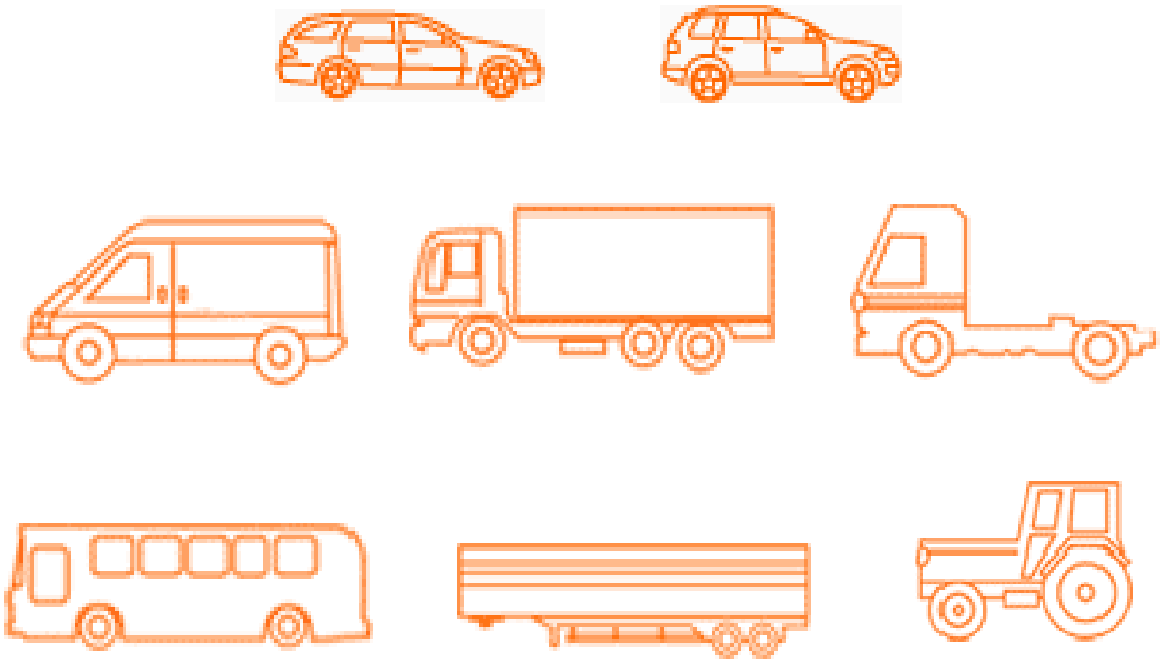
REPUBLIKA E SHQIPERISE

MINISTRIA E PUNEVE PUBLIKE, TRANSPORTIT DHE TELEKOMUNIKACIONIT

Drejtoria e Përgjithshme e Politikave të Planifikimit për Transportin dhe Telekomunikacionin

Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore

MANUALI I KONTROLLIT TË MJETEVE



PËRGATITUR NGA :

Ing. Maksim TASHI

Ing. Edmond KAZAZI

Mars 2010

HYRJE

Manuali i Kontrollit të Mjeteve përcakton elementët për të cilat duhet të kryhet Kontrolli Teknik i sistemeve të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiove, që kanë rëndësi për sigurinë e qarkullimit rrugor.

Manuali i Kontrollit të Mjeteve është në zbatim të plotë të**:**

- Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, miratuar me ligjin nr.8378, datë 22.07.1998, i ndryshuar;
- Regullores së zbatimit të Kodit Rrugor në Republikën e Shqipërisë, miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.153, datë 07.04.2000, i ndryshuar;
- Direktivës 2009/40 EC, datë 06.05.2009 "Mbi inspektimin teknik të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiove".

Manuali i Kontrollit të Mjeteve përmban 3 (tre) kapituj kryesorë:

- **Kapitulli i Parë "Kontrolli Teknik i detyrueshëm i autoveturave dhe mjeteve rrugore me peshë maksimale me ngarkesë deri 3,5 tonë"**

  Ky kapitull përcakton elementët për të cilët duhet të kryhet kontrolli i sistemeve të mjeteve rrugore gjatë Kontrollit Teknik Vjetor dhe Kontrollit Teknik Periodik, për të gjithë mjetet rrugore që përfshihen në kategoritë ndërkombëtare të mëposhtëme:

  - **kategoria M1:** mjete me motor që kanë të paktën 4 (katër) rrota, të destinuara për transport njerëzish dhe që nuk kanë më shumë se 8 (tetë) ndenjëse, përveç ndenjëses së drejtuesit të mjetit;
  - **kategoria N1:** mjete me motor që kanë të paktën 4 (katër) rrota, të destinuara për transport mallrash dhe që kanë peshë maksimale me ngarkesë jo më të madhe se 3,5 tonë;
  - **kategoria O1:** rimorkio me peshë maksimale me ngarkesë jo më të madhe se 0,75 tonë;
  - **kategoria O2:** rimorkio me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 0,75 tonë por jo më të madhe se 3,5 tonë.

- **Kapitulli i Dytë "Kontrolli Teknik i detyrueshëm i autobusave dhe mjeteve rrugore me peshë maksimale me ngarkesë mbi 3,5 tonë"**

  Ky kapitull përcakton elementët për të cilët duhet të kryhet kontrolli i sistemeve të mjeteve rrugore gjatë Kontrollit Teknik Vjetor dhe Kontrollit Teknik Periodik, për të gjithë mjetet rrugore që përfshihen në kategoritë ndërkombëtare të mëposhtëmë:

  - **kategoria M2:** mjete me motor që kanë te paktën 4 (katër) rrota, të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë më shumë se 8 (tetë) ndenjëse, përveç ndenjëses së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë deri 5 tonë;

- **kategoria M3:** mjete me motor që kanë të paktën 4 (katër) rrota, të destinuara për transport njerëzish dhe që kanë më shumë se 8 (tetë) ndenjëse, përveç ndenjëses së drejtuesit të mjetit dhe peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 5 tonë;
- **kategoria N2:** mjete me motor që kanë të paktën 4 (katër) rrota, të destinuara për transport mallrash, me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 3,5 tonë por jo më të madhe se 12 tonë;
- **kategoria N3:** mjete me motor që kanë të paktën katër rrota, të destinuara për transport mallrash, me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 12 tonë;
- **kategoria O3:** rimorkio (përfshirë edhe gjysmërimorkiot) me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 3,5 tonë por jo më të madhe se 10 tonë;
- **kategoria O4:** rimorkio (përfshirë edhe gjysmërimorkiot) me peshë maksimale me ngarkesë më të madhe se 10 tonë.

Kapitulli i Tretë "Kontrolli Teknik i detyrueshëm i motomjeteve"

Ky kapitull përcakton elementët për të cilët duhet të kryhet kontrolli i sistemeve të motomjeteve gjatë Kontrollit Teknik Vjetor, për të gjithë motomjetet që përfshihen në kategoritë ndërkombëtare të mëposhtëme:

- **kategoria L3:** mjete me dy rrota, cilindrata e motorit (kur flitet për motor me djegie të brendshme) është më e madhe se 50 cc dhe me shpejtësi maksimale të projektuar (për çdo lloj sistemi motorik) më të madhe se 50 km/orë;
- **kategoria L4:** mjete me tri rrota asimetrike ndaj aksit gjatësor të mesit, cilindrata e motorit (kur flitet për motor me djegie të brendshme) është më e madhe se 50 cc dhe me shpejtësi maksimale të projektuar (për çdo lloj sistemi motorik) më të madhe 50 km/orë (motorë me kosh);
- **kategoria L5:** mjete me tri rrota simetrike ndaj aksit gjatësor të mesit, cilindrata e motorit (kur flitet për motor me djegie të brendshme) është më e madhe se 50 cc dhe me shpejtësi maksimale të projektuar (për çdo lloj sistemi motorik) më të madhe se 50 km/orë;

PËRMBAJTJA

KAPITULLI I PARË

Nr. Art.	Emërtimi i Artikullit	Faqja
1.	Hyrje	11-12
2.	Boria	13
3.	Fshirëset dhe larëset e xhamave	14
4.	Shpejtësimatësi	15
5.	Dritat e pasme / dritat e targës	16
6.	Sinjalizuesit / indikatorët	17-18
7.	Dritat anësore	19
8.	Targa, numri i shasisë	20
9.	Gazrat e shkarkimit - diezel	21-23
10.	Gazrat e shkarkimit - benzinë	24-27
11.	Gjendja e fenerëve	28-29
12.	Fokusi i fenëreve	30
13.	Dritat e mjegullës / dytësore / ndihmëse	31
14.	Fokusi i dritave të mjegullës / dritat ndihmëse	32
15.	Reflektorët	33
16.	Lëngu i frenave	34
17.	Sistemi elektrik	35-36
18.	Sistemi i shkarkimit / zhurmat	37
19.	Xhoko e rrotës së parë	38
20.	Xhoko e rrotës së pasme	39
21.	Performanca e suspensioneve të aksit të parë	40
22.	Performanca e suspensioneve të aksit të pasëm	41
23.	Sistemi i frenimit	42-43
24.	Sistemi i frenimit (disbalanca)	44
25.	Performanca e frenave të parkimit (stacionare)	45
26.	Frenat e parkimit (disbalanca)	46
27.	Dritat e frenave	47
28.	Pedali i frenave	48

Nr. Art.	Emërtimi i Artikullit	Faqja
29.	Funksionimi i frenave	49
30.	Leva e frenave të dorës mekanike	50
31.	Xhoko e timonit	51
32.	Rripat e sigurimit	52-53
33.	Ndenjëset	54
34.	Pasqyrat për shikim mbrapa	55
35.	Xhamat	56
36.	Dyert / bravat / pajisjet kundër vjedhjes	57
37.	Përshtatjet për drejtuesit me aftësi të kufizuara	58
38.	Kllapat / ganxhat e rimorkimit / çiftëzimit	59
39.	Tubat e linjës së frenimit	60
40.	Njësia frenuese e rrotës	61
41.	Përbërësit mekanik të frenave	62-63
42.	Cilindri kryesor/ dytësor / valvula / lidhja	64
43.	Nyjet e sistemit të drejtimit	65-67
44.	Karroceria (trupi i mjetit rrugor)	68-69
45.	Shasia / pjesa e poshtëme e mjetit rrugor	70
46.	Rrotat	71-72
47.	Kushinetat e rrotave	73
48.	Të dhënat e gomave (specifikimet)	74
49.	Gjëndja e Gomave	75-76
50.	Veshja e Gomës	77
51.	Rrota rezervë	78
52.	Suspensionsionet e përparme	79-80
53.	Sustat / balestrat e përparme	81-83
54.	Suspensionet e pasme	84-85
55.	Sustat / balestrat e pasme	86-88
56.	Gjëndja e amortizatorëve	89
57.	Sistemi i ushqimit	90-92
58.	Transmesioni	93

KAPITULLI I DYTË

Nr. Art.	Emërtimi i Artikullit	Faqja
1.	Hyrje	95-96
2.	Boria	97
3.	Fshirëset dhe larëset e xhamave	98
4.	Tahometri/shpejtësimatsi/limituesi shpejtësisë	99-102
5.	Dritat e pasme / dritat ndriçuese të targës	103
6.	Sinjalizuesit / indikatorët	104-105
7.	Dritat anësore / dritat shënjuese	106-107
8.	Targa / numri i shasisë	108
9.	Gazrat e shkarkimit - diezel	109-111
10.	Gazrat e shkarkimit - benzinë	112-115
11.	Gjendja e fenerëve	116-117
12.	Fokusi i fenerëve	118
13.	Dritat e mjegullës/ dytësore / ndihmëse	119
14.	Fokusi i dritave të mjegullës / dritat ndihmëse	120
15.	Reflektorët	121
16.	Lëngu i frenave (alkooli)	122
17.	Sistemi elektrik / mbështjelljet izoluese	123-124
18.	Sistemi i shkarkimit / zhurmat	125
19.	Xhoko e rrotës së parë	126
20.	Xhoko e rrotës së pasme	127
21.	Performanca e suspensioneve të aksit të parë	128
22.	Performanca e suspensioneve të aksit të pasëm	129
23.	Kontrolli i performancës së frenave	130-133
24.	Sistemi i frenimit (disbalanca)	134
25.	Performanca e frenave të parkimit (stacionare)	135
26.	Disbalancimi në frenat e parkimit	136
27.	Dritat e frenave	137
28.	Pedali i frenave	138
29.	Funksionimi i frenave	139-140

Nr. Art.	Emërtimi i Artikullit	Faqja

30.	Leva e frenave të dorës mekanike	141
31.	Xhoko e timonit	142-143
32.	Rripat e sigurimit	144-145
33.	Ndenjëset	146
34.	Pasqyrat për shikim mbrapa	147
35.	Xhamat / dritaret	148
36.	Dyert / kyçet / sistemet kundër vjedhjes	149-150
37.	Përshtatjet për drejtuesit me aftësi të kufizuara	151
38.	Kllapat / ganxhat e rimorkimit / çiftëzimit	152-156
39.	Tubat e linjës së frenimit	157-158
40.	Njësia frenuese e rrotës	159
41.	Përbërësit mekanik të frenave	160-162
42.	Cilindri kryesor / dytësor / valvula / lidhja	163-164
43.	Nyjet e sistemit të drejtimit	165-169
44.	Karroceria (trupi i mjetit rrugor)	170-174
45.	Shasia / pjesa e poshtëme e mjetit rrugor	175-176
46.	Rrotat	177-178
47.	Kushinetat e rrotave	179
48.	Të dhënat e gomave (specifikimet)	180
49.	Gjëndja e gomave	181-182
50.	Veshja e gomës	183
51.	Rrota rezervë	184
52.	Suspensionsionet e përparme	185-186
53.	Sustat / balestrat e përparme	187-189
54.	Suspensionet e pasme	190-191
55.	Sustat / balestrat e pasme	192-194
56.	Gjëndja e amortizatorëve	195
57.	Sistemi i ushqimit	196-198
58.	Transmesioni	199-200
59.	Pllaka e peshës dhe përmasave të mjetit	201
60.	Sinjalizuesi i ajerit / vakumit	202

Nr. Art.	Emërtimi i Artikullit	Faqja
61.	Mbushja me ajer / vakum	203
62.	Valvola e kontrollit të ajerit / vakumit	204
63.	Trekëndëshi i rrezikut	205
64.	Platformat e lëvizëshme (të ecjes) dhe shkallët	206
65.	Reflektorët dhe shënjat anësore dhe të pasme	207-210
66.	Mbrojtëset anësore, mbrojtësja poshtme mbrapa	211-213
67.	Performanca e frenave të emergjencës	214-216
68.	Shbalancimi i frenave të emergjencës	217
69.	Fikset e zjarrit	218
70.	Daljet e sigurisë	219
71.	Ndenjëset	220
72.	Ndriçimi i brendshëm	221
73.	Kutia e ndihmës së shpejtë	222
74.	Ndërprerja e ushqimit me karburant	223

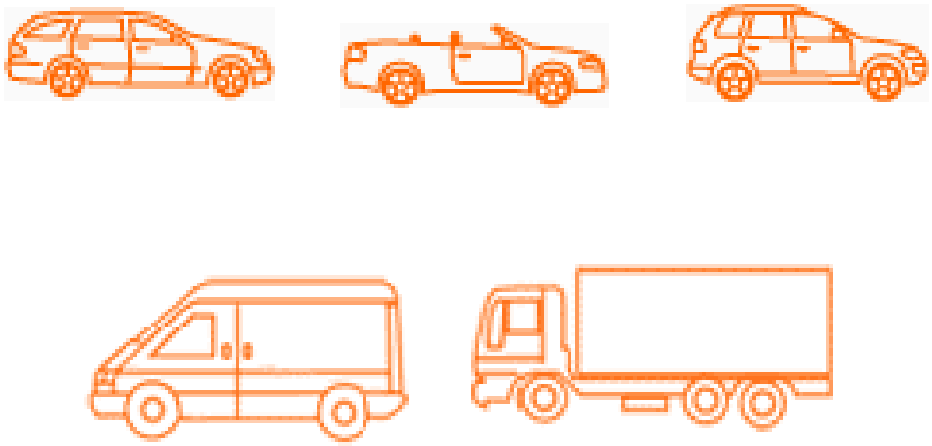
KAPITULLI I TRETË

Nr. Art.	Emërtimi i Artikullit	Faqja
1.	Hyrje	225-226
81.	Targa numri i shasisë	227
82.	Testi i frenave	228
83.	Përbërësit e frenave	229-230
84.	Funksionimi i frenave	231
85.	Lëngu i frenave	232
86.	Drejtimi / timoni	233
87.	Rrotat	234
88.	Gomat	235
89.	Motori dhe transmesioni	236
90.	Sistemi elektrik	237
91.	Dritat e ndalimit	238
92.	Dritat e pasme / dritat e targës	239

Nr. Art.	Emërtimi i Artikullit	Faqja
93.	Indikatorët (sinjalet)	240
94.	Boria	241
95.	Gjëndja e fenerëve kryesorë	242
96.	Fenerët kryesore, kontrolli dritave shkurtra	243
97.	Shpejtësimatësi	244
98.	Ndenjëset / pedanat	245
99.	Pasqyrat	246
100.	Struktura / karkasa / skeleti	247
101.	Objekte të shtuara	248
102.	Këmbët e qëndrimit	249
103.	Rrotat	250
104.	Kushinetat e rrotave	251
105.	Piruni i suspensionit të përparmë	252
106.	Suspensionet e pasme	253
107.	Sistemi i ushqimit / serbatori	254
108.	Sistemi shkarkimit	255
109.	Sistemi shkarkimit / zhurmat	256
110.	Motomjetet me kosh	257

KAPITULLI I PARË

KONTROLLI TEKNIK I DETYRUESHËM I AUTOVETURAVE DHE MJETEVE RRUGORE ME PESHË MAKSIMALE ME NGARKESË DERI NË 3,5 TONË



Artikulli Nr. 1

HYRJE

Kapitulli “Kontrolli Teknik i detyrueshëm i autoveturave dhe mjeteve rrugore me peshë maksimale me ngarkesë deri në 3,5 tonë” duhet të njihet dhe të shërbejë si referencë për të gjithë kontrollorët që përfshihen në Kontrollin Teknik të detyrueshëm të autoveturave dhe të mjeteve rrugore me peshë maksimale me ngarkesë deri në 3,5 tonë.

Pronarët e mjeteve rrugore gjithashtu mund të gjejnë detaje me vlerë në lidhje me elementët e Kontrollit Teknik të detyrueshëm që do t`i nënshtrohet mjeti rrugor i tyre dhe arsyet përse ky mjet rrugor mund të konsiderohet i papërshtatshem për të qarkulluar në rrugë.

Ky Kapitull i Manualit përcakton metodat e testimit të detyrueshëm dhe kriteret e kalimit apo të dështimit në testet e kontrollit të përshtatshmërisë së autoveturave dhe mjeteve rrugore me peshë maksimale me ngarkesë deri në 3,5 tonë për të qarkulluar në rrugë.

Numri i shasisë së mjetit rrugor duhet të korrespondojë me të dhënat e paraqitur në dosjen dhe dokumentat e regjistrimit të mjetit rrugor. Nqs ka vështirësi të gjetjes së vendndodhjes së numrit të shasisë, atëhere është përgjegjësi e aplikantit të gjejë këtë informacion në lidhje me mjetin rrugor të tij.

Kontrolli Teknik është test i mirëmbajtjes dhe gjëndjes aktuale të mjetit rrugor. Vlerësimi i detajuar i projektimit dhe i konstruksionit të mjetit rrugor nuk është pjesë e Kontrollit Teknik nëpërmjet testit.

Ky Manual përcakton në detaje të gjitha elementët e kontrollit (përfshirë dhe shënimet shtesë) dhe arsyet e dështimit. Mjeti rrugor duhet të vlerësohet sipas kritereve të përcaktuara në këtë Manual.

"Mënyra e Kontrollit" detajon mënyrën sipas së cilës testohen elementët e ndryshëm të mjetit rrugor si dhe pajisjet që duhen përdorur.

Gjatë kryerjes së kontrollit, vëmendje e veçantë duhet t`i kushtohet informacionit të dhënë në Shënime, sepse këto japin udhëzimet për mënyrën e kryerjes së Kontrollit dhe qëllimin e testit.

"Arsyet për Dështim" liston të gjitha difektet të cilat bëjnë që mjeti rrugor të dështojë në test. Një mjet rrugor nuk mund të dështojë në qoftë se nuk ka një ose më shumë difekte të listuara.

"Arsyet për Dështim" duhen përcaktuar vetëm duke iu refereuar seksionit "Mënyra e Kontrollit" të këtij Manuali.

Duke patur parasysh se nuk është e mundur të paraqiten te gjithë limitet e konsumit dhe tolerancës për përbërësit e modeleve të ndryshëm të mjeteve rrugore, kontrollorët që merren me Kontrollin Teknik duhet të përdorin eksperiencën dhe gjykimin e tyre kur vlerësojnë gjëndjen e përbërësve, dmth zëvendësimin, riparimin apo rregullimin e tyre në çdo kohë.

Në rastet kur frenat nuk mund të testohen në bankoprovën e frenave për shkak të projektimit të mjetit rrugor, atëhere duhet kryer një test rrugor duke përdorur një decelerometër (matës të nxitimit të vonuar) për të vlerësuar performancën e frenave.

Kontrollorët që merren me Kontrollin Teknik nuk duhet të fillojnë kontrollin në rrethanat e mëposhtëme:

- kur ndonjë pjesë e mjetit rrugor apo e pajisjes testuese është shumë e ndotur apo në gjëndje të rrezikshme saqë e bën të vështirë kryerjen e testit.
- kur ngarkesa apo gjëra të tjera nuk janë siguruar në mënyrën e duhur.
- kur motori i një mjeti rrugor nuk është kompatibël me kërkesat e kontrollit paraprak sipas Seksioneve 9 dhe 10 të testimit.
- kur nuk paraqiten dokumentat e mjetit rrugor, nuk janë paguar taksat, nuk deklarohen gjobat dhe numri i shasisë i mjetit rrugor nuk përputhet me atë të paraqitur në dokumenta.

"Mënyra e Kontrollit" është hartuar që të jetë kompatibël me praktikat normale të punës dhe nuk është mangësi apo përgjegjësi e Manualit, plagosja e personave apo dëmtimet e pronës që janë si rezultat i kryerjes së Kontrollit Teknik siç përcaktohen në këtë Manual. Asgjë dhe asnjë pjesë e këtij Manuali nuk mund të konsiderohet si pengesë apo zvogëlues (në çfarëdo mënyre) i detyrimeve të punëdhënësve dhe punëmarrësve në lidhje me shëndetin dhe sigurinë në punë.

Pronarët e mjeteve rrugore nuk mund të pretendojnë për "humbje të pronës private" dmth kur atij i hiqen objekte apo sende nga mjeti rrugor përpara kryerjes së Kontrollit Teknik.

VINI RE:

1. **KUR NJË MJET RRUGOR DËSHTON PËR SHKAK TË NJË DIFEKTI TË RREZIKSHËM (PSH FRENAT, SISTEMI I DREJTIMIT, GOMAT, etj) KONTROLLORËT DUHET TË KËSHILLOJNË PRONARIN E MJETIT RRUGOR PËR EKZISTECËN DHE RREZIKSHMËRINË E DIFEKTIT.**
2. **MJETI RRUGOR NUK DUHET TË NGITET NË RRUGË PUBLIKE DERISA DIFEKTI TË NDREQET.**
3. **DUHET TË BËHET E QARTË SE NGARJA E MJETIT RRUGOR NË RRUGË PUBLIKE NË GJËNDJE TË DIFEKTIT TË RREZIKSHËM PËRBËN NJË SHKELJE TË RËNDË PËR TË CILËN PRONARI DHE DREJTUESI DO TË PENALIZOHEN.**
4. **ËSHTË E DETYRUESHME QË KONTROLLORËT TË MOS E KALOJNË NJË MJET RRUGOR I CILI DËSHTON DHE NUK MUND TË KALOJË NJË NGA KRITERET E PËRCAKTUARA NË KATEGORINË “S” (SKALON).**

Artikulli Nr. 2

BORIA

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo sigurinë e borisë dhe kontrollin e borisë.
2. Vërë në veprim kontrollin e borisë dhe vërë re nëse boria lëshon tingullin e duhur (funksionon siç duhet).

Arsyet për Dështim:

Nr.	Boria	S	K
1.	Kontroll i pasigurtë		**x**
2.	Boria është montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**
3.	Nuk funksionon në mënyrë korrekte		**x**
4.	Nuk funksionon apo nuk është instaluar fare	**x**	

Artikulli Nr. 3

FSHIRËSET DHE LARËSET E XHAMAVE

Mënyra e Kontrollit:

1. Vërë në punë fshirëset dhe larëset e xhamave dhe kontrollo për funksionimin dhe sigurinë si dhe që fshirëset të lëvizin me shpejtësinë e duhur mbi një hapësirë të xhamit e cila është e mjaftueshme për t`i dhënë drejtuesit pamjen e duhur.
2. Kontrollo komandën e fshirëses.
3. Kontrollo gjëndjen e kraheve të fshirëses dhe të gominës fshirëse. Kontrollo që sustat nuk janë të dobëta apo dhe të prishura (thyera).
4. Kontrollo që lidhjet e fshirëses (elementet përberëse të krahëve) nuk janë të konsumuara.
5. Kontrollo që larësja (et) e xhamit të parë funksionojnë në mënyrë të kënaqshme.

Shënime:

1. Larëset do të konsiderohen të instaluara nqs një nga pjesët e sistemit larës është e instaluar.
2. Ky test aplikohet vetëm për xhamin e përparmë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Krahët dhe gominat e fshirëseve të xhamave	S	K
1.	Mungojnë	**x**	
2.	Nuk e pastrojnë xhamin në mënyrë efektive		**x**
3.	Zona që pastrojne nuk mjafton për t'i dhëne drejtuesit një pamje adekuate		**x**
	Shpejtësia e Fshirëseve		
4.	Nuk operojnë normalisht		**x**
5.	Është montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**
6.	Nuk punon, është difektoz apo mungon fare		**x**
	Lidhjet e Fshirëses		
7.	Të thyera, të konsumuara tej mase apo të pasigurta		**x**
	Larëset (nqs ka)		
8.	Nuk punon në mënyrë korrekte ose nuk është e kalibruar siç duhet		**x**

Artikulli Nr. 4

SHPEJTËSIMATËSI

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që shpejtësimatësi është i vendosur, punon dhe mund të shihet me lehtësi nga ndenjësja e drejtuesit të mjetit.
2. Kontrollo që shpejtësimatësi mund të ndriçohet.

Shënime:

Kontrolli i funksioneve të shpejtësimatësit limitohet me lëvizjet e mjetit rrugor brënda zonës së kontrollit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Shpejtësimatësi	S	K
1.	Mungon ose nuk punon		**x**
2.	Nuk mund të shihet nga ndenjësja e drejtuesit të mjetit rrugor		**x**
	Ndriçimi i shpejtësimatësit		
3.	Nuk funksionon		**x**

Artikulli Nr. 5

DRITAT E PASME / DRITAT NDRIÇUESE TË TARGËS

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që dy fenerët janë vendosur në mënyrë simetrike në pjesën e pasme të mjetit rrugor.
2. Kontrollo që sejcila nga dy dritat e pasme që janë në përdorim emeton një dritë të kuqe që është qartësisht e dukshme.
3. Kontrollo që llamba ndriçuese e targës(ve) emeton një dritë të bardhë dhe është efiçente.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat e Pasme	S	K
1.	Nuk funksionojnë apo janë difektoze	**x**	
2.	Mungojnë apo nuk janë të dukshme	**x**	
3.	Nuk janë me ngjyrë të kuqe		**x**
4.	Xhamat e fenerëve janë thyer apo mungojnë		**x**
5.	Nuk kanë të njëjtin dimension dhe intensitet		**x**
6.	Janë montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**
7.	Nuk janë instaluar në mënyrë simetrike		**x**
	Llamba Ndriçuese e Targës		
8.	Nuk funksionon, difektoze apo nuk është instaluar		**x**
9.	Nuk ka ngjyrë të bardhë		**x**
10.	Xhamat janë thyer apo mungojnë		**x**
11.	Ndriçojnë me ngyrë të bardhë pjesën e pasme		**x**

Artikulli Nr. 6

SINJALIZUESIT / INDIKATORËT

Mënyra e Kontrollit:

Ndizni sinjalizuesit e ndryshimit të drejtimit dhe kontrolloni që:

1. sejcili funksionon siç duhet dhe është qartësisht i dukshëm;
2. sejcili është me ngjyrën e duhur dhe është montuar në mënyrë korrekte;
3. është e mundëshme për drejtuesin që të informohet menjëherë nga ndenjësja e tij se sinjalizuesit e drejtimit po funksionojnë.

Shënime:

Prezenca dhe funksionimi i "sinjalizuesit të drejtimit katër - anësh" apo i dritave të rrezikut nuk është pjesë e këtij testi. Kur mjeti rrugor ka të instaluar sinjalizues drejtimi vetëkthyes apo *"pulsues"* si pjesë të pajisjeve standarte këta duhet të funksionojnë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Sinjalizuesit	S	K
1.	Mungojnë apo nuk duken	**x**	
2.	Nuk funksionojnë apo janë difektozë	**x**	
3.	Nuk pulsojnë në mënyrë konstante 60 deri 120 flashe ne minutë (sipas tipit)		**x**
4.	Janë montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**
5.	Lentet janë thyer apo mungojnë		**x**
	Periudha pas 1 Korrik 1964		
6.	Nuk kanë ngjyrë qelibar (ngjyrë mes të verdhës, portokallisë dhe kafes)		**x**
	Periudha para 1 Korrik 1964		
7.	Përpara, që të dy me ngjyrë jo qelibar ose të bardhë		**x**
8.	Prapa, që të dy me ngjyrë jo qelibar ose të bardhë		**x**
9.	Kur vetëm një sinjalizues në sejcilën anë përdoret si për përpara ashtu edhe për mbrapa	**x**	
	Nuk kanë ngjyrë qelibar		**x**
	Çelçsi		
10.	Difektoz		**x**

	Indikatorët (Sinjalizues viziv apo akustik të sinjalizuesve)		
11.	Mungojnë	**x**	
12.	Nuk funksionojnë apo janë difektozë		**x**

Artikulli Nr. 7

DRITAT ANËSORE

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo që dy llambat që emetojnë dritë të bardhë janë instaluar në mënyrë simetrike në pjesën e përparme të mjetit rrugor dhe :

1. kur ndriçohen janë qartësisht të dukshme;
2. janë instaluar në mënyrë të sigurtë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat Anësore	S	K
1.	Mungojnë apo nuk duken qartë		**x**
2.	Xhamat janë thyer apo mungojnë		**x**
3.	Nuk funksionojnë apo janë difektozë		**x**
4.	Nuk kanë ngjyrë të bardhë		**x**
5.	Nuk janë montuar në mënyrë simetrike		
6.	Nuk janë me të njëjtat dimensione dhe intensitet		**x**
7.	Janë montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**

Artikulli Nr. 8

TARGA / NUMRI I SHASISË

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo targat për sigurinë, vëndodhjen, lexueshmërinë, shikueshmërinë dhe ngjyrën e duhur.
2. Kontrollo që numri i shasisë është i njejtë me atë të paraqitur në dokumentat e mjetit rrugor dhe që numri në shasinë e mjetit rrugor nuk është i ristampuar, ngjitur më pas etj.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Targa	S	K
1.	Njëra apo të dyja targat mungojnë, janë montuar në mënyrë jo të sigurtë ose nuk janë qartësisht të dukshme	**x**	
2.	Numrat ose shkronjat e targës mungojnë apo janë të palexueshme	**x**	
3.	Numrat, shkronjat ose sfondi i targës nuk janë me ngjyrën e duhur	**x**	
	Numri i Shasisë		
4.	Është i ndryshëm me atë të paraqitur në dokumentacion	**x**	
5.	Numri i shasisë së mjetit rrugor është i ndryshkur, jo qartësisht i dukshëm apo i ristampuar	**x**	

Artikulli Nr. 9

GAZRAT SHKARKUES - DIEZEL

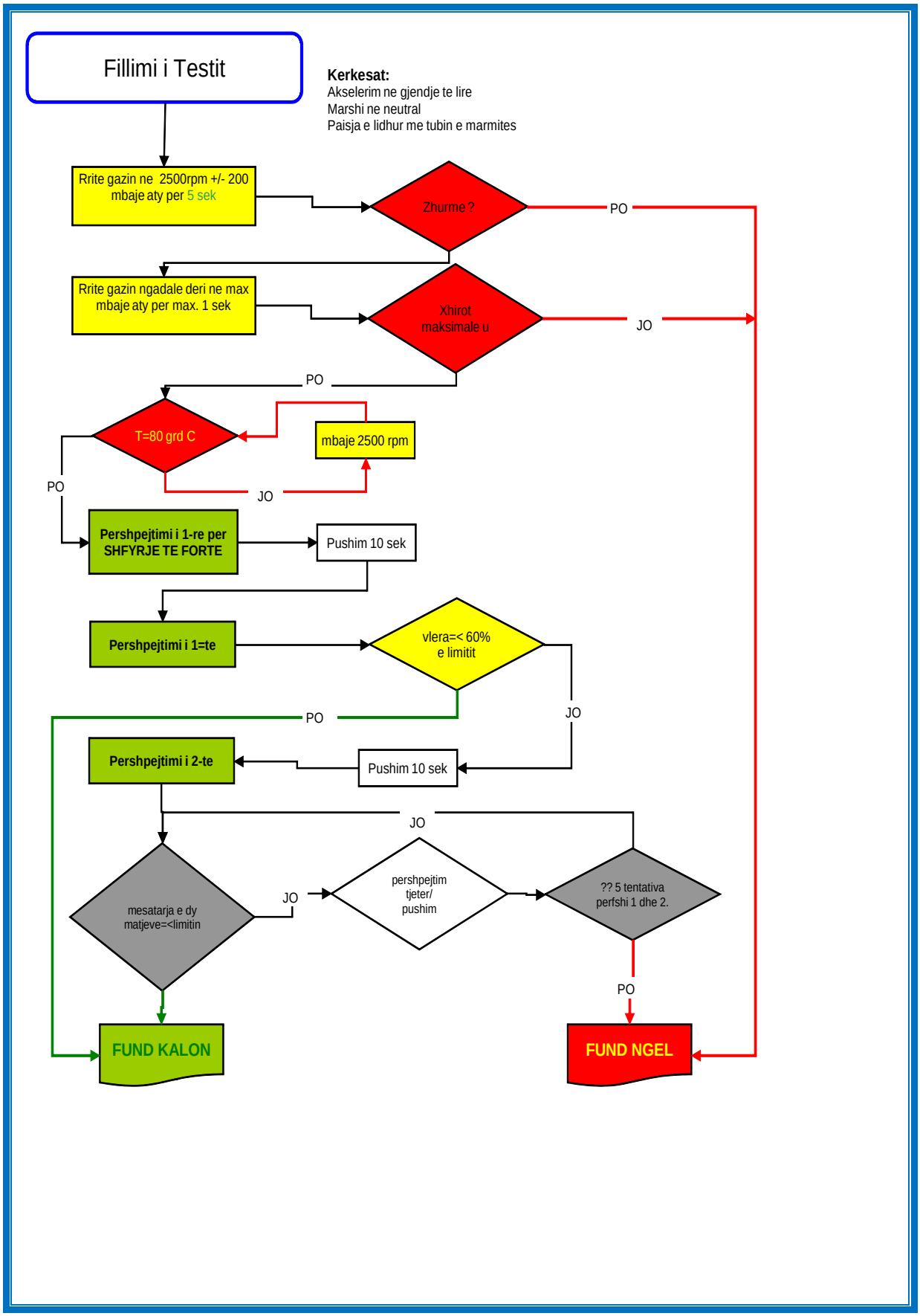
Mënyra e Kontrollit:

Testi matës i gazrave të shkarkimit nuk duhet aplikuar për mjetet rrugore të regjistruara para 1 Janar 1980.

1. Testi i gazrave të shkarkimit nuk duhet filluar pa bërë kontrollin paraprak siç parashikohet më poshtë.
2. Është me rëndësi themelore që motori të jetë në temperaturën normale të operimit përpara se kryhet testi i gazrave të shkarkimit. Kontrollorët duhet të sigurohen që motorët nuk janë ngrohur duke i lënë në gjendje të "pangacmuar" apo duke i mbajtur gazin (akseleratorin) në gjysëm. Motorët duhet të ngrohen me ngarje normale.
3. Motorët që lihen në gjendje neutro për çfarëdo mase kohe do të tregojnë një nivel të lartë kapaciteti të gazrave të shkarkimit gjatë testit.
4. Gjatë kryerjes së këtij testi komanda e gazit nuk duhet të jetë e lëvizshme (e paqëndrueshme).

Mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Janar 1980

1. Pasi motori të ketë arritur temperaturën normale të funksionimit, rriteni numrin e xhirove të motorit ngadalë deri **në 2,500 r.p.m**. ose deri në gjysmën e limitit të xhirove të rekomanduara nga konstruktori (edhe nqs ky limit është më i vogël) dhe mbajeni motorin në këtë shpejtësi **për 20 sekonda** në mënyrë që të pastroni sistemin shkarkues. Nqs motori emeton zhurma të pazakonta testi duhet ndërprerë. Ngrijeni ngadalë numrin e xhirove të motorit deri në maksimumin e xhirove dhe vini re nëse kontrolluesi i gazit operon brenda limitit të xhirove të rekomanduara nga konstruktori për mjetin rrugor. N.q.s **jo** testi duhet ndërprerë. Mos e mbani motorin në maksimum për asnjë periudhë kohe.
2. Lidheni matësin e gazrave të shkarkimit diezel me mjetin rrugor duke ndjekur udhëzimet e prodhuesit të matësit të gazrave të shkarkimit. Shtypni pedalin e gazit me forcë nga gjëndje e lirë deri në gjëndjen e dërgimit të sasisë maksimale të karburantit duke ndjekur udhëzimet e prodhuesit te matësit të gazrave të shkarkimit. Matësi i gazrave të shkarkimit është programur që të injoroje matjen e parë. Veprimet përsëriten dhe nqs matjet tregojnë se treguesit janë më pak se **60%** e limitit të pranuar, testi ka mbaruar dhe është i sukseshëm. Nqs treguesit nuk janë më pak se **60%** e limitit të pranuar, veprimet përsëriten. Nqs rezulton se mesatarja e testit të ri dhe atij të mëparshëm është brenda limitit të pranuar, testi ka mbaruar dhe është i sukseshëm. Nqs mesatarja nuk është brenda limitit, testi përsëritet (**maksimumi tre herë të tjera**) .


Fillimi i Testit
Kerkesat:
Akselerim ne gjendje te lire
Marshi ne neutral
Paisja e lidhur me tubin e marmites
Rrite gazin ne 2500rpm +/- 200 mbaje aty per 5 sek
Zhurme ?
PO
Rrite gazin ngadale deri ne max mbaje aty per max. 1 sek
Xhirot maksimale u
JO
PO
T=80 grd C
mbaje 2500 rpm
PO
JO
Pershpejtimi i 1-re per SHFYRJE TE FORTE
Pushim 10 sek
Pershpejtimi i 1=te
vlera=< 60% e limitit
PO
JO
Pershpejtimi i 2-te
Pushim 10 sek
JO
mesatarja e dy matjeve=<limitin
JO
pershpejtim tjeter/ pushim
?? 5 tentativa perfshi 1 dhe 2.
PO
FUND KALON
FUND NGEL

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Janar 1980 deri më 1 Korrik 2008	S	K
1.	Treguesit mesatar të matjeve të gazrave të shkarkimit të motorit janë më të larta se 2.5 m-1 në rastet e motorëve diezel me aspirim normal dhe 3.0 m-1 në rastet e motorëve diezel turbo (të mbiushqyer)		**x**
	Mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Korrik 2008		
2.	Treguesit mesatar të matjeve të gazrave të shkarkimit të motorit janë më të larta se 1.5 m-1		**x**
	Gazrat e Shkarkimit (Mjetet rrugore të regjistruara para 1 Janar 1980)		
3.	Mbetjet që dalin nga sistemi shkarkues kanë ngjyrë të zeze apo më të errët	**x**	
	Sistemi i Kontollit të Shkarkimit		
4.	Rrjedh, nuk është i plotë apo është instaluar në mënyrë jo të plotë ose jo të saktë	**x**	
	Shpejtesia e motorit në gjëndje të lirë (minimo)		
5.	Shpejtësia e motorit në gjëndje të lirë nuk është korrekte (krahasuar me shpejtësinë që përcakton konstruktori, me një tolerancë +/- 200 rpm)		**x**

Artikulli Nr. 10

SISTEMI SHKARKIMIT BENZINË

(vetëm për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Janar 1980)

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo vizualisht në rastet e motorëve katër kohësh me sistem ndezjeje me plasje (benzinë apo gaz) që sistemi i kontollit të shkarkimit është komplet dhe është instaluar në mënyrë korrekte, nuk ka rrjedhje.

Rregjistrimet para Janarit të vitit 1994

2. Pasi motori të ketë arritur temperaturën normale të funksionimit, lidhni matësin CO / HC sipas udhëzimeve të prodhuesit. Rriteni shpejtësinë e motorit deri afërsisht 2,500 R.P.M. dhe mbajeni për 20 sekonda. Lejoni motorin të kthehet në gjëndje të lirë dhe lexuesi i shkarkimit të stabilizohet. Shënoni vlerat e monoksidit të karbonit dhe hidrokarbonin të gazrave shkarkues në gjëndje të lirë (minimo).

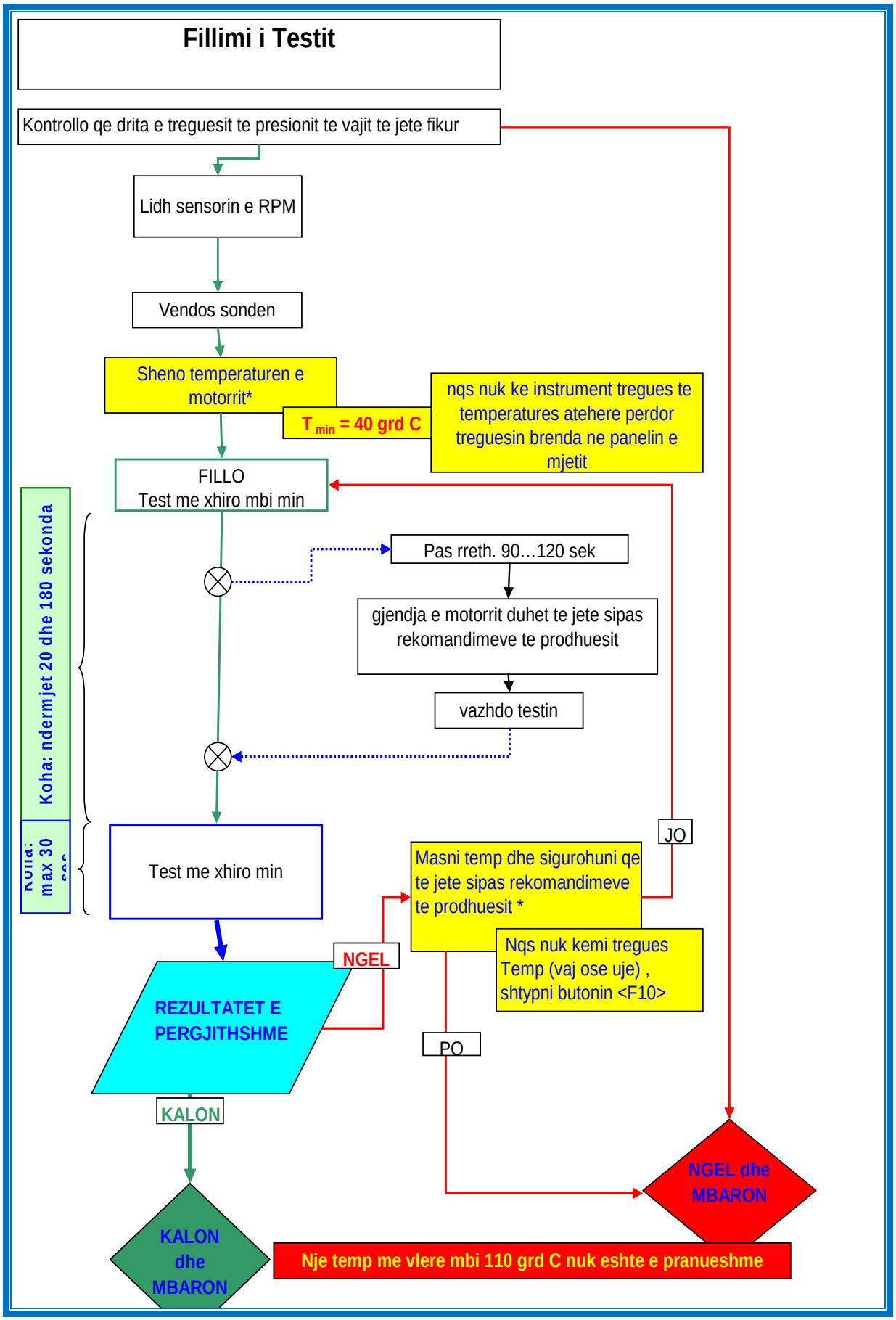
Rregjistrimet pas Janarit të vitit 1994

3. Për mjetet rrugore të regjistruara pas Janarit 1994, rriteni shpejtësinë e motorit deri afërsisht 2,500 R.P.M. apo tek një shpejtësi tjetër e specifikuar nga konstruktori dhe mbajeni për 30 sekonda. Shënoni vlerat e HC, CO dhe vlerat Lambda. Nqs vlerat e mbetjeve në sistemin shkarkues nuk janë brenda limiteve të specifikuara, atëhere në temperaturën e motorit në gjendje normale pune rriteni shpejtësinë deri në afërsisht 2,500 R.P.M. apo tek një shpejtësi tjetër e specifikuar nga konstruktori dhe mbajeni 3 minuta. Shënoni vlerat HC, CO dhe vlerat Lambda. Lejoni motorin të kthehet në gjëndje të lirë dhe lexuesi i shkarkimit të stabilizohet. Shënoni vlerën e monoksidit të karbonit në gazrat shkarkues në gjëndje të lire (minimo).

