mosingranimi i ingranazheve në kutinë e shpejtësisë	Saktë
1437	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga prishja e kryqit kardanik	Saktë
1438	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga këputja e një semiaksi	Saktë
1439	Ndërprerja e lëvizjes në rrotat aktive mund të shkaktohet nga prishja e kushinetës së friksionit	Gabim
1440	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga bllokimi i një vrime të sprucatorit që pulverizon naftë në dhomën e diegjes	Saktë
1441	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
1442	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga djegia e një ose dy kandeletave në motorët me paradhomë	Saktë
1443	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga bllokimi i pjesshëm i filtrit të ajrit nga papastërtitë	Saktë
1444	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga prania e ujit në naftë	Saktë
1445	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga dërgim i tepërt i naftës nga pompa te pompa e naftës	Gabim
1446	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga ndërrimi i filtrit të ajrit	Gabim
1447	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga çarja e tubit të tepricave	Gabim
1448	Ndezja e vonuar e motorit diesel mund të shkaktohet nga mos dërgimi i naftës nga pompa te pompa e naftës	Gabim
1449	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë mungesa e naftës në serbrator	Saktë
1450	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë marrja ajër në tubacionet e thithjes së naftës	Saktë
1451	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë bllokimi i tubacioneve të naftës me presion të ulët	Saktë
1452	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë pamundësia e realizimit të xhirove të nevojshme të boshtit motorik	Saktë
1453	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
1454	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë presioni i lartë i dhënies së pompës së naftës	Gabim
1455	Shkak për mos ndezje (për mos lëshim) të motorit diesel mund të jetë prishja e treguesit të karburantit	Gabim
1456	Nëse në ndonjë cilindër të motorit diesel nuk realizohet cikli i punës, kjo mund të shkaktohet nga bllokimi i injektorit përkatës	Saktë
1457	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
1458	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
1459	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
1460	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
1461	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

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1462	Nëse temperatura e motorit rritet mbi kufijtë e lejuar shkak mund të jetë këputja apo rreshqitja e rripit që vë në lëvizje pompën e lëngut ftohës	Saktë
1463	Bllokimi me papastërti i kanaleve të radiatorit ndikon në rritjen e temperaturës së motorit	Saktë
1464	Rrjedhja e lëngut ftohës nga pjesë të sistemit të ftohjes mund të jetë shkak i rritjes së temperaturës së motorit	Saktë
1465	Defektimi i pompës së lëngut ftohës është shkak për rritjen e temperaturës së motorit	Saktë
1466	Dëmtimi i fletëve të radiatorit dhe mbushja me papastërti e hapësirave mund të jetë shkak i rritjes së temperaturës së motorit	Saktë
1467	Mosfunksionimi i kompresorit të kondicionerit mund të jetë shkak i rritjes së temperaturës së motorit	Gabim
1468	Rrjedhja e vajit nga kutia e shpejtësisë mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit	Gabim
1469	Sasia e tepërt e lëngut ftohës mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit	Gabim
1470	Përdorimi i marsheve ndërmjetëse mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit	Gabim
1471	Përdorimi i tepërt i antingririt në lëngun ftohës mund të jetë shkak për rritjen e temperaturës së motorit	Gabim
1472	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
1473	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga plasaritja e testatës apo nga dëmtimi i guarnicionit të testatës	Saktë
1474	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga prishja e kapakut të radiatorit	Saktë
1475	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga çarja e kolektorit të shkarkimit të gazrave	Gabim
1476	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga defektimi i pompës së vajit	Gabim
1477	Konsumimi i lëngut ftohës në motor mund të ndodh nga rritja e shpejtësisë së lëvizjes mjetit	Gabim
1478	Bllokimi i pompës së vajit të motorit shkakton rënie të presionit të vajit në motor	Saktë
1479	Prishja e bronzinave të ndonjë bjellë mund të shkaktojë rënie të presionit të vajit në motor	Saktë
1480	Mungesa e vajit në sotokarter, si rezultat i ndonjë çarje të tij, mund të shkaktojë rënie të presionit të vajit në motor	Saktë
1481	Zvogëlimi i viskozitetit, si rezultat i mbinxehjes së motorit, mund të shkaktojë ulje të presionit të vajit	Saktë
1482	Hedhja e vajit mbi nivelin e duhur mund të shkaktojë ulje të presionit të vajit në motor	Gabim
1483	Bllokimi i pompës hidraulike të timonit mund të shkaktohet nga rënie e presionit të vajit në motor	Gabim
1484	Bllokimi i pompës së naftës mund të shkaktohet nga rënie e presionit të vajit në motor	Gabim
1485	Këputja e rripit të pompës së lëngut ftohës mund të shkaktojë uljen e presionit të vajit në motor	Gabim
1486	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
1487	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
1488	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