4. Në rastet kur mjeti rrugor është i pajisur me sistem shkarkues dyfish gazrat duhen matur në të dy sistemet.

Shënime:

1. Kur kontrollohet sistemi i gazrave shkarkues mjeti rrugor duhet vënë në kushtet e përcaktuara nga rekomandimet e konstruktorit.
2. Në rastet kur mund të përcaktohet se rekomandimet e konstruktorit në lidhje me nivelin e emetimit të mbetjeve nga sistemi shkarkues janë më të larta se ato të listura në "Arsyet për Dështim" atëhere të dhënat e ofruara nga konstruktori duhet të shërbejnë si kriter për të përcaktuar nëse mjeti rrugor e kalon testin apo jo.
3. Për mjetet rrugore të cilat funksionojnë me LPG, matjet për hidrokarbonin duhet të ndahen me faktorin ekuivalent (PEF) propan / heksan i cili shënohet nga pajisja testuese e nivelit të hidrokarbonit.
4. Kur mjetet rrugore kanë sistem shkarkimi dyfish merret paraysh mesatarja e rezultateve të dy sistemeve.
5. Testi i HC nuk është i nevojshëm për mjetet rrugore që funksionojnë me CNG.
6. Ky test nuk duhet të kryhet kur:


Fillimi i Testit
Kontrollo qe drita e treguesit te presionit te vajit te jete fikur
Lidh sensorin e RPM
Vendos sonden
Sheno temperaturen e motorrit*
T min = 40 grd C
nqs nuk ke instrument tregues te temperatures atehere perdor treguesin brenda ne panelin e mjetit
FILLO
Test me xhiro mbi min
Koha: ndermjet 20 dhe 180 sekonda
Pas rreth. 90…120 sek
gjendja e motorrit duhet te jete sipas rekomandimeve te prodhuesit
vazhdo testin
max 30
Test me xhiro min
JO
Masni temp dhe sigurohuni qe te jete sipas rekomandimeve te prodhuesit *
Nqs nuk kemi tregues Temp (vaj ose uje) , shtypni butonin <F10>
NGEL
REZULTATET E PERGJITHSHME
PO
KALON
NGEL dhe MBARON
KALON dhe MBARON
Nje temp me vlere mbi 110 grd C nuk eshte e pranueshme

- drita e alarmit e nivelit të vajit qëndron e ndezur gjatë kohës që motori është duke punuar;
- niveli i vajit është më poshtë apo më lartë se rekomandimi i konstruktorit.

7. Ky test nuk aplikohet për:
   - Motorrët dy - kohësh.
   - Motorrët Wankel (rotative).

Arsyet për Dështim:

Nr.	Sistemi Shkarkues i Motorit	S	K
1.	Ka rrjedhje		**x**
	Sistemi i Kontrollit të Emetimit		
2.	Sistemi i Kontrollit të Emetimit ka rrjedhje, është i paplotë apo nuk është instaluar në mënyrë korrekte		**x**
	Shpejtësia në gjëndje të lirë (minimo)		
3.	Dukshëm mbi nivelin e rekomanduar nga konstruktori	**x**	
	Emetimi i monoksidit të karbonit		
4.	Për mjetet rrugore të regjistruara përpara 1 Tetor 1986, përmbajtja e monoksidit të karbonit është më shumë se 4.5 % në gjëndje të lirë (minimo)		**x**
5.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Tetor 1986 dhe deri më 31 Dhjetor 1993, përmbajtja e monoksidit të karbonit është më shumë se 3.5 % në gjëndje të lirë (minimo)		**x**
6.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Janar 1994, përmbajtja e monoksidit të karbonit është më shumë se 0.5 % në gjëndje të lirë (minimo)		**x**
7.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Janar 1994, përmbajtja e monoksidit të karbonit në 2,500 R.P.M. apo në shpejtësinë e rekomanduar nga konstruktori është më shumë se 0.3 %		**x**
8.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Korrik 2002, përmbajtja e monoksidit të karbonit në gjëndje të lirë (minimo) është më shumë se 0.3 %		**x**
9.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Korrik 2002, përmbajtja e monoksidit të karbonit në 2,500 R.P.M. apo në shpejtësinë e rekomanduar nga konstruktori është më shumë se 0.2 %		**x**
	Hidrokarboni (HC)		

10.	Për mjetet rrugore të regjistruara përpara 1 Tetor 1986, përmbajtja e hidrokarbonit në minimo është më shumë se 1,000 P.P.M.		**x**
11.	Për mjetet rrugore të regjistruara nga 1 Tetor 1986 deri më 31 Dhjetor 1993, përmbajtja e hidrokarbonit në minimo është më shumë se 750 P.P.M.		**x**
12.	Për mjetet rrugore te regjistruara pas 1 Janar 1994, përmbajtja e hidrokarbonit ne 2,500 R.P.M. apo në shpejtësinë e rekomanduar nga konstruktori është më shumë se 200 P.P.M.		**x**
	Lambda		
13.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Janar 1994, vlera Lambda në shpejtësinë 2,500 R.P.M. ose në shpejtësinë e rekomanduar nga konstruktori nuk është 1±0.3 ose është brënda rekomandimeve të konstruktorit të mjetit rrugor		**x**
	Sistemi Shkarkues i Motorit		
14.	Tymrat në sistemin shkarkues të japin të kuptosh që motori harxhon shumë vaj		**x**

Artikulli Nr. 11

GJËNDJA E FENERËVE

Mënyra e Kontrollit:

1. Pasi të ndizni dritat në pozicionin drita të gjata dhe të shkurtra, kontrolloni që sejcili fener lëshon dritë të së njëjtës ngjyrë (të bardhë ose të verdhë) me një intensitet të tillë që të ndriçojë mjaftueshëm rrugën përpara mjetit rrugor.
2. Kontrollo gjëndjen dhe ngjyrën e xhamit të fenerit dhe të reflektorëve.
3. Kontrollo veprimet dhe sigurinë e fenerit, çelësin ndërrues (drita të shkurtra / të gjata) dhe dritën sinjalizuese të funksionimit të dritave të gjata.

Shënime:

Fenerët duhet të kenë dy ose katër llamba, ose një llambë në rastet e mjeteve rrugore elektike të cilat nuk mund të kalojnë shpejtësinë 30 km/orë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat kryesore të gjata ose të shkurtra	S	K
1.	Dritat e shkurtra nuk funksionojnë në të njëjtën kohë	**x**	
2.	Dritat e gjata nuk funksionojnë në të njëjtën kohë	**x**	
3.	Nuk funksionojnë	**x**	
	Xhami, Llampa dhe Materiali Reflektues		
4.	Intensiteti dukshëm i dobët		**x**
5.	Xhami i dëmtuar (plasur) ose mungon		**x**
6.	Materiali reflektues i dëmtuar / çngjyrosur		**x**
	Fenerët		
7.	Mungojnë	**x**	
8.	Montuar në mënyrë të pasigurtë		**x**
	Çelësi i kalimit të dritave (të shkurtra / të gjata)		
9.	Montuar në mënyrë të pasigurtë ose mungon		**x**
10.	Difektoz		**x**
	Dritat e shkurtra		
11.	Drita e fenerëve shkurtohet nga e majta		**x**
	Ngjyra		

12.	Të gjitha llambat jo të bardha ose të verdha		**x**
	Drita sinjalizuese e funksionimit të dritave të gjata		
13.	Nuk funksionon		**x**

Artikulli Nr. 12

FOKUSI I FENERËVE

Mënyra e Kontrollit:

Drejtoni rregulluesin e rrezes së dritës së fenerëve përpara sejcilit fener me radhë dhe në kohën që fenerët emetojnë dritat e gjata apo të shkurtra (sipas rastit) përcaktoni nivelin % me intensitetin më të lartë të rrezes së drites në lidhje me planin në të cilin qëndron mjeti rrugor.

Shënime:

1. Presioni i gomave duhet të kontrollohet dhe të korrektohet nqs është e nevojshme përpara se të kontrollohet fokusi i fenerëve. Mjeti rrugor dhe rregulluesi i drites duhet të vendosen në zonën e veçantë që shërben për kontrollin e drejtimit të fenerëve brenda mjediseve të QKT.
2. Një rregullues i spektrit të fenerëve duhet të jetë pjesë e pajisjeve bazë.
3. Tek mjetet rrugore të cilat janë të pajisura me suspensione hidropneumatike motori duhet të jetë i ndezur dhe në gjëndje të lirë (minimo) gjatë testit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Fenerët - Kontrolli i dritave të shkurtra	S	K
1.	Për fenerët qëndra e të cilëve nuk është më shumë se 850 mm mbi nivelin e sipërfaqes, vija prerëse horizontale nuk bie midis 0.5 % dhe 3 % të vijës horizontale		**x**
2.	Për fenerët qëndra e të cilëve është më shumë se 850 mm mbi nivelin e sipërfaqes, vija prerëse horizontale nuk bie midis 1.25 % dhe 3,75 % të vijës horizontale		**x**
3.	Kryqëzimi (prerja) 15º horizontale dhe vija prerëse horizontale nuk qëndron midis 0 % dhe % të vijës vertikale		**x**

Artikulli Nr. 13

DRITAT E MJEGULLËS DHE NDIHMËSE

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që sejcila nga llambat ndihmëse (shtesë) është instaluar në mënyrë të sigurtë dhe korrekte në mjetin rrugor.
2. Kontrollo që mekanizmi çelës (ndërrues) funksionon në mënyrë korrekte dhe në rastet kur llambat ndihmëse janë vendosur në fenerin kryesor (ndizen bashkë me dritat e gjata) ato fiken kur fenerët kalohen në pozicionin "drita të shkurtra".

Shënime:

Kur konstatohet se llambat ndihmëse janë jo funksionale kjo nuk duhet konsideruar arsye për dështimin e testit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat e Mjegullës	S	K
1.	Janë pozicionur në mënyrë jo korrekte		**x**
2.	Janë montuar në mënyrë të pa sigurtë		**x**
3.	Çelësi (ndërrues) është me difekt		**x**
4.	Jo e bardhe ose e verdhë		**x**
	Dritat ndihmëse (Dritat e pozicionit, Largësisë)		
5.	Janë pozicionur në mënyrë jo korrekte		**x**
6.	Çelësi (ndërrues) është me difekt		**x**
7.	Jo e bardhë ose e verdhë		**x**
8.	Llambat ndihmëse të vendosura në fenerin kryesor (ndizen bashkë me dritat e gjata) nuk fiken kur fenerët kalohen në pozicionin "drita të shkurtra"		**x**

Artikulli Nr. 14

FOKUSI I DRITAVE TË MJEGULLËS / NDIHMËSE

Mënyra e Kontrollit:

Drejtoni rregulluesin e rrezes së dritës së fenerëve përpara sejcilës llambë me radhë dhe përcaktoni drejtimin e intensitetit më të lartë të rrezes në lidhje me planin në të cilin qëndron mjeti rrugor.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat e Mjegullës	S	K
1.	Ekstremi më i lartë i rrezes është 2 % mbi vijën horizontale		**x**
	Dritat Ndihmëse (dytësore, të pozicionit)		
2.	Qëndra e lëshimit të rrezes nuk qëndron midis 0 % dhe 2 % të vijës vertikale		**x**
3.	Pika që emeton dritën (në qëndër) nuk qëndron poshtë 0 % të vijës horizontale		**x**
4.	Pika që emeton dritën (në qëndër) nuk qëndron midis 0 % dhe 2 % të vijës vertikale		**x**

Artikulli Nr. 15

REFLEKTORËT

Mënyra e Kontrollit:

Reflektorët e Pasëm (të detyrueshëm në çdo mjet rrugor)

1. Kontrollo që të dy reflektorët janë vendosur në mënyrë simetrike në pjesën e pasme të mjetit rrugor.
2. Kontrollo që sejcili reflektor është vendosur në mënyrë të sigurtë, është i plotë dhe operon në mënyrë të përshtatshme dhe efektive.

Reflektorët anësorë (nqs ka).

3. Reflektorët anësorë, nqs ka, duhet të jenë në ngjyrë qelibar.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Reflektorët e Pasëm	S	K
1.	Mungon njëri apo të dyja ose janë jo efektivë		**x**
2.	Nuk janë me ngjyrë të kuqe		**x**
3.	Janë të dëmtuar rëndë		**x**
4.	Nuk kanë të njëjtën madhësi dhe pamje		**x**
5.	Janë montuar në mënyrë të pasigurtë		**x**
6.	Nuk janë instaluar në mënyrë simetrike		**x**
	Reflektorët anësorë (nqs ka)		
7.	Nuk kanë ngjyrë qelibari		**x**

Artikulli Nr. 16

LËNGU I FRENAVE (alkoli)

Mënyra e Kontrollit:

Kontrolloni rezervuarin e lëngut të frenave, kontrolloni nivelin e lëngut, rrjedhjet dhe gjëndjen e lëngut (alkolit).

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rezervuari	S	K
1.	Më poshtë se ½ e kapacitetit apo më poshtë se niveli "minimum" i përcaktuar nga konstruktori	**x**	
2.	Ka rrjedhje ose mungon tapa (kapaku)	**x**	
3.	Lëngu është dukshëm i papastër ose i kontaminuar (përmban elementë të tjerë)	**x**	

Artikulli Nr. 17

SISTEMI ELEKTRIK

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që çelësi i ndezjes (kuadrit) mund të bëjë kontaktin (ndezjen e kuadrit).
2. Kontrollo që çelësi i ndezjes / kuadrit mund të hiqet.
3. Kontrollo për kabllo (tela) të cilat mund të ndërhyjnë në kontrollin e drejtuesit mbi mjetin rrugor.
4. Kontrollo kabllo (tela) sa më shumë të jetë e mundur (pa i ç'instaluar) për gjëndjen, sigurinë dhe pozicionimin.
5. Kontrollo që çdo pajisje e shtuar më vonë, si psh ushques telefoni, celular, radio, drita shtesë etj, nuk funksionon me çelësin e ndezjes në pozicionin fikur.
6. Kontrollo, kur kjo është praktikisht e mundur që kabllot e përdorur për pajisjet e shtuara më vonë duken të përshtatshme.
7. Kontrollo baterinë për sigurinë dhe rrjedhje.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Çelësi i Ndezjes	S	K
1.	Çelësi i ndezjes mungon	**x**	
2.	Çelësi nuk realizon fikjen	**x**	
3.	Çelësi nuk mund të hiqet		**x**
	Telat, Kabllot dhe Lidhjet		
4.	Telat mund të ndërhyjnë në kontrollin e drejtuesit mbi mjetin rrugor	**x**	
5.	Rrezik zjarri përfshirë rreziqe të lidhura me:	**x**	
a.	tela elektike të shkëputura ose të pasigurta	**x**	
b.	mbështjellja e telave elektike është e dëmtuar	**x**	
c.	pajisje shtesë të cilat janë montuar përmes çelësit të ndezjes / kuadrit		**x**
d.	Përdorimi i telave të papërshtatshëm		**x**
	Bateria		
6.	Montimi është bërë në mëyrë jo të kënaqshme		**x**
7.	Rrezik për qark të shkurtër		**x**

8.	Rrjedhje	**x**	

Shënim:

Një numër zjarresh me pasoja fatale në mjetet rrugore janë shkaktuar nga probleme të sistemit elektik (kabllo, tela). Kontrollorëve u kërkohet të jenë veçanarisht të kujdesshëm kur kontrollojnë pjesë të rrjetit elektik të cilat mund të shkaktojnë zjarr në mjetet rrugore.

Artikulli Nr. 18

SISTEMI SHKARKUES / ZHURMA

Mënyra e Kontrollit:

1. Shqyrto gjëndjen e tubit të shkarkimit dhe silenciatorit për sigurinë, rrjedhjet dhe zhurmat e tepërta.
2. Vlerëso efektivitetin e silenciatorit në uljen e zhurmave të shkaktuara nga shkarkimet nga motori, për aq sa është e arsyeshme.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Tubi i Shkarkimit	S	K
1.	Montuar keq ose ka mundësi të bjerë		**x**
	Silenciatori		
2.	Mungon ose nuk funksionon, nivel i lartë zhurme		**x**
3.	Montuar keq ose ka mundësi të bjerë		**x**
4.	Rrjedhje të mëdha		**x**
	Montimi i sistemit shkarkues		
5.	Mundësi zjarri e shkaktuar nga rrjedhjet ose komponentë të prishur		**x**

Artikulli Nr. 19

XHOKO E RROTËS SË PARË

Mënyra e Kontrollit:

Rrotullo ngadalë rrotën e parë (krahu majtë / djathtë) mbi pllakën kontrolluese të rrëshqitjes anësore pa lëvizur timonin dhe pa aplikuar frenat dhe mbaj shënim treguesit.

Shënime:

Nqs vlerat e treguara janë më shumë se +/- 14 m/km, tregoni kujdes të veçantë kur të kontrolloni suspensionet e përparme, Artikulli 52.

Artikulli Nr. 20

XHOKO E RROTËS SË PASME

Mënyra e Kontrollit:

Rrotullo ngadalë rrotën e pasme (krahu majtë / djathtë) mbi pllakën kontrolluese të rrëshqitjes anësore pa lëvizur timonin dhe pa aplikuar frenat dhe mbaj shënim treguesit.

Shënime:

Nqs treguesit janë më shumë se +/- 18m/km, tregoni kujdes të veçantë kur të kontrolloni suspensionet e pasme, Artikulli 53.

Artikulli Nr. 21

PERFORMANCA E SUSPENSIONEVE TË AKSIT TË PARË

Mënyra e Kontrollit:

Drejtoje mjetin rrugor tek matësi i performancës së suspensioneve dhe vepro sipas udhëzimeve të manualit të pajisjes.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Performanca e Suspensioneve të Përparme	S	K
1.	Ka më shumë se 30 % shbalancim mes krahut të majtë dhe krahut të djathtë të suspensioneve		**x**

Artikulli Nr. 22

PERFORMANCA E SUSPENSIONEVE TË AKSIT TË PRAPËM

Mënyra e Kontrollit:

Drejtoje mjetin rrugor tek matësi i performancës së suspensioneve dhe vepro sipas udhëzimeve të manualit të pajisjes.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Performanca e Suspensioneve të Prapëm	S	K
1.	Ka më shumë se 30 % shbalancim mes krahut të majtë dhe krahut të djathtë të suspensioneve		**x**

Artikulli Nr. 23

KONTROLLI I PERFORMANCËS SË FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Bankoprova e Frenave

Nëse mjeti rrugor është i një lloji të cilët mund të testohen në bankoprovën e frenave prova të vazhdojë si më poshtë:

1. Vendoseni mjetin rrugor në mënyrë që rrotat e çdo aksi të vendosen në bankoprovën e frenave;
2. Drejtojeni mjetin rrugor në bankoprovën e frenave dhe duke ndjekur komandat e programit testues të frenave aplikoni forcë mbi frenat;
3. Kontrolloni që frenat mund të shtypen në mënyrë progresive dhe kur pedali lëshohet nuk manifeston asnjë vonesë jo normale (në kthim).

Shënime:

1. Gomat duhet të jenë fryrë në mënyrë korrekte dhe leva e marsheve duhet të qëndrojë në pozicionin "neutro".
2. Testimi i mjeteve rrugore të pajisura me goma të përforcuara (për akull) do të dëmtojë sipërfaqen fërkuese të rulave të pajisjes testuese të frenave. Është e këshillueshme të sigurohemi para provës së frenave në bankoprovën e frenave se gomat nuk janë dëmtuar dhe janë të lira nga gurë të ngulur në të çarat (kanalet) e gomës.
3. Mjetet rrugore të pajisura me kambio automatike nuk duhet të testohen me levën e marsheve në pozicionin "P" parkim.
4. Në disa raste ndodh që efiçenca e kërkuar e frenave arrihet apo tejkalohet pa pasur nevojë të shtypen deri ne fund por kontrollori e di që një performancë edhe më e lartë është zakonisht e arritshme për tipin e mjetit rrugor që po teston.
5. Për mjetet rrugore të pajisura me servofrena apo sistem përforcues të fuqisë frenuese motori duhet të jetë i ndezur gjatë testit, por të lihet në gjendja të lirë (minimo).
6. Në disa raste mund të jetë e nevojshme të bllokohen rrotat e mjetit rrugor gjatë testit.
7. Duhet të keni kujdes dhe të siguroheni që gomat nuk kanë baltë, gurë, vaj, ujë, dhe rulat e bankoprovës së frenave janë në gjëndje të mirë në mënyrë që të mos kemi rrëshqitje të parakohshme të rrotës.
8. Testimi i frenave në bankoprovën e frenave nuk është e përshtatshme të bëhet për mjetet rrugore me katër rrota aktive permanente, ato që janë të pajisura me diferencial me rrëshqitje të kufizuar LSD ose me transmision me rrip.

Testi i Decelerometrit

Nqs mjeti rrugor është i tipit që nuk mund të testohet në bankoprovën e frenave atëhere duhet t'i nënshtrohet testit të decelerometrit si më poshtë:

Pasi të vendosni mjetin rrugor në një terren pak a shumë të sheshtë vendosni decelerometrin përpara mjetit rrugor dhe duke ndjekur udhëzimit e prodhuesit të decelerometrit vendoseni në pozicionin zero.

Ngiteni mjetin rrugor me një shpejtësi rreth 30 km/orë. Shtypni frenat fort dhe mbani shënim treguesit e decelerometrit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Sistemi i Frenimit (fuqia frenuese)	S	K
1.	Kur forca frenuese e mjetit rrugor është më pak se 55 % e peshës me të cilën testohet mjeti rrugor		**x**
2.	Frenat nuk mund të shtypen në mënyrë progresive		**x**
3.	Frenat demostrojnë vonesë jo normale (në kthim) kur lëshohen		**x**
4.	Forca frenuese në të paktën një nga rrotat është më pak se 25 kgf		**x**

Eficenca është e llogaritur :

% eficencës = Totali i forcës së frenave për cdo rrotë ne Kn X 100 / Pesha e mjetit rrugor në Kg

Imbalanca = Forca më e lartë - forcën më të vogël të frenave X 100 / Forca më e lartë

Artikulli Nr. 24

SISTEMI FRENUES (shbalancimi)

Mënyra e Kontrollit:

1. Normalisht ky test dhe testimi i sistemit frenues në përgjithësi duhet të kryhen në të njëjtën kohë dhe të njëjtat masa paraprake duhen marrë (shih "Mënyra e Kontrollit" dhe "Shënime" për testimin e Sistemit Frenues).

2. **Testi i frenave në bankoprovën e frenave**

Vendoseni mjetin rrugor në pajisjen testuese të frenave (me rula) dhe pasi kjo e fundit të fillojë të rrotullojë rrotat në sejcilin aks, shtypni pedalin e frenave (aplikoni forcë frenuese) me ngadalë dhe mbani shënim treguesit e forcës frenuese për sejcilën rrotë.

3. **Testi në Rruge (nqs kryhet)**

Nqs kryhet një test në rrugë, kjo duhet bërë në një rrugë pa trafik dhe me një shpejtësi 30 km/orë. Vini re nëse mjeti rrugor shkon në njërën anë në momentin që aplikohet forca frenuese dhe nëse në momentin që kjo forcë aplikohet ka shenja të dukshme që disqet / tamburët e frenave janë të deformuara.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrotat në të njëjtin Aks	S	K
1.	Ka më shumë se 30 % diferencë në forcën frenuese (forca frenuese në njërën anë nuk duhet të jetë < 70 % e forcës frenuese të anës tjetër)	**x**	
	Rrota Individuale		
2.	Forca frenuese luhatet me më shumë se 30 %	**x**	
	Testi në Rrugë (nqs kryhet)		
3.	Mjeti rrugor tërheq / shkon dukshëm nga njëri krah	**x**	
4.	Deformimi i disqeve / tambureve është i perceptueshëm	**x**	

Shënim:

Shbalancimi nuk duhet të merret në konsideratë kur forca frenuese krahu i majtë dhe krahu i djathtë është 40 kgf ose më pak.

Artikulli Nr. 25

PERFORMANCA E FRENAVE TË PARKIMIT / STACIONARE

Mënyra e Kontrollit:

Kontrolli në bankoprovën e frenave

1. Zakonisht ky kontroll kryhet pasi testohen frenat dhe aplikohen të njëjtat masa paraprake (shih "Mënyra e Kontrollit" dhe "Shënime" për performancën e frenave).
2. Vendoseni mjetin rrugor në bankoprovën e frenave dhe xhironi sejcilën rrotë me radhë, aplikoni frenat e parkimit ngadalë derisa sejcila rrotë është në pikën e rrëshqitjes në lidhje me rrulat, ose derisa të jetë arritur një forcë frenuese e mjaftueshme, kjo varet se nga cila nga këto dukuri arrihet e para. Shënoni forcën frenuese që tregohet për sejcilën rrote dhe llogarisni totalin e disponueshëm. Llogarisni efiçencën frenuese në përqindje me peshën e mjetit rrugor.
3. Nqs frenat e parkimit janë të tipit me bllokues transmesioni të gjitha rrotat e aksit të frenuara nga ky transmesion duhet të rrotullohen në të njëjtën kohë nga bankoprova e frenave.

Testi i Decelerometrit

Nqs mjeti rrugor është i një lloji që nuk mund të testohet në bankoprovën e frenave duhet t'i nënshtrohet testit të decelerometrit si më poshtë:

Pasi të vendosni mjetin rrugor në një terren pak a shumë të sheshtë vendosni decelerometrin përpara mjetit rrugor dhe duke ndjekur udhëzimet e prodhuesit të decelerometrit vendoseni në pozicionin zero.

Ngiteni mjetin rrugor me një shpejtësi rreth 20 km/orë. Aplikoni frenat e parkimit dhe mbani shënim treguesit e decelerometrit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mjetet rrugore të regjistruara përpara 1 Korrik 1964, me një linjë të vetme frenimi	S	K
1.	Forca frenuese është më pak se 20 % e peshës së mjetit rrugor gjatë testit	**x**	
	Mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Korrik 1964, me një linjë të vetme frenimi		
	Mjetet rrugore me sistem dopio frenimi		
3.	Forca frenuese është më pak se 16 % e peshës së mjetit rrugor gjatë testit	**x**	

Artikulli Nr. 26

SHBALANCIMI NË FRENAT E PARKIMIT

Mënyra e Kontrollit:

1. Zakonisht ky test kryhet në mënyrë konkurenciale me testin e frenave dhe aplikohen të njëjtat masa paraprake (ky test nuk përfshin testimin e sistemeve të parkimit të tipit me transmesion).

Testi në bankoprovën e frenave

2. Vendosni mjetin rrugor në bankoprovën e frenave dhe xhironi sejcilën rrotë me radhë, aplikoni frenat e parkimit dhe shënoni forcën frenuese të shënuar për sejcilën rrotë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrotat në të Njëjtin Aks	S	K
1.	Ka më shumë se 50 % diferencë në forcë frenuese midis rrotave	**x**	

Artikulli Nr. 27

DRITAT E FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Ndizni kuadrin e mjetit rrugor dhe dritat e pasme, shtypni frenat dhe kontrolloni dritat e ndalimit për vizibilitet (dukshmërinë, ngjyrën, intensitetin dhe sigurinë).

Shënim:

Drita e ndalimit shtesë (përveç atyre të vendosura nga konstruktori i mjetit rrugor) nuk janë objekt i këtij testi.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat e Frenave	S	K
1.	Mungojnë ose nuk janë qartësisht të dukshme	**x**	
2.	Nuk funksionojnë	**x**	
3.	Nuk ndriçojnë më shumë se dritat e pasme	**x**	
4.	Nuk janë me ngjyrë të kuqe	**x**	
5.	Nuk kanë të njëjtat përmasa dhe intesitet	**x**	
6.	Janë montuar në mënyrë të pa sigurtë	**x**	
7.	Xhamat mungojnë ose janë të thyer	**x**	

Artikulli Nr. 28

PEDALI I FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Shih Shënimin 1 më poshtë.

1. Kontrollo shtresat kundër rrëshqitje në pllakën e pedalit të frenave.
2. Kontrollo gjëndjen e pedalit.
3. Kontrollo si është fiksuar pllaka e pedalit dhe si është fiksuar pedali me levën që vë në veprim frenat.
4. Lëvize pedalin nga njëra anë në tjetrën dhe kontrollo gjëndjen e mekanizmit mbajtës të pedalit.
5. Shtype / lëshoje pedalin dhe kontrollo nëse bën kontak me pjesë të mjetit rrugor.

Shënime:

1. Përpara se të bëni kontrollin bllokoni rrotat.
2. Pedali i frenave nuk duhet të pranohen nëse nuk kanë veshje gome, nqs kanë qënë projektuar për të pasur një të tillë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Kontrolli i Pedaleve Pllakave / Veshja prej gome	S	K
1.	Mungon, shumë e lirshme ose e konsumuar deri në pikën që metali i pllakës është i dukshëm	**x**	
	Montimi i Pedalit të Frenave		
2.	Jo i sigurtë, shumë i konsumuar ose ngrënë deri në pikën që pedali lëviz nga njëra anë në tjetrën	**x**	
	Lëvizja e Pedalit të Frenave		
3.	Lëvizja e pedalit të frenave pengohet	**x**	

Artikulli Nr. 29

FUNKSIONIMI I FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

1. Për sistemet hidraulike, shtypni pedalin deri në fund dhe mbajeni kështu nën një presion të vazhdueshëm. Vini re nëse pedali ka tendencën të "zbutet" (rri poshtë).
2. Për sistemet hidraulike lëshoni frenat e dorës, shtypni pedalin dhe vini re korsën e lëvizjes së pedalit dhe nëse ka ngecje (mungesë reagimi, moskthim).
3. Në disa mjete rrugore veprimi i frenave ndihmohet me vakum nga motori. Në këto raste pakësojeni nivelin e ndihmës nga vakumi duke i shtypur frenat disa herë me motorin të fikur. Shtypni frenat deri në fund, ndizni motorin dhe vini re nëse pedali ka tendencën të "bjerë".
4. Nqs mjeti rrugor është i pajisur me sistem kundër bllokimit të frenave (ABS) vini re funksionimin e llambës sinjalizuese.

Shënime:

1. Proçedura kontrolluese e sistemit kundër bllokimit mund të ndryshojë në varësi të sistemtit të instaluar. Për të zbatuar procedurën e duhur duhet konsultuar me manualin e përdorimit të konstruktorit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Vënia në veprim e frenave	S	K
1.	Në sistemet hidraulike pedali ka tendencën të "bjerë", ose ndihet që është e "ngurtë" kur lëshohet (nuk kthehet siç duhet)	**x**	
2.	Korsa e pedalit tregon prezencën e ajerit në impiantin frenues ose frenat kanë nevojë për rregullim	**x**	
3.	Në sistemet e ndihmuara me vakum nga motori, pasi lëshohet pedali i frenave dhe ndizet motori nuk vihet re zbutje e pedalit të frenave	**x**	
	Sistemi kundër bllokimit të Frenave		
4.	Drita e alarmit nuk punon ose tregon një problem me sistemin e frenave		**x**

Artikulli Nr. 30

LEVA E FRENAVE TË DORËS MEKANIKE

Mënyra e Kontrollit:

Shih Shënimet më poshtë.

1. Kontrollo gjëndjen e levës dhe pozicionin e saj.
2. Me levën në pozicionin " ulur":
   a. Vini re lëvizjen anësore të levës në folenë e saj duke e lëvizur levën nga njëra anë në tjetrën;
   b. Kontrolloni gjëndjen e rrotës së dhëmbezuar dhe të mekanizmit shtrëngues;
   c. Kontrolloni nivelin e sigurisë.
3. Aplikoni frenat ngadalë dhe kontrolloni për funksionim efektiv të rrotës së dhëmbëzuar dhe të mekanizmit shtrëngues duke dëgjuar për "klike" të rregullta dhe të qarta në kohën kur mekanizmi shtrëngues lëviz mbi dhëmbët e rrotës së dhëmbëzuar.
4. Kur frenat aplikohen deri në fund:
   a. Godite pjesën e sipërme të levës nga të dy anët dhe kontrollo nëse rri në pozicionin " lart".
   b. Kontrollo që leva nuk ka shkuar deri në fund të korsës së mundshme dhe që nuk prek objekte të afërta.

Shënime:

1. Përpara se të bëni këto kontrolle, blloko rrotat.
2. Në disa raste nuk është e mundur të kontrollohen të gjitha këto pjesë nga brenda mjetit rrugor por vetëm të merren të dhena mbi gjëndjen e tyre. Nqs dyshohet për një defekt që nuk mund të kontrollohet nga brenda mjetit rrugor kontrolli duhet të vazhdojë nga një pozicion poshtë mjetit rrugor.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Leva / Montimi i Levës	S	K
1.	Mungon, thyer, shumë e konsumuar, e pasigurtë ose montim jo i kënaqshem	**x**	
2.	Korsa është më e madhe se duhet ose lëvizja e levës pengohet nga objekte të tjera	**x**	
	Rrota e Dhëmbëzuar dhe Mekanizmi Shtërngues (kur është instaluar)		
3.	Mungon, i pasigurtë, i dëmtuar ose ngjitës	**x**	
4.	“Kliket" e rregullta dhe të qarta nuk dëgjohen, ato tregojnë që mekanizmi është konsumuar		**x**

Artikulli Nr. 31

XHOKOT E TIMONIT

Mënyra e Kontrollit:

1. Me rrotat në vijë të drejtë, lëvizni timonin majtas dhe djathtas për të vënë re se sa lëviz timoni para se të lëvizin rrotat. (Nqs mjeti rrugor ka sistem drejtimi hidraulik atëhere motori duhet të jetë i ndezur gjatë testimit).
2. Mundohu të ngresh timonin në linjë me kolonën e tij dhe vërej ndonjë xhoko në timon ose në kolonë.
3. Shtyje dhe tërhiqe drejt vetës timonin dhe vërej nëse ka ndonjë lëvizje të kolonës ose ndonjë problem me sigurinë e montimit.
4. Kontrollo bashkimet universale / gominat fleksibël për konsumim, siguri dhe prishje.
5. Kontrollo kyçin e timonit po qe i vënë (shiko artik. 15 për Arsyet për Dështimit)
6. Kontrollo praninë e pajisjeve të sigurisë dhe të mbylljes.

Shënime:

Kur një mekanizëm drejtimi është i pajisur me gomina fleksibël, kujdes duhet bërë në dallimin mes xhokos për arsye konsumimi dhe xhokos që i është lejuar nga mënyra e konstruktimit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Kutia e Drejtimit	S	K
1.	Lëvizje boshe e tepërt (20º)	**x**	
	Rafti dhe Fletët		
2.	Lëvizje boshe e tepërt (5º)	**x**	
	Timoni / Kolona / Aksi		
3.	Lëvizje boshe e tepërt, e pasigurtë, e thyer	**x**	
4.	Gomina / koka / kapëse montimi të pa vëna, të konsumuara, të dëmtuara ose të pasigurta	**x**	
5.	Kunji ndarës në kolonën e timonit është i thyer	**x**	
	Bashkimet universale		
6.	Të dëmtuara, konsumuara, të pasigurta ose të përkeqësuara	**x**	
	Pajisjet mbajtëse dhe ato të sigurisë		
7.	Pajisjet mbajtëse ose të sigurisë mungojnë ose janë të pasigurta	**x**	

Artikulli Nr. 32

RRIPAT E SIGURISË

Mënyra e Kontrollit:

1. Për mjetet rrugore të regjistruara më ose pas datës 1 Qershor 1971, kontrollo që një rrip sigurimi diagonal dhe prehëri është i montuar për shoferin dhe pasagjerin përpara.
2. Për mjetet rrugore të regjistruara më ose pas datës 1 Janar 1992 kontrollo që të gjitha vendet me drejtim përpara, prapa ose anash janë të pajisura me rripa sigurimi prehëri dhe diagonal.
3. Tërhiq rripat me rradhë duke kontrolluar që ato janë të fiksuara mirë tek struktura e mjetit rrugor.
4. Kontrollo rripat e sigurimit duke shikuar për prerje ose dëmtime. Në rastet kur ato janë vetëpalosës tërhiqeni deri në fund gjatë kontrollit.
5. Me ndenjësen bosh provoni ta lidhni rripin te tokëza ku fiksohet dhe shikoni nëse tokëza funksionon, pastaj tërhiqeni shpejt dhe shihni nëse rripi bllokohet siç duhet. Lirojeni tokëzën dhe shikoni nëse rripi vetëpaloset shpejt.
6. Kontrollo gjëndjen e lidhjeve dhe përshtatjes në çdo rrip për përdredhje ose thyerje.
7. Si të jetë e mundur kontrolloni pikat e montimit të rripave pa i çmontuar për sigurinë e tyre. Për gjëndjen e dyshemesë ku ato janë të fiksuara kontrolli mund të bëhet më mirë nga poshtë mjetit rrugor.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rripat e Sigurimit	S	K
1.	Për mjetet rrugore të regjistruara më ose pas datës 1 Qershor 1971 një rrip prehëri diagonal nuk është montuar për shoferin dhe pasagjerin përpara	**x**	
2.	**Për mjetet rrugore të regjistruara më ose pas 1 Janarit 1992:**		
a.	Një rrip prehëri diagonal nuk është i montuar për të gjithë vëndet e pasagjerëve me drejtim përpara	**x**	
b.	Një rrip prehëri diagonal nuk është i montuar për të gjithë vëndet e pasagjerëve me drejtim anash ose mbrapa	**x**	
3.	Rripat e holluar shumë apo të prerë	**x**	
4.	Rripat nuk funksionojnë si duhet (psh tokëzat e dëmtuara, të lirshëm ose me vidat fiksuese të pavëna, mekanizmi palosës ose ai bllokues nuk funksionojnë si duhet)	**x**	
	Vendi i montimit të Rripave të Sigurimit		
5.	Nëse ndonjë strukturë e mjetit rrugor është e dëmtuar për	**x**	

	rreth 30 cm afër pikës ku është i montuar rripi i sigurimit		
6.	Montimi jo i kënaqshëm si psh vidat shtrënguese jo të përshtatshme	**x**	

Artikulli Nr. 33

NDENJËSET

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo të gjitha ndenjëset dhe montimin e tyre për sigurinë dhe gjëndjen.
2. Kontrollo ndonjë lëvizje të tepërt në lidhje me trupin e mjetit rrugor si dhe pamjen dhe gjëndjen e mbështetëses dhe të jastëkut

Arsyet për Dështim:

Nr.	Ndenjëset	S	K
1.	Lirshëm në shina ose jo të fiksuara mirë	**x**	
2.	Të thyera ose të dëmtuara në strukturë	**x**	
	Ndënjesja e shoferit		
3.	E dëmtuar aq shumë sa shoferi nuk ka komfortin e duhur	**x**	

Artikulli Nr. 34

PASQYRAT PËR PAMJET MBRAPA

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo gjëndjen e pasqyrës së vënë në mjetin rrugor si pajisje standarte për të parë nëse pjesa reflektuese nuk është e dëmtuar ose e thyer që të pengojë pamjen e shoferit.
2. Kontrollo sigurinë dhe gjëndjen e mbajtëses së pasqyrës.

Shënime:

1. Për autoveturat dy volumëshe dhe karavan dhe me pamje të mbrapme të kufizuar, kërkohet që të kenë 2 pasqyra të pasme, njëra nga këto duhet të jetë e montuar jashtë në krahun e majtë.
2. Të gjitha mjetet rrugore të tjera duhet të kenë një pasqyrë për pamje mbrapa të montuar brenda.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Pasqyra për pamje mbrapa, të brendëshme dhe të jashtme	S	K
1.	Mungojnë	**x**	
2.	Sipërfaqja reflektuese e dëmtuar ose e thyer që dëmton pamjen e shoferit		**x**
3.	Koka ose montimi lirshëm	**x**	
4.	Pasqyra e pa lëvizshme	**x**	
	Karavan ose me pamje të kufizuar mbrapa		
5.	Jo me 2 pasqyra	**x**	
6.	Nuk ka të montuar pasqyrë të jashtme në krahun e majtë	**x**	

Artikulli Nr. 35

XHAMAT / DRITARET

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo gjëndjen dhe sigurinë e xhamit të përparmë dhe të gjithë xhamave anësore dhe të pasëm.
2. Kontrollo që xhami i përparmë të ketë të shkruar diku E “safety glass”.
3. Kontrollo që ka një pamje të mjaftueshme nga vendi i shoferit dhe pamja nuk pengohet nga ndonjë objekt ose ngjitëse.
4. Kontrollo që në raste kur mjetet rrugore të prodhuara pas datës 1 Janar 1986 xhami i përparmë është i prodhuar me xham sigurie të laminuar dhe i koduar ose i standartizuar.
5. Kur xhamat e mjetit rrugor nuk janë të prodhuar me E “safety glass” atëhere pronari i mjetit rrugor duhet të ketë një çertifikatë që provon se ky material xhami nqs thyhet nuk thërmohet në copa që mund të shkaktojnë prerje.
6. Kontrollo që mekanizmi i dritares së shoferit funksionon.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Xhami i përparmë	S	K
1.	Xhami i përparmë nuk është i shënuar E (safety glass)		**x**
2.	Nuk është i shënuar në mjetet rrugore të regjistruara më ose pas datës 1 Janar 1986 dhe i koduar		**x**
3.	Objektet / ngjitëset kanë penguar pamjen direkte të shoferit		**x**
4.	E dëmtuar përtej limiteve të pranueshme		**x**
	Xhamat anësore dhe të prapme		
5.	Jo të shënuar si E (safety glass) xham sigurie (nqs është mjet rrugor i regjistruar pas 1 Korrikut 1964)		**x**
	Xhami i përparmë, dritaret		
6.	Të pa sigurtë		**x**
7.	Mekanizmi hapës i dritares së shoferit nuk punon		**x**
	Dritaret pa përbërje xhami		
8.	Të bëra me materiale që po të thyhen mund të thërmohen dhe të shkaktojnë prerje të rënda		**x**
9.	Dritaret anash dhe prapa të dëmtuara aq shumë sa pamja e shoferit pengohet		**x**

Artikulli Nr. 36

DYERT / KYÇET / SISTEMET KUNDËR VJEDHJES

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo gjëndjen e përgjithshme të dyerve:

1. Hapni çdo derë dhe kontrolloni sigurinë e kyçeve.
2. Mbyllni derën dhe pa përdorur dorezat vëreni nëse kyçi primar dhe dytësor e mban derën të mbyllur.
3. Duke hapur dhe mbyllur derën vërej nëse mbajtëset e derës janë të fortë (shih Artikullin 35 për "Arsyet për Dështimit").
4. Nqs mjeti rrugor ka dyer rrëshqitëse kontrollo mekanizmin e shinave dhe rulave.
5. Kontrollo që bllokuesi i timonit nuk ndërhyn me mekanizmin e drejtimit kur kuadri i mjetit rrugor është i hapur.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dyert	S	K
1.	Një derë mungon	**x**	
2.	Dera nuk mund të mbyllet normalisht ose hapet vetvetiu	**x**	
3.	Kyçet e pasigurta		**x**
	Dyert e rrëshqitëshme		
4.	Shinat, rrulat ose mekanizmi lëvizës janë aq difektoze sa dera nuk hapet ose mbyllet si duhet	**x**	
5.	Dera mungon	**x**	
6.	Pajisjet e sigurisë nuk punojnë ose janë difektoze		**x**
	Kyçi i timonit (aty ku është i montuar nga konstruktori)		
7.	Konsumim i tepërt / bllokim i kyçit / çelësi i kyçit të timonit		**x**

Artikulli Nr. 37

PËRSHTATJET PËR DREJTUESIT ME AFTËSI TË KUFIZUARA

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo që të gjitha përshtatjet për drejtuesit me aftësi të kufizuara janë të sigurta, operojnë pa probleme dhe pengesa dhe nuk janë të konsumuara.

Arsyet për Deshtim:

Nr.	Përshtatjet për Drejtuesit me Aftësi të Kufizuara	S	K
1.	Të konsumuara, të pasigurta, nuk lëvizin lirshëm dhe me difekt		**x**
2.	Mekanizmi mbështetës / lehtësues ose elektrik difektoz		**x**

Artikulli Nr. 38

GANXHAT RIMORKUESE / BASHKIMI / ÇIFTIMI

Mënyra e Kontrollit:

Ky kontroll kryhet vetem kur mjeti rrugor ka të montuara pajisje për të tërhequr ngarkesa (rimorkio).

Realizimi i Bashkimit / Çiftimit

1. Kontrollo kokën / nofullën / kllapën dhe fiksuesin e mjetit rrugor. Vërej gjëndjen e këtyre elementëve dhe sigurohu që ato nuk janë të tejkonsumuara, shtrembëruara / deformuara dhe / ose të frakturuara / thyera.
2. Kontrollo gjëndjen e pajisjes bashkuese për konsumim, deformim ose thyerje.
3. Kontrollo elementët kryqëzues të shasisë tek të cilët mekanizmi bashkues është montuar duke treguar kujdes të veçantë për gjëndjen e sigurisë dhe thyerje.
4. Kontrollo që elementët bashkues janë të fiksuar në mënyrë të sigurtë tek / me mjetin rrugor.
5. Kontrollo që kyçi apo pajisjet e sigurisë të jenë në pozicionin e duhur dhe që funksionojnë në mënyrë korrekte.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Ganxhat Rimorkuese / Bashkimi / Çiftimi	S	K
1.	Mungojnë ose janë të lirshme pajisjet e sigurisë ose bulonat / kunjat fiksues		**x**
2.	Mungon kyçi ose pajisjes kyçëse / fiksuese		**x**
3.	Thyerje / dëmtime në pjesët kryesore të sistemit bashkues		**x**
4.	Ganxhat rimorkuese / bashkimi / çiftimi janë të tejkonsumuara, deformuara ose të dëmtuara		**x**

Artikulli Nr. 39

TUBAT E FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Tubat e frenave

1. Kontrollo të gjithat tubat në dukje, që të siguroheni se janë në gjëndje pune, nuk ka dëmtime të dukshme dhe nuk kanë ndryshkë.
2. Kontrollo që tubat janë të fiksuar me fasheta ose me të tjera materiale dhe sigurohuni që tubat nuk mund të dëmtohen nga pjesë lëvizëse.
3. Kontrollo të gjithë tubat fleksibël duke u siguruar që janë në gjëndje të mirë dhe që nuk janë të përkulura dhe të kthyera në mënyrë që mund të dëmtohen nga pjesët lëvizëse.
4. Kontrollo nëse ka ndonjë rrjedhje në sistem duke shtypur pedalin e frenave gjatë kontrollit (në raste kur frenat janë me vakum ose presion, motori duhet të jetë i ndezur gjatë testit).
5. Kontrollo tubat fleksibël për shenja dobësie nën presionin e frenave kur pedali shtypet deri në fund.
6. Kontrollo tubat e frenave për riparime të kryera ose për pjesë që nuk përshtaten.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Tubat e frenave, tubat fleksibël	S	K
1.	Të shtypur, të përkulur, të dëmtuar ose të ndryshkur deri në atë pikë ku tubi është gati jo funksional	**x**	
2.	Montim jo i kënaqshëm / mundësi që të prishet	**x**	
3.	Rrjedhje	**x**	
4.	Pengojnë pjesë lëvizëse	**x**	
5.	Fryhen gjatë presionit	**x**	
6.	Riparime jo të mjaftueshme ose pjesë të pa përshtatshme	**x**	

Artikulli Nr. 40

NJËSIA FRENUESE E ÇDO RROTE

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo çdo njësi frenash për siguri, rrjedhje, ndryshkë ose dëmtim. Duke shtypur frenat kontrolloni çdo njësi për rrjedhje dhe ku është e mundur për operim. Kontrollo që të gjitha pjesët si psh vidat, dadot janë të sigurtë dhe të fiksuara mirë.

Shënime:

Rrotat e mjetit rrugor duhet të jenë të bllokuara dhe frenat e dorës të lirshme gjatë këtij testi.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Grupi i frenave hidraulike	S	K
1.	Montimi i pasigurtë	**x**	
2.	Ka rrjedhje	**x**	
3.	Jo i saktë në operim ose i bllokuar	**x**	

Artikulli Nr. 41

PËRBËRËSIT MEKANIK TË FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo përbërësit mekanikë të frenave të cilat mund të shihen pa i çmontuar. Trego vëmendje sidomos për:

1. Leva dhe segmente / kallama shumë të "ngrëna";
2. Leva dhe segmente / kallama dhe lidhje shumë të dëmtuara, ndryshkura;
3. Leva dhe segmente / kallama dhe lidhje jo me përmasën e duhur ose të instaluara në mënyrë jo korekte;
4. Konsumim në pjesët fundore të segmenteve ose kabllove;
5. Konsumim në pjesët qëndrore të levave "rele";
6. Konsumim në kunjat / kllapat bllokuese, vidat, kllapat stacionare, kolonat;
7. Mungojnë pajisje bllokuese në kllapat;
8. Pllakat frenuese ose tubat e frenimit janë të konsumuara tej mase, të kontaminuara ose të kalibruara në mënyrë jo të rregullt;
9. Disqet ose tamburët janë të frakturuara, dëmtura, të pasigurta dhe jo të montura / kalibruara siç duhet;
10. Çdo pengesë e lëvizjes së lirë në sistem;
11. Çdo lëvizje jo normale e levave / segmenteve ose kabllove / tubave që tregon keq rregullim;
12. Siguria e pllakave frenuese ose disqeve (përfshirë edhe frenat me transmesion).

Shënime:

1. Në mungesë të indikatorëve të konsumimit apo të rekomandimeve të konstruktorit në lidhje me linjat e frenimit apo limitin e konsumimit të pllakave të frenimit vlera prej 1.5 mm (1/16") duhet të konsiderohet si trashësia minimale për pllakat / linjat e fiksuara dhe 0.40 mm (1/64") mbi kokën e përçnës si minimumi i trashësisë për linjat me përçina.
2. Kur mungojnë mundësitë për kontrollin e trashësisë së pllakave frenuese pika 8 më sipër nuk aplikohet.
3. Rrotat duhet të bllokohen dhe frenat e dorës të jenë të lëshuara kur kryhet ky test.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Leva / Mekanizma / Kabllot / Nyjet / Pernat	S	K
1.	Mungon, dëmtuar, plasaritur, bllokuar, i zënë ose i konsumuar	**x**	
2.	I konsumuar, gërryer, bllokuar ose i instaluar në mënyrë jo korekte	**x**	

	Kllapa, Bulonat Fiksues, Kunjat Ndarës ose Pajisje të tjera Mbajtëse		
3.	Mungojnë, të lirshme ose të konsumuara	**x**	
	Linjat e Frenimit		
4.	Linja e frenimit është e kontaminuar	**x**	
5.	Kalibruar në mënyrë jo korrekte	**x**	
6.	Ferrotat ose disqet kanë nevojë të ndërrohen	**x**	
	Tamburët / Disqet e Frenave dhe mbulesa metalike mbrojtëse		
7.	Dukshëm të dëmtuara, të lirshme, ose të pa sigurta	**x**	
	Mekanizmat Aktivizues		
8.	Dëmtuar, të pasigurtë ose kanë nevojë për rregullim	**x**	
9.	Operon jashtë qëndre	**x**	
10.	Rrezik bllokimi i frenave	**x**	
	Lëvizja e lirë e Levave / Mekanizmave / Kabllove etj		
11.	E kufizuar	**x**	

Artikulli Nr. 42

CILINDRI KRYESOR / SHËRBYESI / VALVOLAT / LIDHJA

Mënyra e Kontrollit:

Cilindri kryesor dhe rezervuarët

1. Kontrollo për sigurinë.
2. Kontrollo për rrjedhje.

Shërbyesi

1. Kontrollo shërbyesin për sigurinë e montimit.

Valvolat

1. Kontrollo të gjitha valvolat për sigurinë e montimit.
2. Me frenat e shtypura, kontrollo për rrjedhje.
3. Kontrollo që sensorët e ngarkesës / valvolat shpërndarëse të frenave nuk janë të dëmtuara, rrjedhin ose nuk punojnë dhe janë të regjistruara si duhet.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Cilindri Kryesor / Rezervuarët	S	K
1.	Montim i pasigurtë / paneli mbërthyes i thyer	**x**	
2.	Rrjedh ose ka difekte	**x**	
	Shërbyesi		
3.	I pasigurtë ose difektoz	**x**	
4.	I dëmtuar, shume i ndryshkur ose ka rrjedhje	**x**	
	Valvolat		
5.	Montim jo i sigurtë, ka rrjedhje ose difektoz	**x**	
	Sensorët e ngarkeses / valvolat shpërndarëse të frenave		
6.	I dëmtuar, rrjedh ose nuk punon ose është i rregjistruar gabim	**x**	

Artikulli Nr. 43

NYJET E SISTEMIT TË DREJTIMIT

Mënyra e Kontrollit:

1. Rrotat duhet të kenë kontakt me terrenin, rrotullo timonin nga kahu orar dhe antiorar përkundër rezistencës së rrugës, kontrollo mekanizmin drejtues nga pika ku është fiksuar në shasi deri në pikën ku krahët drejtues janë të siguruar në pikat e tyre të fiksimit. Për mjetet rrugore të pajisura me përforcues / lehtësues të sistemit të drejtimit mund të jetë e nevojshme të vihet në punë motori.

   Gjatë inspektimit kontrollo për:

   a. konsumim të madh në pikat bashkuese;

   b. frakturim ose dëmtim të përbërësve;

   c. përbërës të pasigurtë.

2. Rrotat duhet të jenë të ngritura nga toka (duke përdorur pikat kapëse të rekomanduara nga konstruktori):

   a. Kontrollo për kontakt të rrotave, gomave dhe përbërësve të lidhjeve të sistemit të drejtimit me ndonjë pjesë të mjetit rrugor duke e rrotulluar timonin në maksimumin e mundshëm si dhe në të njëjtën kohë kontrollo për shënja fërkimi, që tregojnë kontakt të mundshëm.

   b. Gjatë kohës që timoni rrotullohet kontrollo edhe boshtin e kolonës së timonit dhe kutinë e drejtimit për ngurtësim ose konsumim ose dëmtim të kushinetave e ingranazheve.

   c. Vërej nivelin e lëvizjes midis rrezes së aksit dhe boshtit qëndror të aksit ndërkohë që tundim sejcilën rrotë me rradhë. Si alternativë mund të përdoret një mates / detektor i lëvizjes / xhokos së rrotës.

   d. Vërej lëvizjen përpara të boshtit të aksit, ndërkohë që sejcila rrotë ngrihet me një ngritës / krik / levë të vendosur poshtë saj.

   e. Kontrollo çdo pjesë të dukshme të boshtit të aksit për gjëndjen dhe sigurinë.

   f. Aty ku është e mundur kontrollo pajisjen kryesore mbajtëse.

3. Për sistemet e drejtimit të asistuara / ndihmuara plotësisht:

   a. Kontrollo me anë të ndjesisë që jep timoni që asistenca e drejtimit po funksionon, duke i tundur rrotat (të cilat kanë kontakt me terrenin) dhe motori është i ndezur.

Shënim:

1. Të gjitha akset kthyese duhet të kontrollohen.
2. Nqs sistemi asistues i drejtimit është opsional në tipin e mjetit rrugor që po testohet dhe mjeti rrugor që po testohet e ka të përfshirë në pajisjet por është çaktivizuar në një mënyrë të tillë e cila nuk jep efekte negative mbi kontrollin manual të drejtimit atëhere kjo nuk duhet konsideruar si difekt.
3. Saldimet në pjesët e sistemit të drejtimit përveç atyre të bëra nga konstruktori nuk janë të pranueshme.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Sistemi i Drejtimi i tipit Burmë pa fund dhe Pinjon	S	K
1.	Dëmtuar ose i pasigurtë	x	
2.	Bllokuesit të konsumuara ose të dëmtuara	x	
3.	Gominat / kushinetat të konsumuara tej mase	x	
4.	Xhoko e tepërt e pinjonit	x	
5.	Ngurtësim i dukshëm	x	
6.	Gomina fizarmonike e kutisë së drejtimit, e pasigurtë, ndarë ose mungon	x	
	Kutia e Drejtimit		
7.	Shumë e ngurtë ose kushinetat të dëmtuara ose të konsumuara	x	
8.	Dëmtuara, të pasigurta ose xhoko e tepërt në pjesën fundore të boshtit të timonit	x	
9.	Xhoko aksiale ose radiale, sfera të konsumuara ose boshti i përthyer	x	
	Krahët Tërheqës / Nyjet Tërheqëse		
10.	Dëmtuara ose të pasigurta	x	
	Nyjet Tërheqëse		
11.	Shumë të konsumuara ose të pasigurta	x	
	Grupi i Timonit		
12.	Montim jo i mirë (lirshëm) dhe xhoko aksiale ose rrethore	x	
	Krahu Drejtues		
13.	Deformuar, lirshëm ose i plasur	x	
	Boshti / Gominat / Kushinetat		
14.	3 mm xhoko në rrotë 14", masat e tjera llogariten me këtë raport	x	
15.	Lëvizje vertikale e madhe mes qëndrës së aksit dhe rrezes së tij	x	
16.	Dëmtuar ose shtrëmbëruar	x	

	Pajisje Mbajtëse ose Kyçëse psh kunja ndarëse, dado, përçina ose saldime		
17.	Mungojnë, të pasigurta, konsumuara ose të prishura	**x**	
	Foleja e Drejtimit		
18.	Foleja është dëmtuar ose konsumuar	**x**	
19.	Bullonat fiksuese mungojnë ose janë të lirshëm	**x**	
	Përbërësit		
20.	Çdo përbërës i sistemit të drejtimit i riparuar me saldim	**x**	
	Kutia e grupit të timonit me sistem leve	**x**	
21.	Plasje ose gërryerje përreth pikave të fiksimit	**x**	
	Funksioni asistues në Drejtim		
22.	Asistenca në drejtim nuk është e disponueshme në mënyrë konsistente në të gjithë harkun e lëvizjes së timonit	**x**	
23.	Mungon ose është e shkëputur kur sistemi ndihmës është pjesë e pajisjeve standarte nga konstruktori për të gjitha mjetet rrugore të tipit që po testohet	**x**	
	Lëngjet e Sistemit Ndihmës të Drejtimit, Tubat / Rrjedhje		
24.	Lëngjet e sistemit ndihmës të drejtimit poshtë nivelit minimal	**x**	
25.	Tubat e lëngjeve pengohen nga pjesë të tjera	**x**	
26.	Rrjedhje	**x**	
	Pompa e sistemit ndihmës të drejtimit		
27.	Konsumuar, zhurmëshme, rrjedh ose difektoze	**x**	
	Rrjedhje të Vajrave (Sistemit Ndihmës të Drejtimit)		
28.	Rrjedhje e vazhdueshme vaji nga kutia e drejtimit / rafti ose amortizatori i timonit	**x**	
	Drejtimi (përfshirë rrotat dhe gomat)		
29.	Mbi bllokim ose nën bllokim ose pengim, kontakt me pjesë të tjera të mjetit rrugor	**x**	

Shënime:

Disa mjete rrugore janë të dizenjuara për të patur xhoko të gominave montuese të raftit të drejtimit dhe kjo duhet patur në konsideratë.

Artikulli Nr. 44

KARROCERIA (Trupi i mjetit rrugor)

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo elementët strukturalë kryesorë (përfshirë dyshemenë) për çarje, sigurinë, dëmtime ose ndryshkë. Kontrollo në ato raste ku janë bërë riparime që forca dhe siguria fillestare e mjetit rrugor nuk janë kompromentuar dhe se saldimet apo ngjitjet janë bërë duke aplikuar nivele të mirë inxhinjerik. Kontrollo nga përpara dhe nga mbrapa që trupi qëndron në kuadrat (nuk ka deformim). Kontrollo të gjithë përbërësit strukturor dytësorë për sigurinë, apo ekstremet / cepa të dalë / të dhëmbëzuar / të mprehtë. Kontrollo që goditje pritësit, mbrojtëset, panelet e trupit janë të sigurtë dhe nuk ka të ngjarë të plagosin kalimtarë apo përdoruesit e tjerë të rrugës.

Kontrollo që bravat dhe menteshat e kofmanos dhe të kapakut të bagazhit funksionojnë siç duhet.

Në rastet e kofmanove që hapen nga përpara, sigurohu që kyçi i sigurisë ekziston dhe funksionon siç duhet.

Kontrollo që tymrat / mbetjet nuk ka të ngjarë të hyjnë në mjetin rrugor psh shtresa mbrojtëse e selektorit të marsheve është e çarë.

Struktura Primare (kryesore)

1. Struktura primare përfshin çdo përbërës i cili nqs shkatërrohet do ta bënte mjetin rrugor të pakontrollueshëm ose do të zvogëlonte në menyrë të konsiderueshme sigurinë e përdoruesve në rast aksidenti. Zonat me një rreze deri 100 mm nga kyçet e dyerve ose dyert do të konsiderohen struktura primare.

Struktura Sekondare (dytësore)

2. Struktura dytësore përfshin ato përbërës të cilët nqs do të shkatërrohen nuk do të ndikonin në mënyrë të menjëhershme mbi kontrollueshmërinë e mjetit rrugor apo sigurinë e garantuar nga sistemet e sigurisë së instaluara. Normalisht, ndryshku nuk do të ishte një arsye për të dështuar testin po ndryshku i shumtë është i rrezikshëm për personat brënda apo afër mjetit rrugor për shkak të teheve të mprehta ose për arsye se tymrat / mbetjet mund të futen në mjetin rrugor. Mjetet rrugore që kanë ndryshk të shumtë duhet të mos kalojnë testin.

Shënim:

Mungesa apo dëmtimi në një nga pritëset (parapetat) e baltës nuk është arsye për dështimin e testit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Karroceria	S	K
1.	Përbërës të strukturës primare janë të thyer, të plasaritur, të pasigurtë, të dëmtuar apo të ndryshkyr në një fazë / shkallë të avancuar	**x**	
2.	Përbërës të strukturës sekondare mungojnë, janë të pasigurtë, të ndryshkur apo të dëmtuar deri në atë shkallë sa paraqesin tehe / cepa të mprehta		**x**

3.	Trupi i mjetit rrugor nuk ka formë (gjurmë) kuadrate për shkak të deformimit	**x**	
4.	Menteshat apo kyçet e kofmanos dhe kapakut të bagazhit janë difektozë ose kyçi i sigurisë i kofmanos mungon ose është difektoz	**x**	
5.	Goditje pritësit, mbrojtëset dhe elementët e trupit të mjetit rrugor janë të pasigurta	**x**	
	Riparime / Modifikime		
6.	Përbërës të strukturës primare janë riparuar në një mënyre të tillë që forca fillestare e përbërësit nuk është ruajtur psh janë përdorur mbushës të papërshtatshëm për të riparuar përbërësin	**x**	
7.	Forca dhe siguria fillestare e mjetit rrugor është e qartë që nuk është ruajtur	**x**	
8.	Dy pjesë (gjysma) të mjeteve rrugore të ndryshme janë bashkuar dhe kjo nuk është çertifikuar nga një organ kompetent (shih shënimet)	**x**	

Shënime:

1. Çertifikimi do të thotë që mjeti rrugor është çertifikuar nga një person apo organ kompetent që:
   a. Mjeti rrugor është kontrolluar nga një grup kontrollorësh dhe është në përputhje me specifikimiet e konstruktorit;
   b. Të gjitha saldimet janë kryer nga një saldator i kualifikuar;
   c. Frenat e përparme dhe ato të pasme janë kompatibël;
   d. Suspensionet e përparme dhe ato të pasme janë kompatibël;
   e. Mjeti rrugor është testuar në rrugë dhe është provuar që është stabël / i qëndrueshëm.

Personi apo organi kompetent përfshin konstruktorë mjetesh rrugore, inxhinjer mekanik apo mjetesh rrugore, vlerësues mjetesh rrugore ose të barazvlefshëm.

- **Ndryshk sipërfaqsor:** Ndryshky që hiqet me fërkim, kur pastrohet sipërfaqja është e lëmuar dhe e pastër.
- **Ndryshk në fazë të avancuar:** ndryshky është përqëndruar në pllaka të cilat mund të hiqen vetëm duke hequr pjesë të metalit.
- **Ndryshk i shumtë:** "plakëza" ndryshku heqja e të cilave lë një sipërfaqe shumë të ashpër, pllakëzat janë të thella dhe shkaktojnë ngritje në anën tjetër.

Artikulli Nr. 45

SHASIA / PJESA E POSHTME E MJETIT RRUGOR

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo shasinë kryesore / nën strukturat / elementët kryesorë të pjesës së poshtme për deformime dhe / ose thyerje dhe / ose ndryshk (shumë të përhapur) (shih kriteret për ndryshkun).
2. Kontrollo elementët kryqëzues për deformime dhe/ose thyerje dhe/ose ndryshk.
3. Kontrollo saldimet dhe/ose bulonat fiksues / përçinat për gjendjen dhe sigurinë.
4. Kontrollo elementët kryqëzues për tendenca lëvizjeje.

Shënime:

1. Ky kontroll kufizohet me kontrollimin e atyre pjesëve të shasisë / në strukturë ose pjesës së poshtëme që mund të shihet lirshëm pa patur nevojë të çmontohet ndonjë pjesë e mjetit rrugor.
2. Trego vëmëndje të veçantë tek ato pjesë të shasisë / pjesës së poshtëme e cila është mbuluar me papastërti, mund të ketë thyerje ose fraktura në zonat të cilat i nënshtrohen një tensionimi të lartë gjatë punës dhe që janë të mbuluara nga këto papastërti.
3. Trego vëmëndje të veçantë në zonën rreth sustave dhe ingranazheve lëvizëse.
4. Kur dyshohet për mos fiksim të saktë mund të jetë e nevojshme të konfirmohet që struktura / shasia është brënda limitit të tolerancës së lejuar nga konstruktori.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Shasia / Struktura Dytësore / Pjesa e Poshtëme	S	K
1.	Saldimet po shkëputen	**x**	
2.	Janë të plasura, të pasigurta ose ka mospërputhje të theksuar të elementëve	**x**	
3.	Bulonat / përçinat dhe elementët bashkues janë të lirshëm	**x**	
4.	Është dobësuar dukshëm për shkak të vrimave	**x**	
5.	Ndryshk i avancuar ose dëme të tjera	**x**	
6.	Riparime ose modifikime qartësisht jo në përputhje me rekomandimet e konstruktorit	**x**	

Artikulli Nr. 46

RROTAT

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrolloni sejcilën pjesë të rrotave dhe tregoni vëmëndje të veçante për të dalluar nëse ka:
   a. Ndonjë shtrembërim apo frakturë;
   b. Ndonjë saldim është duke u shkëputur;
   c. Ndonjëra nga rrotat është e deformuar keq;
   d. Ndonjëra nga vrimat e bullonave (dadiçekëve) është shumë e konsumuar;
   e. Ndonjëra nga vrimat e bullonave mungon;
   f. Ndonjëri nga (bullonat) dadiçekët mungon;
   g. Ndonjëri nga (bullonat) dadiçekët është i lirshëm;
   h. Rreze të rrotës mungojnë ose janë të lirshme.
2. Kontrolloni që rrota është pajisur me gomat e duhura, dadiçekët janë të vëna.

Shënime:

Nuk është gjithmonë e mundur të shihen rrotat e një mjeti rrugor nga nivel qëndrimi normal sidomos kur këto janë të mbuluara nga pjesë të trupit (karrocerisë) së mjetit rrugor. Në të tilla raste kontrolli duhet të përfundohet nga një pozicion poshtë mjetit rrugor me rrota në pozicion të ngritur.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrotat	S	K
1.	Kanë plasje / thyerje ose saldim / bashkime difektoze	**x**	
2.	Më shumë se 19 mm të shtrëmbëruara ose të deformuara	**x**	
3.	Të vendoura në mënyrë jo korrekte	**x**	
4.	Të dëmtuara aq shumë sa mund të dëmtohet goma ose rrezikojnë të mos fiksohen	**x**	
5.	Rrota me përmasa të ndryshme të vendosura në të njëjtin aks	**x**	
6.	Ndonjëra nga rrezet ose pjesët e rrotës është në gjëndje kaq të keqe sa rrezikon të thyhet (bjerë)	**x**	
	Vrimat e Bullonave Mbërthyes (dadiçekët)		
7.	Të zgjatura ose të dëmtuara	**x**	
	Dadot ose Bullonat		
8.	Të dëmtuara ose veshja e hequr ose të kryqëzuara	**x**	

	Dado ose Bullona mungojnë ose rrinë lirshëm (nuk fiksohen)		
10.	Dado ose bullona në gjëndje të tillë që ka rrezik të qartë që rrota mund të lirohet	**x**	
11.	Bullona (dadiçekë) të montuara gabim	**x**	
12.	Bullona (dadiçekë) jo të duhur janë montuar	**x**	

Artikulli Nr. 47

KUSHINETAT E RROTAVE

Mënyra e Kontrollit:

Aplikohet për të gjitha rrotat

Ngrijeni aksin(et) në mënyrë që rrotat që do të kontrollohen të jenë të ngritura (mos të kenë kontakt) nga toka.

Vini re lëvizjen e rrotës në lidhje me aksin ose pjesë fundore të aksit në mënyrë që të vlerësoni lëvizjen (xhokon) te kushineta e rrotës, në të njëjtën kohë sejcila rrotë me radhë duhet tundur.

Rrotullojeni sejcilën rrotë me shpejtësi dhe dëgjoni nëse ka vështirësi apo ashpërsi në punën e kushinetave.

Mjeti rrugor nuk duhet ta kalojë testin nëse dëgjohet “gjëmim” apo "rënkim" gjë që tregon se kushineta është konsumuar ose dëmtuar.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Kushinetat e Rrotave	S	K
1.	Kanë dukshëm shumë lëvizje (xhoko)	**x**	
2.	Janë shumë të shtërnguara (lëvizin me vështirësi)	**x**	
3.	Kushineta është konsumuar ose dëmtuar	**x**	

Artikulli Nr. 48

TË DHËNAT E GOMAVE (Specifikimet)

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që gomat e të njëjtit aks janë me të njëjtat përmasa, elementë dhe tip (psh me kamerdare ose tubolare).
2. Kontrollo që indeksi i shpejtësisë i sejcilës gomë është e përshtatshme për shpejtësinë maksimale të lejuar nga ligji për mjetin rrugor.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Vendosja e Gomave	S	K
1.	Gomat e vendosura në të njëjtin aks nuk janë me të njëjtat përmasa, elementë dhe tip (psh me kamerdare ose tubolare)	**x**	
2.	Goma tubolare janë vendosur tek rrotat e përparme por jo tek të pasmet	**x**	
3.	Indeksi i shpejtësisë nuk është i mjaftueshëm (poshtë limitit maksimal ligjor të shpejtësisë)	**x**	
4.	Janë vendosur goma rezervë (me përdorim të kufizuar, njihen edhe si goma të kursimit të hapësirës)	**x**	

Artikulli Nr. 49

GJËNDJA E GOMAVE

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo nëse veshja e gomës duket sikur është riprerë (lulet / kanalet janë ribërë).
2. Kontrollo me sy nëse goma është e fiksuar në mënyrë korrekte në ekstremet e diskut të rrotës.
3. Kontrollo gomën për:
   a. Prerje apo defekt të fabrikës;
   b. Gunga apo fryrje;
   c. Ekspozim të shtresave të brëndshme (karkasës) apo strukturës së telave.

Shënim:

1. Nuk është gjithmonë e mundur të shihen rrotat e një mjeti rrugor nga niveli i qëndrimit normal sidomos kur këto janë mbuluara nga pjesë të karrocerisë së mjetit rrugor. Në të tilla raste mjeti rrugor duhet lëvizur në mënyrë që të ekspozohen pjesët e mbuluara të gomës ose kontrolli duhet të përfundohet nga një pozicion poshtë mjetit rrugor me rrotat në pozicion të ngritur.
2. Kontrolli duhet të kufizohet tek gomat e vendosura në rrotat e mjetit rrugor. Megjithatë nqs konstatohet ndonjë difekt i gomës rezervë kontrollori duhet të verë në dijeni shoferin për këtë.
3. Gomat të cilat janë dizenjuar për t'u riprerë ose rikrijuar profil me djegje.
4. Kur bëhet vlerësimi sa më sipër duhet shënuar nëse ka të dhëna për dëmtim të sipërfaqës së gomës që ka kontakt me terrenin në situatat e frenimit me forcë të plotë ose me sistemin e suspensioneve në maksimum të lëkundjes.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Struktura e Gomës	S	K
1.	Prova të riprerjes (të sipërfaqes që në gjuhën e përditshme quhet lule) të gomës kur kjo nuk është dizenjuar për këtë	**x**	
2.	Montuar në mënyrë jokorrekte në diskun e rrotës	**x**	
3.	Ka prerje me të gjata se 25 mm ose 10% e seksionit të gjërësisë, kjo është thellësi e mjaftueshme për të arritur shtresat e brendshme ose strukturën e telave	**x**	
4.	Çarje ose ekspozim i shtresës së brendshme (karkasës) ose strukturës së telave, veshja e jashtme ka filluar të shqitet, gunga ose fryrje të shkaktuara nga shkëputja e gomës nga struktura e telave ose dobësim i kësaj të fundit, veshja e jashtme është shtrembëruar ose dëmtuar	**x**	
	Valvula (mbajtëse e ajrit)		

5.	Dëmtim i dukshëm ose shtrëmbërim i valvulës		**x**
6.	Pjesa e dalë e valvulës fërkohet me vrimën e valvulës		**x**

Artikulli Nr. 50

VESHJA E GOMËS

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo kanalet e sipërfaqes së gomës që ka kontakt me rrugën me një matës thellësie, prerja (kanalet) në tre të katërtat e pjesës qëndrore të veshjes duhet të ketë një thellësi prej të paktën 1,6 mm përgjatë gjithë rrethit të gomës.

Shënime:

1. Nuk është gjithmonë e mundur të shihen rrotat e një mjeti rrugor nga një nivel qëndrimi normal, sidomos kur këto janë me goma dopio (për aks) dhe janë të mbuluara nga pjesë të karrocerisë së mjetit rrugor. Në të tilla raste kontrolli duhet të përfundohet nga një pozicion poshtë mjetit rrugor me rrotat në pozicion të ngritur.
2. Në ato raste kur prerja ndërpritet nga tregues të konsumimit të gomës, por veshja vetë ka të paktën 1,6 mm thellësi, kjo gome nuk duhet të dështojë testin e thellësisë të pamjaftueshme të veshjes.
3. Forma e veshjes do të thotë kombinimi i sipërfaqeve të sheshta dhe të futura që shtrihen përreth gomës por nuk përfshijnë asnjë tregues apo "aksesorë" të cilët janë dizenjuar për t'u konsumuar në mënyrë substanciale përpara se pjesa tjetër e dizenjos së gomës të konsumohet si rezultat i përdorimit normal të gomës.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Thellësia e Veshjes	S	K
1.	Thellësi prej të paktën 1,6 mm në tre të katërtat e pjesës qëndrore të gomës	**x**	

Artikulli Nr. 51

RROTA REZERVË

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo mbajtësen e rrotës rezervë, nqs është e instaluar, për sigurinë e fiksimit me mjetin rrugor.
2. Kontrollo pikat fiksuese dhe strukturën e mbajtëses për të parë nëse kanë fraktura.
3. Nqs ka një rrotë rezervë në mbajtëse, kontrollo që ajo mbahet në mënyrë të sigurtë në mbajtëse.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mbajtësja e Rrotës Rezervë (nqs ka një të tillë)	S	K
1.	Është e thyer apo e montuar në mënyrë të pasigurtë		**x**
	Rrota Rezervë		
2.	Mbahet në mënyrë të pasigurtë		**x**

Artikulli Nr. 52

SUSPENSIONET E PËRPARME

Mënyra e Kontrollit:

1. Vendosni mjetin rrugor në ngritës (krik) ose gropë, kapeni mjetin rrugor duke ndjekur rekomandimet e konstruktorit për pikat kapëse për të kontrolluar suspensionet e përparme. Kur kjo nuk është e mundur shih pikat 2, 3 dhe 4 më poshtë.
2. Kapni suspensionet e përparme në mënyrë që rrotat të jenë të ngritura nga toka dhe tundeni sejcilën rrotë me forcë për të kontrolluar gjëndjen e kokave të zbarës së jashtme dhe lëvizjen e krahëve të kontrollit.
3. Kapni suspensionet e përparme në mënyrë që rrotat të jenë të ngritura nga toka dhe tundeni sejcilën rrotë me forcë në mënyrë që të kontrolloni traversat e suspensioneve për konsumim e bokollave rrëshqitëse dhe bazamentit si dhe për xhoko në kushinetën e pjesës së sipërme të suportit.
   a. Kontrollo për dëme apo ndryshkë (nivel të lartë) në mbajtësen e traversës, konsumim të krahut dhe gjëndjen e lidhjeve midis metalit dhe materialeve fleksibël në pjesën e sipërme mbajtëse (kushinetën, suportin e suspensioneve).
   b. Me sejcilën nga rrotat që tunden me forcë (duke i kapur në pozicionin ora 3 dhe 9) kontrollo gjëndjen e nyjeve sferike të jashtme dhe gominat e brendëshme të krahëve të kontrollit, për xhoko të mundshme që tregon një shkallë konsumimi.
4. Për të gjitha tipet e suspensioneve kontrollo:
   a. Gjëndjen e shpatullave dhe kushinetat e brendshme, nyjet sferike, nyjet rrotulluese, krahun e ngurtë tërheqës, shufrat stabilizuese, krahët rrethore dhe gominat e montimit apo bokollat;
   b. Kontrollo, krahët drejtues dhe krahët lëkundës për dëme apo shtrëmbërime;
   c. Kontrollo gjëndjen e strukturës së shasisë dhe skeletin e strukturës në afërsi të pikave të fiksimit dhe skeletin e strukturës dytësore për fraktura, gërryerje të shumta ose deformime.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrezja e Aksit	S	K
1.	Qartësisht jashtë linjës	**x**	
	Shpatulla, Krahët Lëkundës, Krahu i Kontrollit të Lëvizjes, Struktura Mbajtëse e Suspensionit		
2.	Montimi / fiksimi jo korrekt dhe qartësisht të konsumuara	**x**	
3.	Plasaritur, dëmtuar apo deformuar	**x**	
	Stabilizatorët , Krahu Tërheqës / Shufra, Shufra Lidhëse		

4.	Mungon ose është thyer		**x**
5.	Montim i lirshëm		**x**
6.	Plasaritur, dëmtuar ose deformuar		**x**
	Gominat, Nyjet Sferike dhe Gominat Rrëshqitëse ose Nyjet Rrotulluese		
7.	Shumë të konsumuara	**x**	
8.	Të pasigurta	**x**	
	Zona e Fiksimit të Suspensioneve		
9.	Deformuar apo gërryer deri në atë pikë sa siguria ose fiksimi i përbërësve të suspensionit ndikohet negativisht	**x**	

Shënime:

Difektet e mësipërme mund të jenë prezentë në urat e ngurta apo edhe në sistemet e suspensioneve të pavarura.

Artikulli Nr. 53

SUSTAT / BALESTRAT E PËRPARME

Mënyra e Kontrollit:

Balestrat

1. Kontrollo sejcilën balestër për gjëndjen e përgjithshme dhe në veçanti vërej për fraktura të elementëve të balestrave, sidomos në afërsi të pikave mbështetëse të balestrës kryesore.
2. Vërej nëse ndonjë nga balestrat / sustat është kaq e dobët sa nuk e mban trupin e mjetit rrugor në largësinë e duhur nga rrotat.
3. Kontrollo gominat e pikave mbështetëse.
4. Kontrollo që asnjë kllapë fiksuese e sustave / balestrave nuk mungon.
5. Kontrollo që sustat / balestrat në sejcilin aks janë pozicionuar në mënyrë simetrike.
6. Kontrollo që nuk ka xhoko në mes të balestrave, tregon për ekzistencën e një perne të thyer.
7. Kontrollo që pikat lidhëse me shasinë (piskutina) janë të sigurta, vërej për shenja të xhokos së perçinave ose bullonave dhe ose vrima të tejzgjatura (deformuara).
8. Kontrollo bullonat dhe dadot që fiksojnë sustat / balestrat me aksin për shtrëngim dhe kontrollo sustat / balestrat për shënja që këto lëvizin në raport me njëra tjetrën.

Sustat

1. Kontrollo sejcilën sustë për gjëndjen e përgjithshme dhe në veçanti për fraktura.
2. Vërej nëse ndonjë nga sustat është kaq e dobët sa nuk e mban trupin e mjetit rrugor në largësinë e duhur nga rrotat.
3. Kontrollo pikat mbështetëse / fiksuese të sustave për sigurinë.

Shufrat Përkulëse

1. Kontrollo shufrat përkulëse për fraktura ose dëmtime.
2. Kontrollo pikat mbështetëse / fiksuese të shufrave përkulëse.

Kunjat dhe Gominat e Sustave / Balestrave

1. Kontrollo nivelin e xhokos për shkak të konsumimit në kllapat fiksuese dhe kunjat e pernave.
2. Kontrollo gjëndjen dhe sigurinë e çdo kllape rrëshqitëse.
3. Kontrollo që pernat janë krejtësisht në vend dhe janë të sigurta dhe pajisjet bllokuese janë në pozicion dhe të sigurta.
4. Kontrollo suportet e sustave / balestrave për xhoko anësore mbi normën.

Suspensionet me lëng (hidraulike) dhe ajer (pneumatike)

1. Kontrollo për rrjedhje dhe për gjëndjen e linjave të furnizimit të jastëkëve të suspensioneve.

2. Kontrollo gjëndjen e lidhjeve të valvulave niveluese.
3. Kontrollo pikat e fiksimit të jastëkëve për sigurinë.
4. Kontrollo pikat e fiksimit për sigurinë e strukturës dhe aksit.

Njësitë e Lidhura (të përbëra) të Suspensioneve

1. Kontrollo lidhjen e elementëve elastikë me pjesën respektive fiksuese metalike.
2. Kontrollo gjëndjen e përbërësve elastikë duke ushtruar presion.
3. Kontrollo pikat e fiksimit për sigurinë me strukturën dhe aksin.

Shënime:

Një gominë ose kunj do të konsiderohet shumë e konsumuar nqs konsumimi kalon 2 mm për 13 mm diametër të kunjit, llogaritja për të tjerat bëhet sipas këtij raporti.

Duhet treguar kujdes në rastet kur kemi të bëjmë me susta / balestra dhe suspensione me pika fiksuese dhe elementë gomë ku niveli i lëvizjes në përbërës të rinj mund të jetë më i lartë se limiti. Në të tilla raste duhet ndjekur niveli i tolerancës i përcaktuar nga konstruktori. Vëzhgimi i pozicionit të mjetit rrugor kur nuk është në lëvizje, mund të vërë në dukje efektin e sustave të thyera apo konsumuara tej mase, dmth pjesa ballore e mjetit rrugor ka tendencën të "ulet".

Arsyet për Dështim:

Nr.	Susta / Shufra e Përdredhjes	S	K
1.	Konsumuar ose e dobësuar	**x**	
2.	Spirale të sustës të thyera, të riparuara me saldim apo që mungojnë	**x**	
3.	Sustat janë montuar në mënyrë jo korrekte	**x**	
4.	Mungojnë kllapat mbërthyese të sustave	**x**	
5.	Kavalloti mungon ose është i lirshëm	**x**	
6.	Një sustë apo krah përdredhës i thyer	**x**	
	Pikat mbështetëse / montuese të Sustave / Balestrave ose Krahëve Përdredhës		
7.	Qartësisht lirshëm / thyera	**x**	
8.	Plasaritura ose të dëmtuara	**x**	
	Bullonat e pjesëve fundore të balestrave / Piskutinat		
9.	Pajisja bllokuese mungon ose është montuar në mënyrë të pa sigurtë	**x**	
10.	Konsumuar, pozicionuar në mënyrë jo korrekte, jo e tipit të duhur ose mungon	**x**	

11.	Shumë lirshëm në gominë	**x**	
	Gominat e Sustave / Balestrave dhe Piskutinave		
12.	Konsumuar ose mungojnë	**x**	
	Pernat		
13.	Mungojnë, dëmtuar ose janë thyer	**x**	
	Gomina e Mbipeshës		
14.	Mungon ose është jo efektive	**x**	
	Suspensione pneumatike, Hidro elementë elastike, hidro pneumatikë		
15.	Rrjedhje	**x**	
16.	Lidhjet deri tek valvula niveluese janë me difekt	**x**	
17.	Valvulat janë të pasigurta ose me difekt	**x**	
18.	Jastëkët e suspensioneve nuk ofrojnë nivelin e kërkuar të amortizimit (rrezikohet që rrota të bëjë kontakt)	**x**	
19.	Tubi i dëmtuar deri në pikën që mund të bjerë	**x**	
20.	Mjeti rrugor qëndron mbi gominat e mbipeshës	**x**	
	Njësitë e lidhura të suspensioneve		
21.	Shkëputje / asgjësim i pikëfiksimeve prej gome / metali	**x**	
22.	Përkeqsim i amortizimit (reagim i vonuar)	**x**	

Artikulli Nr. 54

SUSPENSIONET E PASME

Mënyra e Kontrollit:

1. Vendosni mjetin rrugor në ngritës ose gropë, kapeni mjetin në pikat kapëse të rekomanduara nga konstruktori për të kontrolluar suspensionet e pasme.
2. Kontrollo boshtet e akseve, krahët tërheqës, krahët lëkundës dhe fiksimin e gominave / kushinetave / boshteve / nyjet sferike për dëmtim nga konsumimi dhe shtrëmbërimi.
3. Kontrollo për dëmtim apo gërryerje të madhe të sejcilës nga strukturat ku montohet suspensioni, konsumim të boshteve dhe gjëndjen e lidhjeve mes përbërësve elastikë dhe metalikë si dhe kushinetat në pikën fiksuese sipërore.
4. Për të gjitha tipet e suspensioneve kontrollo gjëndjen e shpatullave, nyjeve sferike, krahëve lëvizës, shufrave stabilizuese, shufrave traversale, shufrave rrethore dhe kushinetat / gominat, boshtet, larësit dhe pajisjet mbajtëse.
5. Kontrollo gjëndjen e shasisë në afërsi të pikave të fiksimit të suspensioneve dhe nënstrukturën dhe pikat e saj të fiksimit për fraktura, gërryerje të madhe dhe shtrëmbërime.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrezja e Aksit, Krahu Tërheqës, Shpatullat, Krahu Lëkundës, Krahu i Kontrollit të Lëvizjes, Suporti Suspensionit (struktur)	S	K
1.	Qartësisht jashtë linjës	**x**	
2.	Gominat montuese, kushinetat ose mbajtëset e kushinetave, boshtet, nyjet sferike qartësisht të lirshme, të konsumuara, ose të pasigurta	**x**	
3.	Plasaritura ose dëmtuara	**x**	
	Shufra Kundër Lëkundjeve, Shufra Traversale, Shufra Rrethore / Lidhëse		
4.	Montim i lirshëm	**x**	
5.	Plasaritur ose deformuar	**x**	
6.	Mungon ose është e thyer	**x**	
	Gominat, Nyjet Sferike, Gominat Rrëshqitëse ose Nyjet Rrotulluese		
7.	Konsumim i tepërt	**x**	
8.	Të pasigurta	**x**	
	Zona e Montimit		

9.	Deformuar apo gërryer deri në atë pikë sa siguria ose fiksimi i përbërësve të suspensionit ndikohet negativisht	**x**	
	Pajisjet Mbajtëse ose Bllokuese, Kunjat Ndarës, Dadot, Përçinat ose Saldimet		
10.	Mungojnë, të pasigurta, të konsumuara ose të thyera	**x**	

Artikulli Nr. 55

SUSTAT / BALESTRAT E PASME

Mënyra e Kontrollit:

Balestrat

1. Kontrollo sejcilën balestër për gjëndjen e përgjthshme dhe në veçanti vërej për fraktura të elementëve të balestrave, sidomos në afërsi të pikave mbështetëse të balestrës kryesore.
2. Kontrollo nëse ndonjë nga balestrat / sustat është kaq e dobët sa nuk e mban trupin e mjetit rrugor në largësinë e duhur nga rrotat.
3. Kontrollo gominat e pikave mbështetëse.
4. Kontrollo që asnjë kllapë fiksuese e sustave / balestrave nuk mungon.
5. Kontrollo që sustat / balestrat në sejcilin aks janë pozicionuar në mënyrë simetrike.
6. Kontrollo që nuk ka xhoko në mes të balestrave, tregon për ekzistencën e një perne të thyer.
7. Kontrollo që pikat lidhëse me shasinë (piskutina) janë të sigurta, vërej për shenja të xhokos së përçinave ose bullonave dhe ose vrima të tejzgjatura (deformuara).
8. Kontrollo bullonat dhe dadot që fiksojnë sustat / balestrat me aksin për shtrëngim dhe kontrollo sustat / balestrat për shënja që këto lëvizin në raport me njëra tjetrën.

Sustat

1. Kontrollo sejcilën sustë për gjëndjen e përgjithshme dhe në veçanti për fraktura.
2. Kontrollo nëse ndonjë nga sustat është kaq e dobët sa nuk e mban trupin e mjetit rrugor në largësinë e duhur nga rrotat.
3. Kontrollo pikat mbështetëse / fiksuese të sustave për sigurinë.

Shufrat Përkulëse

1. Kontrollo shufrat përkulëse për fraktura ose dëmtime.
2. Kontrollo pikat mbështetëse / fiksuese të shufrave përkulëse.

Kunjat dhe Gominat e Sustave / Balestrave

1. Kontrollo nivelin e xhokos për shkak të konsumimit në kllapat fiksuese dhe kunjat e pernave.
2. Kontrollo gjëndjen dhe sigurinë e çdo kllape rrëshqitëse.
3. Kontrollo që pernat janë krejtësisht në vend dhe janë të sigurta dhe pajisjet bllokuese janë në pozicion dhe të sigurta.
4. Kontrollo suportet e sustave / balestrave për xhoko anësore mbi normën.

Suspensionet me lëng (hidraulike) dhe ajer (pneumatike)

1. Kontrollo për rrjedhje dhe për gjëndjen e linjave të furnizimit të jastëkëve të suspensioneve.

2. Kontrollo gjëndjen e lidhjeve të valvulave niveluese.
3. Kontrollo pikat e fiksimit të jastëkëve për sigurinë.
4. Kontrollo pikat e fiksimit për sigurinë e strukturës dhe aksit.

Njësitë e Lidhura (të përbëra) të Suspensioneve

1. Kontrollo lidhjen e elementëve elastikë me pjesën respektive fiksuese metalike.
2. Kontrollo gjëndjen e përbërësve elastikë duke ushtruar presion.
3. Kontrollo pikat e fiksimit për sigurinë me strukturën dhe aksin.

Shënim:

Një gominë apo kunj do të konsiderohet shumë e konsumuar nqs konsumimi kalon 2 mm për kunjat me diametër 13 mm, rastet e tjera llogariten bazuar në këtë raport.

Kujdes duhet treguar në rastet e sustave / balestrave me përbërës montimi me / prej gome ku niveli i xhokos në përbërës të rinj mund të jetë mbi limitet e mësipërme. Në të tilla raste duhet të merret për bazë limiti i tolerancës së përcaktuar nga konstrktori. Vëzhgoni qëndrimin e mjetit rrugor kur nuk është në lëvizje sepse shpesh mund të shikohen efektet e sustave / balestrave të thyera, dmth mjeti rrugor "ulet" në pjesën e pasme.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Susta / Balestra (spirale / fijet) / Shufra Përdredhëse	S	K
1.	Konsumuara ose të dobësuara	**x**	
2.	Ndonjë nga fijet e balestrave e thyer, riparuar me saldim ose mungon	**x**	
3.	Susta / balestra fiksuar në mënyrë jo korrekte	**x**	
4.	Kllapat e sustave / balestrave mungojnë	**x**	
5.	Kavalotat lirshëm ose mungojnë	**x**	
6.	Spirale suste ose shufër përdredhëse e thyer	**x**	
	Montimi i Sustave / Balestrave ose i Shufrave Përdredhëse		
7.	Qartësisht lirshëm / të thyera	**x**	
8.	Plasaritura ose të dëmtuara	**x**	
	Bokollat / Pernat		
9.	Pajisjet mbajtëse mungojnë ose janë montuar në mënyrë të pa sigurtë	**x**	
10.	Konsumuar, pozicionuar në mënyrë jo korrekte, jo të tipit të duhur ose mungojnë	**x**	

11.	Duket qartë që është i lirshëm	**x**	
	Sustat ose Gominat bashkuese (bokollat)		
12.	Konusmuara, mungojnë	**x**	
	Shufra Qëndrore e Sustës		
13.	Mungon, dëmtuar apo e thyer	**x**	
	Gomina e Mbipeshës		
14.	Mungon ose jo efektive	**x**	
	Suspensione pneumatike, Hidro elementë elastike, hidro-pneumatikë		
15.	Rrjedhje	**x**	
16.	Lidhjet deri tek valvula niveluese janë me difekt	**x**	
17.	Valvulat janë të pa sigurta ose me difekt	**x**	
18.	Jastëkët e suspensioneve nuk ofrojnë nivelin e kërkuar të amortizimit (rrezikohet që rrota të bëjë kontakt)	**x**	
19.	Tubi i dëmtuar deri në pikën që mund të bjerë	**x**	
20.	Mjeti rrugor qëndron mbi gominat e mbipeshës	**x**	
	Njësite e lidhura të suspensioneve		
21.	Shkëputje / asgjësim i pikë fiksimeve prej gome / metali	**x**	
22.	Përkeqsim i amortizimit (reagim i vonuar)	**x**	

Artikulli Nr. 56

GJËNDJA E AMORTIZATORËVE

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo sejcilin amortizator për rrjedhje lëngu.
2. Kontrollo pikën fiksuese të sejcilit amortizator për të parë nëse është fiksuar në mënyrën e duhur me mjetin rrugor dhe është në gjëndje të mirë.
3. Kontrollo gjëndjen e sejcilit spinot.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Amortizatori	S	K
1.	Rrjedhje	**x**	
2.	Kllapat e montimit apo gominat mungojnë, janë lirshëm ose të dëmtuara	**x**	
3.	Mungojnë ose të dëmtuara	**x**	

Artikulli Nr. 57

SISTEMI I USHQIMIT

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo depozitat e karburantit, ato duhet të jenë të përshtatshme, pa ndryshk të shumtë dhe të jenë të fiksuara mirë dhe në rastet e Gazit Natural të Lëngshëm kontrollo që depozita mos të jetë e dëmtuar.
2. Kontrollo shiritat mbajtës, suportet dhe kllapat e montimit dhe sigurohu që nuk kanë fraktura dhe që asnjë prej tyre nuk mungon.
3. Kontrollo bullonat e kllapave fiksuese që mbajne depozitën me shasinë dhe siguro që janë të sigurtë.
4. Në rastet kur depozita e karburantit LPG / CNG është instaluar brenda mjetit rrugor kontrollo që valvola e sigurisë dhe valvola e furnizimit janë me tuba të ndarë që dalin jashtë mjetit rrugor ose janë të izoluar në një të ndarë të mjetit rrugor e cila nuk ka gaz dhe ka dalje jashtë mjetit rrugor.
5. Kontrollo që sistemet e ventilimit të përdorura për nën ndarjen e vendodhjes së valvolave nuk janë të dëmtuara ose të bllokuara.
6. Kontrollo që asnjë depozitë karburanti nuk është vendosur në çatinë e mjetit rrugor.
7. Në rastet kur është instaluar një depozitë LPG / CNG kontrollo që valvola manuale e depozitës mund të mbyllet dhe kur kjo është siguruar edhe me elektovalvol, kjo mund të dëgjohet kur hapet dhe mbyllet kur çelësi i kuadrit ndërron pozicion "ndezur" dhe "fikur".
8. Në sistemet CNG një valvolë e dytë normalisht ndodhet afër valvolës së furnizimit e cila zakonisht është në pjesën ku ndodhet motori, kjo duhet kontrolluar gjithashtu.
9. Kontrollo që tapa e depozitës së karburantit është në vendin e duhur dhe e tipit të duhur. Kontrollo që tapa e karburantit është tapë me bravë dhe kjo nuk është e dëmtuar.
10. Kontrollo që nuk ka fare rrjedhje në rastet kur mjeti rrugor punon me benzinë dhe në rastet kur punon me diezel, rrjedhja nuk është e tillë sa karburanti të pikojë në tokë. Në rastet kur mjeti rrugor punon me LPG / CNG kontrollo nëse ka rrjedhje (dëgjohet fërshëllima e humbjes së presionit).
11. Kontrollo tubat e karburantit dhe sigurohu që janë shtrënguar mirë në mënyrë që të shmanget dëmtimi për shkak të dridhjeve, fërkimit apo plasaritjeve.
12. Kontrollo tubat / zorrët që nuk janë të dëmtuara apo në gjëndje të keqe (psh të fryrë apo të petëzuar) dhe nuk janë të pozicionuar në mënyrë të tillë që të kenë kontakt me pjesë të tjera lëvizëse të mjeti rrugor ose me terrenin.
13. Kontrollo që të gjithë përbërësit e sistemit të ushqimit janë montuar në mënyrë të sigurtë.
14. Gjatë kohës që jeni në ndenjësen e drejtuesit kontrollo që pedali i gazit është:
    - a krejtësisht funksionale;
    - b jo i plasaritur, frakturuar, gërryer ose shumë i konsumuar;
    - c nuk pengohet gjatë korsës së lëvizjes.