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1489	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
1490	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
1491	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
1492	Konsumimi i fashove dhe cilindrave të motorit rrit konsumimin e vajit në motor	Saktë
1493	Konsumimi i turbokompresorit mund të sjellë konsumimin e vajit në motor	Saktë
1494	Thyerja e fashove të vajit mund të sjellë konsumimin e vajit në motor	Saktë
1495	Konsumimi i vajit në motor mund të shkaktohet nga që sasia e vajit është mbi nivelin e lejuar	Gabim
1496	Konsumimi i vajit në motor mund të vijë nga konsumimi i bronzinave të bjellës	Gabim
1497	Konsumimi i vajit në motor mund të shkaktohet nga bllokimi i filtrit të vajit	Gabim
1498	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë kur mbahen të ndezur për një kohë të gjatë, pajisje elektrike me motor të fikur	Saktë
1499	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga përdorimi i gjatë i motorinos, për shkak të mos ndezjes së motorit	Saktë
1500	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga rënia e nivelit të elektrolitit në të	Saktë
1501	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga mos kontakti i mirë i masës	Gabim
1502	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nëse dinamoja prodhon energji elektrike	Gabim
1503	Shkarkimi i baterisë mund të ndodhë nga këputja e kavos së motorinos	Gabim
1504	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë defektimi i dinamos	Saktë
1505	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë këputja e rripit të dinamos	Saktë
1506	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë lirimi i rripit të dinamos	Saktë
1507	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë përdorimi i gjatë i motorinos	Gabim
1508	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë numri i lartë i rrotullimeve të motorit	Gabim
1509	Nëse dinamoja nuk e karikon baterinë, shkak mund të jetë defektimi i motorinos	Gabim
1510	Nëse pinjoni i motorinos, nuk ingranohet me kurorën e dhëmbëzuar të volantit të motorit, ndezja e motorit nuk do të mundësohet, pavarësisht se motorinoja funksionon	Saktë
1511	Nëse manjeti i motorinës ose mekanizmi i komandimit të pinjonit të saj është me defekt, motori i mjetit nuk ndizet pasi ajo nuk e vë në lëvizje boshtin tij	Saktë
1512	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mundet që pinjoni i motorinos të ketë dëmtuar dhëmbët	Saktë
1513	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mund të slidoj rripi i motorit	Gabim
1514	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mund të jetë prishur friksioni i motorit	Gabim
1515	Nëse tentojmë të ndezim motorin, por motorinoja edhe pse merr energji nuk e rrotullon boshtin motorik, mund të jetë defektuar siguresa e dinamos (rregullatori i tensionit)	Gabim
1516	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë shkarkimi i baterisë	Saktë
1517	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