15. Kontrollo që pajisja e tepricave të karburantit në një mjet rrugor që punon me diezel nuk mund të operohet direkt nga kabina nqs është e një tipi i cili me motorin në punë shton nivelin e tymit.
16. Kontrollo që ndalimi i motorit punon në mënyrë të kënaqshme tek motorat diezel. Në rastet e mjeteve rrugore që punojnë me LPG / CNG kontrollo që elektrovalvola e furnizimit të motorit (zakonisht gjëndet në ndarjen e motorit) mund të dëgjohet tek hapet dhe mbyllet kur sistemi i dhënë është seleksionuar.
17. Kontrollo për ekzistencën e filtrit të ajrit dhe që kjo është fiksuar në mënyrë të sigurtë.

Shënime:

1. Inspektimi kufizohet me kontrollin e atyre pjesëve që mund të shihen dhe janë të arritshme pa u çmontuar.
2. Të gjitha depozitat e karburantit që gjënden në mjetin rrugor duhen kontrolluar.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Depozita e Karburantit, Sistemi i Filtrimit të Karburantit dhe Linjat e Ushqimit	S	K
1.	Të montuara në mënyrë jo korrekte / lirshëm	**x**	
2.	Ndryshk i shumtë në serbator (shih ndryshku)	**x**	
3.	Rrjedhje	**x**	
4.	Depozitë karburanti e papërshtatshme	**x**	
5.	Depozita LPG / CNG është instaluar në mjetin rrugor pa patur nën ndarje ose me tubat që nuk dalin jashtë mjetit rrugor	**x**	
6.	Tubat ajrosës ose përcjellës LPG / CNG janë të dëmtuar ose të bllokuar		**x**
7.	Nën ndarja nuk është e izoluar ndaj gazit në rastet kur tubat e valvolave nuk janë jashtë mjetit rrugor	**x**	
8.	Serbatori i vendosur në tavan	**x**	
9.	Valvolat manuale ose elektovalvolat nuk janë operative	**x**	
10.	Ka mundësi që linjat e ushqimit të shtypen, fërkohen, këputen ose janë nën dridhje të mëdha	**x**	
11.	Mungon tapa dhe / ose brava e tapës së depozitës	**x**	
	Kontrolli i Gazit		
12.	Lëviz me vështirësi, ka pengesa ose është shumë i konsumuar	**x**	

13.	Nyjat lidhëse, pajisjet mbajtëse ose pajisjet e sigurisë mungojnë		**x**
14.	Panelet apo kllapat e montimit janë të plasaritura ose të frakturuara	**x**	
	Pajisja e Tepricave të Karburantit		
15.	Krijon tym të tepërt kur operohet nga brenda mjetit rrugor pasi motori është vënë në punë		**x**
	Kontrolli i Ndalimit të Motorit (në mjetet rrugore me diezel)		
16.	Nuk punon ose mungon		**x**
	Montimi i Sistemit të Filtrimit të Ajerit		
17.	Bashkësia e sistemit është e pasigurtë, mungon ose jo e plotë		**x**

Artikulli Nr. 58

TRANSMESIONI

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo transmesionin duke treguar kujdes të veçante për gjëndjen e :

1. gomës në pedalin e friksionit;
2. boshteve të transmesionit (boshteve transmetues dhe gjysmëboshteve);
3. flanxhave të boshteve transmetues, bullonat / dadot e nyjeve bashkuese universale;
4. kushinetave të boshteve transmetues dhe sigurinë e gjëndjen e foleve të kushinetave;
5. pikat fiksuese / montuese motor / kambio, rrjedhje vaji.

Shënime:

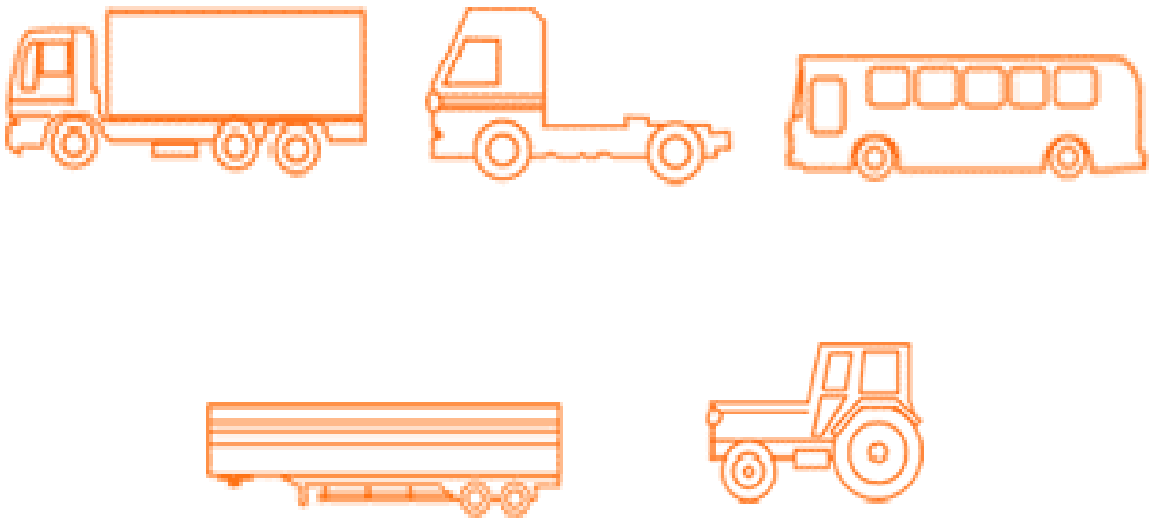
Kur kryhet ky kontroll është e rëndësishme që mjeti rrugor të jetë në marsh neutral dhe nqs ka frena me transmesion këto duhen ulur. Rrotat duhen bllokuar.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Goma në pedalin e friksionit	S	K
1.	Konsumuar / lëmuar ose mungon		**x**
	Boshtet e Transmesionit ose Gjysmëboshtet / Kushinetat		
2.	Çdo përbërës i linjës së transmesionit që mund të bllokohet apo thyhet		**x**
	Foleja / Montimi		
3.	Shtrëmbër / skiç, dëmtuar ose e konsumuar		**x**
	Boshti i Transmesionit / Bashkimet e gjysmëboshteve		
4.	Konsumuar		**x**
5.	Bullonat, dadot ose vidat lirshëm / mungojnë		**x**
6.	Premistopat mungojnë		**x**
7.	Shumë të ngrëna / konsumuara ose depozita e grasos mungon ose është konsumuar. Lubrifikimi		**x**
8.	Rrjedhje vaji të vazhdueshme		**x**
	Këmbët e Motorit ose Këmbët e Kambios		
9.	Jo të sigurta, të përkëqësuara / vjetëruara ose të thyera		**x**

KAPITULLI I DYTË

KONTROLLI TEKNIK I DETYRUESHËM I AUTOBUSAVE DHE MJETEVE RRUGORE ME PESHË MAKSIMALE ME NGARKESË MBI 3,5 TONË



Artikulli Nr. 1

HYRJE

Kapitulli “Kontrolli Teknik i detyrueshëm i autobusave dhe mjeteve rrugore me peshë maksimale me ngarkesë mbi 3,5 tonë” duhet të njihet dhe të shërbejë si referencë për të gjithë kontrollorët që përfshihen në Kontrollin Teknik të detyrueshëm të autobusave dhe mjeteve rrugore me peshë maksimale me ngarkesë mbi 3,5 tonë.

Pronarët e mjeteve rrugore gjithashtu mund të gjejnë detaje me vlerë në lidhje me elementët e Kontrollit Teknik të detyrueshëm që do t`i nënshtrohet mjeti rrugor i tyre dhe arsyet përse ky mjet rrugor mund të konsiderohet i papërshtatshëm për të qarkulluar në rrugë.

Ky kapitull i Manualit përcakton metodat e testimit të detyrueshëm dhe kriteret e kalimit apo të dështimit në testet e kontrollit të përshtatshmërisë së autobusave dhe mjeteve rrugore me peshë maksimale me ngarkesë mbi 3,5 tonë për të qarkulluar në rrugë.

Numri i shasisë së mjetit rrugor duhet të korrespondojë me informacionin e paraqitur në dosjen dhe dokumentat e regjistrimit. Nqs ka vështirësi të gjetjes së vendndodhjes së numrit të shasisë, atëhere është përgjegjësi e aplikantit të gjejë këtë informacion në lidhje me mjetin rrugor të tij.

Kontrolli Teknik është test i mirëmbajtjes dhe gjëndjes aktuale të mjetit rrugor. Vlerësimi i detajuar i projektimit dhe i konstruksionit të mjetit rrugor nuk është pjesë e Kontrollit Teknik nëpërmjet testit.

Ky Manual përcakton në detaje të gjitha elementët e kontrollit (përfshirë dhe shënimet shtesë) dhe arsyet e dështimit. Mjeti rrugor duhet të vlerësohet sipas kritereve të përcaktuara në këtë Manual.

"Mënyra e Kontrollit" detajon mënyrën sipas së cilës testohen elementët e ndryshëm të mjetit rrugor si dhe pajisjet që duhen përdorur.

Gjatë kryerjes së kontrollit, vëmëndje e veçantë duhet t`i kushtohet informacionit të dhënë në Shënime, sepse këto japin udhëzimet për mënyrën e kryerjes së Kontrollit dhe qëllimin e testit.

"Arsyet për Dështim" liston të gjitha difektet të cilat bëjnë që mjeti rrugor të dështojë në test. Një mjet rrugor nuk mund të dështojë në qoftë se nuk ka një ose më shumë difekte të listuara.

"Arsyet për Dështim" duhen përcaktuar vetëm duke iu refereuar seksionit "Mënyra e Kontrollit" të ketij Manuali.

Duke patur parasysh se nuk është e mundur të paraqiten te gjithë limitet e konsumit dhe tolerancës për përbërësit e modeleve të ndryshëm të mjeteve rrugore, kontrollorët që merren me Kontrollin Teknik duhet të përdorin eksperiencën dhe gjykimin e tyre kur vlerësojnë gjëndjen e përbërësve, dmth zëvendësimin, riparimin apo rregullimin e tyre në çdo kohë.

Në rastet kur frenat nuk mund të testohen në bankoprovën e frenave për shkak të projektimit të mjetit rrugor, atëhere duhet kryer një test rrugor duke përdorur një decelerometër (matës të nxitimit të vonuar) për të vlerësuar performancën e frenave.

Kontrollorët që merren me Kontrollin Teknik nuk duhet të fillojnë kontrollin në rrethanat e mëposhtëme:

- kur ndonjë pjesë e mjetit rrugor apo e pajisjes testuese është shumë e ndotur apo në gjëndje të rrezikshme saqë e bën të vështirë kryerjen e testit.
- kur ngarkesa apo gjëra të tjera nuk janë siguruar në mënyrën e duhur.
- kur motori i një mjeti rrugor nuk është kompatibël me kërkesat e kontrollit paraprak sipas Seksioneve 9 dhe 10 të testimit.
- kur nuk paraqiten dokumentat e mjetit rrugor, nuk janë paguar taksat, nuk deklarohen gjobat dhe numri i shasisë i mjetit rrugor nuk përputhet me atë të paraqitur në dokumenta.

"Mënyra e Kontrollit" është hartuar që të jetë kompatibël me praktikat normale të punës dhe nuk është mangësi apo përgjegjësi e Manualit, plagosja e personave apo dëmtimet e pronës që janë si rezultat i kryerjes së Kontrollit Teknik siç përcaktohen në këtë Manual. Asgjë dhe asnjë pjesë e këtij Manuali nuk mund të konsiderohet si pengesë apo zvogëlues (në çfarëdo mënyre) i detyrimeve të punëdhënësve dhe punëmarrësve në lidhje me shëndetin dhe sigurinë në punë.

Pronarët e mjeteve rrugore nuk mund të pretendojnë për "humbje të pronës private" dmth kur atij i hiqen objekte apo sende nga mjeti rrugor para kryerjes së Kontrollit Teknik.

VINI RE:

1. **KUR NJË MJET RRUGOR DËSHTON PËR SHKAK TË NJË DIFEKTI TË RREZIKSHËM (PSH FRENAT, SISTEMI I DREJTIMIT, GOMAT, etj) KONTROLLORËT DUHET TË KËSHILLOJNË PRONARIN E MJETIT RRUGOR PËR EKZISTECËN DHE RREZIKSHMËRINË E DIFEKTIT.**
2. **MJETI RRUGOR NUK DUHET TË NGITET NË RRUGË PUBLIKE DERISA DIFEKTI TË NDREQET.**
3. **DUHET TË BËHET E QARTË SE NGARJA E MJETIT RRUGOR NË RRUGË PUBLIKE NË GJËNDJE TË DIFEKTIT TË RREZIKSHËM PËRBËN NJË SHKELJE TË RËNDË PËR TË CILËN PRONARI DHE DREJTUESI DO TË PENALIZOHEN.**
4. **ËSHTË E DETYRUESHME QË KONTROLLORËT TË MOS E KALOJNË NJË MJET RRUGOR I CILI DËSHTON DHE NUK MUND TË KALOJË NJË NGA KRITERET E PËRCAKTUARA NË KATEGORINË “S” (SKALON).**

Artikulli Nr. 2

BORIA

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që vënia në punë e borisë mund të realizohet nga ndënjësja e drejtuesit.
2. Kontrollo sigurinë e borisë dhe kontrollin e borisë.
3. Vërë në veprim funksionimin e borisë dhe vë re nëse boria lëshon tingullin e duhur (funksionon siç duhet).

Arsyet për Dështim:

Nr.	Boria	S	K
1.	Kontroll i pa sigurtë		**x**
2.	Boria është montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**
3.	Nuk funksionon në mënyrë korrekte		**x**
4.	Nuk funksionon apo nuk është instaluar fare	**x**	
5.	Vënia në punë e borisë nuk mund të realizohet nga ndënjësja e drejtuesit	**x**	

Artikulli Nr. 3

FSHIRËSET DHE LARËSET E XHAMAVE

Mënyra e Kontrollit:

1. Verë në punë fshirëset dhe larëset e xhamave dhe kontrollo për funksionimin dhe sigurinë si dhe që fshirëset të lëvizin me shpejtësinë e duhur mbi një hapësirë të xhamit e cila është e mjaftueshme për t'i dhënë drejtuesit pamjen e duhur.
2. Kontrollo çdo tel apo tub që shërben për funksionimin e fshirëseve dhe larëseve të xhamave. Kontrollo komandën e fshirëses.
3. Kontrollo gjëndjen e krahëve të fshirëses dhe të gominës (tehut) fshirëse. Kontrollo që sustat nuk janë të dobëta apo dhe të prishura (thyera).
4. Kontrollo qe larësja (et) e xhamit të parë funksionojnë në mënyrë të kënaqshme.

Shënime:

Larëset do të konsiderohen të instaluara nqs një nga pjesët e sistemit larës është e instaluar.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Krahët dhe gominat fshirëse të fshirëseve të xhamave	S	K
1.	Mungojnë	**x**	
2.	Nuk e pastrojnë xhamin në mënyrë efektive		**x**
3.	Zona që pastrojnë nuk mjafton për t'i dhënë drejtuesit një pamje adekuate		**x**
	Shpejtësia e Fshirëseve		
4.	Shumë shpejtë		**x**
5.	Shumë ngadalë		**x**
	Kontrolli i Fshirëseve		
6.	Është montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**
7.	Nuk punon, është defektoz apo mungon fare		**x**
	Larëset (nqs ka)		
8.	Nuk punon në mënyrë korrekte / nuk është kalibruar siç duhet		**x**
9.	Rrjedhje		**x**
	Artikulacionet (nyjet) e Fshirëseve		
10.	Të konsumuara ose jo të sigurta		**x**

Artikulli Nr. 4

TAHOMETRI / SHPEJTËSIMATËSI / LIMITUESI I SHPEJTËSISË

Mënyra e Kontrollit:

1. Jepi drejtuesit / operatorit mundësinë që të plotësojë formularin e tahografit. Nqs ky formular plotësohet në mënyrë të kënaqshme dhe firmoset, kryej vetëm kontrollin e shpejtësimatësit, përndryshe proçedo sipas pikave 2, 3, 4, 5, 6, 7 dhe 8 siç përshkruhet më poshtë.
2. Kontrollo që tahografi është i një tipi të aprovuar nga KE duke identifikuar shenjën e miratimit në pllakën përshkruese. Kjo shenjë konsiston në një drejtëkëndësh brenda të cilit është shkronja "e" e ndjekur nga një numër.
3. Kontrollo që tahografi është pozicionuar në një mënyrë të tillë që kur drejtuesi është i ulur ai ka një pamje të qartë të shpejtësimatësit, matësit të distancës dhe orës.
4. Kontrollo që tahografi është pozicionuar në mënyrë të tillë që të gjitha pjesët janë të mbrojtura nga dëmet aksidentale.
5. Kontrollo që tahografi punon në rregull dmth që koha, shpejtësia dhe distanca e kryer regjistrohen në grafik nga koka e kartografit, që ky mund të ndriçohet dhe që shpejtësia me të cilin lëviz mjeti rrugor është e dukshme edhe për drejtuesin.
6. Kontrollo që ekziston një pllakë instalimi e vendosur në mjetin rrugor pranë tahografit ose brenda vetë instrumentit. Kontrollo që pllaka e instalimit tregon emrin dhe adresën ose emrin e kompanisë të një instaluesi tahografësh ose servis, koefiçentin karakteristik ("w") të mjetit rrugor, perimetrin efektiv ("l") të rrotës të shprehur në mm dhe datën në të cilën janë kryer këto matje. Duke marrë si bazë këtë datë, pllaka instaluese nuk duhet të jetë më e vjetër se gjashtë vjet.
7. Kontrollo që pllaka e re e kontrollit dy vjeçar (kërkohet çdo dy vjet pas instalimit apo kalibrimit) është vendosur në mjetin rrugor pranë tahografit apo brënda instrumentit, kjo tregon datën e kryerjes së inspektimit dhe numrin e vulës të qëndrës së kartografëve që kreu inspektimin. Pllaka dy vjeçare duhet vendosur bashkë me pllakën e instalimit dhe jo në vend të saj.
8. Kontrollo kur është e mundur integritetin e vulave në pikat lidhëse në instalimin në tërësi që përfshin, kokën e tahografit, përshtatësin afër ose në kambion e mjetit rrugor dhe kabllot lidhëse.

   Pikat e mëposhtme duhet të jenë të vulosura:

   - Sejcila nga pjesët fundore të kabllove lidhëse;
   - Përshtatësi dhe lidhjet e tij me kambion;
   - Korniza e brendshme e kokës së tahografit e cila mbron pjesët e brendshme të instrumentit;
   - Pllaka e instalimit dhe pllaka dy vjeçare nqs nuk janë ngjitur në një mënyrë të tillë që nuk mund të hiqet pa prishur shënjat e vendosura mbi to.
9. Në ato raste kur tahografi nuk është vendosur nga konstruktori kontrollo që shpejtësimatësi është instaluar, funksionon dhe mund të shihet me lehtësi nga ndenjësja e drejtuesit.

10. Kontrollo që shpejtësimatësi mund të ndriçohet.

Shënime:

Kufizuesi i shpejtësisë duhet të jetë i vendosur në mjetet rrugore të prodhuara pas 1 Janar 1998 dhe që plotësojnë kriteret e mëposhtme:

- Mjetet rrugore që shërbejnë për transport mallrash dhe që kanë peshë më të madhe se 12 000 kg;
- Autobus me peshë më të madhe se 10 000 kg dhe i pajisur me vende të ulura për më shumë se 8 pasagjerë.

Shpejtësimatësi është i detyrueshëm vetëm për mjetet rrugore që kalojnë shpejtësinë 45 km/orë ose në rastin e traktorëve të mëdhenj 25 km/orë. Kontrolli i funksioneve të shpjetësimatësit duhet të kufizohet brenda zonës së testimit.

Për mjetet rrugore që duhet të jenë të pajisura me kufizues shpejtësie kontrollo që një pllakë është e instaluar në një vënd të dukshëm në kabinën e drejtuesit dhe që tregon informacionin e mëposhtëm:

1. Fjala "kufizues shpejtësie" gjëndet në pllakë;
2. Detaje të mbi autoritetin aprovues dhe shënjat aprovuese kombëtare dhe ndërkombëtare;
3. Tipi i numrit aprovues;
4. Emrin e vulosësit të autorizuar dhe kodin numerik të dhënë këtij vulosësi nga Enti Autorizues p.sh (Drejtoria / Ministria);
5. Shpejtësinë e shprehur me km/orë të cilën pajisja është kalibruar për të kontrolluar / kufizuar;
6. Përmasat e gomave në aksin aktiv / motorik ose akset;
7. Datën e fundit në të cilën është vulosur pajisja kufizuese e shpejtësisë (nqs kjo është e mundur);
8. Numrin e targës së mjetit rrugor dhe nqs ky i fundit nuk ka të regjistruar akoma numrin e shasisë.

Hap kokën e tahografit, lidh instrumentin kontrollues të kufizuesit të shpejtësisë dhe duke ndjekur udhëzimet e prodhuesit të këtij instrumenti shëno shpejtësinë limit kur ndërhyn kufizuesi i shpejtësisë dhe krahasoje këtë me shpejtësinë e lejuar për tipin e mjetit rrugor që po testohet.

Kontrollo që gomat e vendosura në aksin aktiv / motorik ose akset kanë të njëjtat përmasa me ato të përshkruara në pllakën e kufizuesit të shpejtësisë të vendosur në kabinën e drejtuesit të mjetit rrugor.

Kontrollo aty ku është e mundur integritetin e vulave dhe nëse ato janë shënuar AL

Kontrollo çdo masë sigurie në lidhjet elektrike dhe mekanike brënda sistemit të kufizimit të shpejtësisë.

Shënime:

1. Vulat mund të jenë plumb, plastikë, dyllë ose bojë.
2. Mund të ketë një përqindje të vogël mjetesh rrugore tek të cilat nuk është e mundur të vendoset kufizues shpejtësie. Në këto raste kontrollo që tahografi mos të ketë regjistruar shpejtësi më të larta se 95 km/orë në rastet e mjeteve

rrugore për transport mallrash dhe 105 km/orë për mjetet rrugore që shërbëjnë për transport pasagjerësh.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Shpejtësimatësi (përfshirë funksionin e shpejtësimatësit të Tahografit)	S	K
1.	Mungon ose nuk punon	x	
2.	Nuk mund të shihet nga ndenjësja e drejtuesit të mjetit rrugor në çdo kohë ose nuk punon siç duhet		x
	Tahografi		
3.	Nuk funksionon		x
4.	Nuk është instaluar (në raste kur nuk kemi një formular tahografi të plotësuar)		x
5.	Tahografi nuk është pozicionuar në mënyrë të tillë që drejtuesi nga ndenjësja e tij të ketë një pamje të qartë të shpejtësimatësit, regjistruesit të distancës dhe orës	x	
6.	Tahografi nuk është pozicionuar në mënyrë të tillë që të gjitha pjesët të jenë të mbrojtura nga dëmtimet aksidentale	x	
7.	Nuk regjistron kohën dhe / ose shpejtësinë dhe / ose distancën		x
8.	Maja shkruese është përkulur ose dëmtuar		x
9.	Nuk ka pllakë instalimi		x
10.	Pllaka e instalimit është më shumë se gjashtë vjet e vjetër. Nuk ka pllakë të kontrollit të fundit dy vjeçar		x
11.	Nuk ka pllakë të kontrollit të fundit dy vjeçar		x
12.	Detaje të paplota në pllakën e instalimit ose në atë të kontrollit dy vjeçar		x
13.	Vulat mungojnë ose janë të thyera		x
	Ndriçimi i Shpejtësimatësit		
14.	Nuk funksionon		x
	Limituesi i shpejtësisë së Tahografit		
15.	Nuk është instaluar		x
	Pllaka e Kufizuesit të Shpejtësisë		

16.	Nuk është vendosur apo është pozicionuar në një vend të papërshtatshëm		**x**
17.	Mungon ose nuk është e plotësuar		**x**
	Grafiku i Tahografit		
18.	Grafiku i tahografit shënon shpejtësi më të larta se ajo që lejohet për tipin e mjetit rrugor që po testohet (mbi 95 km/orë për transportuesit e mallrave dhe mbi 105 km/orë për transportuesit e pasagjerëve		**x**
	Gomat		
19.	Gomat e vendosura në aksin / akset aktiv nuk kanë të njëjtat përmasa me ato të përshkruara në pllakën e kufizuesit të shpejtësisë		**x**
	Vulat		
20.	Janë të thyera, mungojnë ose janë jo të autorizuara, përziera me elementë të tjerë sigurie		**x**
21.	Nuk janë të stampura		**x**

Artikulli Nr. 5

DRITAT E PASME / DRITAT NDRIÇUESE TË TARGËS

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që dy fenerët janë vendosur në mënyrë simetrike në pjesën e pasme të mjetit rrugor, që janë në sejcilën anë të pjesës qëndrore të mjetit rrugor dhe që ekstremet e mjetit rrugor nuk shtrihen më shumë se 40 cm përtej sejcilit fener.
2. Kontrollo që sejcila nga dy dritat e pasme që janë në përdorim emeton një dritë të kuqe që është qartësisht e dukshme nga një distancë e arsyeshme nga mbrapa.
3. Kontrollo që llamba ndriçuese e targës(ave) emeton një dritë të bardhë dhe është efiçente.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Fenerët e Pasme	S	K
1.	Nuk funksionojnë apo janë difektozë	**x**	
2.	Mungojnë apo nuk janë të dukshme	**x**	
3.	Nuk janë me ngjyrë të kuqe		**x**
4.	Xhamat e fenerëve janë thyer apo mungojnë		**x**
5.	Nuk kanë të njëjtin dimension dhe intensitet		**x**
6.	Janë montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**
7.	Nuk janë instaluar në mënyrë simetrike		**x**
	Llamba Ndriçuese e Targës		
8.	Nuk funksionon, difektoze apo nuk është instaluar		**x**
9.	Nuk ka ngjyrë të bardhë		**x**
10.	Xhamat janë thyer apo mungojnë		**x**
11.	Ndriçojnë me ngjyrë të bardhë pjesën e pasme		**x**

Artikulli Nr. 6

SINJALIZUESIT / INDIKATORËT

Mënyra e Kontrollit:

Ndizni sinjalizuesit e ndryshimit të drejtimit dhe kontrolloni që:

1. sejcili funksionon siç duhet dhe është qartësisht i dukshem;
2. sejcili është me ngjyrën e duhur dhe është montuar në mënyrë korekte;
3. do të thotë që është e mundshme për drejtuesin që të informohet menjëherë nga ndenjësja e tij se sinjalizuesit e drejtimit po funksionojnë.

Shënime:

Prezenca dhe funksionimi i "sinjalizuesit të drejtimit katër anësh" apo i dritave të rrezikut nuk është pjesë e këtij testi. Kur mjeti rrugor ka të instaluar sinjalizues drejtimi vetëkthyes apo *"pulsues"* si pjesë të pajisjeve standarte, këta duhet të funksionojnë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Sinjalizuesit	S	K
1.	Mungojnë apo nuk duken	**x**	
2.	Nuk funksionojnë apo janë difektozë	**x**	
3.	Nuk pulsojnë në mënyrë konstante 60 deri 120 flashe në minutë (sipas tipit)		**x**
4.	Janë montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**
5.	Xhamat janë thyer apo mungojnë		**x**
	Periudha pas Korrik 1964		
6.	Nuk kanë ngjyrë qelibar (ngjyrë mes të verdhës, portokallisë dhe kafes)		**x**
	Periudha para Korrik 1964		
7.	Përpara, që të dy me ngjyrë jo qelibar ose të bardhë		**x**
8.	Prapa, që të dy me ngjyrë jo qelibar ose të bardhë		**x**
9.	Kur vetëm një sinjalizues në sejcilën anë përdoret si për para ashtu edhe për mbrapa	**x**	
	a) Nuk kanë ngjyrë qelibar		**x**
	Çelësi		
10.	Difektoz		**x**

	Indikatorët (Sinjalizues vizivë apo akustikë të sinjalizuesve)		
11.	Mungojnë	**x**	
12.	Nuk funksionojnë apo janë difektozë	**x**	

Artikulli Nr. 7

DRITAT ANËSORE / DRITAT SHËNJUESE

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo që dy llambat që emetojnë dritë të bardhë janë instaluar në mënyrë simetrike në pjesën e përparme të mjetit rrugor dhe :

1. kur ndriçohen janë qartësisht të dukshme;
2. janë fiksuar (instaluar) në mënyrë të sigurtë dhe nuk dridhen / luhaten;
3. pjesë të mjetit rrugor / rimorkios nuk shtrihen më shumë se 406 mm përtej fenerit;
4. janë instaluar në të njëjtën lartësi dhe jo më shumë 2100 mm nga toka.

Dritat Shënjuese:

Kontrollo rimorkion / gjysmërimorkion që një dritë shënjuese është instaluar në mes të pjesës së majtë dhe sipërfaqja e ndriçuar nga kjo llambë me ngjyrë të bardhë shtrihet përpara me një kënd 45 gradë në lidhje me aksin gjatësor të rimorkios / gjysmërimorkios. Zona e ndriçuar nuk duhet të jetë më e lartë se 1.52 m nga toka. Drita shënjuese kërkohet për të gjitha rimorkiot / gjysmërimorkiot të cilat kanë një gjatësi të kombinuar prej më shumë se 12.2 m.

Arsyet për Dështimit:

Nr.	Dritat Anësore	S	K
1.	Mungojnë apo nuk duken qartë		**x**
2.	Xhamat janë thyer / shumë të plasaritura apo mungojnë		**x**
3.	Nuk funksionojnë apo janë difektozë		**x**
4.	Nuk kanë ngjyrë të bardhë		**x**
5.	Nuk janë me të njëjtat dimensione dhe intensitet		**x**
6.	Nuk janë pozicionuar siç duhet ose janë montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**
7.	Fenerët përmbajnë ujë / lagështirë		**x**
8.	Fuqia e instaluar është më e madhe se 7 wat në të paktën një nga fenerët		**x**
	Dritat Shënjuese		
9.	Mungojnë		**x**
10.	Nuk funksionojnë apo janë me të meta		**x**
11.	Xhamat e fenerit janë të plasaritura ose mungojnë		**x**

12.	Nuk janë me ngjyrë të bardhë		**x**
13.	Nuk janë pozicionuar siç duhet ose janë montuar në mënyrë jo të sigurtë		**x**

Artikulli Nr. 8

TARGA / NUMRI I SHASISË

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo targat për sigurinë, vëndodhjen, lexueshmërinë, shikueshmërinë dhe ngjyrën e duhur.
2. Kontrollo që numri i shasisë është i njëjtë me atë të paraqitur në dokumentat e mjetit rrugor dhe që numri identifikues në shasinë e mjetit rrugor nuk është i temperuar (stampuar, ngjitur më pas).

Arsyet për Dështim:

Nr.	Pllaka e Numrit Regjistrues (Targa)	S	K
1.	Njëra apo të dyja pllakat (targat) mungojnë, janë montuar në mënyrë jo të sigurtë ose nuk janë qartësisht të dukshme		**x**
2.	Numrat ose shkronjat mungojnë apo janë të palexueshme		**x**
3.	Numrat, shkronjat ose sfondi nuk janë me ngjyrën e duhur		**x**
	Numri i Shasisë		
4.	Është i ndryshëm me atë te paraqitur në dokumentacion	**x**	
5.	Numri identifikues i mjetit rrugor (numri i shasisë) është i ndryshkur, jo qartësisht i dukshem apo i stampuar (ngjitur)	**x**	

Artikulli Nr. 9

GAZRAT SHKARKUES - DIESEL

Mënyra e Kontrollit:

Testi matës i gazrave të shkarkimit nuk duhet aplikuar për mjetet rrugore të regjistruara para 1 Janarit të vitit 1980.

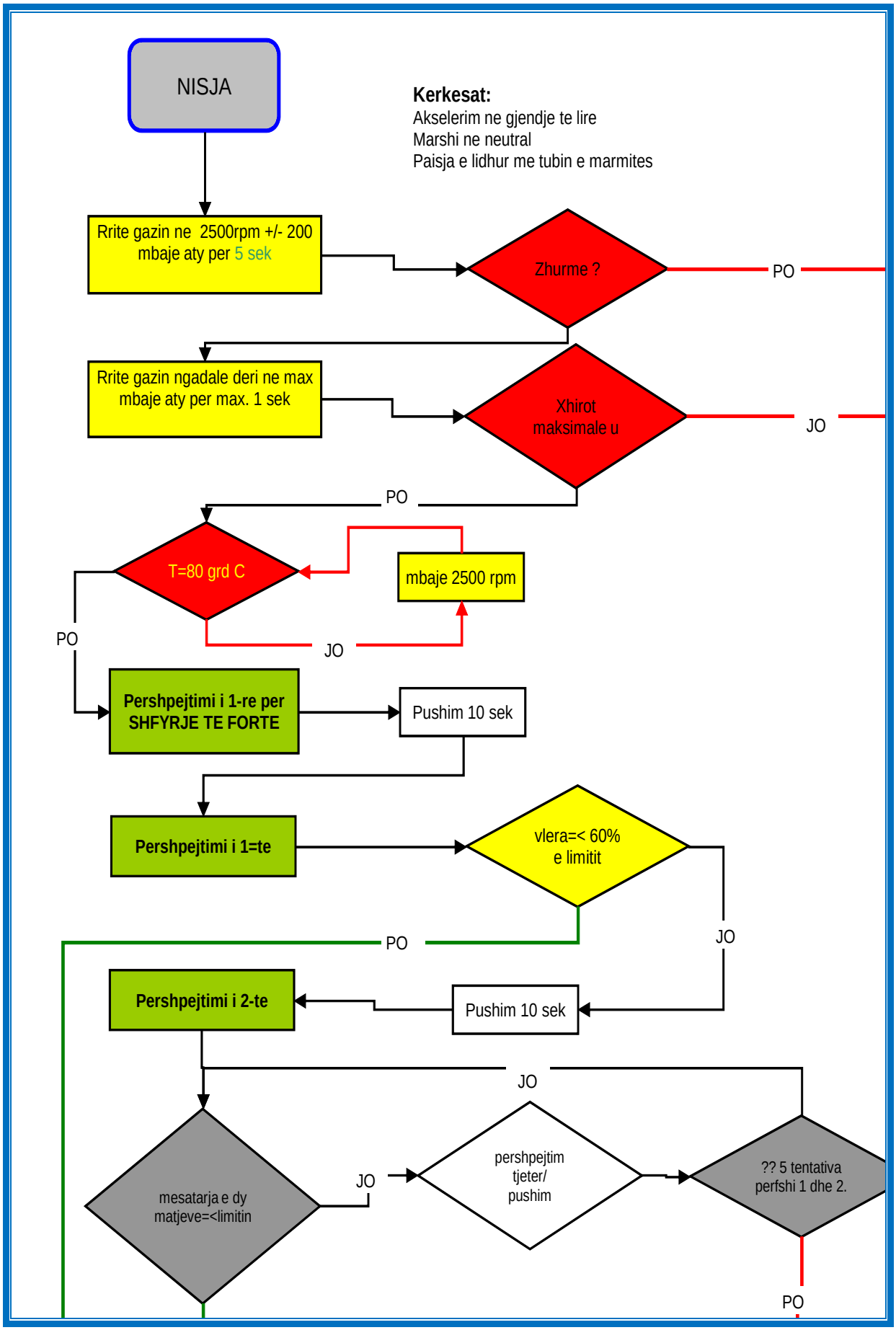
1. Testi i shkarkimit të gazrave nuk duhet inicuar pa bërë kontrollin paraprak siç parashikohet më poshtë.
2. Është me rëndësi themelore që motori të jetë në temperaturën normale të operimit përpara se kryhet testi i shkarkimit të gazrave. Kontrollorët duhet të sigurohen që motorët nuk janë ngrohur duke i lënë në gjëndje të "pangacmuar" apo duke i mbajtur gazin (akseleratorin) në gjysmë. Motorët duhet të ngrohen me ngarje normale.
3. Motorët që lihen në gjëndje neutro për çfarëdo mase kohe do të tregojnë një nivel të lartë opaciteti të gazrave të shkarkimit gjatë testit.
4. Gjatë kryerjes së këtij testi, gazi, komanda e gazit nuk duhet të jetë e lëvizshme (e paqëndrueshme).

Mjetet rrugore të regjistruara më apo pas 1 Janarit të vitit 1980

1. Pasi motori të ketë arritur temperaturën normale të funksionimit, rriteni shpejtësinë e tij (xhirot) ngadalë deri në 2,500 r.p.m. ose deri në gjysmën e limitit të xhirove të rekomanduara nga konstruktori (edhe nqs ky limit është më i vogël) dhe mbajeni motorin në këtë shpejtesi për 20 sekonda në mënyrë që të pastroni sistemin shkarkues. Nqs motori emeton zhurma të pazakonta testi duhet ndërprerë. Ngrijeni ngadalë shpejtësinë e motorit deri në maksimumin e xhirove dhe vini re nëse kontrolluesi i gazit operon brenda limitit të xhirove të rekomanduara nga konstruktori për mjetin rrugor. Nqs jo testi duhet ndërprerë. Mos e mbani motorin në maksimum për asnjë periudhë kohe.
2. Lidheni matësin e gazrave të shkarkimit diezel me mjetin rrugor duke ndjekur udhëzimet e prodhuesit të matësit të gazrave të shkarkimit. Shtypni pedalin e gazit me forcë nga gjëndje e lirë deri në gjëndjen e dërgimit të sasisë maksimale të karburantit duke ndjekur udhëzimet (komandat) e prodhuesit të matësit të gazrave të shkarkimit. Matësi i gazrave të shkarkimit është programur që të injorojë matjen e parë. Veprimet përsëriten dhe nqs matjen tregojnë se treguesit janë më pak se 60% e limitit të pranuar, testi ka mbaruar dhe është i sukseshëm. Nqs treguesit nuk janë më pak se 60% e limitit të pranuar, veprimet përsëriten. Nqs rezulton se mesatarja e testit të ri dhe atij të mëparshëm është brenda limitit të pranuar, testi ka mbaruar dhe është i sukseshëm. Nqs mesatarja nuk është brënda limitit, testi përsëritet (maksimumi tre herë të tjera).

Mjetet rrugore të regjistruara përpara 1 Janarit të vitit 1980

3. Për këto mjete rrugore vlerësimi i emetimit të gazrave nga sistemi shkarkues duhet bërë duke i ngarë në zonën e testimit ose në linjën e kontrollit. Për asnjë arsye xhirot e motorit nuk duhen ngritur më shumë sesa kërkohet për t`a ngarë mjetin rrugor normalisht përgjatë testeve të ndryshme.


NISJA
Kerkesat:
Akselerim ne gjendje te lire
Marshi ne neutral
Paisja e lidhur me tubin e marmites
Rrite gazin ne 2500rpm +/- 200 mbaje aty per 5 sek
Zhurme ?
PO
Rrite gazin ngadale deri ne max mbaje aty per max. 1 sek
Xhirot maksimale u
JO
PO
T=80 grd C
mbaje 2500 rpm
PO
JO
Pershpejtimi i 1-re per SHFYRJE TE FORTE
Pushim 10 sek
Pershpejtimi i 1=te
vlera=< 60% e limitit
PO
JO
Pershpejtimi i 2-te
Pushim 10 sek
JO
mesatarja e dy matjeve=<limitin
JO
pershpejtim tjeter/ pushim
?? 5 tentativa perfshi 1 dhe 2.
PO

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mjetet rrugore të regjistruara më apo pas 1 Janar 1980 deri 1 Korrik 2008	S	K
1.	Treguesit mesatar të matjeve të gazrave të shkarkimit të motorit janë më të larta se 2.5 m-1 në rastet e motorëve diezel me aspirim normal dhe 3.0 m-1 në rastet e motorëve diezel turbo (të mbiushqyer)		x
	Mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Korrik 2008		
2.	Treguesit mesatar të matjeve të gazrave të shkarkimit të motorit janë më të larta se 1.5 m^{-1}		x
	Gazrat e Shkarkimit (Mjetet rrugore të regjistruara para 1 Janar 2008		
3.	Mbetjet që dalin nga sistemi shkarkues kanë ngjyrë të zezë (blozë) apo më të errët	x	
Nr.	**Sistemi i Kontollit të Shkarkimit (mbetjeve)**		
4.	Rrjedh, nuk është i plotë apo është instaluar në mënyrë jo të plotë ose jo të saktë	x	
	Shpejtësia e motorit në gjëndje të lirë "të pangacmuar"		
5.	Shpejtësia e motorit në gjëndje të lirë nuk është korrekte (krahasuar me shpejtësinë që përcakton konstruktori, me një tolerancë +/- 200 rpm)		x

Artikulli Nr. 10

SISTEMI SHKARKIMIT BENZINË

Vetëm për mjetet rrugore të regjistruara përpara 1 Janar 1980

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo vizualisht në rastet e motorëve katër kohësh me sistem ndezjeje me plasje (shkëndijë), (benzinë apo gaz) që sistemi i kontrollit të shkarkimit është komplet dhe është instaluar në mënyrë korrekte, nuk ka rrjedhje.

Regjistrimet para Janarit të vitit 1994

2. Pasi motori të ketë arritur temperaturën normale të funksionimit lidhni matësin CO / HC sipas udhëzimeve të prodhuesit. Rriteni shpejtësinë e motorit deri afërsisht 2,500 rpm dhe mbajeni për 20 sekonda. Lejoni motorin të kthehet në gjëndje të lirë dhe lexuesin e shkarkimit të stabilizohet. Shënoni vlerat e monoksidit të karbonit dhe hidrokarbonin e gazrave shkarkues në gjendje të lirë (minimo).

Rregjistrimet pas vitit 1994

3. Për mjetet rrugore të regjistruara pas Janar 1994, rriteni shpejtësinë e motorit deri afërsisht 2,500 rpm apo tek një shpejtësi tjetër e specifikuar nga konstruktori dhe mbajeni për 30 sekonda. Shënoni vlerat e HC, CO dhe vlerat Lambda. Nqs vlerat e mbetjeve në sistemin shkarkues nuk janë brënda limiteve të specifikuara atëhere me temperaturën e motorit në gjëndje normale pune rriteni shpejtësinë deri në afërsisht 2,500 rpm apo tek një shpejtësi tjetër e specifikuar nga konstruktori dhe mbajeni 3 minuta. Shënoni vlerat HC, CO dhe vlerat Lambda. Lejoni motorin të kthehet në gjëndje të lirë dhe lexuesin e shkarkimit të stabilizohet. Shënoni vlerën e monoksidit të karbonit në gazrat shkarkues në gjëndje të lirë (minimo).
4. Në rastet kur mjeti rrugor është i pajisur me sistem shkarkues dyfish, gazrat duhen matur në të dy sistemet.

Shënime:

1. Kur kontrollohet sistemi i gazrave shkarkues mjeti rrugor duhet vënë në kushtet e përcaktuara nga rekomandimet e konstruktorit.

2. Në rastet kur mund të përcaktohet se rekomandimet e konstruktorit në lidhje me nivelin e emetimit të mbetjeve nga sistemi shkarkues janë më të larta se ato të listura në "arsyet për dështim" atëhere të dhënat e ofruara nga konstruktori duhet të shërbejnë si kriter për të përcaktuar nëse mjeti rrugor e kalon testin apo jo.

3. Për mjetet rrugore të cilat funksionojnë me LPG matjet për hidrokarbonin duhet të ndahen me faktorin ekuivalent (PEF) propan / heksan i cili shënohet nga pajisja testuese e nivelit të hidrokarbonit.

4. Kur mjetet rrugore kanë sistem shkarkimi dyfish merret paraysh mesatarja e rezultateve të dy sistemeve.

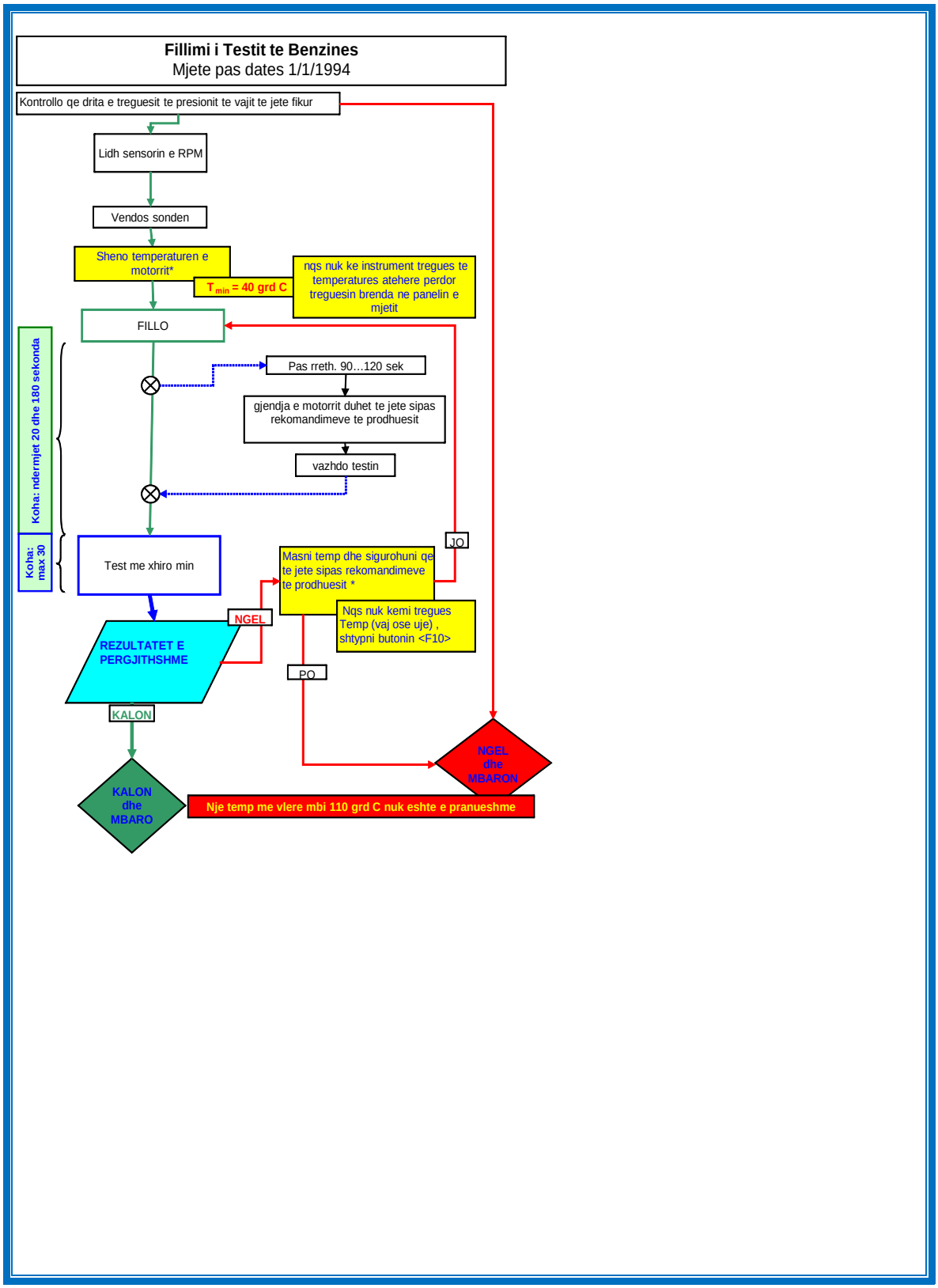
5. Testi i HC nuk është i nevojshëm për mjetet rrugore që funksionojnë me CNG.

6. Ky test nuk duhet të kryhet kur:

   - drita e alarmit e nivelit të vajit rri e ndezur gjatë kohës që motori është duke punuar;

- niveli i vajit është më poshtë apo me lart se rekomandimi i konstruktorit.

7. Ky test nuk aplikohet për:
   - Motorët dykohësh;
   - Motorët Wankel (rotativë).



Arsyet për Dështim:

Nr.	Sistemi Shkarkues i Motorit	S	K
1.	Ka rrjedhje		x
	Sistemi i Kontrollit të Emetimit		
2.	Sistemi i kontollit të emetimit ka rrjedhje, është i pa plotë apo nuk është instaluar në mënyrë korrekte		x
	Shpejtësia në gjëndje të lirë (minimo)		
3.	Dukshëm mbi nivelin e rekomanduar nga konstruktori	x	
	Emetimi i monoksidit të karbonit		
4.	Për mjetet rrugore të regjistruara përpara 1 Tetor 1986, përmbajtja e monoksidit të karbonit është më shumë se 4.5 % në gjëndje të lirë (minimo)		x
5.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Tetor 1986 dhe deri më 31 Dhjetor 1993, përmbajtja e monoksidit të karbonit është më shumë se 3.5 % në gjëndje të lirë (minimo)		x
6.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Janar 1994, përmbajtja e monoksidit të karbonit është më shumë se 0.5 % në gjëndje të lirë (minimo)		x
7.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Janar 1994, përmbajtja e monoksidit të karbonit në 2,500 rpm apo në shpejtësinë e rekomanduar nga konstruktori është më shumë se 0.3 %		x
8.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Korrik 2002, përmbajtja e monoksidit të karbonit në gjëndje të lirë (minimo) është më shumë se 0.3 %		x
9.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Korrik 2002, përmbajtja e monoksidit të karbonit në 2,500 rpm apo në shpejtësinë e rekomanduar nga konstruktori është më shumë se 0.2 %		x
	Hidrokarboni (H.C.)		
10.	Për mjetet rrugore të regjistruara përpara 1 Tetor 1986, përmbajtja e hidrokarbonit në minimo është më shumë se 1,000 PPM		x
11.	Për mjetet rrugore të regjistruara nga 1 Tetor 1986 deri më 31 Dhjetor 1993, përmbajtja e hidrokarbonit në minimo është më shumë se 750 PPM		x

12.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Janar 1994, përmbajtja e hidrokarbonit në 2,500 rpm apo në shpejtësinë e rekomanduar nga konstruktori është më shumë se 200 PPM		**x**
	Lambda		
13.	Për mjetet rrugore të regjistruara pas 1 Janar 1994, vlera Lambda në shpejtësinë 2,500 rpm ose në shpejtësinë e rekomanduar nga konstruktori nuk është 1±.03 ose është brënda rekomandimeve të konstruktorit të mjetit rrugor		**x**
	Sistemi Shkarkues i Motorit		
14.	Tymrat në sistemin shkarkues të japin të kuptosh që motori harxhon shumë vaj		**x**

Artikulli Nr. 11

GJËNDJA E FENERËVE

Mënyra e Kontrollit:

1. Pasi të ndizni dritat në pozicionin maksimal (të gjata) dhe të shkurtra, kontrolloni që sejcili fener lëshon dritë të së njëjtës ngjyrë (të bardhë ose të verdhë) me një intensitet të tillë që të ndriçojë mjaftueshëm rrugën përpara mjetit rrugor.
2. Kontrollo gjëndjen dhe ngjyrën e xhamit të fenerit dhe reflektorëve.
3. Kontrollo veprimet dhe sigurinë e fenerit, çelësin ndërrues (drita të shkurtra / te gjata) dhe dritën sinjalizuese të funksionimit të dritave të gjata.

Shënime:

Fenerët duhet të kenë dy ose katër llamba, ose një llambë në rastet e mjeteve rrugore elektike të cilat nuk mund të kalojnë shpejtësinë 30 km/orë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat kryesore (të gjata ose të shkurtra)	S	K
1.	Dritat e shkurtra nuk funksionojnë në të njëjtën kohë	**x**	
2.	Dritat e gjata nuk funksionojnë në të njëjtën kohë	**x**	
3.	Nuk funksionojnë	**x**	
	Xhami, Bulbi (syri, qëndra e fenerit) dhe Materiali Reflektues		
4.	Intensiteti dukshëm i dobët		**x**
5.	Xhami i dëmtuar (plasur) ose mungon		**x**
6.	Materiali reflektues i dëmtuar / çngjyrosur		**x**
	Fenerët		
7.	Mungojnë	**x**	
8.	Montuar në mënyrë të pa sigurtë		**x**
	Çelësi i kalimit të dritave (të shkurtra / të gjata)		
9.	Montuar në mënyrë të pa sigurtë ose mungon		**x**
10.	Difektoz		**x**
	Dritat e shkurtra		
11.	Drita e fenerëve shkurtohet nga e majta		**x**
	Ngjyra		

12.	Të gjitha llambat, jo të bardha ose të verdha		**x**
	Drita sinjalizuese e funksionimit të dritave të gjata		
13.	Nuk funksionon		**x**

Artikulli Nr.12

FOKUSI I FENERËVE

Mënyra e Kontrollit:

Drejtoni rregulluesin e rrezes së dritës së fenerëve përpara sejcilit fener me radhë dhe në kohën që fenerët emetojnë dritat e gjata apo të shkurtra (sipas rastit) përcaktoni nivelin (shkallëzues) % me intensitetin më të lartë të rrezes së dritës në lidhje me planin në të cilin qëndron mjeti rrugor.

Shënime:

1. Presioni i gomave duhet të kontrollohet dhe të korrektohet nqs është e nevojshme përpara se të kontrollohet fokusi i fenerëve. Mjeti rrugor dhe rregulluesi i rrezes (dritës) duhet të vendosen në zonën e veçantë që shërben për kontrollin e drejtimit të fenerëve brenda mjediseve të QKT.
2. Një rregullues i spektrit të fenerëve duhet të jetë pjesë e pajisjeve bazë.
3. Tek mjetet rrugore të cilat janë të pajisura me suspensione hidropneumatike motori duhet të jetë i ndezur dhe në gjëndje të lirë (minimo) gjatë testit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Fenerët - Kontrolli i dritave të shkurtra	S	K
1.	Për fenerët qëndra e të cilëve nuk është më shumë se 850 mm mbi nivelin e sipërfaqes vija prerëse horizontale nuk bie midis 0.5 % dhe 3 % të vijës horizontale	**x**	
2.	Për fenerët qëndra e të cilëve është më shumë se 850 mm mbi nivelin e sipërfaqes vija prerëse horizontale nuk bie midis 1.25 % dhe 3,75 % të vijës horizontale	**x**	
3.	Kryqëzimi (prerja) 15º horizontal dhe vija prerëse horizontale nuk qëndron midis 0 % dhe 2% të vijës vertikale		**x**

Artikulli Nr. 13

DRITAT E MJERGULLËS / GJENDJA E LLAMBAVE / NDIHMËSE

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që sejcila nga llambat ndihmëse (shtesë) është instaluar në mënyrë të sigurtë dhe korrekte në mjetin rrugor.
2. Kontrollo që mekanizmi çelës (ndërrues) funksionon në mënyrë korrekte dhe në rastet kur llambat ndihmëse janë vendosur në fenerin kryesor (ndizen bashkë me dritat e gjata) ato fiken kur fenerët kalohen në pozicionin "drita të shkurtra".

Shënime:

Kur konstatohet se llambat ndihmëse janë jo funksionale, kjo nuk duhet konsideruar arsye për dështimin e testit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat e Mjergullës	S	K
1.	Janë pozicionur në mënyrë jo korrekte		**x**
2.	Janë montuar në mënyrë të pa sigurtë		**x**
3.	Çelësi (ndërrues) është difektoz		**x**
4.	Jo e bardhë ose e verdhë		**x**
	Dritat ndihmëse (Dritat e pozicionit, largësisë)		
5.	Janë pozicionur në mënyrë jo korrekte		**x**
6.	Çelësi (ndërrues) është difektoz		**x**
7.	Jo e bardhë ose e verdhë		**x**
8.	Llambat ndihmëse të vendosura në fenerin kryesor (ndizen bashkë me dritat e gjata) nuk fiken kur fenerët kalohen në pozicionin "drita të shkurtra"		**x**

Artikulli Nr. 14

FOKUSI I DRITAVE TË MJERGULLËS / NDIHMËSE

Mënyra e Kontrollit:

Drejtoni rregulluesin e rrezes së dritës së fenerëve përpara sejcilës llambë me radhë dhe përcaktoni drejtimin e intensitetit më të lartë të rrezes në lidhje me planin në të cilin qëndron mjeti rrugor.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Drita e Mjergullës	S	K
1.	Ekstremi më i lartë i rrezes është 2 % mbi vijën horizontale		**x**
	Dritat Ndihmëse (dytësore, të pozicionit)		
2.	Qëndra e lëshimit të rrezes nuk qëndron midis 0 % dhe 2 % të vijës vertikale		**x**
3.	Pika që emeton dritën (në qëndër) nuk qëndron poshtë 0 % të vijës horizontale		**x**
4.	Pika që emeton dritën (në qëndër) nuk qëndron midis 0 % dhe 2 % të vijës vertikale		**x**

Artikulli Nr. 15

REFLEKTORËT

Menyra e Kontrollit:

Reflektorët e Pasëm (të detyrueshëm në çdo mjet rrugor)

1. Kontrollo që të dy reflektorët janë vendosur në mënyrë simetrike në pjesën e pasme të mjetit rrugor.
2. Kontrollo që sejcili reflektor është vendosur në mënyrë të sigurtë, është i plote dhe operon në mënyrë të përshtatshme dhe efektive.

Reflektorët anësorë (nqs ka).

3. Reflektorët anësorë nqs ka duhet të jenë në ngjyrë qelibar.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Reflektorët e Pasëm	S	K
1.	Mungon njëri apo të dy ose janë jo efektivë		**x**
2.	Nuk janë me ngjyrë të kuqe		**x**
3.	Janë të dëmtuar rëndë		**x**
4.	Nuk kanë të njëjtën madhësi dhe pamje		**x**
5.	Janë montuar në mënyrë të pa sigurtë		**x**
6.	Nuk janë instaluar në mënyrë simetrike		**x**
	Reflektorët anësorë (nqs ka)		
7.	Nuk kanë ngjyrë qelibar		**x**

Artikulli Nr. 16

LËNGU I FRENAVE (alkooli)

Mënyra e Kontrollit:

Kontrolloni rezervuarin (depozitën) e lëngut të frenave, kontrolloni nivelin e lengut, rrjedhjet dhe gjëndjen e lëngut (alkoolit).

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rezervuari	S	K
1.	Më poshtë se ½ e kapacitetit apo më poshtë se niveli "minimum" përcaktuar nga konstruktori	**x**	
2.	Ka rrjedhje ose mungon tapa (kapaku)	**x**	
3.	Lëngu është dukshëm i pa pastër ose i kontaminuar (përmban elementë të tjerë)	**x**	
4.	Montimi jo i kënaqshëm	**x**	

Artikulli Nr. 17

SISTEMI ELEKTRIK / MBËSHTJELLJET IZOLUESE

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo baterinë për sigurinë dhe rrjedhje.
2. Kontrollo të gjitha kabllot, lidhjet elektrike të dukshme dhe përbërësit e tyre për sigurinë dhe pozicionimin.
3. Kontrollo helikën rripin / alternuesin / dinamon transmetuese.

Mbështjelljet Izoluese

4. Kontrollo kabllot për gjëndjen e mbështjelljes izoluese (vetëm kontroll me sy).

Arsyet për Dështim:

Nr.	Kuadri (kontrolli i ndezjes)	S	K
1.	Çelësi i ndezjes mungon	**x**	
2.	Çelësi nuk realizon fikjen	**x**	
3.	Çelësi nuk mund të hiqet		**x**
	Telat, Kabllot dhe Lidhjet		
4.	Telat mund të ndërhyjnë në kontollin e drejtuesit mbi mjetin	**x**	
5.	Rrezik zjarri përfshirë rreziqe të lidhura me:	**x**	
a.	Tela elektike të shkëputura ose të pa sigurta	**x**	
b.	Mbështjellja (izoluese) e telave elektike është e dëmtuar	**x**	
c.	Pajisje shtesë të cilat janë montuar përmes çelësit të ndezjes		**x**
d.	Përdorim i telave të pa përshtatshëm si psh tela të pajisjeve shtëpiake, zilesh etj		**x**
	Bateria		
6.	Montimi është bërë në mënyrë jo të kënaqshme	**x**	
7.	Rrezik për qark të shkurtër	**x**	
8.	Rrjedhje	**x**	
	Mbështjelljet Izoluese		
9.	Kabllot nuk janë të izoulara	**x**	
10.	Të pasigurta ose veshja izoluese është e dëmtuar		**x**

	Gjeneratori ose Alternatori		
11.	Lirshëm ose montim jo i kënaqshëm		**x**
12.	Nuk ngarkon / karikon		**x**
	Dritat Sinjalizuese (alarmi) dhe / ose Ampermetri ose Voltmetri		
13.	Nuk funksionojnë		**x**
	Rripi i elikës		
14.	Lirshëm, shumë i konsumuar ose ka rrezik të këputet	**x**	

Artikulli Nr. 18

SISTEMI SHKARKUES / ZHURMA

Mënyra e Kontrollit:

1. Shqyrto gjëndjen e tubit të shkarkimit dhe silenciatorit për sigurinë, rrjedhjet dhe zhurmat e tepërta.
2. Vlerëso efektivitetin e silenciatorit në uljen, për aq sa është e arsyeshme e zhurmave të shkaktuara nga shkarkimet nga motori.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Tubi i Shkarkimit	S	K
1.	Montuar keq ose ka mundësi të bjerë		**x**
	Silenciatori		
2.	Mungon ose nuk funksionon, nivel i lartë zhurme		**x**
3.	Montuar keq ose ka mundësi të bjerë		**x**
4.	Rrjedhje të mëdha		**x**
	Montimi i sistemit shkarkues		
5.	Mundësi zjarri e shkaktuar nga rrjedhjet ose komponentë të prishur		**x**

Artikulli Nr. 19

XHOKO E RROTËS SË PARË

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo rrotat që kryejnë kthimin për mos vendosje në një linjë mes tyre si psh konsumim jo i njëtrajtshëm.
2. Kontrollo kalibrimin e rrotës së parë nqs dyshohet që nuk është në rregull.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Kalibrimi i rrotës së parë	S	K
1.	Jo në përputhje me specifikimet e konstruktorit (më shumë se 16 mm diferencë)		**x**

Artikulli Nr. 20

XHOKO E RROTËS SË PASME

Mënyra e Kontrollit:

Rrotullo ngadalë rrotën e parë (krahu majtë / djathtë) mbi pllakën kontrolluese të rrëshqitjes (xhokos) anësore pa lëvizur timonin dhe pa aplikuar frenat dhe mbaj shënim treguesit.

Shënime:

Nqs treguesit janë më shumë se +/- 18m/km, tregoni kujdes të veçantë kur të kontrolloni suspensionet e pasme - Artikulli 53

Artikulli Nr. 21

PERFORMANCA E SUSPENSIONEVE TË AKSIT TË PARË

Mënyra e Kontrollit:

Drejtoje mjetin rrugor tek matësi i performancës së suspensioneve dhe vepro sipas udhëzimeve të konstruktorit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Performanca e Suspensioneve të Përparme	S	K
1.	Ka më shumë se 30 % shbalancim mes krahut të majtë dhe krahut të djathtë të suspensioneve		**x**

Artikulli Nr. 22

PERFORMANCA E SUSPENSIONEVE TË AKSIT TË PASËM

Mënyra e Kontrollit:

Drejtoje mjetin rrugor tek matësi i performancës së suspensioneve dhe vepro sipas udhëzimeve të konstruktorit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Performanca e Suspensioneve të Pasëm	S	K
1.	Ka më shumë se 30 % shbalancim mes krahut të majtë dhe krahut të djathtë të suspensioneve		**x**

Artikulli Nr. 23

KONTROLLI I PERFORMANCËS SË FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Bankoprova e Frenave

Nëse mjeti rrugor është e një lloji të cilat mund të testohen në bankoprovën e frenave prova të vazhdojë si më poshtë:

1. Vendoseni mjetin rrugor në mënyrë që rrotat e çdo aksi të vendosen në bankoprovën e frenave.
2. Pasi bankoprova e frenave të fillojë të rrotullojë sejcilën rrotë me radhë, aplikoni frenat ngadalë derisa rrota shkon në pikën e rrëshqitjes në lidhje me rulat ose derisa forca e disponueshme e frenave është aplikuar e gjitha apo arrihet forca frenuese e nevojshme (varet se cila nga këto dukuri shfaqet e para). Mbani shënim forcën frenuese të treguar për sejcilën rrotë dhe llogarisni shumën totale të forcës frenuese të disponueshme. Llogarisni efiçencën frenuese në përqindje në lidhje me peshën bruto të mjetit rrugor. Në rastet e gjysmërimorkiove llogarisni efiçencën frenuese si total të peshës së akseve (sipas konstruktorit).
3. Sigurohu që asnjë person nuk është pranë bankoprovës së frenave kur kjo e fundit është në funksion apo pranë boshtit transmetues kur ky është në lëvizje. Nuk duhet të përpiqeni të kalibroni frenat apo të thani gomat gjatë testit të frenave.

Shënime:

1 Mjetet rrugore do të testohen me peshën që kanë në momentin që paraqiten për kontroll, nqs niveli i duhur i përformancës së frenave nuk arrihet, mjeti rrugor duhet të kthehet e të vijë për rikontroll me një peshë afërisht 75 % të peshës bruto.

2. Në rastet kur mjeti rrugor ka një valvol mekanike të sensorit të peshës, krahu mekanik mund të fiksohet në poziconin "krejtësisht i hapur". Kontrollorët duhet të sigurohen që krahu i valvolës do të lëshohet para se ta lëvizin mjetin rrugor apo rimorkion. Në rastet e sistemeve të suspensioneve me ajer shih shënimin 6. Në disa EBS aksi i përparmë mund të kontrollohet nga valvola e sensorit të peshës e vendosur në aksin e pasëm. Në disa sisteme kjo valvol mund të anashkalohet duke fikur motorin. Para se të fikni motorin sigurohuni që sistemi i frenimit ka presion të plotë ajeri. Pasi të realizohet kjo, testi mund të vazhdojë me motor të fikur.
3. Kur rrotat e një mjeti rrugor rrëshqasin nga rulat e bankoprovës së frenave ose bllokohen gjatë testit pa u arritur niveli i kërkuar i performancës së frenave, nuk mund të merret një vendim as për kalim të testit as për dështim të tij. Kontrollori duhet të vazhdojë testin derisa efiçenca e kërkuar të arrihet ose me presionin e ajerit në maksimum dhe me forcën frenuese maksimale të aplikuar kjo efiçencë nuk mund të arrihet. Vetëm pasi të kryhen këto veprime mund të merret një vendim për testin.
4. Gomat duhet të jenë fryrë në presionin e duhur dhe leva e marsheve duhet të jetë në pozicionin "neutro".
5. Në rastet e kombinimit të mjeteve rrugore sejcila njësi e kombinimit do të konsiderohet në mënyrë të veçantë.

6. Mund të hasen vështirësi në arritjen e performancës së kërkuar të frenave për disa mjete rrugore me tre akse tërheqëse dhe me suspensione me ajer shtohen në bankoprovën e frenave. Këto vështiresi lindin kur valvula e sensorit të peshës operohet nga jastëkët e ajerit të suspensioneve.

   Rekomandohet që mjetet rrugore / rimorkiot e këtij tipi të vinë për kontroll të ngarkuara me apo afër peshës maksimale bruto.

   Duhet theksuar se kur këto mjete rrugore testohen në kushte të tilla atëhere nuk është e nevojshme të ndërhyhet me valvolen e sensorit të peshës.

   Kur nuk është praktike të testohet mjeti rrugor me ngarkesë atëhere valvula mund të anashkalohet duke ndjekur udhëzimet e konstruktorit. Ky operacion duhet kryer nga inspektori i autorizuar kur mjeti rrugor vjen në QKT dhe duhet të rikthehet në gjëndjen e mëparshme kur mjeti rrugor të largohet nga ambjentet e QKT. Gjatë kryerjes së këtij operacioni presioni në valvolën e sensorit të peshës nuk duhet të jetë kurrë më shumë sesa vlera që tregohet në pllakën e valvolës për mjetin rrugor me peshë të plotë. Në asnjë rrethanë mjetin rrugor nuk duhet të drejtohet në rruge me valvolën e sensorit të peshës të anashkaluar. Konstruktorë të ndryshëm mund të rekomandojnë mënyra të tjera për të anashkaluar valvolën dhe këto mund të përdoren.

7. Përdorimi i bankoprovës së frenave mund të mos jetë i përshtatshëm në një mjet rrugor me të katër rrotat aktive, që vihet në lëvizje nga një sistem transmesioni me rrip, ose që kanë sistem ndihmës frenash që funksionon vetëm kur mjeti rrugor është në lëvizje.

8. Këshillohet të siguroheni që gomat e mjetit rrugor nuk janë të dëmtuara dhe nuk kanë gurë të ngecur në prerjet përpara se të kryeni testin e frenave në bankoprovën e frenave.

9. Mjetet rrugore me kambio automatike nuk duhet kurrë të testohen në rulat e bankoprovës së frenave me selektorin e marsheve në poziconin "P" parkim.

10. Në disa raste efiçenca e kërkuar e frenave mund të arrihet ose kalohet pa patur nevojë të aplikohet e gjithë forca frenuese por kontrollori e di që një performancë më e lartë është e arritshme në raste të tilla. Në këto raste megjithëse mjeti rrugor e ka kaluar testin kontrollori duhet të këshillojë drejtuesin që sistemi i frenimit ka nevojë të kalibrohet / riparohet.

11. Për mjetet rrugore me sistem përforcues / ndihmës frenimi motori duhet të jetë në punë (minimo) gjatë testit.

12. Në disa raste mund të jetë e nevojshme të bllokohen rrotat e një mjeti rrugor gjatë testit të frenave.

13. Disa tipe bankoprovash janë të pajisura me instrumenta për të kontrolluar deformimin e disqeve / tamburëve frenuese. Kjo gjë nuk është pjesë e testit dhe komandat e bankoprovës që sugjerojnë këtë duhen injoruar. Një mjet rrugor duhet të mos e kalojë testin vetëm kur disqet / tamburët frenuese janë shumë të deformuara sa që ndikojnë në performancën e sistemit frenues në rrugë.

14. Duke patur parasysh koefiçentin e fërkimit të gomave, nuk është e nevojshme që gjatë testit të synohet për maksimumin e mundshëm të efiçencës frenuese, gjatë testit nuk duhen kërkuar performanca më të larta se 60 % e forcës frenuese në raport me peshën bruto të mjetit rrugor të specifikuar nga konstruktori.

15. Duhet të kihet kujdes dhe të sigurohemi që gomat nuk kanë baltë, gurë, vaj apo ujë dhe se rulat e bankoprovës së frenave janë në gjëndje të mirë punë në mënyrë që të mos kemi rrëshqitje të parakoshme të rrotave gjatë testit.

16. Kur frenat difektoze riparohen dhe raporti i kontrollit është shënuar "kalon me frenat e riparuara" duhet shtuar një shënim në raportin e kontrollit i cili të përmbajë të dhënat mbi performancën e frenave para dhe pasi të jetë bërë riparimi.

Testi i Decelerometrit

Nqs mjeti rrugor është i tipit që nuk mund të testohet në bankoprovën e frenave atëhere duhet t'i nënshtrohet testit të decelerometrit si më poshtë:

1. Mjeti rrugor duhet të jetë i ngarkuar, vendosni decelerometrin përpara mjetit rrugor dhe duke ndjekur udhëzimit e prodhuesit vendoseni në pozicionin zero.

2. Ngiteni mjetin rrugor me një shpejtësi rreth 30 km/orë. Shtypni frenat fort dhe mbani shënim treguesit e decelerometrit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mjetet rrugore me sistem shtytës mekanik, me vende te ulura deri në 14 pasagjerë apo 2 ton (në rastet kur nuk është mjet transporti pasagjerësh)	S	K
5.	Në rastet kur forca frenuese është më pak se 43 % e peshës bruto të mjetit rrugor dhe mbi pedalin e frenave nuk është ushtruar më shumë se 45 kg presion	**x**	
	Mjetet rrugore me sistem shtytës mekanik, me vende të ulura më shumë se 14 pasagjerë		
6.	Në rastet kur forca frenuese është më pak se 50 % e peshës bruto të mjetit rrugor dhe mbi pedalin e frenave nuk është ushtruar më shumë se 68 kg presion	**x**	
	Mjete rrugore të tjera me sistem shtytës mekanik		
7.	Në rastet kur forca frenuese është më pak se 45 % e peshës bruto të mjetit rrugor dhe mbi pedalin e frenave nuk është ushtruar më shumë se 68 kg presion	**x**	
	Gjysmërimorkiot		
8.	Në rastet kur forca frenuese është më pak se 45 % e peshës bruto të mjetit rrugor dhe mbi pedalin e frenave nuk është ushtruar më shumë se 68 kg presion	**x**	
	Sistemi i Frenimit (fuqia frenuese)		
1.	Kur forca frenuese e mjetit rrugor është më pak se 50 % e peshës me të cilën testohet mjeti rrugor	**x**	
2.	Frenat nuk mund të operohen (shtypen) në mënyrë progresive	**x**	

3.	Frenat demostrojnë vonesë jo normale (pedali në kthim) kur lëshohen	**x**	
4.	Forca frenuese në të paktën një nga rrotat është më pak se 25 kgf	**x**	

Artikulli Nr. 24

SISTEMI FRENUES (disbalanca)

Mënyra e Kontrollit:

1. Normalisht ky test dhe testimi i sistemit frenues në përgjithësi duhet të kryhen në të njëjtën kohë dhe të njëjtat masa paraprake duhen marre (shih "Mënyra e Kontrollit" dhe "Shënime" për testimin e Sistemit Frenues).

2. **Testi i frenave në bankoprovën e frenave**

   Vendoseni mjetin rrugor në pajisjen testuese të frenave (me rula) dhe pasi kjo e fundit të fillojë të rrotullojë rrotat në sejcilin aks, shtypni pedalin e frenave (aplikoni forcë frenuese) me ngadalë dhe mbani shënim treguesit e forcës frenuese për sejcilën rrotë.

3. **Testi në Rrugë (nqs kryhet)**

   Nqs kryhet një test në rrugë, kjo duhet bërë në një rrugë pa trafik dhe me një shpejtësi 30 km/orë. Vini re nëse mjeti rrugor shkon në njërën anë në momentin që aplikohet forca frenuese dhe nëse në momentin që kjo forcë aplikohet ka shënja të dukshme që disqet / tamburët e frenave janë të deformuara.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrotat në të njëjtin Aks	S	K
1.	Ka më shumë se 30 % diferencë në forcën frenuese (dmth forca frenuese në njërën anë nuk duhet të jetë më pak se 70 % e forcës frenuese të anës tjetër)	**x**	
	Rrota Individuale		
2.	Forca frenuese luhatet me më shumë se 30 %	**x**	
	Testi në Rrugë (nqs kryhet)		
3.	Mjeti rrugor tërheq / shkon dukshëm nga njëri krah	**x**	
4.	Deformimi i disqeve / tamburëve është i përceptueshëm	**x**	

Shënim :

Shbalancimi nuk duhet të merret në konsideratë kur forca frenuese K/M (krahu i majtë) K/D (krahu i djathtë) është 40 kgf ose më pak.

Artikulli Nr. 25

PERFORMANCA E FRENAVE TË PARKIMIT / STACIONARE

Mënyra e Kontrollit:

Kontrolli në bankoprovën e frenave

1. Zakonisht ky kontroll kryhet pasi testohen frenat dhe aplikohen të njëjtat masa paraprake (shih "Mënyra e Kontrollit" dhe "Shënime" për performancën e frenave). Duhet të sigurohemi që sistemi i frenave stacionare (të parkimit) do të testohet në përputhje me udhezimet e prodhuesit të mjetit rrugor. Vendosni mjetin rrugor në bankoprovën e frenave dhe xhironi sejcilën rrotë me radhë, aplikoni frenat e parkimit ngadalë derisa sejcila rrotë është në pikën e rrëshqitjes në lidhje me rrulat, ose derisa të jetë arritur forcë frenuese e mjaftueshme, kjo varet nga cila prej këtyre dukurive arrihet e para. Shënoni forcën frenuese që tregohet per sejcilën rrotë dhe llogarisni totalin e disponueshëm. Llogarisni efiçencën frenuese në përqindje me peshën e mjetit rrugor. Në rastet e gjysëmrimorkiove llogarisni efiçencën frenuese si përqindje e totalit të peshës së akseve sipas konstruktorit.

Shënim:

1. Nqs frenat e parkimit janë të tipit me transmesion të gjitha rrotat e frenuara nga ky sistem në të njëjtin aks duhet të xhirohen në rulat e bankoprovës së frenave në të njëjtën kohë. Duhet patur parasysh se nqs një sistem frenimi me transmesion është në punë me kapacitet të plotë dhe rrotat megjthatë xhirrojnë atëhere vlerat që merren nga leximi i parametrave të bankoprovës janë maksimumi i forcës frenuese që mund t`i atribuohet këtij sistemi. Në rastet kur më shumë se një aks frenohet nga një sistem me transmesion atëhere performanca sistemit frenues duhet llogaritur vetëm nga një aks dhe jo nga dy.
2. Sistemet e frenimit me sustë në rimorkiot dhe gjysëmrimorkiot janë te pranueshme si sisteme frenimi parkimi në vend të sistemeve me levë (manuale) për sa kohë që respektojnë kriteret dhe arrijnë efiçencën e kërkuar.

Testi i Decelerometrit

Nqs mjeti rrugor është i një lloji që nuk mund të testohet në bankoprovën e frenave duhet t'i nënshtrohet testit të decelerometrit si më poshtë:

1. Mjeti rrugor duhet të jetë i ngarkuar, vendosni decelerometrin përpara mjetit rrugor dhe duke ndjekur udhëzimit e prodhuesit vendoseni në pozicionin zero.
2. Ngiteni mjetin rrugor me një shpejtësi rreth 30 km/orë. Aplikoni frenat e parkimit dhe mbani shënim treguesit e decelerometrit.

Shënim:

1. Testi i decelerometrit për performancën e frenave të parkimit nuk aplikohet për rimorkiot ose gjysëmrimorkiot.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Performanca e Frenave	S	K
3.	Më pak se 16 % e peshës bruto e mjetit rrugor / rimorkios ose e totalit të peshës së aksit(eve) në rastet e gjysëmrimorkiove	**x**	

Artikulli Nr. 26

DISBALANCIMI NË FRENAT E PARKIMIT

Mënyra e Kontrollit:

1. Zakonisht ky test kryhet në mënyrë konkurenciale me testin e frenat dhe aplikohen të njëjtat masa paraprake (ky test nuk përfshin testimin e sistemeve të parkimit të tipit me transmesion).

Testi në bankoprovën e frenave

2. Vendosni mjetin rrugor në bankoprovën e frenave dhe xhironi sejcilën rrotë me radhë, aplikoni frenat e parkimit dhe shënoni forcën frenuese të shënuar për sejcilën rrotë.

Testi në Rrugë

3. Nqs është e nevojshme të kryhet një test në rrugë atëhere kjo duhet bërë në një rrugë pa trafik dhe me shpejtësi rreth 30 km/orë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrotat në të njëjtin Aks	S	K
1.	Ka më shumë se 50 % diferencë në forcë frenuese midis rrotave	**x**	
	Testi Rrugor (decelerometri)		
2.	Tërheq dukshëm nga njëri krah kur aplikohen frenat	**x**	

Shënim:

Diferenca prej 50 % në forcën frenuese është prezente gjatë gjithë spektrit të frenimit.

Artikulli Nr. 27

DRITAT E FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Ndizni kuadrin e mjetit rrugor dhe dritat e pasme, shtypni frenat dhe kontrolloni dritat e ndalimit për vizibilitet (dukshmërinë, ngjyrën, intensitetin dhe sigurinë.

Shënime:

Drita e ndalimit shtesë (përveç atyre të vendosura nga konstruktori i mjetit rrugor) nuk janë objekt i këtij testi.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat e Frenave	S	K
1.	Mungojne ose nuk jane qartesisht te dukshme	**x**	
2.	Nuk funksionojne	**x**	
3.	Nuk shkelqejne (ndricojne) me shume se dritat e pasme	**x**	
4.	Nuk jane me ngjyre te kuqe	**x**	
5.	Nuk kane te njejtat permasa dhe intesitet	**x**	
6.	Jane montuar ne menyre te pasigurte	**x**	
7.	Lentet (xhamat) mungojne ose jane te thyer	**x**	

Artikulli Nr. 28

PEDALI I FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Shih Shënimin më poshtë:

1. Kontrollo shtresat kundër rrëshqitje në pllakën e pedalit të frenave.
2. Kontrollo gjëndjen e pedalit.
3. Kontrollo si është fiksuar pllaka e pedalit dhe si është fiksuar pedali me mekanizmin (levën) që vë në veprim frenat.
4. Lëvize pedalin nga njëra anë në tjetrën dhe ekzamino gjëndjen e mekanizmit mbajtës të pedalit.
5. Shtype / Lëshoje pedalin dhe kontrollo nëse bën kontak me pjesë të mjetit rrugor.

Shënime:

1. Përpara se të bëni inspektimin bllokoni rrotat.
2. Pedalet e frenave nuk duhet të pranohen nëse nuk kanë veshje gome, nqs kanë qënë projektuar për të pasur një të tillë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Kontrolli i Pedaleve Pllaka / Goma (veshja prej gome)	S	K
1.	Mungon, shumë e lirshme ose e konsumuar deri në pikën që metali i pllakës është i dukshëm	**x**	
	Montimi i Pedalit të Frenave		
2.	Jo i sigurtë, shumë i konsumuar ose ngrënë deri në pikën që pedali lëviz nga njëra anë në tjetrën	**x**	
	Lëvizja (korsa) e Pedalit të Frenave		
3.	Lëvizja e pedalit të frenave pengohet	**x**	
4.	Hapësirë e pamjaftueshme mes pjesës së pasme të pedalit dhe dyshemesë së kabinës	**x**	

Artikulli Nr. 29

FUNKSIONIMI I FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

1. Për sistemet e frenimit që përdorin ajer ose vakum, lexo treguesit e depozitës dhe pastaj shtypni pedalin deri në fund dhe mbajeni kështu nën një presion të vazhdueshëm. Lexo treguesit e depozitës ndërkohë që veprimi i mësipërm kryhet me motorrin të fikur.
2. Për sistemet hidraulike, shtypni pedalin deri në fund dhe mbajeni kështu nën presion të vazhdueshëm. Vini re nëse pedali ka tendencën të "zbutet".
3. Për sistemet hidraulike, shtypni pedalin deri në fund dhe vini re nëse ka tendecën të “zbutet”.
4. Në disa mjete rrugore me motorr me benzinë veprimi i frenave ndihmohet me vakum nga motorri. Vini re nëse ky sistem funksionon siç duhet duke shtypur pjesërisht pedalin, ndizni motorrin dhe vëreni nëse pedali ka tendencën të "bjerë".
5. Nqs mjeti rrugor është i pajisur me sistem kundër bllokimit të frenave (ABS) vini re funksionimin e llambës sinjalizuese (shih Shënimin 2).
6. Nqs mjeti rrugor është i pajisur me sistem frenimi elektronik EBS vini re funksionimin e llambës sinjalizuese.
7. Nqs mjeti rrugor është i pajisur me sistem frenimi ABS / EBS vëreni në pajisjen testuese nëse drita ndjek sekuencën e duhur për mjetin rrugor në fjalë.

Shënime:

1. Nqs mjeti rrugor është i pajisur me frena me ajer ose vakum por nuk ka tregues të depozitës, ky kontroll nuk mund të kryhet. Në të tilla raste duhet kontrolluar për rrjedhje nga poshtë mjetit rrugor.
2. Proçedura e kontrollit mund të variojë në varësi të sistemit të instaluar. Në çdo rast duhet të konsultohemi me manualin e përdorimit të lëshuar nga konstruktori.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Veprimi (vënia në veprim) e frenave	S	K
1.	Në sistemet hidraulike pedali ka tendencën të "bjerë", ose ndihet që është i "ngurtë" kur lëshohet (nuk kthehet si duhet)	**x**	
2.	Kur shtypet pedali i frenave dhe mbahet shtypur treguesit e depozitës së ajrit apo vakumit kanë tendencën të bien	**x**	
3.	Në sistemet e ndihmuara me vakum nga motorri, pasi lëshohet pedali i frenave dhe ndizet motorri nuk ndihet (vihet re) zbutje e pedalit të frenave	**x**	
4.	Ne mjetet rrugore me dy apo tre akse, frenat nuk funksionojnë në të gjitha rrotat	**x**	

5.	Në mjetet rrugore me katër apo më shumë akse, frenat nuk funksionojnë në të paktën tre të katërtat e rrotave	**x**	
6.	Drita e alarmit e sistemit ABS nuk ndjek sekuencën korrekte të funksionimit		**x**
7.	Drita e alarmit e sistemit EBS nuk ndjek sekuencën korrekte të funksionimit		**x**

Artikulli Nr. 30

LEVA E FRENAVE TË DORES Mekanike

Mënyra e Kontrollit:

Shih Shënimet më poshtë:

1. Kontrollo gjëndjen e levës dhe pozicionin e saj.
2. Me levën në pozicionin " ulur":
   - a Vini re lëvizjen anësore të levës në folenë e saj duke e lëvizur levën nga njëra anë në tjetrën;
   - b Kontrolloni gjëndjen e rrotës së dhëmbëzuar dhe të mekanizmit shtrëngues;
   - c Kontrolloni nivelin e sigurisë.
3. Aplikoni frenat ngadalë dhe kontrolloni për funksionim efektiv të rrotës së dhëmbëzuar dhe të mekanizmit shtrëngues duke dëgjuar për "klike" të rregullta dhe të qarta në kohën kur mekanizmi shtrëngues lëviz mbi dhëmbët e rrotës së dhëmbëzuar.
4. Kur frenat aplikohen deri në fund:
   - a Godite pjesën e sipërme të levës nga të dy anët dhe kontrollo nëse rri në pozicionin "lart";
   - b Kontrollo që leva nuk ka shkuar deri në fund të korsës së mundshme dhe që nuk "prek" objekte të afërta.

Shënime:

1. Përpara se të bëni këto kontrolle, blloko rrotat.
2. Në disa raste nuk është e mundur të kontrollohen të gjitha këto pjesë nga brenda mjetit rrugor por vetëm të merren të dhëna mbi gjendjen e tyre. Nqs dyshohet për një difekt që nuk mund të kontrollohet nga brenda mjetit rrugor kontrolli duhet të vazhdojë nga një pozicion poshtë mjetit rrugor.
3. Ky kontroll duhet të kryhet për të gjitha mjetet rrugore dhe rimorkiot e pajisura me leva mekanike të kontrollit të frenave të dorës.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Leva / Montimi i Levës	S	K
1.	Mungon, thyer, shumë e konsumuar, e pasigurtë ose montim jo i kënaqshëm	**x**	
2.	Korsa është më e madhe se duhet ose lëvizja e levës pengohet (nga objekte të tjera)	**x**	
	Rrota e Dhëmbezuar dhe Mekanizmi Shtrëngues (kur është instaluar)		
3.	Mungon, i pasigurtë, i dëmtuar ose me ngecje	**x**	

Artikulli Nr. 31

XHOKO E TIMONIT

Mënyra e Kontrollit:

1. Me rrotat në vijë të drejtë, lëvizni timonin majtas dhe djathtas për të vënë re se sa lëviz timoni para se të lëvizin rrotat. (Nqs mjeti rrugor ka sistem drejtimi hidraulik atëhere motorri duhet të jetë i ndezur gjatë testimit).
2. Mundohu të ngresh timonin në linjë me kolonën e tij dhe vërej ndonjë xhoko në timon ose në kolonë.
3. Shtyje dhe tërhiqe drejt vehtes timonin dhe vërej nëse ka ndonjë lëvizje të kolonës ose ndonjë problem me sigurinë e montimit.
4. Kontrollo bashkimet universale / gominat fleksibël për konsumim, sigurinë dhe prishje.
5. Kontrollo kyçin e timonit po qe i vënë (shiko artikullin 15 për arsyet e dështimit)
6. Kontrollo praninë e pajisjeve të sigurisë dhe të mbylljes.

Shënime:

1. Kur një mekanizëm drejtimi është i pajisur me gomina fleksibël kujdes duhet bërë në dallimin mes xhokos për arsye konsumimi dhe xhokos që i është lejuar nga mënyra e konstruktimit.
2. Disa mjete rrugore kanë gomina fleksibël në ekstemet e kolonës së drejtimit dhe në të tilla raste xhoko më e madhe se mesatarja është e lejueshme.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Kutia e drejtimit	S	K
1.	Levizje boshe e tepert (20º)	**x**	
	20° në rrota 15" (381 mm) Diametri i rrotës = 67 mm në timon	**x**	
	20° në rrota 18" (457 mm) Diametri i rrotës = 80 mm në timon	**x**	
	20° në rrota 21" (533 mm) Diametri i rrotës = 67 mm në timon	**x**	
	20° në rrota 24" (610 mm) Diametri i rrotës = 67 mm në timon	**x**	
	Rafti dhe Fletët		
2.	Lëvizje boshe e tepërt (5º)	**x**	
	5° në rrota 15" (381 mm) Diametri i rrotës = 17 mm në timon	**x**	
	5° në rrota 18" (457 mm) Diametri i rrotës = 20 mm në timon	**x**	
	5° në rrota 21" (533 mm) Diametri i rrotës = 23 mm në timon	**x**	
	5° në rrota 21" (610 mm) Diametri i rrotës = 27 mm në timon	**x**	

	Timoni / Kolona / Aksi		
3.	Lëvizje boshe e tepërt, e pasigurtë, e thyer	**x**	
4.	Gomina / koka / kapëse montimi të pa vëna, të konsumuara, të dëmtuara ose të pasigurta	**x**	
5.	Kunji ndarës në kolonën teleskopike është thyer	**x**	
7.	Të lirshme ose të montuara keq	**x**	
8.	Plasaritur apo përkulur / përthyer	**x**	
9.	Timoni është i lirshëm, rrezet e timonit, pjesa qëndrore, pjesa rrethore apo pajisjet mbajtëse janë të thyera ose mungojnë	**x**	
	Bashkimet universale		
6.	Të dëmtuara, të konsumuara, të pasigurta, të përkeqësuara	**x**	
	Pajisjet mbajtëse dhe ato të sigurisë		
10.	Pajisjet mbajtëse ose të sigurisë mungojnë ose janë të pasigurta	**x**	

Artikulli Nr. 32

RRIPAT E SIGURISË

Mënyra e Kontrollit:

Ky kontroll aplikohet për autobusat.