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1518	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë defektimi i ndonjë iastëku të motorinës	Saktë
1519	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë dëmtim i indotos së motorinës	Saktë
1520	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë tension i lartë i baterisë	Gabim
1521	Nëse motorino e xhiron motorin, por nuk realizon numrin minimal të xhirove, shkak mund të jetë kontakti i mirë në bornot e baterisë	Gabim
1522	Blokimi i pjesshëm i filtrit të ajrit nga pluhuri dhe papastërtitë bën që motori i automjetit të mos zhvillojë fuqinë e duhur	Saktë
1523	Mospulverizim i mirë i karburantit nga ana e sprucatorëve bën që motori i automjetit të mos zhvillojë fuqinë e duhur	Saktë
1524	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
1525	Mosvënia në fazë e boshtit të shpërndarjes gazrave bën që motori i automjetit të mos zhvillojë fuqinë e duhur	Saktë
1526	Djegia e plotë e karburantit në dhomën e djegies bën që motori të mos zhvillojë fuqinë e duhur	Gabim
1527	Rritja e presionit të naftës që dërgohet nga pompa e naftës në injektor bën që motori të mos zhvillojë fuqinë e duhur	Gabim
1528	Djegia jo e mirë e naftës në motor bën që automjeti të nxjerri tym të zi në skapamento	Saktë
1529	Kur motori diesel i mjetit tuaj nxjerr tym të zi në skapamento, rritet konsumi i karburantit	Saktë
1530	Nxjerrja e tymit të zi në skapamento mund të vijë nga defektimi i turbokompresorit	Saktë
1531	Kur konstatooni 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
1532	Shkak për nxjerrjen e tymit të zi në skapamenton e motorit mund të jetë cilësia e karburantit	Gabim
1533	Shkak për nxjerrjen e tymit të zi në skapamenton e motorit mund të jetë niveli i lartë i vajit	Gabim
1534	Shkak për nxjerrjen e tymit të zi në skapamenton e motorit dizel mund të jetë presioni i lartë që jep pompa e naftës	Gabim
1535	Mosfunksionimi normal i kandeletave vonon ndezjen fillestare të motorit	Saktë
1536	Mosfunksionimi normal i kandeletave ndikon në shtimin e ndotjes së mjedisit	Saktë
1537	Mosfunksionimi normal i kandeletave shton sasinë e blozës në kolektorin e shkarkimit	Saktë
1538	Mosfunksionimi normal i kandeletave zvogëlon ndotjen e mjedisit	Gabim
1539	Mosfunksionimi normal i kandeletave nuk ndikon në ndezjen fillestare të motorit	Gabim
1540	Mosfunksionimi normal i kandeletave mund të vijë edhe nga dëmtimi i valvolave	Gabim
1541	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga mungesa e lëngut ftohës gjatë punës së motorit	Saktë
1542	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga mbinxehja e tepërt e motorit, për shkak të ndonjë defekti në sistemin e ftohjes	Saktë
1543	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga mungesa e shtrëngimit të sajë	Saktë
1544	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga sasia e tepërt e vajit në depozitë	Gabim
1545	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga sasia e tepërt e lëngut ftohës	Gabim
1546	Djegia e guarnicionit të testatës mund të shkaktohet nga ecja me marsh të ulët	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 16

MIRËMBAJTJA E MJETEVE DHE RIPARIMET E ZAKONSHME

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1547	Ndërrimi i vajit të motorit varet nga cilësia e vajit, kilometrat e përshkuara dhe kushtet e rrugës së kryer nga mjeti	Saktë
1548	Ndërrimi i vajit të motorit pas riparimit të motorit duhet të bëhet më shpejt se zakonisht	Saktë
1549	Kur ndërrohet vaji i motorit duhet ndërruar dhe filtri i vajit të motorit	Saktë
1550	Ndërrimi i vajit të motorit varet nga koha e qëndrimit të tij në motor edhe pse mund të mos ketë punuar	Gabim
1551	Ndërrimi i vajit të motorit bëhet sa herë konstatojmë rënie të presionit të tij	Gabim
1552	Ndërrimi i vajit të motorit varet edhe nga lloji i kutisë së shpejtësisë së automjetit	Gabim
1553	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
1554	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
1555	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të mbahet në kontroll të vazhdueshëm presioni i vajit në motor	Saktë
1556	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të mbahet në kontroll të vazhdueshëm edhe temperatura e lëngut ftohës	Saktë
1557	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i vajit, vetëm në stinën e verës	Gabim
1558	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
1559	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi i lëngut ftohës të motorit sipas stinëve	Gabim
1560	Për të mbajtur motorin në gjendje të mirë teknike duhet të bëhet ndërrimi çdo muaj i ujit antifrizë në sistemin e ftohjes	Gabim
1561	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i trashësisë së ferrotave të frenave	Saktë
1562	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i konsumimit të ferrotave, disqeve ose tambureve	Saktë
1563	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i korsës së pedalit të frenave	Saktë
1564	Për të mbajtur frenat në gjendje të mirë është i nevojshëm kontrolli i efektshmërisë së frenave të qëndrimit (frenat e dorës)	Saktë
1565	Për një funksionim të mirë të sistemit të frenimit është i nevojshëm kontrolli i presionit të ajrit nëpërmjet manometrit në kroskot	Saktë
1566	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike është e nevojshme të bëhet edhe kontroll i deformimeve të rrotave drejtuese	Saktë
1567	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
1568	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
1569	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
1570	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
1571	Për të mbajtur sistemin e drejtimit në gjendje të mirë teknike mjafton të bëhet kontrolli i herëpashershëm i grupit të timonit	Gabim