1. Për mjetet rrugore të regjistruar më ose pas datës 1 Qershor 1971, kontrollo që një rrip sigurimi diagonal dhe prehëri është i montuar për shoferin dhe pasagjerin përpara.
2. Për mjetet rrugore të regjistruar më ose pas datës 1 Janar 1992, kontrollo që të gjitha vendet me drejtim para, prapa ose anash janë të pajisura me rripa sigurimi diagonal dhe prehëri.
3. Tërhiq rripat me rradhë duke kontrolluar që ato janë të fiksuara mirë tek struktura e mjetit rrugor.
4. Kontrollo rripat e sigurimit duke shikuar për prerje ose dëmtime. Në rastet kur ato janë vetëpalosës tërhiqeni deri në fund gjatë kontrollit.
5. Me ndenjësen bosh provoni ta lidhni rripin të tokëza ku fiksohet dhe shikoni nëse tokëza funksionon, pastaj tërhiqeni shpejt dhe shihni nëse rripi bllokohet siç duhet. Lirojeni tokëzën dhe shikoni nëse rripi vetëpaloset shpejt.
6. Kontrollo gjendjen e lidhjeve dhe përshtatjes në çdo rrip për përdredhje ose thyerje.
7. Si të jetë e mundur kontrolloni pikat e montimit të rripave pa i çmontuar për sigurinë e tyre. Për gjëndjen e dyshemesë ku ato janë të fiksuara kontrolli mund të bëhet më mirë nga poshtë mjetit rrugor.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rripat e Sigurimit	S	K
1.	Për mjetet rrugore të regjistruar më ose pas datës 1 Qershor 1971 një rrip prehëri diagonal nuk është montuar për shoferin dhe pasagjerin përpara	**x**	
2.	Për mjetet rrugore të regjistruar më ose pas 1 Janarit 1992	**x**	
a.	Një rrip prehëri diagonal nuk është i montuar për të gjitha vendet e pasagjerëve me drejtim para	**x**	
b.	Një rrip prehëri diagonal nuk është i montuar për të gjitha vendet e pasagjerëve me drejtim anash ose mbrapa	**x**	
3.	Rripat e holluar shumë apo të prere	**x**	
4.	Rripat nuk funksionojnë si duhet (psh tokëzat e dëmtuara, të lirshëm ose me vidat fiksuese të pavena, mekanizmi palosës ose ai bllokues nuk fuksionojnë si duhet)	**x**	
	Vendi i montimit të rripave të sigurimit		

5.	Nëse ndonjë strukturë e mjetit rrugor është e dëmtuar për rreth 30 cm afër pikës ku është i montuar rripi i sigurimit	**x**	
6.	Montimi jo i kënaqshëm (si psh vidat shtrënguese jo të përshtatëshme)	**x**	

Artikulli Nr. 33

NDENJËSET

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo të gjitha ndenjëset dhe montimin e tyre për sigurinë dhe gjëndjen.
2. Kontrollo ndonjë lëvizje të tëpert në lidhje me trupin e mjetit rrugor si dhe pamjen dhe gjëndjen e mbështetëses dhe të jastëkut.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Ndenjësja e shoferit	S	K
1.	Lirshëm në shina ose jo të fiksuara mirë	**x**	
2.	Të thyera ose të dëmtuara në strukturë	**x**	
3.	Mekanizmi rregullues nuk funksionon siç duhet	**x**	
4.	Veshja e ndenjëses është konsumuar aq shumë ose dëmtuar sa që ndikon në komoditetin e drejtuesit ose mbushja e brendshme del jashtë strukturës kufizuese të ndenjëses	**x**	

Artikulli Nr. 34

PASQYRAT PËR PAMJET MBRAPA

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo gjëndjen e pasqyrës së vënë në mjetin rrugor si pajisje standarte për të parë nëse pjesa reflektuese nuk është e dëmtuar ose e thyer që të pengojë pamjen e shoferit.
2. Kontrollo sigurinë dhe gjëndjen e mbajtëses së pasqyrës.
3. Kontrollo numrin dhe pozicionin e sejcilës pasqyrë që i mundëson drejtuesit të mjetit rrugor të shohë mbrapa.

Shënime:

Ky kontroll duhet të kryhet vetëm për dy pasqyrat e pasme të detyrueshme.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Pasqyra për pamje mbrapa, të brendshme dhe të jashtme	S	K
1.	Mungojnë	**x**	
2.	Sipërfaqja reflektuese e dëmtuar ose e thyer që demton pamjen e shoferit		**x**
3.	Koka ose montimi lirshëm	**x**	
4.	Pasqyra e pa lëvizshme	**x**	
5.	Ambulanca, mjete rrugore për transport mallrash, mjete rrugore për transport pasagjerësh me më shumë se 8 vënde (përjashtuar drejtuesin e mjetit) që nuk janë të pajisura me te paktën dy pasqyra	**x**	
6.	Ambulanca, mjete rrugore për transport mallrash, mjete rrugore për transport pasagjerësh me më shumë se 8 vënde (përjashtuar drejtuesin e mjetit) që nuk janë të pajisura me pasqyrë të jashtme në krahun e djathtë	**x**	
7.	Pasqyra është vendosur në pozicion të papërshtashëm ose nuk jep një pamje të mjaftueshme të pjesës mbrapa	**x**	
8.	Është vendosur në mënyrë të tillë që mund të shkaktojë plagosje gjatë një aksidenti	**x**	

Artikulli Nr. 35

XHAMAT / DRITARET

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo gjëndjen dhe sigurinë e xhamit të përparmë dhe të gjithë xhamave anësore dhe të pasëm.
2. Kontrollo që xhami i përparmë të ketë të shkruar diku (safety glass) xham sigurie.
3. Kontrollo që ka një pamje të mjaftueshme nga vendi i shoferit dhe pamja nuk pengohet nga ndonjë objekt ose ngjitëse.
4. Kontrollo që për mjetet rrugore të prodhuara pas datës 1 Janar 1986 xhami i përparmë është i prodhuar me xham sigurie të laminuar, të koduar dhe sipas standarteve.
5. Kur xhamat e mjetit rrugor nuk janë të prodhuar me (safety glass) xham sigurie atëhere pronari i mjetit rrugor duhet të ketë një çertifikatë që provon se ky xham nqs thyhet nuk thërmohet në copa që mund shkaktojnë prerje të rënda.
6. Kontrollo që mekanizmi i dritares së shoferit funksionon.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Xhami i përparëm	S	K
1.	Xhami i përparmë nuk është i shënuar E (safety glass)		**x**
2.	Nuk është i shënuar në mjetet rrugore të regjistruara më ose pas datës 1 Janar 1986 dhe i koduar		**x**
3.	Objektet ose ngjitëset kanë penguar pamjen e shoferit		**x**
4.	E dëmtuar përtej limiteve të pranueshme		**x**
	Xhamat anësorë dhe të prapme		
5.	Jo të shënuar si (safety glass) xham sigurie (nqs është e regjistruar pas 1 korrikut 1964)		**x**
	Xhami i përparmë, dritaret		
6.	Të pa sigurtë		**x**
7.	Mekanizmi hapës i dritares së shoferit nuk operon		**x**
	Dritaret pa përbërje xhami		
8.	Të bëra me materiale që po të thyhen mund të thërmohen dhe të shkaktojnë prerje të rënda		**x**
9.	Dritaret anash/ prapa të dëmtuara sa pamja shoferit pengohet		**x**

Artikulli Nr. 36

DYERT / KYÇET / SISTEMET KUNDËR VJEDHJES

Mënyra e Kontrollit:

Kontollo gjëndjen e përgjithshme të derës së drejtuesit mjetit dhe pasagjerëve:

1. Hapni çdo derë dhe kontrolloni sigurinë e kyçeve .
2. Mbyllni derën dhe pa përdorur dorezat vëreni nëse kyçi primar dhe dytësor e mban derën të mbyllur.
3. Duke hapur dhe mbyllur derën vërej nëse mbajtëset e derës janë të fortë (shih artikullin 35 per "arsyet për dështim").
4. Nqs mjeti rrugor ka dyer rrëshqitëse kontrollo mekanizmin e shinave dhe rulave.
5. Kontrollo që bllokuesi i timonit nuk ndërhyn në mekanizmin e drejtimit kur kuadri i mjetit rrugor është i hapur.
6. Vini në punë dyert elektrike dhe kontrolloni nëse pajisjet e sigurisë funksionojnë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dyert	S	K
1.	Një derë mungon	**x**	
2.	E pasigurtë, nuk funksionon, dera nuk mund të hapet ose mbyllet normalisht ose hapet vetvetiu	**x**	
3.	Kyçet, menteshat ose kapëset të pasigurta		**x**
11.	Menteshat, kapëset mungojnë, janë të lirshme ose nuk funksionojnë		**x**
12.	Suportet, gominat (shiritat rrethues) janë difektozë		**x**
13.	Kyçet janë të konsumuara		**x**
	Dyert e rrëshqitshme dhe elektrike		
4.	Shinat, rrulat ose mekanizmi lëvizës janë aq difektozë sa dera nuk hapet ose mbyllet si duhet	**x**	
5.	Dera mungon	**x**	
6.	Pajisjet e sigurisë nuk punojnë ose janë difektozë		**x**
	Pajisjet Kundër Vjedhjes		
10.	Dyert nuk mund të mbyllen me një çelës apo me mjete të tjera që operohen nga një çelës apo kombinim kyçi (bllokues) që e ndalon lëvizjen e mjetit rrugor (psh çelësi i kuadrit)		**x**
	Kyçi i timonit (aty ku është i montuar nga konstruktori)		

7.	Konsumim i tepërt / bllokim i kyçit / çelësi i kyçit të timonit		**x**
8.	Bllokuesi i timonit nuk funksionon		**x**
	Bllokuesi i timonit mungon		**x**

Artikulli Nr. 37

PËRSHTATJET PËR DREJTUESIN ME AFTËSI TË KUFIZUARA

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo që të gjitha përshtatjet për Drejtuesit me Aftësi të Kufizuara janë të sigurta, operojnë pa probleme dhe pengesa dhe nuk janë të konsumuara.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Përshtatjet për Drejtuesit me Aftësi të Kufizuara	S	K
1.	Të konsumuara, të pasigurta, nuk lëvizin lirshëm dhe me difekt		**x**
2.	Mekanizmi mbështetës / lehtësues ose elektrik difektoz		**x**

Artikulli Nr. 38

GANXHAT RIMORKUESE / BASHKIMI / ÇIFTIMI / RROTA E PESTË

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo kokën / nofullën / kllapën dhe fiksuesin e mjetit rrugor. Vërej gjëndjen e këtyre elementeve dhe sigurohu që ato nuk janë të tejkonsumuara, shtrembëruara / deformuara dhe / ose frakturuara / thyera.
2. Kontrollo gemçin / sferën ose kunjin / gominat për konsumim duke përdorur matës aty ku është e nevojshme.
3. Kontrollo trupin e çiftuesit për konsumim, shtrembërim apo thyerje / plasaritje.
4. Kontrollo elementin e kryqëzuar tek i cili janë fiksuar pajisjet çiftuese dhe trego kujdes të veçantë në kontrollin e pjesës së brendshme / poshtme të këtyre elementeve, kontrollo për gjëndjen e sigurisë dhe për thyerje / plasaritje.
5. Kontrollo pajisjet çiftuese janë fiksuar në mënyrë të sigurtë tek / me mjetin rrugor.
6. Kontrollo që pajisjet kyçëse dhe të sigurisë janë të instaluara dhe funksionojnë siç duhet.
7. Kontrollo elementët me përbërje gome për vjetërim (psh konsum / plasaritje, fryrje etj).

Nr.	Rrota e Pestë	S	K
1.	Kontrollo sigurinë e fiksimit të rrotës së pestë tek shasia	**x**	
2.	Kontrollo nofullën e rrotës së pestë çiftuese për konsumim	**x**	
3.	Kontrollo pllakën / pjatën e rrotës së pestë çiftuese për konsumim dhe plasaritje	**x**	
4.	Kontrollo pajisjet kyçëse / fiksuese të sigurise së rrotës së pestë çiftuese	**x**	
5.	Kontrollo ganxhat / kllapat artikuluese të pajisjeve të rrotës së pestë për plasaritje dhe dëmtime	**x**	
6.	Lëro nofullat / ganxhat duke lëshuar dorezën në pozicion "kretësisht hapur". Kontrollo mekanizmin çiftues duke përdorur një kunj çiftues të pa dëmtuar. Pasi të kesh bllokuar kunjin çiftues në pozicion, mat sasinë e konsumimit të makanizmit duke e lëvizur kunjin para dhe mbrapa	**x**	
7.	Kontrollo mekanizmin rregullues (psh mekanizmim rrëshqitës) për konsumim dhe sigurinë	**x**	

Autobusat Artikular (Firzamonikë)

1. Hap të dyja mbulesat e kontrollit.
2. Kontrollo strukturat çiftuese për plasaritje dhe / ose dëmtim.

3. Kontrollo gominat / kunjat e strukturave çiftuese për vjetërsinë, konsumim dhe sigurinë.
4. Kontrollo kunjat hidraulike për konsumim dhe sigurinë.
5. Kontrollo kunjin lidhës dhe tubat për rrjedhje dhe vjetërim.
6. Me ndihmën e një kolegu ngite autobusin para dhe prapa dhe vërej lëvizje të mundshme të sistemit çiftues.
7. Kontrollo tubat e ajerit për rrjedhje, vjetërim dhe / ose sigurinë.
8. Kontrollo sensorët ose kllapat e sensorëve për sigurinë.
9. Në raste kur është montuar më shumë se një kunj bashkues ata duhet te kontrollohen të gjithë.

Çiftimi Automatik

1. Kontrollo elementët funksionalë për konsumim dhe sigurinë.
2. Vërej nëse pajisjet e sigurisë janë në pozicionin e duhur.
3. Normalisht duhet të merren masa sigurie paraprake kur ekzaminohen kunjat kryesorë bashkues në gjysmërimorkiot (dmth përdorni suporte për të mbështetur këmbët ulëse përpara se kontrolli të fillojë).
4. Limiti i konsumimit 3 mm aplikohet tek syri, ganxhë, sferë ose kunj 50 mm (tipik). Për dimensione të tjera të sy, ganxhë, sferë ose kunj konsumimi më shumë se 1/20 të trashësisë fillestare e metalit do të konsiderohet si arsye për dështim.

Shënime:

1. Nqs një rimorkio ose gjysmërimorkio është çiftuar me një mjet rrugor në kohën e kontrollit shkëpusni linjën siguruese kundër shkëputjes dhe kërkojini drejtuesit të lëvizë mjetin rrugor çiftues para dhe mbrapa. Vëreni për lëvizje të tëpërt midis mjetit rrugor çiftues dhe rimorkios apo gjysmërimorkios. Kërkojini drejtuesit të shkëpusë mjetin rrugor nga rimorkioja ose gjysmërimorkioja në mënyrë që të kontrolloni më nga afër sistemin çiftues. Pasi të bëni kontrollin kërkojini drejtuesit që t'i bashkojë përsëri.
2. Kur një rimorkio apo gjysmërimorkio prezantohet për kontroll i kombinuar (çiftuar me një mjet rrugor) një difekt në mjetin rrugor çiftues nuk është arsye që testin mos ta kalojë as rimorkio apo gjysmërimorkio.
3. Ky kontroll aplikohet vetëm mbi ato mjete rrugore që janë të pajisura me sistem bashkimi / çiftimi.
4. Duhet treguar kujdes që të sigurohemi që një nyje lidhëse automatike në një mjet rrugor çiftues përputhet me një "sy" bashkues në një rimorkio shoqëruese (në rastet kur për kontroll vjen një mjet rrugor i kombinuar) dhe se janë marrë masat e duhura për të siguruar nivelin e lëkundjeve të bashkimit lidhëse / sy.

Rimorkio / Gjysmërimorkio

Boshti bashkues (me ganxhë)

1. Kontrollo boshtin bashkues (me ganxhë) dhe vërej gjëndjen e tij si dhe që nuk është i shtrëmbëruar dhe / ose frakturuar.

2. Kontrollo bashkimin e boshtit bashkues (me ganxhë) për konsumim dhe sigurinë.
3. Kontrollo "syrin" e boshtit bashkues (me ganxhë) dhe gominat për konsumim dhe disponueshmërinë e artikulacioneve vertikale.
4. Vërej që pajisjet e sigurisë janë në vend / pozicion dhe funksionojnë në mënyrë korrekte.

Bashkimi / Çiftimi i Rrotës së Pestë

1. Pastro zonën e pllakës fërkuese përreth kunjit kryesor bashkues me një rreze prej 400 mm nga qëndra e kunjit. Kontrollo pllakën fërkuese për plasaritje. Kontrollo kunjin kryesor bashkues për sigurinë, dëmtime, plasaritje apo konsumim të madh duke përdorur një matës.
2. Vendos një teh të drejtë përreth pllakës fërkuese dhe kontrollo për shtrëmbërime të mundëshme.
3. Kontrollo lidhjen e pllakës së gomës me rimorkion.
4. Nqs është e mundur kontrollo lidhjen e kunjit kryesor bashkues me shasinë / pllakën fërkuese (përmes së çarës në dyshemes), kontrollo që "kërpudha" (pjesa e sipërme) e kunjit kryesor bashkues është fiksuar në mënyrë të sigurtë me strukturën bashkuese / pllakën fërkuese të rimorkios.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mjeti rrugor tërheqës / çiftues (boshti bashkues me ganxhë, nofulla, syri, ganxha, kunji, sfera, rrota e pestë çiftuese)	S	K
1.	Lirshëm ose mungojnë dadot shtrënguese ose pajisjet fiksuese / siguruese	**x**	
2.	Pajisjet bllokuese dhe fiksim jo i sigurtë	**x**	
3.	Plasaritje / fraktura në pjesët kryesore të boshtit bashkues ose të sistemit çiftues	**x**	
4.	Konsumim shumë i madh	**x**	
5.	Sy, ganxhë, nofull, kunj ose sferë e deformuar	**x**	
6.	Më shumë se 3 mm konsumim në sy, ganxhë ose sferë (shih shënimin 2)	**x**	
7.	Një pajisje sigurie (si psh dritë alarmi) nuk punon	**x**	
8.	Bashkimet e rrotës së pestë janë montuar në mënyrë të pasigurtë, dadot janë të lirëshme	**x**	
9.	Plasaritje apo gërryerje të shumta në pllakën fërkuese	**x**	
10.	Nofull shumë e konsumuar në sistemin çiftues të rrotës pestë	**x**	

11.	Çdo saldim jo korrekt që është pjesë e sistemit çiftues	**x**	
12.	Një kllapë / gominë artikuluese pjesë e sistemit çiftues të rrotës së pestë e cila është shumë e konsumuar	**x**	
13.	Më shumë se 3 mm xhoko me kunjin kryesor bashkues në pozicion "bllokuar"	**x**	
14.	Susta të konsumuara ose të thyera në sistemin çiftues	**x**	
15.	Bllokues gome të jetë konsumuar	**x**	
	Rimorkiot, Gjysmërimorkiot (boshtet bashkues, kunjat, sistemi çiftues, pllaka fërkuese)		
16.	Shumë të deformuar, të frakturuar ose boshti bashkues është i dëmtuar	**x**	
17.	Lirshëm ose mungojnë dadot shtrënguese ose pajisjet fiksuese / siguruese	**x**	
18.	Gominat e boshtit bashkues janë të konsumuara	**x**	
19.	Pajisjet siguruese ose bllokuese mungojnë ose nuk ofrojnë sigurinë e nevojshme	**x**	
20.	Më shumë se 3 mm konsumim në sy, ganxhë ose sferë (shih shënimin 2)	**x**	
21.	Më shumë se 3 mm konsumim në kunjin kryesor bashkues (shih shënimin 2)	**x**	
22.	Kunji kryesor bashkues është i shtrëmbëruar, plasaritur ose i dëmtuar	**x**	
23.	Çdo saldim jo korrekt që është pjesë e kunjit kryesor bashkues ose e pllakës fërkuese	**x**	
24.	Pllaka fërkuese është e shtrëmbëruar	**x**	
25.	Plasaritje / çarje në pllakën fërkuese	**x**	
26.	Saldime apo çarje (nga konsumimi) në pllakën fërkuese	**x**	
27.	Pllaka fërkuese apo kunji kryesor bashkues janë të pa sigurtë	**x**	
28.	Pllaka fërkuese është në një gjëndje të tillë saqë kunji kryesor bashkues dhe elementët bashkues të pllakës fërkuese janë shumë të shtrëmbëruar ose përkulen nga pesha	**x**	
29.	Pajisje të papërshtatshme për artikulacionet vertikale	**x**	

30.	Përbërës të sistemit automatik të çiftimit janë të konsumuar ose difektozë	**x**	
31.	Një pajisje sigurie (si psh dritë alarmi) nuk punon	**x**	
	Mjetet rrugore të kombinuara / çiftimet e autobusëve artikular		
32.	Më shumë se 6 mm xhoko e plotë në sistemin çiftues mes mjetit rrugor dhe rimorkios	**x**	
33.	Plasaritje ose dëmtime në strukturën çiftuese	**x**	
34.	Struktura gomina / kunjat, të vjetëruar ose të konsumuar (shih shënimin 2)	**x**	
35.	Kunjat të pasigurtë ose të konsumuar (shih shënimin 2)	**x**	
36.	Cilindri hidraulik ka rrjedhje	**x**	
37.	Tubat hidraulikë kanë rrjedhje ose janë vjetëruar shumë (psh kanë çarje në tubat fleksibël)	**x**	
38.	Konsumim në çiftim më tepër se toleranca e lejuar nga konstruktori	**x**	
39.	Tubat e ajerit rrjedhin ose janë të pa sigurtë	**x**	
40.	Sensorët ose kllapat e sensorëve të pa sigurta	**x**	

Artikulli Nr. 39

TUBAT E LINJAVE TË FRENIMIT

Mënyra e Kontrollit:

Tubat e frenave

1. Kontrollo të gjithë tubat në dukje, që të siguroheni se janë në gjëndje pune, nuk kanë dëmtime të dukshme dhe nuk kanë ndryshkë.
2. Kontrollo që tubat janë të fiksuar me fasheta ose me të tjera materiale dhe sigurohuni që tubat nuk mund të dëmtohen nga pjesët lëvizëse.
3. Kontrollo të gjithë tubat fleksibël duke u siguruar që janë në gjëndje të mirë dhe që nuk janë të përkulura dhe të kthyera në mënyrë që mund të dëmtohen nga pjesët lëvizëse.
4. Kontrollo nëse ka ndonjë rrjedhje në sistem duke shtypur pedalin e frenave gjatë kontrollit (në rastet kur frenat janë me vakum ose presion motori duhet të jetë i ndezur gjatë testit).
5. Kontrollo tubat fleksibël për shënja dobësie nën presionin e frenave kur pedali shtypet deri në fund.
6. Kontrollo tubat e frenave për riparime të kryera ose për pjesë që nuk përshtaten.

Lidhjet e Sistemit të Sigurisë Kundër Shkëputjes

7. Mbani frenat të shtypura deri në fund dhe kontrolloni të gjithë lidhjet për rrjedhje.
8. Kontrollo çiftimet e tubave të frenave për:
   a. Rrjedhje;
   b. Sigurinë e montimin;
   c. Presionin e brëndshëm (në përputhje me udhëzimet e konstruktorit), përdor matës presioni të kalibruar.
   d. Mundësinë e çiftimeve jo korrekte (psh për shkak të mungesës së ngjyrës.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Tubat e frenave, tubat fleksibël, rubinetat (kontrolluesit)	S	K
1.	Të shtypur, të përkulur, te dëmtuar ose të ndryshkur deri në atë pikë ku tubi është gati jo funksional	**x**	
2.	Montim jo i kënaqshëm / mundësi që të prishet	**x**	
3.	Rrjedhje	**x**	
	Lidhjet (përfshirë tubat çiftuese për rimorkiot)		
4.	Të dëmtuar, rrjedhin ose janë montuar në mënyrë të pa kënaqshme	**x**	
5.	Riparime të pa përshtatshme ose instalime jo korrekte	**x**	

6.	Mundësi çiftimi jo korrekte e tubave të frenave	**x**	
7.	Valvulat çiftuese nuk fiksohen kur lidhen te rimorkio ose matësi i presionit	**x**	

Artikulli Nr. 40

NJËSIA FRENUESE E ÇDO RROTE

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo çdo njësi frenash për siguri, rrjedhje, gërryerje ose dëmtim. Duke shtypur frenat kontrolloni çdo njësi për rrjedhje dhe ku është e mundur për operim. Kontrollo që të gjitha pjesët si psh vidat, dadot janë të sigurtë dhe të fiksuara mirë. Në rastet e frenave me susta kontrollo që leva kontrolluese e frenave është në pozicionin "e ulur" dmth kontrollo që të ketë ajer në sistemin frenues gjatë testit.

Shënime:

Rrotat e mjetit rrugor duhet të jenë të bllokuara dhe frenat e dorës të lirshme gjatë këtij testi.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Grupi i frenave hidraulike	S	K
1.	Montimi i pa sigurtë	**x**	
2.	Ka rrjedhje	**x**	
3.	Jo i saktë në operim ose i bllokuar	**x**	
	Aktivizuesit		
4.	Të dëmtuar, shumë të gërryer, të pa sigurtë ose rrjedhin	**x**	
5.	Korsë lëvizje e tepërt e cilindrit operues ose diafragmës gjë që tregon se kanë nevojë të rregullohen / kalibrohen	**x**	
6.	Aktivizuesit me përmasa të ndryshme janë vendosur në të njëjtin aks	**x**	

Artikulli Nr. 41

PJESËT MEKANIKE TË FRENAVE

Menyra e Kontrollit:

Kontrollo përbërësit mekanikë të frenave të cilat mund të shihen pa i çmontuar. Trego vëmendje sidomos për:

1. Leva dhe segmente / kallama shumë të "ngrëna";
2. Kabllo shume të holluara / ngrëna;
3. Segmente, leva / mekanizma ose nyje shumë të gërryera;
4. Konsumim në pjesët fundore të segmenteve udhëzuese ose kabllove;
5. Konsumim ne "sy" e mekanizmit rikthyes;
6. Konsumim i bashkuesve, bulonave, kunjave fikse dhe perna;
7. Mungojnë pajisjet bllokuese ose bashkuesit;
8. Linjat e frenimit ose pllakat e frenave (ferrotat) janë shumë të konsumuara;
9. Fraktura në disqet ose tamburët e frenave;
10. Çdo pengesë për levizjen e lirë në sistem;
11. Çdo lëvizje jo normale e levave udhëzuese ose kabllove që tregon keq rregullim;
12. Siguria e shtresës metalike mbrojtëse ose e diskut (përfshirë edhe frenat me transmesion);
13. Frenat janë keq kalibruar (hapësira mes tamburëve dhe ferrotave është më e madhe se duhet);
14. Konsumim në rregulluesin e ngadalësimit;
15. Mënga bllokuese në rregulluesin e ngadalësimit është jashtë pozicionit;
16. Konsumim i lartë i gominave në rrjedhësit;
17. Frenat bllokohen;
18. Rripi i kompresorit mungon / është i lirshëm ose shumë i konsumuar;
19. Pulexho e kompresorit mungon / është e lirshme ose e plasaritur.

Shënime:

1. Ovaliteti i disqeve / tamburëve duhet të konsiderohet arsye për dështim vetëm kur ndikon mbi performancën e frenave gjate një testi në rrugë (dmth frenat vibrojnë ose tërheqin nga njëra anë, ose ovaliteti mund të ndihet gjatë shtypjes / lëvizjes së pedalit.
2. Në mungesë të indikatorëve të konsumit ose të udhëzimeve të konstruktorit në lidhje me linjën e frenimit ose ferrotat vlera prej 2.5 mm duhet të konsiderohet si trashësia minimale.
3. Në mungesë të një ambjenti të përshtatshëm për kontrollin e ferrotave pika (8) më sipër nuk aplikohet.

4. Pritësit e pluhurit nuk duhet të ngatërrohen sikur janë e njëjta gjë me shtresën mbrojtëse metalike të frenave. Kur mungon një pritës pluhuri kjo nuk duhet konsideruar arsye për dështimin e testit.
5. Gjatë kryerjes së këtij testi rrotat duhet të bllokohen dhe frenat e dorës të ulen.
6. Bllokimi i frenave mund të vihet re kur kryejmë testin e performancës së frenave ose kur aksi ngrihet për të parë gjëndjen e kushinetave
7. Rregulluesit e ngadalësimit mund të testohen duke përdorur një çelës për të rregulluar dadon rregulluese dhe vlera që merret duhet të krahasohet me udhëzimet e konstruktorit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Leva / Mekanizmat / Kabllot / Nyjet / Pernat	S	K
1.	Mungon, dëmtuar, plasaritur, bllokuar, i zënë ose konsumuar	**x**	
2.	Qartësisht i konsumuar, gërryer, bllokuar ose i instaluar në mënyrë jo korrekte	**x**	
	Kllapa, Bulonat Fiksues, Kunjat Ndarës ose Pajisje të tjera Mbajtëse		
3.	Mungojnë, të lirshme ose të konsumuara	**x**	
	Linja e frenimit		
4.	Linja e Frenimit është e kontaminuar	**x**	
5.	Kalibruar në mënyrë jo korrekte	**x**	
6.	Ferrotat ose disqet duhet të ndërrohen (shih shënimin 1)	**x**	
	Tamburët / Disqet e Frenave dhe mbulesa metalike mbrojtëse		
7.	Dukshëm të dëmtuara, të lirshme, ose të pa sigurta	**x**	
	Mekanizmat Aktivizues		
8.	Dëmtuar, të pa sigurtë ose kanë nevojë për rregullim	**x**	
9.	Operojnë jashtë qëndre	**x**	
10.	Rrezik bllokimi i frenave	**x**	
	Lëvizja e lirë e Levave / Mekanizmave / Kabllove etj.		
11.	E kufizuar	**x**	
	Rregulluesit e ngadalësimit		

12.	Mungojnë, janë konsumuar, jo operativë, të pa sigurtë ose dadoja rregulluese e çiftit / momentit nuk është në përputhje me specifikimet e konstruktorit	**x**	
	Kompresori i Ajerit		
13.	Rripi motorik mungon, shumë i lirshëm ose shumë i konsumuar. Pulexha ngarëse mungon / lirshëm ose e plasaritur	**x**	

Artikulli Nr. 42

CILINDRI KRYESOR / SHËRBYESI / VALVOLAT / LIDHJA

Mënyra e Kontrollit:

Rezervuarët (Ajer ose Vakum)

1. Kontrollo rezervuarët për sigurinë e montimit.
2. Kontrollo që mbështetëset siguruese nuk kanë plasaritje, fraktura dhe nuk janë shumë të gërryera si dhe nuk fërkohen me rezervuarët dhe instalime të tjera.
3. Kontrollo që kapaciteti i rezervuarit nuk është ulur shumë si rezultat i mbetjeve.
4. Kontrollo për rrjedhje në sistem duke rritur presionin e ajerit apo nivelin e thithjes së vakumit.
5. Kontrollo për "ndotje" me vaj ose ujë.
6. Në ato raste kur ka të instaluara valvula tharje automatike, kontrollo nëse funksionojnë.

Shërbyesi (t) (ajer ose vakum)

1. Kontrollo shërbyesit për sigurinë e montimit.
2. Në ato raste kur ka të instaluar një udhëzues / indikator, kontrollo nëse tregon rregullim të saktë.

Valuvulat (ajer ose vakum)

1. Kontrollo të gjitha valvulat për sigurinë e montimit.
2. Me frenat e shtypura, pastaj të leshuara kontrollo për rrjedhje.
3. Kontrollo nëse ka rrjedhje të shumtë vaji nga pedali i valvulës së shkarkimit të mbetjeve, valvula e shkarkimit të ngarkesës, dhe / ose valvula komanduese.
4. Kontrollo që valvulat e sensorit të peshës dhe ndarjes (propocionalizimit) të forcës së frenave nuk janë të dëmtuara dhe / ose jo funksionale. Kontrollo që krahu operues është i lirë për të lëvizur dhe duket se funksionon normalisht.

Cilindri Kryesor dhe Rezervuarët (Hidralike)

1. Kontrollo për sigurinë.
2. Kontrollo për rrjedhje.

ABS / EBS

1. Kontrollo çdo sensor, valvul sistem kabllor për mungesë sigurie dhe dëmtim. Në rastet e mjeteve rrugore me platformë me ngarkesë deri në 44 ton, kontrollo nëse është instaluar ABS.

Shënime:

Nuk eshte e pranueshme te hiqet nje sistem ABS i instaluar ne nje automjet, rimorkio apo gjysem-rimorkio.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Cilindri Kryesor / Shërbyesi	S	K
1.	Montim i pasigurtë / paneli mbërthyes i thyer	x	
2.	Rrjedh ose ka difekt	x	
	Valvolat		
5.	Montim jo i sigurtë, ka rrjedhje ose difekt	x	
7.	Rrjedhje / shkarkim i madh vaji	x	
	Shërbyesi		
8.	Udhëzuesi i rregullimit tregon se ka nevojë për rregullim / kalibrim	x	
3.	Nuk punon, i pasigurtë ose me difekt	x	
4.	I dëmtuar, shumë i gërryer ose rrjedh	x	
	Rezervuarët e Ajerit / Vakumit		
9.	Sasi e madhe uji / vaji në sistemin frenues	x	
10.	Montim i pasigurtë, i dëmtuar ose rrjedh	x	
11.	Shiritat fiksues shumë të dëmtuar ose shumë të gërryer	x	
12.	Shiritat fiksues fërkohen me rezervuarin dhe instalime të tjera	x	
	Valvulat e sensorit të peshës dhe ndarjes (propocionalizimit) të forcës së frenave		
6.	Të dëmtuara, jo funksionale ose nuk funksionojnë siç duhet	x	
	Elementë të ABS / EBS dhe sistemet kabllore		
13.	Mungojnë elemente ose kabllo / tela janë të pa sigurta, të dëmtuara ose nuk funksionojnë	x	
	Mjete rrugore me ngarkesë të shënuar 44 ton		
14.	Nuk ka sistem kundër bllokimit të frenave të instaluar	x	

Artikulli Nr. 43

NYJET E SISTEMIT TË DREJTIMIT

Mënyra e Kontrollit:

1. Rrotat duhet të kenë kontakt me terrenin, rrotullo timonin nga kahu orar dhe anti orar përkundër rezistencës së rrugës, kontrollo mekanizmin drejtues nga pika ku është fiksuar në shasi deri në pikën ku krahët drejtues janë të siguruar në pikat e tyre të fiksimit. Për mjetet rrugore të pajisura me përforcues / lehtësues të sistemit të drejtimit mund të jetë e nevojshme të vihet në punë motorri.

   Gjatë inspektimit kontrollo për:

   a. konsumim të madh në pikat bashkuese;

   b. frakturim ose dëmtim të përbërësve;

   c. përbërës të pasigurtë.

2. Rrotat duhet të jenë të ngritura nga toka (duke përdorur pikat kapëse të rekomanduara nga konstruktori).

   a. Kontrollo për kontakt të rrotave, gomave dhe përbërsve të lidhjeve të sistemit të drejtimit me ndonjë pjesë të mjetit rrugor duke e rrotulluar timonin në maksimumin e mundshëm si dhe në të njëjtën kohë kontrollo për shënja fërkimi, që tregojnë kontakt të mundshëm.

   b. Gjatë kohës që timoni rrotullohet kontrollo edhe boshtin e kolonës së timonit dhe kutinë / raftin e drejtimit për ngurtësim ose konsumim ose dëmtim të kushinetave e ingranazheve.

   c. Vërej nivelin e lëvizjes midis rrezes së aksit dhe boshtit qëndror të aksit ndërkohë që tundim sejcilën rrotë me rradhe. Si alternativë mund të përdoret një matës / detektor i lëvizjes / xhokos së rrotës.

   d. Vërej lëvizjen përpara të boshtit të aksit, ndërkohë që sejcila rrotë ngrihet me një ngritës / krik / levë të vendosur poshtë saj.

   e. Kontrollo çdo pjesë të dukshme të boshtit të aksit për gjëndjen dhe sigurinë.

   f. Aty ku është e mundur kontrollo pajisjen kryesore mbajtëse.

3. Për sistemet e drejtimit të asistuara / ndihmuara plotësisht:

Kontrollo me anë të ndjesisë që jep timoni që asistenca e drejtimit po funksionon, duke i tundur rrotat (të cilat kanë kontakt me terrenin) dhe motorri është i ndezur.

4. Për sistemet e drejtimit të asistuara me piston hidraulik:

Rrotat duhet të kenë kontakt me terrenin, motorri duhet të jetë i ndezur dhe kutia e drejtimit duhet tundur / ngacmuar.

   a. Kontrollo pikat e ankorimit të pistonit (ram) dhe vërej nëse është fiksuar në mënyrë të sigurtë me strukturën ose elementë të tjerë fiksues të mjetit rrugor.

   b. Kontrollo trupin e pistonit dhe tubat e ushqimit të lëngut (gjatë kohës që ushqehet me energji) dhe kontrollo për rrjedhje lëngjesh dhe / ose fraktura në trupin e pistonit.

c. Kontrollo bashkimin e shasisë me udhëzuesin fundor të pistonit aty ku futet në pjesën pritëse të shasisë për shënja dobësimi, dëmtimi, konsumim ose mungesë sigurie

d. Kontrollo që njësia është në përgjithësi në rregull dhe tubat e lëngjeve janë të padëmtuara dhe nuk fërkohen me instalime të tjera te mjetit rrugor.

Kontrollo që xhoko në nyjet sferike të pistonit nuk kalon tolerancën e lejuar / përcaktuar nga konstruktori.

e. Kontrollo nyjet e veshura për dëmtim, konsumim dhe siguri.

5. Për sistemet e drejtimit të asistuara të integruara.

Kontrollo me anë të ndjesisë që merr nga timoni nëse asistenca e drejtimit po funksionon, kjo bëhet duke lëvizur timonin me motorrin ndezur dhe rrotat që kanë kontakt me timonin.

6. Kontrollo të gjitha sistemet e drejtimit për rrjedhje vaji.

Shënime:

1. Të gjitha rrotat kthyese duhet të kontrollohen, përfshirë edhe rimorkiot kur kjo është e aplikueshme.
2. Nqs sistemi asistues i drejtimit është opsional në tipin e mjetit rrugor që po testohet dhe mjeti rrugor që po testohet e ka të përfshirë në pajisjet por është çaktivizuar në një mënyrë të tillë e cila nuk jep efekte negative mbi kontrollin manual të drejtimit atëhere kjo nuk duhet konsideruar si difekt.
3. Saldimet në pjesët e sistemit të drejtimit përveç atyre të bëra nga konstruktori nuk janë të pranueshme.
4. Në rastet kur ka xhoko siç përshkruhet në pikën 4 (c) duhet përcaktuar nëse kjo vjen si rezultat i konsumimit të nyjeve sferike apo si rezultat i konsumimit në veshjen që siguron nyjen sferike me boshtin e pistonit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Sistem Drejtimi i tipit Burmë pa Fund dhe Pinjon	S	K
1.	Dëmtuar ose i pasigurtë	**x**	
	Burmë pa Fund dhe Pinjon / Gominat / Kushinetat		
2.	Shlicat e konsumuara ose të dëmtuara	**x**	
3.	Gominat / kushinetat të konsumuara tej mase	**x**	
4.	Xhoko e tepërt e pinjonit	**x**	
5.	Ngurtësim i dukshëm	**x**	
	Kutia e Drejtimit e Tipit Spiral		
7.	Shumë e ngurtë ose kushinetat të dëmtuara ose të konsumuara	**x**	

8.	Dëmtuara ose të pa sigurta	**x**	
9.	Xhoko aksiale ose radiale , sfera të konsumuara ose boshti i përthyer	**x**	
20.	Konsumim i kufizuesëve	**x**	
	Krahët Tërheqës / Nyjet Tërheqëse		
10.	Montimi qartësisht i dëmtuar ose lirshëm	**x**	
	Pjesët fundore të nyjeve tërheqëse dhe pjesët fundore të udhëzuesve (brënda dhe jashtë)		
11.	Shumë të konsumuara (përtej limiteve maksimale të lejuara nga konstruktori)	**x**	
21.	Montimi qartësisht i lirshëm	**x**	
	Grupi i timonit		
12.	Xhoko aksiale ose radiale	**x**	
30.	Montim jo i mirë	**x**	
	Krahu tërheqës		
13.	Deformuar, ose montimi jo i sigurtë	**x**	
	Krahu Drejtues		
38.	Lirshëm, i përthyer, ose i plasaritur	**x**	
	Kunji Kryesor Bllokues / Gominat / Kushinetat		
14.	Shumë të konsumuara 5 mm xhoko në rrotë 20", masat e tjera llogariten me këtë raport	**x**	
15.	Hapësirë e madhe mes boshtit të aksit dhe rrezes së aksit	**x**	
	Boshti i aksit		
16.	Dëmtuar ose shtrëmbëruar	**x**	
	Pajisje Mbajtëse ose Kyçëse psh kunja ndarës, Dado, Përçina ose Saldime		
17.	Mungojnë, të pa sigurta, konsumuara ose të prishura	**x**	
	Kutia e Drejtimit ose "Foleja" e Raftit		
18.	Foleja është e dëmtuar ose e konsumuar	**x**	

19.	Bulonat fiksues mungojnë ose janë të lirshëm	**x**	
37.	Pjesë / përbërës të sistemit të drejtimit të riparuara me saldim (jo nga konstruktori)	**x**	
	Pikat e fiksimit në kutinë e drejtimit		
21.	Plasaritje ose gërryerje rreth / afër pikave të fiksimit	**x**	
	Funksioni i asistencës / ndihmës në drejtim		
22.	Ndihma në drejtim nuk është e disponueshme në të gjithë harkun e punës së timonit ose jo në të dy ekstremet e kthimit	**x**	
23.	Mungon apo është e shkëputur në rastet kur kjo është pajisje standart e vendosur nga konstruktori	**x**	
	Tubat dhe linjat e lëngjeve të sistemit të drejtimit		
25.	Tubat e lëngjeve pengojnë / kanë kontakt me komponentë të tjerë	**x**	
26.	Rrjedhje nga ana e rezervuarit apo nga ana e presionit	**x**	
	Pistoni Hidraulik (Ram)		
31.	Rrjedhje e shumtë vaji	**x**	
32.	Struktura fiksuese / ankoruese është e dëmtuar, e pasigurtë ose e konsumuar	**x**	
33.	Gominat e montimit shumë të konsumuara	**x**	
34.	Pistoni ose trupi i shtrëmbëruar ose i dëmtuar	**x**	
35.	Vendosje jo në linjë e bashkimit	**x**	
	Pompa e Asistencës së Drejtimit		
27.	E konsumuar, e zhurmshme, rrjedh ose fluksi është difektoz	**x**	
	Rrjedhje vaji (të tjera përveç atyre të asistencës së drejtimit)		
28.	Rrjedhje e madhe vaji nga kutia e drejtimit apo rafti	**x**	
	Drejtimi (përfshirë rrotat dhe gomat)		
29.	Mbi bllokim apo nën bllokim ose kontakt / pengim i pjesëve të tjera të mjetit rrugor	**x**	
	Platforma rrotulluese në rimorkio / gjysmërimorkio		

36.	Çdo plasaritje, konsumim mbi normën, dëmtim, apo pengim / kontakt	**x**	

Shënim:

1. Disa mjete rrugore janë të dizenjuara për të patur xhoko të gominave montuese të raftit të drejtimit dhe kjo duhet patur në konsideratë.
2. Konsumimi duhet konsideruar mbi normën e lejuar në platformën rrotulluese të një rimorkio / gjysmërimorkio kur flanxha e sipërme qëndron mbi flanxhën e poshtme ose kur ka një lëvizje anësore (xhoko) prej më shumë se 3 mm.

Artikulli Nr. 44

KABINA DHE KARROCERIA (trupi i mjetit rrugor)

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo strukturën trupore për ndryshk ose dëmtime ose çdo të ngritur jo esenciale e cila mund të shkatojë plagosje. Kontrollo kabinën për ndryshk ose dëmtime dhe kontrollo montimin e kabinës duke e tundur dhe shtyrë kur është e nevojshme. Në kabinat lëvizëse kontrollo pajisjet ngritëse dhe bllokuese për sigurinë. Kontrollo që tymrat / mbetjet nuk kanë të ngjarë të hyjnë në mjetin rrugor psh shtresa mbrojtëse e selektorit të marsheve është e çarë. Kontrollo nga të dy anët e mjetit rrugor që trupi i mjetit rrugor rri kuadrat (nuk është i deformuar) mbi shasi. Kontrollo artikujt e mëposhtëm për sigurinë, mungesën e frakturave ose shtrëmbërimeve, gërryerje serioze të strukturës, konsumim mbi normën e lejuar, dëmtim apo mungojnë:

1. Fiksuesit (psh kllapat) që sigurojnë trupin me elementët kryqëzues të shasisë;
2. Fiksuesit (psh kllapat) elementët kryqëzues ose gjatësor me shasinë;
3. Bullonat apo përçinat siguruese për fiksuesit e mësipërm;
4. Bravat e përthyeshme (doreza fiksuese) dhe pajisjet fiksuese (mbajtëse) të trupit;
5. Pjesë të trupit të dizenjuara të mbajnë apo lëvizin peshë, përfshirë dyshemenë dhe kolonat kryesore;
6. Elementë të kryqezuar dhe gjatësor;
7. Menteshat, pajisjet kyçëse dhe mbajtëse të pjesës së shkëputshme, panelët fundorë dhe ato ngarkuese;
8. Menteshat e trupit.

Kontrollo të gjithë krahët dhe pajisjet e ngjashme për të pare që janë në pozicion dhe që janë:

1. Të fiksuara në mënyrë të sigurtë;
2. Jo shumë të gërryera;
3. Jo me kënde / ekstreme të mprehta dhe bulëzime;
4. Nuk fërkohen me një gomë (përveç pajisjeve speciale spërkatëse psh "sensorë të lëvizjes").

Kontrollo mekanizmat ulje / ngritës për sigurinë, rrjedhje të shumtë ose difekte të dukshme në valvulat.

Kontrollo mbulesat e kyçeve / bravave dhe kapëset e sigurisë.

Kontrollo shufrat mbrojtëse për sigurinë, kënde të mprehta ose dëmtime që mund të shkaktojnë plagosje.