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

TEMA 17

PËRGJEGJËSIA E DREJTUESIT TË MJETIT NË LIDHJE ME MARRJEN NË DORËZIM TË MALLIT, TRANSPORTIN DHE SHPËRNDARJEN E TIJ NË PËRPUHJE ME KUSHTET E RËNA DAKORD MIDIS PALËVE

Numri i pyetjeve në test 2

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1572	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive në emrin dhe mbiemrin e dërguesit	Saktë
1573	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit vetëm në rastin e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme	Gabim
1574	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive në peshën bruto dhe jo për sasinë e mallit të shprehur ndryshe (pako, thasë, shishe etj.)	Gabim
1575	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive për datën dhe vendin e caktuar për t'u dorëzuar malli por, jo për datën dhe vendin e marrjes në dorëzim të mallit	Gabim
1576	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive në datën dhe vendin e marrjes së tij në dorëzim nga ai, dhe të vendit të caktuar për t'u dorëzuar marrësit.	Saktë
1577	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shkak të pasaktësive në emrin dhe adresën e marrësit të mallit	Saktë
1578	Dërguesi i mallit është përgjegjës për dëmin që i shkakton transportuesit për shpenzimet e paketimit të parregullt të mallit	Saktë
1579	Transportuesi ka të drejtë të kërkojë dërguesit fatura të veçanta shoqëruese për mallin, kur ai do të transportohet i ngarkuar në disa automjete	Saktë
1580	Dërguesi i mallit është përgjegjës edhe në rast se parregullsia është e dukshme në momentin kur transportuesi merr në dorëzim atë, pavarësisht se nuk ka bërë asnjë vërejtje në lidhje me këtë	Gabim
1581	Dërguesi i mallit mund t'i kërkojë transportuesit që të kontrollojë peshën bruto të mallit por jo sasinë e tij të shprehur ndryshe (p.sh., pako, thasë, shishe etj.)	Gabim
1582	Dërguesi i mallit nuk është përgjegjës për humbjen e mallit	Gabim
1583	Transportuesi është person fizik ose juridik	Saktë
1584	Transportuesi merr përsipër që, me mjetet e veta të transportojë mallra brenda një afati të caktuar	Saktë
1585	Transportuesi, gjatë marrjes në dorëzim të mallit, kontrollon saktësinë e deklarimeve në faturën shoqëruese të mallit për sa i përket numrit të pakove, shenjave dhe numrave të tyre	Saktë
1586	Transportuesi ka të drejtë të kërkojë një faturë të veçantë shoqëruese për mallin që do të transportohet, për çdo automjet, kur ai do të ngarkohet në automjete rrugore të ndryshme	Saktë
1587	Transportuesi gjatë marrjes në dorëzim të mallit kontrollon gjendjen e jashtme të mallrave, por jo paketimin e tyre	Gabim
1588	Transportuesi nuk mban përgjegjësi për humbjen apo dëmtimin e mallrave	Gabim
1589	Transportuesi nuk mund të kërkojë një faturë të veçantë shoqëruese për çdo lloj malli më vete	Gabim
1590	Transportuesi mban përgjegjësi për humbjen e plotë ose të pjesshme të mallrave	Saktë
1591	Transportuesi mban përgjegjësi për dëmtimin e mallrave gjatë kohës që ai i merr në dorëzim dhe kohës që i shpërndan	Saktë
1592	Transportuesi mban përgjegjësi për çdo vonesë në shpërndarje	Saktë
1593	Transportuesi nuk mban përgjegjësi për taksat dhe vonesat	Gabim
1594	Transportuesi nuk mban përgjegjësi për faturën e mallit	Gabim
1595	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për çdëmtimin e tij, në rast humbje apo dëmtimi, kur ai ka ndodhur për shkak të një force madhore	Saktë