Në rastin e një mjeti rrugor për transport publik (pasagjerë) kontrollo:

1. Të gjitha panelet e trupit përfshirë motorin, bagazhin, mbulesat / dyert, për prezencën e ndryshkut, sigurinë, këndet e mprehta dhe pajisjet e shtuara më vonë të cilat nuk janë të domosdoshme për funksionimin e mjetit rrugor;
2. Strukturën e trupit për ndryshk, plasaritje, dëmtime apo pasiguri;

3. Shkallët e hyrjes / daljes, shkallët, kalimet dhe masat kundër rrëshqitjes për konsumim dhe siguri;
4. Kalimet nuk janë të përzgjatura dhe të bllokuara në mënyrë të tillë që ka mundësi të shkaktojnë plagosje;
5. Parmakët, dorezat, mbajtëset e bagazheve nuk kanë kënde të mprehta dhe janë të sigurta;
6. Kontrollo që uji ose tymrat nuk mund të hyjnë në mjetin rrugor (përveç mjeteve rrugore me tavan të hapur);
7. Në rastet e autobusëve artikular kontrollo që pjesa artikuluese "fizarmonika" nuk është e konsumuar, zhveshur apo dëmtuar;
8. Materiali fonoabsorvues i zhurmës së motorit nuk është i ndotur me vaj (rrezik zjarri);
9. Sistemi ngrohës dhe ventilues ka kapacitet të tillë që mund të fryjë ajer në mjetin rrugor dhe të pastrojë lagështirën në xhamin e përparmë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Karroceria	S	K
1.	Përbërës të strukturës primare janë të thyer, plasaritur, të pasigurtë, dëmtuar apo ndryshky është në një fazë / shkallë të avancuar	**x**	
2.	Përbërës të strukturës sekonadare mungojnë, janë të pasigurtë, janë të ndryshkur apo dëmtuar deri në atë shkallë sa paraqesin tehe / cepa të mprehtë		**x**
3.	Trupi i mjetit rrugor nuk ka formë kuadrate për shkak të deformimit	**x**	
4.	Menteshat apo kycet e kofmanos dhe kapakut të bagazhit janë difektozë ose kyçi i sigurisë i kofmanos mungon ose është difektoz	**x**	
5.	Goditjepritësit, mbrojtëset dhe elementë të trupit të mjetit rrugor të pa sigurta	**x**	
	Riparime / Modifikime		
6.	Përbërës të strukturës primare jane riparuar në një mënyrë të tillë që fortësia e përbërësit nuk është ruajtur, psh janë përdorur mbushës jo korrekt për të riparuar përbërësit e strukturës	**x**	
7.	Fortësia dhe siguria fillestare e karrocerisë së mjetit rrugor është e qartë që nuk është ruajtur	**x**	
8.	Dy pjesë (gjysma) të mjeteve rrugore të ndryshme janë bashkuar dhe kjo nuk është çertifikuar nga një autoritet kompetent (shih shënimet)	**x**	

	Struktura e Trupit		
9.	Ndryshk i avancuar, plasaritje dëmtime ose e pasigurtë	x	
10.	Ndryshk i avancuar ose dëmtime në bilancierët mbështetës / lidhës	x	
11.	Ndryshk i avancuar ose dëmtime në panelet trupore ose në dysheme		x
	Kabina		
12.	Ndryshk i avancuar ose dëmtime në derë, kolonat, dysheme ose në zonën e montimit	x	
13.	Montimet e kabinës janë të konsumuara, të pa sigurta ose ndërhyjnë me funksionet e kontrollit	x	
14.	Një pajisje mbajtëse dhe / ose fiksuese në një kabinë lëvizëse / ngritëse është difektoze ose mungon	x	
15.	Tymi futet në kabinë	x	
	Siguria e Trupit		
16.	Trupi nuk qëndron kuadrat mbi shasi (deformuar)	x	
17.	Fiksuesit e trupit (psh kllapat) mungojnë ose janë kaq të lirshme, konsumuara ose të dëmtuara sa ka mundësi të shkaktojnë situata të rrezikshme	x	
18.	Elementët kryqëzues ose gjatësorë janë kaq të konsumuar ose dëmtuar sa është e rrezikshme të ngarkosh diçka	x	
	Gjëndja e Trupit		
19.	Panelet e trupit, kolonat, dyshemeja janë kaq të konsumuar ose dëmtuar sa është e rrezikshme të ngarkosh diçka	x	
20.	Elementët kryqëzues ose gjatësorë janë në gjëndje të tillë sa cënojnë në mënyrë serioze integritetin e trupit	x	
21.	Menteshat, brava bllokuese, dyer apo pajisje mbajtëse difektoze	x	
	Artikuj të tjerë		
22.	Të montuara në mënyrë të pa sigurtë		x
23.	Ka mundësi të kenë kontakt me pjesë të tjera të mjetit rrugor apo të rrezikojnë përdoruesit e rrugës		x

24.	Krahët të montuara në dy gjysmat e njësisë tërheqëse / motorike nuk janë të mbuluara me mbulesa që përdoren kur nuk është e lidhur me rimorkion		**x**
25.	Të ndara, mungojnë, të grisura ose të dëmtuara		**x**
26.	Shumë të ndryshkura		**x**
	Mekanizmi kthyes ose ngritës		
27.	Valvula kontrolluese on / off e mekanizmit kthyes është difektoze		**x**
28.	Mekanizmi kthyes është montuar në mënyrë të pa sigurtë		**x**
29.	Ka rrjedhje serioze		**x**
30.	Mungonë, është i pa sigurtë, ka kënde të mprehta ose është dëmtuar në një mënyrë të tillë sa që mund të shkaktojë plagosje	**x**	
	Mekanizmi Kyçës i Kofmanos (hapja ballore)		
31.	Brava kryesore nuk funksionon	**x**	
32.	Kapësi i sigurisë nuk funksionon	**x**	
	Kapaku i bagazhit		
33.	Nuk mund të hapet ose të mbyllet		**x**
	Pajisjet / artikujt jo të domosdoshëm		
34.	Çdo send / artikull jo i vendosur nga prodhuesi që ka mundësi të plagosë një kalimtar apo përdorues të rrugës	**x**	
	Trupi i Depozitës / Çisternës		
35.	Ka rrjedhje apo ka prova që vërtetojnë që mund të ketë rrjedhje	**x**	
	Mjetet rrugore për pasagjerë (përveç sa më sipër)		
	Gjëndja e Kabinës		
36.	Panelet e kabinës, dyert / kapakët e ndarjes për bagazhet, mbulesat mungojnë, janë të pasigurta, shumë të konsumuara, kanë kënde të mprehta	**x**	
37.	Menteshat ose pajisjet mbajtëse janë difektoze	**x**	
	Integriteti i Kabinës		

38.	Rrjedhje që lejojnë fujen e tymit ose ujit në ndarjen e drejtuesit apo pasagjerëve (me përjashtim të mjeteve rrugore me tavan të hapur)	**x**	
39.	Pjesa artikuluese ("fizarmonika") në autobusët artikular është e grisur ose e dëmtuar	**x**	
	Parmakët dhe dorezat (mbajtëse)		
40.	Të pasigurta ose mungojnë (në ato vënde kur është e qartë që duhet të jenë)	**x**	
	Ndarja për bagazhet		
41.	Të pa sigurta	**x**	
	Kalimet / korridorët		
42.	Dyshemeja shumë e vjetëruar ose mbulesa e dyshemesë është aq e konsumuar dhe e dëmtuar sa mund të jetë e rrezikshme. Fiksuesit ose dyert vetëmbyllëse janë të pa sigurta ose janë instaluar në menyrë të tillë sa kanë mundësi të shkaktojnë plagosje ose aksident	**x**	
	Hyrjet / Daljet Shkallinat / Shkallët		
43.	Mungojnë, të pa sigurta ose lidhjet e shkallëve jane të pa sigurta	**x**	
	Masat kundër rrëshqitjes		
44.	Të pa sigurta, ka mundësi te shkaktojnë plagosje përdoruesve	**x**	
	Materiale fonoabsorvues i motorrit		
45.	I ndotur me vaj		x
	Sistemi i ngrohjes / Sistemi i ventilimit		
46.	Nuk funksionon (mbulesa e hapur)		x

Artikulli Nr. 45

SHASIA / PJESA E POSHTME E MJETIT RRUGOR

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo elementët kryesorë të pjesës për deformime dhe / ose thyerje dhe / ose gërryerje.
2. Kontrollo elementët kryqëzues për deformime dhe / ose thyerje dhe / ose gërryerje.
3. Kontrollo saldimet dhe / ose bulonat fiksues / (përçinat) për gjëndjen dhe sigurinë.
4. Kontrollo elementët kryqëzues për tendenca lëvizjeje.
5. Kontrollo këmbët ulëse për të parë nëse ato janë fiksuar në mënyrë të sigurtë.

Shënime:

1. Ky kontroll kufizohet me ekzaminimin e atyre pjesëve të shasisë / në strukturë ose pjesës së poshtme që mund të shihet lirshëm pa patur nevojë të çmontohet ndonjë pjesë e mjetit rrugor.
2. Trego vëmendje të veçantë tek ato pjesë e shasisë / pjesës së poshtme e cila është mbuluar me papastërti dhe mund të ketë thyerje ose fraktura në zonat të cilat i nënshtrohen një tensioni të lartë gjatë punës dhe që janë të mbuluara nga këto papastërti.
3. Trego vëmendje të veçantë në zonën rreth sustave dhe ingranazheve lëvizëse.
4. Aty ku dyshohet për mos fiksim të saktë mund të jetë e nevojshme të konfirmohet që struktura, shasia, është brënda limitit të tolerancës së lejuar nga konstruktori.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Shasia / Struktura Dytësore / Pjesa e Poshtëme / Panelet dyshe	S	K
1.	Saldimet po shkëputen	**x**	
2.	Janë të plasura, të pa sigurta ose kanë mospërputhje të theksuar të elementeve	**x**	
3.	Bullonat / përçinat dhe elementët bashkues janë të lirshëm	**x**	
4.	Është dobësuar dukshëm për shkak të vrimave	**x**	
5.	Ndryshk i avancuar ose dëme të tjera	**x**	
6.	Riparime ose modifikime qartësisht jo në përputhje me rekomandimet e konstruktorit	**x**	
	Këmbët mbi të cilat ulet rimorkio		
7.	Të pasigurta	**x**	

8.	Plasaritje në këmbët ose rreth pikave të fiksimit me shasinë	**x**	
9.	Pllaka / rrota ulëse mungon ose është e prishur	**x**	
10.	Sistemi operues është difektoz	**x**	
11.	Këmba ulëse është jo funksionale ose mungon	**x**	
12.	Mbështetësja e këmbës ulëse mungon, e pa sigurtë, e dëmtuar	**x**	

Artikulli Nr. 46

RROTAT

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrolloni sejcilën pjesë të rrotave dhe tregoni vëmendje të veçantë për të dalluar nëse ka:
   a. Ndonjë shtrëmbërim apo frakturë;
   b. Ndonjë frakturë në unazat mbajtëse të rrotës;
   c. Ndonjë saldim është duke u shkëputur;
   d. Ndonjë nga vrimat e bullonave (dadiçekëve) është shumë e konsumuar (çfiletuar);
   e. Ndonjë nga dadiçekët mungon;
   f. Ndonjë nga (bulonat) dadiçekët dadot mungon;
   g. Ndonjë nga (bulonat) dadiçekët është i lirshëm;
   h. Ndonjë nga unazat mbajtëse fundet e të cilave godasin njëra tjetren;
   i. Ndonjë nga rrotat është shumë e shtrëmbëruar / deformuar.
2. Kontrolloni që rrota është pajisur me gomat e duhura dhe se dadiçekët janë të vëna.

Shënime:

1. Nuk është gjithmonë e mundur të shihen rrotat e një mjeti rrugor nga nivel qëndrimi normal sidomos kur këto janë të mbuluara nga pjesë të trupit (karrocerisë) të mjetit rrugor. Në të tilla raste kontrolli duhet të përfundohet nga një pozicion poshtë mjetit rrugor me rrota në pozicion të ngritur.
2. Kur rrotat kanë mbulesa (kupa / tasa) dhe gjithashtu kapakë mbi dadiçekët këto duhet të hiqen nga kontrollorët përpara fillimt të testit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrotat	S	K
1.	Kanë plasje / thyerje ose saldimi / bashkime difektozë	**x**	
2.	Më shumë se 19 mm të shtrëmbëruar ose deformuar	**x**	
3.	Të vendoura në mënyrë jo korrekte	**x**	
14.	Të shballancuara		**x**
4.	Të dëmtuara rëndë	**x**	
5.	Rrota me përmasa të ndryshme të vendosura në të njëjtin aks	**x**	
6.	Ndonjë nga rrezet ose pjesët e rrotës është në gjëndje kaq të keqe sa rrezikon të thyhet (bjerë)	**x**	

7.	Ndonjë nga unazat mbajtëse të rrotës që është e dëmtuar ose e fiksuar në mënyrë të tillë që mund të shkaktojë rrezik	**x**	
	Vrimat e Bullonave Mbërthyes (dadiçekët)		
8.	Të zgjeruara ose të dëmtuara	**x**	
	Dado ose Bullona		
9.	Të dëmtuara	**x**	
10.	Dado ose bullona mungojnë ose rrinë lirshëm (nuk fiksohen)	**x**	
11.	Dado ose bullona në gjëndje të tillë që ka rrezik të qartë që rrota mund të lirohet	**x**	
12.	Bullona (dadiçekë) të instaluar gabim	**x**	
13.	Bullona (dadiçekë) jo të duhur janë montuar	**x**	

Artikulli Nr. 47

KUSHINETAT E RROTAVE

Mënyra e Kontrollit:

Aplikohet për të gjitha rrotat

Ngrijeni aksin(et) në mënyrë që rrotat që do kontrollohen të jenë të ngritura (mos të kenë kontakt) nga toka.

1. Vini re lëvizjen e rrotës në lidhje me aksin ose pjesët fundore të aksit në mënyrë që të vlerësoni lëvizjen (xhoko) e kushinetës së rrotës, në të njëjtën kohë sejcila rrotë me radhë duhet tundur.
2. Rrotullojeni sejcilën rrotë me shpejtësi dhe dëgjoni nëse ka vështirësi apo ashpërsi në punën e kushinetave.
3. Mjeti rrugor nuk duhet të kalojë testin nëse dëgjohet gjëmim apo "rënkim" gjë që tregon se kushineta është konsumuar ose dëmtuar.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Kushinetat e Rrotave	S	K
1.	Kanë dukshëm shumë lëvizje (xhoko)	**x**	
2.	Kushineta është konsumuar ose dëmtuar	**x**	

Shënime:

Në rastet kur mjeti rrugor ka të instaluar ABS kushinetat e rrotave nuk duhet të kontrollohen me çelësin e kuadrin ne pozicion "ndezur" pasi kjo mund të influencojë në llambën e alarmit të sistemit / qarkut ABS.

Artikulli Nr. 48

TË DHËNAT E GOMAVE (Specifikimet)

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që gomat e të njëjtit aks janë me të njëjtat përmasa, tipet (psh me kamerdare ose tubolare).
2. Kontrollo që indeksi i shpejtësisë i sejcilës gomë është e përshtatshme për shpejtësinë maksimale të lejuar nga ligji për mjetin rrugor.

Shënime:

1 Nuk është gjithmonë e mundur të shihen rrotat e një mjeti rrugor nga nivel qëndrimi normal sidomos kur këto janë me goma dopio (për aks) dhe janë të mbuluara nga pjesë të karrocerise së mjetit rrugor. Në të tilla raste kontrolli duhet të përfundohet nga një pozicion poshtë mjetit rrugor me rrotat në pozicion të ngritur.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Vendosja e Gomave	S	K
1.	Gomat e vendosura në të njëjtin aks nuk janë me të njëjtat përmasa dhe tip (psh me kamerdare ose tubolare) (shih shënimin më lart)	**x**	
2.	Gomat radiale janë vendosur tek rrotat e përparme por jo tek të pasmet, kjo mund të bëhet tek mjetet rrugore me goma të pasme dopio ose që kanë një trashësi të tillë që ju lejon kontakt me terrenin mbi një sipërfaqe që kalon 300 mm		**x**
3.	Nuk përshtaten (nuk jane çiftuar) siç duhet me rrotat	**x**	
4.	Kombinimi i tipit të gomave është i pa pranueshëm	**x**	
5.	Kapacitet i pamjaftueshëm për peshën e aksit	**x**	

Artikulli Nr. 49

GJËNDJA E GOMAVE

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo nëse veshja e gomës duket sikur është riprerë (lulet janë ribërë).
2. Kontrollo me sy nëse goma është shumë e shfryrë.
3. Kontrollo që gomat në rrotat dyshe nuk kanë kontakt me njëra tjetrën (shih shënimin 2).
4. Kontrollo gomën për:
   a. Prerje apo difekt të fabrikës;
   b. Gunga apo fryrje;
   c. Ekspozim të shtresave të brendshme (karkasës) apo strukturës së telave.
5. Kontrollo bazën dhe trupin e valvulës për shtrëmbërime apo kontakt.

Shënim:

1. Nuk është gjithmonë e mundur të shihen rrotat e një mjeti rrugor nga nivel qëndrimi normal sidomos kur këto janë të mbuluara nga pjesë të karrocerisë së mjetit rrugor. Në të tilla raste mjeti rrugor duhet lëvizur në mënyrë që të ekspozohen pjesët e mbuluara të gomës ose kontrolli duhet të përfundohet nga një pozicion poshtë mjetit rrugor me rrotat në pozicion të ngritur.
2. Kontakti mes gomave në rrotat dyshe është i papranueshme nqs shkaktohet nga:
   - Goma jo të fryra sa duhet;
   - Rrotë jo e duhur ose goma nuk është e duhura.
3. Kontrolli duhet të kufizohet tek gomat e vendosura në rrotat e mjetit rrugor. Megjithatë nqs konstatohet ndonjë difekt i gomës rezervë, kontrollori duhet të vërë në dijeni shoferin për ketë.

Arsyet per Deshtim:

Nr.	Struktura e Gomës	S	K
1.	Prova të riprerjes (sipërfaqes, asaj që në gjuhën e përditshme quhet lule) të gomës kur kjo nuk është dizenjuar për këtë	**x**	
2.	Shumë e shfryrë ose nuk mund të fryhet	**x**	
3.	Gomat në akset me rrota dyshe kanë kontakt me njëra tjetrën (shih shënimin 2 më lart)	**x**	
4.	Çarje ose ekspozim i shtresës së brendshme (karkasës) ose strukturës së telave, veshja e jashtme ka filluar të shqitet, gunga ose fryrje të shkaktuara nga shkëputja e gomës nga struktura e telave ose dobësim i kësaj të fundit, veshja e jashtme është deformuar ose dëmtuar	**x**	

	Valvula (mbajtëse e ajerit)		
5.	Dëmtim i dukshëm ose shtrëmbërim i valvulës		**x**
6.	Pjesa e dalë e valvulës fërkohet me vrimën e valvulës (në gomë)		**x**

Artikulli Nr. 50

VESHJA E GOMËS

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo kanalet e sipërfaqes së gomës që ka kontakt me rrugën me një matës thellësie, prerja (kanalet) në tre të katërtat të pjesës qëndrore të veshjes duhet të kenë një thellësi prej të paktën 1.6 mm përgjatë gjithë rrethit të gomës.

Shënime:

1. Në ato raste kur prerja ndërpritet nga tregues të konsumimit të gomës por veshja vetë ka të paktën 1.6 mm thellësi kjo gomë nuk duhet të dështojë testin thellësi të pamjaftueshme të veshjes.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Thellësia e Veshjes	S	K
1.	Thellësi prej të paktën 1.6 mm në tre të katërtat e pjesës qëndrore të gomës	**x**	

Artikulli Nr. 51

RROTA REZERVË

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo mbajtësen e rrotës rezervë, nqs është e instaluar, për sigurinë e fiksimit me mjetin rrugor.
2. Kontrollo pikat fiksuese dhe strukturën e mbajtëses për të parë nëse kanë fraktura.
3. Nqs ka një rrotë rezervë në mbajtëse kontrollo që ajo mbahet në mënyrë të sigurtë në mbajtëse.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mbajtësja e Rrotës rezervë (nqs ka një të tillë)	S	K
1.	Është e thyer apo e montuar në mënyrë të pa sigurtë		**x**
	Rrota Rezervë		
2.	Mbahet në mënyrë të pa sigurtë		**x**

Artikulli Nr. 52

SUSPENSIONET E PËRPARME

Mënyra e Kontrollit:

1. Kur kontrolloni mjetin rrugor kapeni duke ndjekur rekomandimet e konstruktorit për pikat kapëse për të kontrolluar suspensionet e përparme. Kur kjo nuk është e mundur shih pikat 2, 3 dhe 4 më poshtë.
2. Rasti 1, kapni suspensionet e përparme në mënyrë që rrotat të jenë të ngritura nga toka dhe suspensionet të jenë sa më pranë gjëndjes normale që të jetë e mundur (lartësia e tyre) dhe në të njëjtën kohë sejcila rrotë mbahet lartë dhe poshtë dhe tundet, kontrollo për lëvizje lartë dhe poshtë (kokat e zbarrës) dhe lëvizje në krahët e mbajtësve.
3. Rasti 2, kapni suspensionet e përparme në mënyrë që rrotat të jenë të ngritura nga toka dhe tundeni sejcilën rrotë me forcë për të kontrolluar gjëndjen e kokave të zbarës së jashtme dhe lëvizjen e krahëve të kontrollit.
4. Rasti 3, kapni suspensionet e përparme në mënyrë që rrotat të jenë të ngritura nga toka dhe tundeni sejcilën rrotë me forcë në mënyrë që të kontrolloni traversat e suspensoneve për konsumim dhe gominat rrëshqitëse për xhoko si dhe ekstremet fundore të suporteve të suspensioneve
   a. Kontrollo për dëme apo ndryshk (nivel të lartë) në mbajtësen e traversës, konsumim të krahut dhe gjëndjen e lidhjeve midis metalit dhe materialeve fleksibël në pjesën e sipërme mbajtëse (kushinetën, suportin e suspensioneve);
   b. Me sejcilën nga rrotat që tunden me forcë (duke i kapur në pozicionin ora 3 dhe 9) kontrollo gjëndjen e nyjeve sferike të jashtme dhe gominat e brendshme të krahëve të kontrollit, për xhoko të mundshme që tregon një shkallë konsumimi.
5. Për të gjitha tipet e suspensioneve kontrollo:
   a. gjëndjen e shpatullave dhe kushinetat e brendëshme, nyjet sferike, nyjet rrotulluese, krahu i kontrollit të lëvizjes, shufrat kundër lëkundjes (përmbysjes), segmentet rrethore si dhe pikat e fiksimit, gominat dhe vëndet e grasatimit;
   b. krahët drejtues dhe krahët lëkundës për dëme apo shtrëmbërime;
   c. gjëndjen e strukturës së shasisë dhe skeletin e strukturës në afërsi të pikave të fiksimit dhe skeletin e strukturës dytësore për fraktura, gërryerje të shumta ose deformime.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrezja e Aksit	S	K
1.	Qartësisht jashtë linjës	**x**	
	Shpatulla, Krahët Lëkundës, Krahu I Kontrollit të Lëvizjes, Struktura Mbajtëse e Suspensionit		
2.	Montimi / fiksimi jo korrekt (lirshëm) dhe qartësisht të	**x**	

	konsumuara		
3.	Plasaritur, dëmtuar apo deformuar	**x**	
	Stabilizator , krahët e çiftit motorik, krahët / lidhjet rrethore		
4.	Mungon ose është i thyer		**x**
5.	Montimi lirshëm		**x**
6.	Plasaritur, dëmtuar ose deformuar		**x**
	Gominat, Nyjet Sferike dhe Gominat Rrëshqitëse ose Nyjet Rrotulluese		
7.	Shumë të konsumuara	**x**	
8.	Të pa sigurta	**x**	
	Zona e Fiksimit të Suspensioneve		
9.	Të deformuara ose gërryera deri në pikën që siguria e lidhjes së përbërësve të suspensioneve ndikohet negativisht	**x**	

Shënime:

Difektet e mësipërme mund të jenë prezentë në urat e ngurta apo edhe në sistemet e suspensioneve të pavarura.

Artikulli Nr. 53

SUSTAT / BALESTRAT E PËRPARME

Mënyra e Kontrollit:

Balestrat

1. Kontrollo sejcilën balestër për gjëndjen e përgjithshme dhe në veçanti vërej për fraktura të elementëve të balestrave, sidomos në afërsi të pikave mbështetëse të balestrës kryesore.
2. Kontrollo nëse ndonjë nga balestrat / sustat është kaq e dobët sa nuk e mban trupin e mjetit rrugor në largësinë e duhur nga rrotat.
3. Kontrollo gominat e pikave mbështetëse.
4. Kontrollo që asnje kllapë fiksuese e sustave / balestrave nuk mungon.
5. Kontrollo që sustat / balestrat në sejcilin aks janë pozicionuar në mënyrë simetrike.
6. Kontrollo që nuk ka xhoko në mes të balestrave, tregon për ekzistencën e një perne të thyer.
7. Kontrollo që pikat lidhëse me shasinë (piskutina) janë të sigurta, vërej për shënja të xhokos së përçinave ose bullonave dhe ose vrima të tejzgjatura (deformuara).
8. Kontrollo bullonat dhe dadot që fiksojnë sustat / balestrat me aksin për shtrëngim dhe kontrollo sustat / balestrat për shënja që këto lëvizin në raport me njëra tjetrën.
9. Kontrollo që balestra është brënda standarteve të kërkuara.

Sustat

1. Kontrollo sejcilën sustë për gjëndjen e përgjithshme dhe në veçanti për fraktura.
2. Vërej nëse ndonjë nga sustat është kaq e dobët sa nuk e mban trupin e mjetit rrugor në largësinë e duhur nga rrotat.
3. Kontrollo pikat mbështetëse / fiksuese të sustave për sigurinë.

Suspensionet me ajer (pneumatikë)

1. Kontrollo për rrjedhje ajeri (me anë të dëgjimit) dhe për gjëndjen e linjave të furnizimit të jastëkëve të suspensioneve.
2. Kontrollo gjëndjen e lidhjeve të valvulave niveluese.
3. Kontrollo pikat e fiksimit të jastëkëve për sigurinë.

Njësitë e Lidhura (përbëra) të Suspensioneve

1. Kontrollo lidhjen e elementëve elastikë me pjesën respektive fiksuese metalike.
2. Kontrollo gjëndjen e përbërësve elastikë duke ushtruar presion.
3. Kontrollo pikat e fiksimit për sigurinë me strukturën dhe aksin.

Shufrat Përkulëse

1. Kontrollo shufrat përkulëse për fraktura ose dëmtime.
2. Kontrollo pikat mbështetëse / fiksuese të shufrave përkulëse.

Kunjat dhe Gominat e Sustave / Balestrave

1. Kontrollo nivelin e xhokos për shkak të konsumimit në kllapat fiksuese dhe kunjat e pernave.
2. Kontrollo gjëndjen dhe sigurinë e çdo kllapë rrëshqitëse.
3. Kontrollo që pernat janë krejtësisht në vend dhe janë të sigurta e pajisjet bllokuese janë në pozicion dhe të sigurta.
4. Kontrollo suportet e sustave / balestrave për xhoko anësore mbi normën.

Shënime:

Një gominë ose kunj do të konsiderohet shumë e konsumuar nqs konsumimi kalon 2 mm për kunj me diametër 12 mm, 3 mm për kunj me diametër 25 mm, pastaj 1/8 e diametrit për kunjat me diametër mbi 25 mm.

Për xhokot anësore niveli maksimal i lejuar është 6mm, për suspensionet normale por kjo nuk aplikohet tek mjetet rrugore me sistem suspensionesh me sustë teke (mjete rrugore speciale). Duhet treguar kujdes në rastet kur kemi të bëjmë me susta / balestra dhe suspensione me pika fiksuese dhe elementë gome ku niveli i lëvizjes në përbërësit e rinj mund të jetë më i lartë se limiti. Në të tilla raste duhet ndjekur niveli i tolerancës i përcaktuar nga konstruktori. Vëzhgimi i sjelljes / pozicionit të mjetit rrugor kur nuk është në lëvizje mund të vërë në dukje efektin e sustave të thyera apo konsumuara tej mase, dmth pjesa ballore e mjetit rrugor ka tendencën të "ulet".

Një gominë ose kunj do të konsiderohet shumë e konsumuar nqs konsumimi kalon 2 mm për kunj me diametër 13 mm , llogaritja për të tjerat bëhet sipas këtij raporti.

Duhet treguar kujdes në rastet kur kemi të bëjmë me susta / balestra dhe suspensione me pika fiksuese dhe elementë gome ku niveli i lëvizjes në përbërësit e rinj mund të jetë më i lartë se limiti. Në të tilla raste duhet ndjekur niveli i tolerancës i përcaktuar nga konstruktori. Vëzhgimi i sjelljes / pozicionit të mjetit rrugor kur nuk është në lëvizje mund të verë në dukje efektin e sustave të thyera apo konsumuara tej mase, dmth pjesa ballore e mjetit rrugor ka tendencën të "ulet".

Arsyet për Dështim:

Nr.	Susta, Balestra, Shufra e Përdredhjes	S	K
1.	Konsumuar ose e dobësuar		**x**
2.	Sprirale të sustës të thyera, të riparuara me saldim apo që mungojnë	**x**	
3.	Sustat janë montuar / instaluar në mënyrë jo korrekte	**x**	
4.	Mungojnë kllapat mbërthyese të sustave	**x**	
5.	Kavallotat mungojnë ose janë të lirshme	**x**	
6.	Një sustë apo krah përdredhës i thyer	**x**	
	Pikat mbështetëse / montuese të Sustave / Balestrave ose Krahëve Përdredhës		

7.	Qartësisht lirshëm / thyera	**x**	
8.	Shumë të plasaritura ose të dëmtuara	**x**	
9.	Pajisja bllokuese mungon ose është instaluar e pa sigurtë	**x**	
10.	Konsumuar, pozicionuar në mënyrë jo korrekte, jo e tipit të duhur ose mungon	**x**	
11.	Shumë lirshëm në gominë	**x**	
	Gominat e Sustave / Balestrave dhe Piskutinave		
12.	Konsumuar, ose mungojnë	**x**	
	Pernat		
13.	Mungojnë, dëmtuar ose janë thyer	**x**	
	Gomina e Mbipeshës		
14.	Mungon ose është jo efektive	**x**	
	Suspensione pneumatike , Hidroelementë elastikë, hidropneumatikë		
15.	Rrjedhje	**x**	
16.	Lidhjet deri tek valvula niveluese janë me difekte	**x**	
17.	Valvolat janë të pa sigurta ose difektoze	**x**	
18.	Jastëkët e suspensioneve nuk ofrojnë nivelin e kërkuar të amortizimit (rrezikohet që rrota të takojë)	**x**	
19.	Tubi i ajerit ose hidraulik është i dëmtuar deri në pikën që mund të bjerë	**x**	
20.	Mjeti rrugor qëndron mbi gominat e mbipeshës	**x**	
	Njësitë e lidhura të suspensioneve		
21.	Shkëputje / asgjësim i pikëfiksimeve prej gome / metali	**x**	
22.	Përkeqësim i amortizimit (reagim i vonë)		**x**

Artikulli Nr. 54

SUSPENSIONET E PASME

Mënyra e Kontrollit:

1. Vendosni mjetin rrugor në ngritës (krik) ose gropë, kapeni mjetin rrugor duke ndjekur rekomandimet e konstruktorit për pikat kapëse për të kontrolluar suspensionet e pasme.
2. Kontrollo boshtet e akseve, krahët tërheqës, krahët lëkundës dhe fiksimin e gominave / kushinetave / boshteve / nyjet sferike / për dëmtim nga konsumimi dhe shtrëmbërimi.
3. Kontrollo për dëmtim apo gërryerje të madhe të sejcilës nga strukturat ku montohet suspensioni, konsumim të boshteve dhe gjëndjen e lidhjeve mes përbërësve elastikë dhe metalikë si dhe kushinetat në pikën fiksuese sipërore.
4. Për të gjitha tipet e suspensioneve kontrollo gjëndjen e shpatullave, nyjeve sferike, krahëve lëvizës, shufrave stabilizuese, shufrave traversale, shufrave rrethore dhe pikat e kushinetat / gominat, boshtet, larësit dhe pajisjet mbajtëse.
5. Kontrollo gjëndjen e shasisë në afërsi të pikave të fiksimit të suspensioneve dhe nën strukturën dhe pikat e saj të fiksimit për fraktura, gërryerje të madhe dhe shtrëmbërime.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrezja e Aksit, Krahu Tërheqës, Shpatullat, Krahu Lëkundës, Krahu i Kontrollit të Lëvizjes, Suporti i Suspensionit (struktura)	S	K
1.	Qartësisht jashtë linjës	**x**	
2.	Gominat montuese, kushinetat ose mbajtëset e kushinetave, boshtet, nyjet sferike qartësisht të lirshme, të konsumuara, ose të pa sigurta	**x**	
3.	Plasaritura ose dëmtuara	**x**	
	Shufra kundër Lëkundjes, Shufra Traversale, Shufra Rrethore / Lidhëse		
4.	Montimi lirshëm	**x**	
5.	Plasaritur ose deformuar	**x**	
6.	Mungon ose është e thyer	**x**	
	Gominat, Nyjet Sferike, Gominat Rrëshqitese ose Nyjet Rrotulluese		
7.	Konsumim i tepërt	**x**	
8.	Të pa sigurta	**x**	

	Zona e Montimit		
9.	Deformuar apo gërryer deri në atë pikë sa siguria ose fiksimi i përbërësve të suspensionit ndikohet negativisht	**x**	
	Pajisjet Mbajtëse ose Bllokuese Kunjat Ndarës, Dado, Përçina ose Saldime		
10.	Mungojnë, të pa sigurta, të konsumuara ose të thyera	**x**	
	Mekanizmi kompensues në akset e shumëfishta (psh në mjetet rrugore speciale ose në ato me më shumë se tre akse)		
11.	Lidhjet kompensuese të peshës mungojnë ose nuk operojnë në mënyrë korrekte	**x**	

Artikulli Nr. 55

SUSTAT / BALESTRAT E PASME

Mënyra e Kontrollit:

Balestrat

1. Kontrollo sejcilën balestër për gjëndjen e përgjithshme dhe në veçanti vërej për fraktura të elementëve të balestrave, sidomos në afërsi të pikave mbështetëse të balestrës kryesore.
2. Kontrollo nëse ndonjë nga balestrat / sustat është kaq e dobët sa nuk e mban trupin e mjetit rrugor në largësinë e duhur nga rrotat.
3. Kontrollo gominat e pikave mbështetëse.
4. Kontrollo që asnjë kllapë fiksuese e sustave / balestrave nuk mungon.
5. Kontrollo që sustat / balestrat në sejcilin aks janë pozicionuar në mënyrë simetrike.
6. Kontrollo që nuk ka xhoko në mes të balestrave, tregon për ekzistencën e një perne të thyer.
7. Kontrollo që pikat lidhëse me shasinë (piskutina) janë të sigurta, vërej për shënja të xhokos së përçinave ose bullonave dhe ose vrima të tejzgjatura (deformuara).
8. Kontrollo bullonat dhe dadot që fiksojnë sustat / balestrat me aksin për shtrëngim, dhe kontrollo sustat / balestrat për shënja që këto lëvizin në raport me njëra tjetrën.

Sustat

1. Kontrollo sejcilën sustë për gjëndjen e përgjithshme dhe në veçanti për fraktura.
2. Vërej nëse ndonjë nga sustat është kaq e dobët sa nuk e mban trupin e mjetit rrugor në largësinë e duhur nga rrotat.
3. Kontrollo pikat mbështetëse / fiksuese të sustave për sigurinë.

Shufrat Përkulëse

1. Kontrollo shufrat përkulëse për fraktura ose dëmtime.
2. Kontrollo pikat mbështetëse / fiksuese të shufrave përkulëse.

Kunjat dhe Gominat e Sustave / Balestrave

1. Kontrollo nivelin e xhokos për shkak të konsumimit në kllapat fiksuese dhe kunjat e pernave.
2. Kontrollo gjëndjen dhe sigurinë e çdo kllape rrëshqitëse.
3. Kontrollo që pernat janë krejtësisht në vënd dhe janë të sigurta e pajisjet bllokuese janë në pozicion dhe të sigurta.
4. Kontrollo suportet e sustave / balestrave për xhoko anësore mbi normën.

Suspensionet me lëng (hidraulike) dhe ajer (pneumatike).

1. Kontrollo për rrjedhje dhe për gjëndjen e linjave të furnizimit të jastëkëve të suspensioneve.

2. Kontrollo gjëndjen e lidhjeve të valvulave niveluese.
3. Kontrollo pikat e fiksimit të jastëkëve për sigurinë.
4. Kontrollo pikat e fiksimit për sigurinë e strukturës dhe aksit.

Njësitë e Lidhura (përbëra) të Suspensioneve

1. Kontrollo lidhjen e elementëve elastikë me pjesën respektive fiksuese metalike.
2. Kontrollo gjëndjen e përbërësve elastikë duke ushtruar presion.
3. Kontrollo pikat e fiksimit për sigurinë me strukturën dhe aksin.

Shënim:

Një gominë apo kunj do të konsiderohet shumë e konsumuar nqs konsumimi kalon 2 mm për kunjat me diametër 13 mm, rastet e tjera llogariten bazuar në këtë raport.

Kujdes duhet treguar në rastet e sustave / balestrave me përbërës montimi me / prej gome ku niveli i xhokos i përbërësve edhe të rinj mund të jetë mbi limitet e mësipërme. Në të tilla raste duhet të merret për bazë limiti i tolerancës së përcaktuar nga konstruktori. Vëzhgoni qëndrimin e mjetit rrugor kur nuk është në lëvizje sepse shpesh mund të shikohen efektet e sustave / balestrave të thyera, dmth mjeti rrugor "ulet" në pjesën e pasme.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Susta / Balestra (spirale / fijet) / Shufra Përdredhëse	S	K
1.	Shumë të konsumuara ose të dobësuara	**x**	
2.	Ndonjë nga fijet e balestrave e thyer, riparuar me saldim ose mungon	**x**	
3.	Susta / balestra fiksuar në mënyrë jo korrekte	**x**	
4.	Kllapat e sustave / balestrave mungojnë	**x**	
5.	Kavallotat lirshëm ose mungojnë	**x**	
6.	Spirale suste ose shufër përdredhëse e thyer	**x**	
	Montimi i Sustave / Balestrave ose Montimi i Shufrave Përdredhëse		
7.	Qartësisht lirshëm / të thyera	**x**	
8.	Shumë të plasaritura ose të dëmtuara	**x**	
	Bokolat / Pernat		
9.	Pajisjet mbajtëse mungojnë ose janë montuar në mënyrë të pa sigurtë	**x**	
10.	Konsumuar, pozicionuar në mënyrë jo korrekte, jo të tipit të duhur ose mungojnë	**x**	

11.	Shumë lirshëm në gominë	**x**	
	Sustat ose Gominat bashkuese (bokolla)		
12.	Shumë të konusmuara, mungojnë	**x**	
	Shufra Qëndrore e Sustës		
13.	Mungon, dëmtuar apo e thyer	**x**	
	Gomina e Mbipeshës		
14.	Mungon ose jo efektive	**x**	
	Suspensione pneumatike, Hidroelementë elastikë, hidropneumatikë		
15.	Rrjedhje	**x**	
16.	Lidhjet deri tek valvula niveluese janë me difekt	**x**	
17.	Valvulat janë të pa sigurta ose difektoze	**x**	
18.	Jastëkët e suspensioneve nuk ofrojnë nivelin e kërkuar të amortizimit (rrezikohet që rrota të bëjë kontakt)	**x**	
19.	Tubi i dëmtuar deri në pikën që mund të bjerë	**x**	
20.	Mjeti rrugor qëndron mbi gominat e mbipeshës	**x**	
	Njësitë e lidhura të suspensioneve		
21.	Shkëputje / asgjësim i pikëfiksimeve prej gome / metali	**x**	
22.	Përkeqësim i amortizimit (reagim i vonë)	**x**	

Artikulli Nr. 56

GJENDJA E AMORTIZATORËVE

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo sejcilin amortizator për rrjedhje.
2. Kontrollo fiksimin e sejcilit amortizator për të parë që është i lidhur dhe në gjëndje të mirë.
3. Kontrollo gjëndjen e sejcilit prej fiksuesve.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Amortizatorët	S	K
1.	Rrjedhje	**x**	
2.	Kllapat e montimit apo gominat mungojnë, janë lirshëm ose shumë e dëmtuar	**x**	
3.	Mungojnë ose shumë e dëmtuar	**x**	
4.	Nuk punon ose shumë e dëmtuar	**x**	

Artikulli Nr. 57

SISTEMI I USHQIMIT

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo depozitat e karburantit, ato duhet të jenë të përshtatshme, pa ndryshk të shumtë dhe të jenë të fiksuara mirë dhe në rastet e gazit natural të lëngshëm kontrollo që depozita mos të jetë e dëmtuar.
2. Kontrollo shiritat mbajtës, suportet dhe kllapat e montimit dhe sigurohu që nuk kanë fraktura dhe që asnjë prej tyre nuk mungon.
3. Kontrollo bullonat e kllapave fiksuese që mbajnë depozitën me shasinë dhe sigurohu që janë të sigurtë.
4. Në rastet kur depozita e karburantit LPG / CNG është instaluar brenda mjetit rrugor, kontrollo që valvula e sigurisë dhe valvula e furnizimit janë me tuba të ndarë që dalin jashtë mjetit rrugor ose janë të izoluar në një të ndarë të mjetit rrugor e cila nuk ka gaz dhe ka dalje jashtë mjetit rrugor.
5. Kontrollo që sistemet e ventilimit të përdorura për nënndarjen e vëndodhjes së valvolave nuk janë të dëmtuara ose të bllokuara.
6. Kontrollo që asnjë depozite karburanti nuk është vendosur në çatinë e mjetit rrugor.
7. Në rastet kur është instaluar një depozitë LPG / CNG kontrollo që valvola manuale e depozitës mund të mbyllet dhe kur kjo është siguruar edhe me elektovalvol kjo mund të dëgjohet kur hapet dhe mbyllet kur çelësi i kuadrit ndërron pozicion "ndezur" dhe "fikur".
8. Në sistemet CNG një valvolë e dytë normalisht ndodhet afër valvolës së furnizimit e cila zakonisht është në pjesën ku ndodhet motori, kjo duhet kontrolluar gjithashtu.
9. Kontrollo që tapa e depozitës së karburantit është në vëndin e duhur dhe e tipit të duhur. Kontrollo që tapa e karburantit është tapë me kyç dhe ky nuk është e dëmtuar.
10. Kontrollo që nuk ka fare rrjedhje në rastet kur mjeti rrugor punon me benzinë dhe në rastet kur punon me diezel rrjedhja nuk është e tillë sa karburanti të pikojë në tokë. Në rastet kur mjeti rrugor punon me LPG / CNG kontrollo nëse ka rrjedhje (dëgjohet fërshëllima e humbjes së presionit).
11. Kontrollo tubat e karburantit dhe sigurohu që janë shtrënguar mirë në mënyrë që të shmanget dëmtimi për shkak të dridhjeve, fërkimit apo plasaritjeve.
12. Kontrollo tubat / zorrët që nuk janë të dëmtuara apo në gjëndje të keqe (psh të fryrë apo të petëzuar) dhe nuk janë të pozicionuar në mënyrë të tillë që të kenë kontakt me pjesë të tjera lëvizëse te mjeti rrugor ose me terrenin.
13. Kontrollo që të gjithë përbërësit e sistemit të ushqimit janë montuar në mënyrë të sigurtë.
14. Gjatë kohës që jeni ulur në ndenjësen e drejtuesit kontrollo që pedali i gazit është:
    a. krejtësisht funksionalë;
    b. jo e plasaritur, frakturuar, gërryer ose shumë e konsumuar;

c. nuk pengohet gjatë korsës së lëvizjes.

15. Kontrollo që pajisja e tepricave të karburantit në një mjet rrugor që punon me diezel nuk mund të operohet direkt nga kabina nqs është e një tipi i cili me motorin në punë shton nivelin e tymit.

16. Kontrollo që ndalimi i motorit punon në mënyrë të kënaqshme tek motorat diezel. Në rastet e mjeteve rrugore që punojnë me LPG / CNG kontrollo që elektrovalvola e furnizimit të motorit (zakonisht gjëndet në ndarjen e motorit) mund të dëgjohet tek hapet dhe mbyllet kur sistemi i dhënë është seleksionuar.

17. Kontrollo për ekzistencën e filtrit të ajrit dhe që kjo është fiksuar në mënyrë të sigurtë.

Shënime:

1. Kontrolli kufizohet me kontrollin e atyre pjesëve që mund të shihen dhe janë të arritshme pa u çmontuar.
2. Të gjitha depozitat e karburantit që gjënden në mjetin rrugor duhen kontrolluar.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Depozita e Karburantit, Sistemi i Filtrimit të Karburantit dhe Linjat e Ushqimit	S	K
1.	Të montuara në mënyrë jo korrekte / lirshëm	**x**	
2.	Ndryshk i shumtë në serbator	**x**	
3.	Rrjedhje	**x**	
4.	Depozitë karburanti e pa përshtatshme	**x**	
5.	Depozita LPG / CNG është instaluar në mjetin rrugor pa patur nënndarje ose me tubat që nuk dalin jashtë mjetit rrugor	**x**	
6.	Tubat ajrosëse ose përcjellës LPG / CNG janë të dëmtuar ose të bllokuar	**x**	
7.	Nënndarja nuk është e izoluar ndaj gazit në rastet kur tubat e valvolave nuk janë jashtë mjetit rrugor	**x**	
8.	Serbatori është montur në çatinë e mjetit rrugor	**x**	
9.	Valvolat manuale ose elektovalvolat nuk janë funksionale	**x**	
10.	Ka mundësi që linjat e ushqimit të shtypen, përkohen, këputen ose janë nën dridhje të mëdha		**x**
11.	Mungon tapa dhe / ose brava e tapës së depozitës	**x**	
	Kontrolli i sistemit të gazit		
12.	Lëviz me vështirësi, ka pengesa dhe është shumë i konsumuar	**x**	

13.	Nyjat lidhëse, pajisjet mbajtëse ose të sigurisë mungojnë	**x**	
14.	Panelet apo kllapat e montimit janë të plasaritura ose të frakturuara	**x**	
	Pajisja e Tepricave të Karburantit		
15.	Krijon tym të tepërt kur operohet nga brenda mjetit rrugor pasi motori është vënë në punë	**x**	
	Kontrolli i Ndalimit të Motorit (në mjetet me motor diezel)		
16.	Nuk punon ose mungon	**x**	

Artikulli Nr. 58

TRANSMESIONI

Mënyra e Kontrollit

Kontrollo transmesionin duke treguar kujdes të veçantë për gjëndjen tek:

1. Boshtet e transmesionit (boshtit rrotullues dhe gjysëmboshtet);
2. Fllanxhat e boshtit të transmesionit;
3. Fllanxhat, bullonat / dadot;
4. Kushinetat e boshteve transmetues dhe sigurinë e gjëndjen e foleve të kushinetave;
5. Bashkuesit universal;
6. Pikat fiksuese / montuese motor / kambio;
7. Lidhjet e friksionit, gomina kundër rrëshqitjes e pedalit dhe veprimin e friksionit;
8. Rrjedhje vaji.