PYETESORI TEORIK PER LEJEDREJTIMI TE KATEGORIVE C1 DHE C

Nr.	Permbajtja	Përgjigja
1596	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për çdëmtimin e mallit, në rast humbje apo dëmtimi kur dëmtimi ka ndodhur për shkak të firove natyrore	Saktë
1597	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për çdëmtimin e tij, në rast humbje apo dëmtimi për shkak të veprimeve të dërguesit	Saktë
1598	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për çdëmtimin e tij, në rast humbje apo dëmtimi për shkak të veprimeve të pritësit të mallit	Saktë
1599	Transportuesi i mallit çlirohet nga përgjegjësia për çdëmtimin e mallit, në rast humbje apo dëmtimi kur transportuesi nuk është person juridik	Gabim
1600	Fatura për shoqërimin e mallit përmban datën dhe vendin në të cilën ajo është përpiluar	Saktë
1601	Fatura për shoqërimin e mallit përmban emrin dhe adresën e dërguesit të mallit, emrin dhe adresën e transportuesit të mallit si dhe emrin dhe adresën e marrësit (pritësit) të mallit	Saktë
1602	Nëse malli është i paketuar, fatura për shoqërimin e tij përmban edhe numrin e pakove, shenjat dalluese dhe numrat e tyre të veçantë	Saktë
1603	Fatura për shoqërimin e mallit përmban përshkrimin në përgjithësi, të natyrës së mallit që transportohet, mënyrën e paketimit dhe, në rastin e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme, përshkrimin e përpiktë të tyre	Saktë
1604	Fatura për shoqërimin e mallit përmban peshën bruto të mallit ose sasinë e tyre të shprehur ndryshe (pako, thasë, shishe etj.	Saktë
1605	Fatura për shoqërimin e mallit përmban datën dhe vendin e marrjes në dorëzim të mallit, por jo vendin e caktuar për dorëzimin e tij	Gabim
1606	Fatura për shoqërimin e mallit përmban përshkrimin në përgjithësi, të natyrës së mallit, vetëm në rastin e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme	Gabim
1607	Fatura për shoqërimin e mallit përmban tarifën (pagesat) që lidhen me transportin, vetëm në rastin e transportit me pako	Gabim
1608	Fatura shoqëruese e mallit përpilohet nga dërguesi i mallit	Saktë
1609	Fatura shoqëruese e mallit përpilohet në tre kopje origjinale të cilat nënshkruhen nga dërguesi dhe nga transportuesi i mallit	Saktë
1610	Fatura shoqëruese e mallit është provë e lidhjes së kontratës së transportit	Saktë
1611	Kopja e parë origjinale e faturës shoqëruese të mallit i jepet dërguesit, kopja e dytë shoqëron mallin, ndërsa kopja e tretë e saj mbahet nga transportuesi	Saktë
1612	Fatura shoqëruese e mallit është provë e lidhjes së kontratës së transportit por jo provë e vendosjes së kushteve të transportit	Gabim
1613	Fatura shoqëruese e mallit përpilohet në tre kopje origjinale të cilat nënshkruhen nga dërguesi por jo, nga transportuesi i mallit	Gabim
1614	Kopja e parë origjinale e faturës shoqëruese të mallit i jepet marrësit në dorëzim të tij	Gabim
1615	Drejtuesi i kamionit, që transporton mallra, pa shoqërues, është përgjegjës për mallin deri në magazinim të tij	Saktë
1616	Drejtuesi i kamionit merr me vete një kopje të fletë-hyrjes apo fletë-dorëzimit të mallit në destinacion	Saktë
1617	Drejtuesi i kamionit dorëzon në destinacion të gjithë dokumentet që shoqërojnë mallin që transporton	Saktë
1618	Drejtuesi i kamionit është i detyruar të ndjekë procesin e shkarkimit të mallit edhe në rastet kur ka shoqërues për mallin	Gabim
1619	Drejtuesi i kamionit, kur është përgjegjës për mallin, nuk duhet të nënshkruajë proces verbalin në rast se rezultojnë diferenca në dorëzimin e mallit	Gabim
1620	Drejtuesi i kamionit është përgjegjës vetëm në rastet kur transportohen mallra të specializuara	Gabim