Shënime:

1. Kur kryhet ky kontroll është e rëndësishme që mjeti rrugor të jetë në marsh neutral dhe nqs ka frena me transmesion ato duhen ulur. Rrotat duhen bllokuar.
2. Rrjedhja e vazhdueshme e vajit për çfarëdo lloj motivi dhe nga çdo lloj burimi duhet konsideruar arsye për dështimin e testit.
3. Difektet në kambio, diferencial ose reduktor konsiderohen vetëm ato që konstatohen duke e ngarë mjetin rrugor me shpejtësi të ulët në zonën e kontrollit. Testi i plotë në rrugë përfshin përdorimin e të gjithë marsheve me peshë të plotë, frenim në të "nxehtë" e "ftohtë" e nuk është objekt i këtij kontrolli.
4. Transmesioni përfshin motorin, kambion dhe boshtin fundor.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Friksioni	S	K
10.	Rrëshqitje apo ngecje që vështirësojnë ngarjen e mjetit rrugor		**x**
	Goma në pedalin e friksionit		
1.	Konsumuar / lëmuar ose mungon		**x**
	Nyjet e komandimit të friksionit		
11.	Nuk punojnë, difektoze ose rrjedhin		**x**
12.	Rrezikojnë të shkëputen		**x**
	Kambio / Diferenciali / Reduktori		
13.	Ingranzhet e dëmtuara ose foleja e kushinetave e dëmtuar		**x**

14.	Marshet dalin (kërcejnë) nga ingranimi		**x**
15.	Kushinetat shumë të konsumuara ose të dëmtuara		**x**
	Boshti i Transmisionit ose gjysmëboshtet / kushinetat / foletë e kushinetave / montimi i foleve / siguria		
2.	Çdo komponent i sistemit transmetues që mund të bllokohet apo ndahet / shkëputet		**x**
3.	Shtrëmbëruar, dëmtuar, përkulur ose konsumuar		**x**
	Boshti i Transmisionit / Bashkimet e gjysmëboshteve (xhunto) (psh Bashkuesit universalë, bashkuesit e shpejtësisë konstante ose çiftuesit elastikë)		
4.	Konsumuar		**x**
5.	Bulonat, dadot ose vidat lirshëm / mungojnë		**x**
6.	Premistopat mungojnë		**x**
	Ingranzhi fundor		
16.	Alberi ose ingranazhi ose dhëmbëzat shpërndarëse të dëmtuara ose të konsumuara		**x**
17.	Dëmtime serioze pranë kushinetave		**x**
	Aksi tërheqës (përfshirë bashkuesit e shpejtësisë konstante)		
18.	Qartësisht jashtë linjës ose të montuara keq		**x**
19.	Dukshëm të konsumuara		**x**
20.	Depozita e grasos mungon ose është e çarë		**x**
	Nyjet e ndërrimit të marsheve (përfshirë edhe levën e ndërrimit të marsheve)		
21.	Dukshëm të konsumuara ose lirshëm ose të dëmtuara		**x**
	Lubrifikimi		
8.	Rrjedhje vaji të vazhdueshme		**x**
	Këmbët e Motorit ose Këmbët e Kambios		
9.	Jo të sigurta, të përkeqësuara / vjetëruara ose të thyera		**x**

Artikulli Nr. 59

PLLAKA E PESHËS DHE PËRMASAT E MJETIT RRUGOR

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo në rastet kur kemi të bëjmë me një mjet rrugor, rimorkio, ose gjysmërimorkio (me konstruksion për transportin e peshave të mëdha) me peshë mbi 3500 kg që një pllakë metalike është vendosur në mënyrë të sigurtë në mjetin rrugor.
2. Kontrollo në rastet kur kemi të bëjmë me një mjet rrugor për transport pasagjerësh, (me konstruksion për transportin e peshave të mëdha) me peshë mbi 5000 kg që një pllakë metalike si ajo që tregohet më poshtë është vendosur në mënyrë të sigurtë në mjetin rrugor.
3. Kontrollo në rastet kur pllaka është vendosur nga një "Autoritet për vendosjen e Pllakave" që vula e pllakës është e paprekur.
4. Kontrollo që pllaka tregon të gjitha detajet e kërkuara (si tregohet më poshtë).

Shënime:

1. Të vetmet pllaka të pranueshme janë ato të instaluara nga konstruktori i mjetit rrugor / rimorkios ose personi i autorizuar nga MPPTT.
2. Në rastet kur mjetit rrugor / rimorkio i është vendosur pllakë nga konstruktori një kombinim i dy pllakave është i pranueshem.
3. Pllakat e vendosura nga personi i autorizuar do të kenë një numër të lëshuar nga autoritetet përkatëse.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Pllaka e peshës dhe përmasave të mjetit rrugor	S	K
1.	Mungon	**x**	
2.	Vula mungon	**x**	
3.	Informacion i pa mjaftueshem në pllakë	**x**	
4.	Informacioni në pllakë nuk është në përputhje me të dhënat e mjetit rrugor	**x**	
5.	Informacioni në pllakë nuk është i qartë dhe lehtësisht i lexueshëm	**x**	
6.	Pllaka jo e sigurtë	**x**	
7.	Pllaka nuk është vendosur nga "Autoritetit" përkatës	**x**	

Artikulli Nr. 60

ALARMI / LAJMËRUESI I AJRIT / VAKUMIT

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që të jetë instaluar matës ose llambë lajmëruese apo sinjal zanor ose sistem mekanik (ky kontroll nuk është i nevojshëm kur mund të arrihet të frenohet efektivisht pa pasur nevojën e ndonjë burimi energjie të ruajtur si vakum ndihmës apo ndihmë nga ajer i ngjeshur).
2. Harxho rezervën e ajerit apo vakumit në sistemin e frenimit duke shtypur në mënyrë të përsëritur frenat me motorin e fikur.
3. Nqs ka një matës të instaluar kontrollo që vlera e treguar bie gradualisht sa herë që shtypen frenat dhe kur shigjeta treguese e matësit ka arritur në pikën "zonë alarmi" ka akoma vakum (ose ajer) për të paktën dy frenime të tjera.
4. Nqs ka një llambë lajmëruese ose sinjalizues zanor apo sistem mekanik kontrollo që pasi ky të jetë aktivizuar ka akoma vakum (ose ajer) për të paktën dy frenime të tjera.

Shënime:

1. Nqs matësi i vakumit nuk ka "zonë alarmi" niveli 25-30 cm merret si "shënja e alarmit". Nqs matësi i nivelit të ajerit nuk ka "zonë alarmi" niveli 3 bar merret si "shënja e alarmit". Nqs nuk ka matës të instaluar atëhere një sistem lajmërini zanor ose mekanik duhet të jetë funksional.
2. Në rastet kur një mjet rrugor ka të instaluara më shumë se një sistem lajmërues atëhere ato duhet të jenë të gjitha operative.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Alarmi / lajmëruesi i Ajrit / Vakumit (aty ku është i nevojshëm)	S	K
1.	Pajisje alarmi / sinjalizuese nuk është instaluar ose është me difekt		**x**
2.	Pajisje alarmi / sinjalizuese vizive nuk është e dukshme për drejtuesin ose nuk është e ndriçuar	**x**	
3.	Ajer ose vakum i pamjaftueshëm për të realizuar të paktën dy frenime pasi sistemet sinjalizuese të jenë aktivizuar	**x**	

Artikulli Nr. 61

MBUSHJA ME AJER / VAKUM

Mënyra e Kontrollit:

Në mjetet rrugore tek të cilat kërkohet të kenë një pajisje sinjalizuese / alarmi boshatisni depozitën, ndizni motorin dhe mbajeni atë pak më poshtë se shpejtësia normale e punimit. Shënoni kohën që i duhet pajisjes sinjalizuese / alarmit të pushojë së funksionuari.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mbushja me Ajer / Vakum (Depozita e Frenave)	S	K
1.	Nevojitet një kohë më e gjatë për mbushjen sesa ajo e përcaktuar nga konstruktori (në mungesë të udhëzimeve specifike kjo kohë është 3 minuta për sistemet me ajer dhe 1 minutë për sistemet me vakum)		**x**

Artikulli Nr. 62

VALVOLAT E KONTROLLIT AJER / VAKUM

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo kontrolluesin për:
   a. Fraktura, dëmtim apo gërryerje të madhe;
   b. Sigurinë në vënien në punë të boshtit / aksit të valvolës;
   c. Nivelin e xhokos;
   d. Lidhje të lirshme ose rrjedhje;
   e. Instalim korrekt.

Shënime

1. Ky kontroll aplikohet mbi të gjitha valvulat e vendosura në kabinë për të kontrolluar frenat e emergjencës, frenat e parkimit, frenat / bllokuesit e sustave / balestrave dhe operuesit e kyçeve.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Valvulat e kontrollit Ajer / Vakum	S	K
1.	Mungojnë, shumë të konsumuar, shumë të dëmtuar, instaluar në mënyrë jo korrekte, të pasigurta, difektoze ose rrjedhin	**x**	
2.	Nuk mund të lëvizet përtej korsës maksimale të lëvizjes	**x**	
	Valvulat / Lidhjet		
3.	Lirshëm ose rrjedhin	**x**	

Artikulli Nr. 63

TREKËNDËSHI I RREZIKUT (mjetet rrugore të mallrave)

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo që mjetet rrugore të transportit të mallrave me peshë mbi 3500 kg kanë një trekëndësh rreziku.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Trekëndëshi i Rrezikut	S	K
1.	Mungon		**x**
2.	Nuk është në gjëndje të mirë		**x**

Artikulli Nr. 64

PLATFORMAT E LËVIZSHME DHE SHKALLËT

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo gjëndjen dhe sigurinë e platformave të lëvizshme (në rastet kur ato janë prezent në mjetin rrugor).
2. Kontrollo gjëndjen dhe sigurinë e shkallëve (dorezave apo unazave të ngjitjes) të kabinës.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Platformat e lëvizshme (të ecjes) dhe shkallët	S	K
1.	Mungojnë, të pa sigurta ose ka mundësi t'u shkaktojnë plagosje përdoruesve		**x**

Artikulli Nr. 65

REFLEKTORËT DHE SHENJAT ANËSORE DHE TË PASME

Mënyra e Kontrollit:

Reflektorët e pasëm (të detyrueshëm për të gjitha mjetet rrugore).

Më lart sesa lejohet për mjetin rrugor që po testohet .

1. Kontrollo që dy reflektorë të kuq janë vendosur në pjesën e pasme të mjetit rrugor në sejcilën anë të vijës së mesit dhe në mjetet rrugore të kombinuara me gjatësi më të madhe se 12.19 m ata kanë formë trekëndore.
2. Kontrollo që sejcili reflektor është pozicionuar në mënyrë të tillë:
   a. është vertikal dhe qëndron kuadrat me pjesën e pasme;
   b. asnjë pjesë e mjetit rrugor nuk shtrihet anash më shumë se 25 cm përtej reflektorit;
   c. asnjë pjesë e zonës reflektuese të një reflektori nuk është më pak se 533 mm larg zonës reflektuese të një reflektori tjetër;
   d. nuk është më larg se 762 mm larg nga ekstremi i pasëm i mjetit rrugor;
   e. asnjë pjesë e zonës reflektuese nuk është më poshtë sesa lejohet për mjetin rrugor që po testohet;
   g. ka të njëjtën lartësi me reflektorin tjetër te kuq në anën tjetër të mjetit rrugor.

Reflektorët Anësorë (nqs janë të vendosur)

3. Reflektorët anësorë (nqs janë të vendosur) duhet të jenë me ngjyrë qelibar

Shënjat Mbrapa dhe Anash (të detyrueshme në mjetet me peshë mbi 3500 kg)

4. Kontrollo që shënja të mjaftueshme mbrapa dhe anash janë vendosur në mënyrë të sigurtë në mjetin rrugor dhe:
   a. janë vendosur në mënyrë të tillë që janë qartësisht të dukshme kur shikohen nga anash apo mbrapa mjetit rrugor, respektivisht;
   b. sejcila pjesë qëndron kuadrat me pjesën e pasme ose anësore sipas rastit dhe formon një V në qëndër (përveç rasteve kur janë vendosur në dy gjysma);
   c. asnjë pjesë e shënjave të pasme nuk shtrihet përtej limiteve të mjetit rrugor (në sejcilën anë) dhe shënja qëndron paralel me aksin gjatësor të mjetit rrugor;
   d. hapësira, zona dhe pozicionimi i shënjave janë korrekte.

Shenjat e Mjeteve Rrugore të Gjata.

5. Kontrollo që një / dy shenjë "Long Vehicle" është vendosur në pjesën e pasme të një kombinimi më të gjatë se 13 m dhe janë qartësisht të dukshme.

Limitet e Shenajve Anësore

Shenjat anësore duhet të vendosen në jo më pak se 75 % të gjatësisë së mjetit rrugor përveç:

6. shumës së diametrit të rrotave në të njëjtën anë dhe

7. në rastet e rimorkiove, shuma e diametrit të rrotave në të njëjtën anë dhe gjatësisë së njësisë bashkuese.

Shënjat anësore duhet gjithashtu të vendosen në jo më pak se 75 % të çdo distance mes rrotave të së njëjtës anë të mjetit rrugor qëndra e të cilave është 2.2 metra ose më shumë larg.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Reflektorët e pasëm	S	K
1.	Mungon njëri apo të dy, janë jo efektive ose të ndotur		**x**
2.	Nuk kanë ngjyrë të kuqe		**x**
3.	Shumë të plasaritur apo dëmtuar		**x**
4.	Montuar në mënyrë jo korrekte		**x**
5.	Nuk kanë të njëjtën përmasë dhe pamje		**x**
6.	Montuar në mënyrë të pasigurtë		**x**
7.	Më shumë 762 mm nga ekstremi fundor i mjetit rrugor		**x**
8.	Jo në formë trekëndore në një rimorkio apo gjysëmrimorkio ku kombinimi është më shumë se 12.19 m i gjatë		**x**
9.	Reflektorë në formë trekëndore të vendosura në mjete rrugore te tjera (jo rimorkio)		**x**
	Shënim: reflektorët trekëndor pas reflektues janë të pranueshëm		
	Reflektorët anësorë		
10.	Jo me ngjyrë qelibar		**x**
	Shenjat e Pasme dhe Anësore		
11.	Nuk janë vendosur		**x**
12.	Ngjyrë dhe dizenjo jo korrekte		**x**
13.	Pjesa më e poshtme e zonës me shenja është më pak se 600 mm mbi nivelin e terrenit		**x**
14.	Pjesa më e poshtme e zonës me shenja është më shumë se 2 metra mbi nivelin e terrenit		**x**
15.	Shenja ka lartësi / gjatësi më të vogel se 150 mm		**x**
16.	Është e qartë që nuk është përdorur material pasreflektues apo fluoreshent		**x**

17.	Dëmtuar dhe në gjëndje të tillë që efektshmëria është reduktuar në mënyrë të ndjeshme		**x**
18.	Vendosur në mënyrë të pasigurtë		**x**
	Shenjat e Pasme		
19.	Vendosur më shumë se 600 mm nga ekstremi fundor i mjetit rrugor (përveç rasteve kur llogaritet edhe një element bashkues në mjetet rrugore të kombinuara		**x**
20.	Nuk qëndron në plan kryesisht horizontal		**x**
21.	Vendosur më shumë se 300 mm nga skaji jashtëm i mjetit rrugor		**x**
22.	Nqs përbëhet nga dy pjesë ato nuk janë me të njëjtën lartësi dhe kanë më shumë se 650 mm hapësirë mes tyre		**x**
23.	Zona është më pak se 3000 cm katror		**x**
	Shenjat e Pasme		
24.	Shenja është vendosur më shumë se 450 mm nga skaji fundor i mjetit rrugor (përveç rasteve kur llogaritet edhe një element bashkues në mjetet rrugore të kombinuara		**x**
25.	Është vendosur me seksione dhe sejcili prej tyre është më pak se 450 mm i gjatë		**x**
26.	Vendosur në më pak se 3/4 e gjatësisë totale të mjetit rrugor përveç shumës së diametrit të rrotave (përjashtohet edhe elementi bashkues në rastet e rimorkiove)		**x**
27.	Vendosur në më pak se 3/4 distancës mes dy rrotave që janë njëra pas tjetrës (përveç rasteve kur rrotat jane më pak se 2.2 m larg)		**x**
28.	Pozicionuar më shumë se 450 mm nga ana e mjetit rrugor (më në brëndësi)		**x**
29.	Nuk qëndron në plan kryesisht horizontal		**x**
	Kombinim mjetesh rrugore më i gjatë se 13 m		
30.	Nuk është vendosur shënja "Long Vehicle" sipas standartit të shënjës		**x**
31.	Shënja "Long Vehicle" nuk është vendosur horizontalisht dhe / ose midis 350 mm dhe 2 m nga terreni		**x**

32.	Në rastet kur ka dy shenja "Long Vehicle" ato nuk janë në të njëjtën lartësi dhe aq afër sa është praktikisht e mundshme me ekstremet mjetit rrugor		**x**
33.	Shënja "Long Vehicle" është dëmtuar apo në gjëndje të tillë që efektshmëria është dëmtuar seriozisht		**x**
34.	Është e qartë që nuk është përdorur material retroreflektiv apo fluoreshent		**x**

Artikulli Nr. 66

MBROJTËSET ANËSORE DHE TË POSHTËME

Mënyra e Kontrollit:

Mbrojtëset Anësore

Mbrojtëset anësore janë të detyrueshme për mjetet rrugore të transportit të mallrave, rimorkiot dhe gjysmërimorkiot që kalojnë peshën 3500 kg. Ato shërbejnë për të mbrojtur pjesën anësore të mjetit rrugor kur distanca mes akseve që janë njëri pas tjetrit kalon 3 metra. Mjetet rrugore dhe rimorkiot e mëposhtëme nuk është e nevojshme të kenë mbrojtëse anësore:

1. mjet rrugor, projektuar për të lëvizur me shpejtësi më të vogël se 25 km/orë;
2. vetshkarkuesit anësore apo fundor;
3. mjet rrugor, rimorkio apo gjysmërimorkio, projektuar për mbledhjen e mbeturinave, pastrimin e rrugëve apo boshatisjen e gropave septike;
4. njësia terhëqëse në një mjet rrugor të kombinuar;
5. një mjet rrugor apo rimorkio e projektuar për të mbajtur mjete rrugore të tjera (nga pjesa ballore apo fundore);
6. një mjet rrugor me një platformë ngarkimi sipërfaqja e së cilës nuk është më shumë se 750 mm nga terreni me gjithë gjatësinë e kërkuar për mbrojtje;
7. mjet rrugor, rimorkio apo gjysmërimorkio, projektuar në mënyrë specifike për të mbajtur lëndë drusore shumë të gjata, shufra metalike apo kolona mbështetëse (kapriata).

Për mjet rrugor, rimorkio apo gjysmërimorkio që duhet të kenë mbrojtëse anësore kontrollo që mbrojtëset anësore janë vendosur në mënyrë të sigurtë, nuk kane plasaritje, gërryerje, kënde të mprehta ose dëmtime që mund t'a bënin mbrojtësen jo-efektive ose mund të rrezikonin përdoruesit e tjerë të rrugës.

Kontrollo me sy që dimensionet jane korrekte .

Kontrollo që mbrojtëset anësore janë jo më shumë se 30 mm brenda pjesës më të dalë të aksit më të gjërë dhe se nuk e shtojnë gjërësinë e përgjithshme të mjetit rrugor.

Shënim:

1. Njësia tre metra referon nga qëndra e një aksi tek aksi tjetër më i afërt.
2. Në rastet e mjetit rrugor, rimorkio apo gjysmërimorkio, e projektuar vetëm për transportin e substancave të lëngta në depozita të mbyllura të cilat janë të instaluara në mjetin rrugor në mënyrë të përhershme dhe kanë edhe lidhje me valvola dhe tuba për ngarkimin / shkarkimin dimensionet e strukturës mbrojtëse do të aplikohen vetëm për aq sa është praktikisht e mundshme.
3. Në rastet e mjetit rrugor, rimorkio apo gjysmërimorkio që është pajisur në njërën apo të dy anët me pajisje shtuese për të pasur stabilitet gjatë punës dimensionet e strukturës mbrojtëse do të aplikohen vetëm për aq sa është praktikisht e mundshme.
4. Në rastet e rimorkiove me shasi të shtueshme zona për t'u mbrojtur anash do të përcaktohet duke marrë parasysh gjatësinë minimale të shasisë.

Përmasat në milimetra

Shinat teke duhet të vendosen me të njëjtat përmasa të kthyera lart siç tregohet edhe për shinat dyshe në ilustrimin tjetër. Një shinë teke e hapur në pjesën ballore nuk është e pranueshme në asnjë rrethanë. Gjithësesi shinat teke mund të pranohen kur pjesa ballore është zëvëndësuar me një objekt fiks që mund të ofrojë të njëjtën mbrojtje si pjesa ballore e shinës.

Mbrojtëset e Poshtme

Mbrojtëset e poshtme janë të detyrueshme për mjetet rrugore të transportit të mallrave, rimorkiot dhe gjysmërimorkiot që kalojnë peshën 3500 kg. Mjetet rrugore dhe rimorkiot e mëposhtme nuk është e nevojshme të kenë ,mbrojtëse të poshtme:

1. mjet rrugor me tërheqje mekanike që është projektuar për të lëvizur me shpejtësi më të vogël se 25 km/orë;
2. njësia tërheqëse në një mjet rrugor të kombinuar;
3. mjet rrugor apo rimorkio i pajisur me një sistem për të shpërndarë material në rrugë;
4. vetshkarkuesit fundor (mjet rrugor apo rimorkio);
5. një mjet rrugor apo rimorkio e projektuar për të mbajtur mjete rrugore të tjera (ngarkohen nga pjesa fundore);
6. përzierës betoni;
7. mjet rrugor, rimorkio apo gjysmërimorkio e projektuar në mënyrë specifike për të mbajtur lëndë drusore shumë të gjata, shufra metalike apo kolona mbështetëse (kapriata);
8. mjet rrugor i pajisur me një bisht (krah ngarkues / ngritës) i cili formon të paktën një metër dysheme në pjesën e pasme.

Për mjetet rrugore apo rimorkiot të cilat duhet të pajisen me mbrojtëse të poshtme kontrollo që kjo mbrojtëse është vendosur siç duhet, nuk ka plasaritje, gërryerje kënde të mprehta që mund t'a bëjnë jo efektive apo mund të rrezikojnë përdoruesit e tjerë të rrugës si dhe që nuk është më lart se 550 mm mbi nivelin e terrenit. Kontrollo që mbrojtësja e poshtme shtrihet brenda 100 mm nga ekstemet e mjetit rrugor por jo përtej. Pjesa e jashtme duhet të ketë një kurbaturë me një rreze prej 2.5 mm ose më shumë dhe nuk duhet përkulur në pjesën e pasme. Thellësia e pajisjes mbrojtëse duhet të jetë jo më pak se 100 mm.

Kur një mjet rrugor duhet të ketë mbrojtëse të poshtme dhe kjo nuk mund të realizohet me një pjesë të vetme atëhere mund të bëhet me më shumë se një pjesë me kusht që bashkësia e pjesëve të jetë brënda limiteve të sigurisë të kërkuara. Kontrollo që hapësira mes një pjese dhe një tjetre (më e afërta) nuk është më shumë se 500 mm.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mbrojtëset Anësore	S	K
1.	Nuk janë vendosur në mjetin rrugor apo rimorkio në rastet kur kjo kërkohet nga ligji	**x**	
2.	Përmasat jo korrekte	**x**	

3.	Të pa sigurta, plasaritura, gërryera ose kanë kënde të mprehta	**x**	
4.	Dëmtuar në një mënyrë të tillë që mund të rrezikojnë të tjerët dhe të bëhen jo efektive	**x**	
5.	Sipërfaqja e jashtme jo e sheshtë ose e shtypur horizontalisht	**x**	
6.	Fiksuar më shumë se 300 mm brënda ekstremit të aksit më të gjërë	**x**	
7.	Rritë gjërësinë e përgjithshme të mjetit rrugor	**x**	
	Mbrojtëset e poshtëme		
8.	Nuk janë vendosur në mjetin rrugor apo rimorkio në rastet kur kjo kërkohet nga ligji	**x**	
9.	Përmasat jo korrekte	**x**	
10.	Të pa sigurta, plasaritura, gërryera ose kanë kënde të mprehta	**x**	
11.	Dëmtuar në një mënyrë të tillë që mund të rrezikojnë të tjerët dhe të bëhen jo efektive	**x**	
12.	Rritë gjërësinë e përgjithshme të mjetit rrugor	**x**	

Artikulli Nr. 67

PERFORMANCA E FRENAVE TË EMERGJENCËS

Mënyra e Kontrollit:

Testi në bankoprovën e frenave

1. Normalisht ky test dhe testimi i sistemit frenues në përgjithësi duhet të kryhen në të njëjtën kohë dhe të njëjtat masa paraprake duhen marrë (shih " Mënyra e Kontrollit" dhe "Shënime" për testimin e sistemit frenues). Duhet të sigurohemi që sistemi i frenimit të emergjencës do të testohet në sistemin e frenimit të emergjencës siç specifikohet nga konstruktori i mjetit rrugor.
2. Vendoseni mjetin rrugor në pajisjen testuese të frenave (me rula) dhe pasi kjo e fundit të fillojë të rrotullojë rrotat në sejcilin aks, shtypni aplikoni frenat e emergjencës ngadalë derisa rrotat të rrëshqasin në lidhje me rrulat ose derisa të arrihet forcë e mjaftueshme frenuese (cila do të arrihet e para). Shënoni forcën frenuese të treguar për sejcilën rrotë dhe llogarisni totalin e forcës frenuese të disponueshme. Llogarisni efiçensën frenuese si përqindje peshës bruto të mjetit rrugor të përcaktuar nga konstruktori. Në rastet e gjysmërimorkiove llogarisni efiçensën frenuese si përqindje e totalit të peshës së akseve sipas dizenjos së përcaktuar nga konstruktori.

Shënime:

1. Në rast se mjeti rrugor ka frena me transmesion të gjitha rrotat e një aksi duhet të xhirohen nga bankoprova e frenave në të njëjtën kohë.
2. Ky kontroll aplikohet në mjetet rrugore ku frenat e emergjencës mund të testohen menjëherë dhe veçmas nga sistemi frenues.
3. Ky kontroll nuk është i nevojshem të kryhet tek rimorkiot ose gjysmërimorkiot e pajisura me sistem frenimi dopio (ECE ose EEC, Sistem Frenimi me Kontroll Elektronik). Gjithësesi valvola mbrojtëse e rimorkios duhet kontrolluar duke hequr vijën e verdhë të shërbimit dhe duke shtypur frenat (këmbës). Në këto kushte frenat (e mergjencës) e rimorkios duhet të aktivizohen automatikisht.
4. Në rastet e rimorkiove treshe (të lidhura bashkë) dhe të tërhequra nga sistem lëvizës dopio (dy koka tërheqëse) testi I frenave të emergjences në rimorkio duhet të kryhet ose duke përdorur frenat me ajer të njësisë(ve) tërheqëse ose ndonjë burim tjetër ajeri. Kur përdoret ajeri i njësisë tërheqëse një sistem special çiftimi duhet përdorur gjithashtu (i bërë posaçërisht për këtë qëllim). Në rastet e një lidhjeje treshe të rimorikiove të tërhequra nga një sistem tërheqës tresh i cili nuk është i pajisur me kontroll të ndarë të frenave të emergjencës performanca e frenave të emergjencës së rimorkios do të matet duke hequr / pakësuar ajerin nga depozitat e rimorkios ose kur kjo nuk është praktike duke "hapur" linjën e frenimit (kontakt me atmosferën) në mënyrë që të fillojë proçedura e frenimit të emergjencës.
5. Kompatibiliteti (përshtatshmëria) midis frenave të njësisë tërheqëse dhe rimorkios duhet të kontrollohet nga inspektorët që kryejnë testin rrugor.

Testi i Decelerometrit

1. Nqs mjeti rrugor është i një tipi që nuk mund të testohet në bankoprovën e frenave atëhere duhet të kryhet testi i decelelometrit si më poshtë:

a. vendosni decelerometrin në mjetin rrugor në përputhje me udhëzimet e prodhuesit.

b. ngiteni mjetin rrugor (të ngarkuar) me një shpejtësi prej rreth 25 km/orë. Aplikoni frenat e emergjencës dhe shënoni vlerat e treguara nga decelerometri.

2. Frenat e Ndarjes Automatike në Rimorkio dhe Gjysmërimorkio

Vendosni mjetin rrugor në terren të fortë dhe shkëputni lidhjet e emergjencës, përpiquni të ngisni kombinimin mjet rrugor / rimorkio përpara. Në disa raste kur ka të instaluar EBS mund të jetë e nevojshme të shkëputet edhe çiftimi elektronik.

Shënim;

Nuk ka kërkesa specifike për performancën e frenave automatike të shkëputjes.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mjete rrugore me sistem tërheqës mekanik të regjistruara përpara 1 Korrik 1964	S	K
1.	Forca frenuese e mjetit rrugor është më pak se 20 % e peshës bruto sipas dizenjos së konstruktorit	x	
	Mjete rrugore me sistem tërheqës mekanik të regjistruara pas 1 Korrik 1964, mjete rrugore me vënde të ulura deri në 14 veta ose deri në 2 ton (por jo mjete rrugore për transport pasagjerësh)		
2.	Forca frenuese e mjetit rrugor është më pak se 27.5 % e peshës bruto sipas dizenjos së konstruktorit	x	
	Mjete rrugore me sistem tërheqës mekanik me vende të ulura më shumë se 14 pasagjerë		
3.	Forca frenuese e mjetit rrugor është më pak se 25 % e peshës bruto sipas dizenjos së konstruktorit	x	
	Mjete rrugore të tjera përfshirë rimorkio dhe gjysmërimorkio		
4.	Forca frenuese e mjetit rrugor është më pak se 22.5 % e peshës bruto sipas dizenjos së konstruktorit ose në rastet e gjysmërimorkiove 22.5 % e peshës bruto mbi aks	x	
	Frenat e Ndarjes Automatike në Rimorkio dhe Gjysmërimorkio		
5.	Nuk punojnë	x	
	Valvula Mbrojtëse e Rimorkios / Gjysmërimorkios		
6.	Nuk punon	x	

Shënim:

1. Presioni maksimal që duhet ushtruar mbi pedalin e frenave nuk duhet të kalojë 45 kg për mjetet rrugore me vende të ulura deri në 14 pasagjerë ose 2 ton (jo mjete rrugore për transport pasagjerësh).

Për mjetet rrugore të tjera presioni nuk duhet të jetë më shumë se 68 kg.

Artikulli Nr. 68

Shbalancimi i frenave të emergjencës

Mënyra e Kontrollit:

Testi në bankoprovën e frenave

1. Normalisht ky test dhe testimi i sistemit frenues në përgjithësi duhet të kryhen në të njëjtën kohë dhe të njëjtat masa paraprake duhen marrë (shih " Mënyra e Kontrollit" dhe "Shënime" për testimin e Sistemit Frenues). Ky test nuk kryhet për frenat e emergjencës të tipit me transmesion.

Testi në bankoprovën e frenave

2. Vendoseni mjetin rrugor në pajisjen testuese të frenave (me rula) dhe pasi kjo e fundit të fillojë të rrotullojë rrotat në sejcilin aks, shtypni aplikoni frenat e emergjencës ngadalë shënoni forcën frenuese të treguar për sejcilën rrotë.

Shënime:

1. Në rast se mjeti rrugor ka frena me transmesion të gjitha rrotat e një aksi duhet të xhirohen nga bankoprova e frenave në të njëjtën kohë.
2. Ky kontroll aplikohet në mjetet rrugore ku frenat e emergjencës mund të testohen menjëherë dhe veçmas nga sistemi frenues.

Testi Rrugor (Testi i Decelerometrit)

3. Nqs është e nevojshme që të kryhet një test rrugor kjo duhet bërë në një rrugë pa trafik dhe me një shpejtësi rreth 25 km/orë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrotat në të njëjtin aks	S	K
1.	Më shumë se 30 % diferencë në forcën frenuese (dmth forca frenuese në njërën anë duhet të jetë jo më pak se 70 % e forcës frenuese të anës tjetër)	**x**	
	Testi Rrugor (Testi i Decelerometrit)		
2.	Duket qartë se mjeti rrugor drejtohet nga njëra anë kur aplikohen frenat	**x**	

Shënim:

Diferenca prej 30 % mes dy rrotave të një aksi vërehet në të gjithë harkun e frenimit.

Artikulli Nr. 69

FIKËSET E ZJARRIT

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo që fikësja e zjarrit është vendosur në mjetin rrugor.

Shënime:

Fikësja e zjarrit kërkohet vetëm për mjetet rrugore të mëdha që janë në shërbim të publikut, dmth një mjet rrugor me më shumë se 8 vënde të ulura dhe që ka një liçensë për shërbime publike.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Fikësja e Zjarrit	S	K
1.	Nuk është prezent në mjetin rrugor		**x**
2.	Nuk është e mbushur plot		**x**
3.	E pa sigurtë		**x**

Artikulli Nr. 70

DALJET E SIGURISË

(për autobusët)

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që dalja(et) e sigurisë në mjetin rrugor funksionojnë në mënyrë të kënaqshme dhe në rastet e mjeteve rrugore në shërbimin publik zona ku ato lëvizin (hapen / mbyllen) është e lirë.
2. Kontrollo që në rastet e mjeteve rrugore në sherbimin publik ka shënja treguese të ekzistencës së daljeve të sigurisë (brënda dhe jashtë mjetit rrugor).

Shënim:

1. Një dalje e cila përdoret normalisht për hyrje dhe për dalje nuk mund të konsiderohet si dalje sigurie (emergjence).
2. Nuk është e pranueshme që dalja e sigurisë të bllokohet / kyçet me bulon.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Daljet e Sigurisë dhe Shenjat	S	K
1.	Daljet e sigurisë nuk funksionojnë në mënyrë të kënaqshme, nuk hapen nga jashtë, janë të bllokuara ose jo funksionale	**x**	
2.	Shënjat që tregojnë prezencën e daljeve të sigurisë dhe mënyrën si ato duhet të përdoren nuk janë prezente në mjetet rrugore në shërbimin publik	**x**	
3.	Dritat ose sirenat e alarmit (në rastet kur janë të instaluara) nuk funksionojnë	**x**	

Artikulli Nr. 71

NDENJËSET

(autobusat)

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo ndënjëset e pasagjerëve, pikat e tyre të fiksimit dhe veshjet (tapicerinë).
2. Kontrollo për lëvizje të mundshme të ndënjëses në raport me trupin e mjetit rrugor.
3. Kontrollo në rastet e mjeteve rrugore në shërbimin publik që hapësira e ndënjëses dhe forma është e tillë që të hapësirë të mjaftueshme kalimi në "korridore" dhe në zonat e hyrje / daljeve.

Shënim:

Vini re që gjatë këtij kontrolli nuk është e nevojshme të bëhen matje të detajuara.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Ndenjëset e Pasagjerëve	S	K
1.	Janë montuar në mënyrë jo korrekte		**x**
2.	Janë të thyera		**x**
3.	Dëmtuara		**x**
4.	Veshja është e grisur		**x**
5.	Ndenjësja nuk është e sigurtë		**x**
6.	Hapësira dhe forma është qartësisht jo korrekte (vetëm mjetet rrugore të pasagjerëve)		**x**

Artikulli Nr. 72

NDRIÇIMI I BRENDSHËM

(autobusët)

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo në rastet e mjeteve rrugore të mëdha për transport pasagjerësh (më shumë se 8 vënde të ulura) që ka ndriçim të brëndshëm të mjaftueshëm për të ndriçuar të gjitha ndarjet, shkallat ose platformat që formojnë hyrjen ose daljen (përveç atyre të sigurisë).

Arsyet për Dështim:

Nr.	Ndriçimi i Brendshëm	S	K
1.	Çdo ndarje e ndriçuar në mënyrë të pa mjaftueshme		**x**
2.	Shkallë ose platfroma të ndriçuara në mënyrë të pa mjaftueshme		**x**

Artikulli Nr. 73

KUTIA E NDIHMËS SË SHPEJTË

(autobusët)

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që një kuti e ndihmës së shpejtë gjëndet në mjetin rrugor dhe duhet të jetë e plotë.

Shënime:

Kutia e ndihmës së shpejtë nuk kërkohet të jetë në një mjet rrugor për transport pasagjerësh linja e parapërcaktuar e të cilit nuk është më shumë se 15 minuta. Një mjet rrugor në shërbimin publik quhet i tillë kur ka më shumë se 8 vënde ulur dhe transporti i pasagjerëve bëhet kundrejt pagesës.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Kutia e ndihmës së shpejtë	S	K
1.	Nuk ndodhet në mjetin rrugor dhe është e qartë që është e pa plotë		**x**

Artikulli Nr. 74

NDËRPRERËSI I USHQIMIT ME KARBURANT

(autobusët)

Mënyra e Kontrollit:

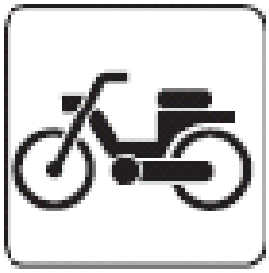
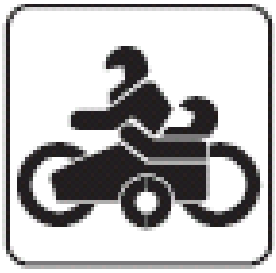
1. Kontrollo që në rastet e një mjeti rrugor të madh të shërbimit publik me më shumë se 14 pasagjerë, një pajisje e ndërprerjes së ushqimit me karburant është e instaluar (pavarësisht tipit të karburantit të përdorur), funksionon në mënyrë korrekte dhe vëndodhja e saj është shënuar qartë jashtë mjetit rrugor.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Ndërprerësi i ushqimit me karburant (aty ku kërkohet)	S	K
1.	Mungon, nuk funksionon ose nuk është e arritshme nga jashtë mjetit rrugor	**x**	
2.	Pozicioni i pajisjes nuk është treguar qartë nga jashtë mjetit rrugor	**x**	

KAPITULLI I TRETË

KONTROLLI TEKNIK I DETYRUESHËM I MOTOMJETEVE

Artikull Nr. 1

HYRJE

Kapitulli i Manualit “Kontrolli Teknik i detyrueshëm i motomjeteve” duhet të njihet dhe të shërbejë si referencë për të gjithë kontrollorët që përfshihen në Kontrollin Teknik të detyrueshëm të motomjeteve.

Pronarët e motomjeteve gjithashtu mund të gjejnë detaje me vlerë në lidhje me elementët e Kontrollit Teknik të detyrueshëm që do t’i nënshtrohet motomjeti i tyre dhe arsyet përse ky motomjet mund të konsiderohet i papërshtatshëm për të qarkulluar në rrugë.

Ky kapitull i Manualit përcakton metodat e testimit të detyrueshëm dhe kriteret e kalimit apo të dështimit në testet e kontrollit të përshtatshmërisë së motomjeteve për të qarkulluar në rrugë.

Numri i shasisë së motomjetit duhet të korrespondojë me informacionin e paraqitur në dosjen dhe dokumentat e regjistrimit. Nqs ka vështirësi të gjetjes së vendndodhjes së numrit të shasisë, atëhere është përgjegjësi e aplikantit të gjejë këtë informacion në lidhje me motomjetin e tij.

Kontrolli Teknik është test i mirëmbajtjes dhe gjëndjes aktuale të motomjetit. Vlerësimi i detajuar i projektimit dhe i konstruksionit të motomjetit nuk është pjesë e Kontrollit Teknik nëpërmjet testit.

Ky Manual përcakton në detaje të gjitha elementët e kontrollit (përfshirë dhe shënimet shtesë) dhe arsyet e dështimit. Motomjeti duhet të vlerësohet sipas kritereve të përcaktuara në këtë Manual.

"Mënyra e Kontrollit" detajon mënyrën sipas së cilës testohen elementët e ndryshëm të motomjetit si dhe pajisjet që duhen përdorur.

Gjatë kryerjes së kontrollit, vëmendje e veçantë duhet t`i kushtohet informacionit të dhënë në Shënime, sepse këto japin udhëzimet për mënyrën e kryerjes së Kontrollit dhe qëllimin e testit.

"Arsyet për Dështim" liston të gjitha defektet të cilat bëjnë që motomjeti të dështojë në test. Një motomjet nuk mund të dështojë në qoftë se nuk ka një ose më shumë difekte të listuara.

"Arsyet për Dështim" duhen përcaktuar vetëm duke iu refereuar seksionit "Mënyra e Kontrollit" të këtij Manuali.

Duke patur parasysh se nuk është e mundur të paraqiten të gjithë limitet e konsumit dhe tolerancës për përbërësit e modeleve të ndryshëm të motomjeteve, kontrollorët që merren me Kontrollin Teknik duhet të përdorin eksperiencën dhe gjykimin e tyre kur vlerësojnë gjëndjen e përbërësve, dmth zëvendësimin, riparimin apo rregullimin e tyre në çdo kohë.

Në rastet kur frenat nuk mund të testohen në bankoprovën e frenave për shkak të projektimit të motomjetit, atëhere duhet kryer një test rrugor duke përdorur një decelerometër (matës të nxitimit të vonuar) për të vlerësuar performancën e frenave.

Kontrollorët që merren me Kontrollin Teknik nuk duhet të fillojnë kontrollin në rrethanat e mëposhtëme:

- kur ndonjë pjesë e motomjetit apo e pajisjes testuese është shumë e ndotur apo në gjëndje të rrezikshme saqë e bën të vështirë kryerjen e testit.

- kur ngarkesa apo gjëra të tjera nuk janë siguruar në mënyrën e duhur.
- kur motori i një motomjeti nuk është kompatibël me kërkesat e kontrollit paraprak sipas Seksioneve 9 dhe 10 të testimit.
- kur nuk paraqiten dokumentat e motomjetit, nuk janë paguar taksat, nuk deklarohen gjobat dhe numri i shasisë i motomjetit nuk përputhet me atë të paraqitur në dokumenta.

"Mënyra e Kontrollit" është hartuar që të jetë kompatibël me praktikat normale të punës dhe nuk është mangësi apo përgjegjësi e Manualit, plagosja e personave apo dëmtimet e pronës që janë si rezultat i kryerjes së Kontrollit Teknik siç përcaktohen në këtë Manual. Asgjë dhe asnjë pjesë e këtij Manuali nuk mund të konsiderohet si pengesë apo zvogëlues (në çfarëdo mënyre) i detyrimeve të punëdhënësve dhe punëmarrësve në lidhje me shëndetin dhe sigurinë në punë.

Pronarët e motomjeteve nuk mund të pretendojnë për "humbje të pronës private" dmth kur atij i hiqen objekte apo sende nga motomjeti para kryerjes së Kontrollit Teknik.

VINI RE:

1. **KUR NJË MOTOMJET DËSHTON PËR SHKAK TË NJË DIFEKTI TË RREZIKSHËM (PSH FRENAT, SISTEMI I DREJTIMIT, GOMAT, etj) KONTROLLORËT DUHET TË KËSHILLOJNË PRONARIN E MOTOMJETIT PËR EKZISTECËN DHE RREZIKSHMËRINË E DIFEKTIT.**
2. **MOTOMJETI NUK DUHET TË NGITET NË RRUGË PUBLIKE DERISA DIFEKTI TË NDREQET.**
3. **DUHET TË BËHET E QARTË SE NGARJA E MOTOMJETIT NË RRUGË PUBLIKE NË GJËNDJE TË DIFEKTIT TË RREZIKSHËM PËRBËN NJË SHKELJE TË RËNDË PËR TË CILËN PRONARI DHE DREJTUESI DO TË PENALIZOHEN.**
4. **ËSHTË E DETYRUESHME QË KONTROLLORËT TË MOS E KALOJNË NJË MOTOMJET I CILI DËSHTON DHE NUK MUND TË KALOJË NJË NGA KRITERET E PËRCAKTUARA NË KATEGORINË “S” (SKALON).**

Artikulli Nr. 81

TARGA, NUMRI I SHASISË

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo targën për sigurinë, pozicionimin, lexueshmërinë, pamjen dhe ngjyrën e duhur.
2. Kontrollo që numri i shasisë në mjet është i njëjti me atë të paraqitur në dokumentacion dhe që numri i shasisë nuk është vendosur me temperim.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Targa	S	K
1.	Njëra ose të dy targat mungojnë, janë të pasigurta ose nuk duken qartë		**x**
2.	Numra ose shkronja mungojnë ose janë të pa lexueshme		**x**
3.	Numrat, shkronja ose sfondi nuk kanë ngjyrën e duhur		**x**
	Numri i shasisë (Numri Identifikues i Mjetit)		
4.	Është i ndryshëm me atë të paraqitur në dokumentacion	**x**	
5.	Numri i shasisë është i gërryer, jo qartësisht i dukshëm ose i temperuar	**x**	

Artikulli Nr. 82

TESTI I FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Kontrolli në Bankoprovën e Frenave

Kontrollo frenat në një kontroll statik për të verifikuar funksionimin. Nqs ka dyshime për performancën që ofrojnë ndërmerr një kontroll të frenave duke përdorur decelerometrin (matësin e ngadalësimit).

Shënime:

1. Gomat duhet të kenë presionin e duhur dhe përzgjedhësi i marsheve duhet të jetë në pozicionin neutral.
2. Në disa raste mund të jetë e nevojshme të bllokohen rrotat e mjetit gjatë testit në bankoprovën e frenave.

Testi i Decelerometrit

Vendosni mjetin në një terren pak a shumë të sheshtë dhe që është pastruar nga rëra / zhavorri, vendosni decelerometrin në një vend të përshtatshëm, fiksojeni me lidhëse gome dhe duke ndjekur udhëzimet e konstruktorit vendoseni në pozicionin zero.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Veprimi i Frenave	S	K
1.	Mjeti rrugor ka vetëm një sistem frenimi në gjëndje pune	**x**	
2.	Frenat "kafshojnë", vibrojnë ose nuk ofrojnë performanca konsistente	**x**	
3.	Një nga frenat nuk funksionon kur leva / pedali korresponduese është shtypur / aktivizuar deri në fund	**x**	
4.	Fuqia frenuese e mjetit është më pak se 50 % e peshës së mjetit	**x**	
5.	Frenat nuk funksionojnë në mënyrë progresive	**x**	
6.	Frenat kanë vonesë jo normale kur lëshohenn (në kthim)	**x**	

Artikulli Nr. 83

PËRBËRËSIT E FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo përbërësit e frenave që mund të shihen pa i çmontuar. Shiko sidomos:

1. Leva, pedale, segmente, mekanizma dhe lidhje shumë të konsumuar / "lëmuara";
2. Konsumim në pjesët fundore të segmenteve ose kabllove;
3. Konsumim në pjesën qëndore të piskutinave;
4. Konsumim në kunjat kryesore, bulonat, kunjat stacionare, pernat;
5. Mungesën e pajisjeve fiksuese;
6. Konsumim të tëpërt, ndotje dhe kalibrim / instalim jo korrekt të linjës së frenimit ose pllakave / disqeve;
7. Disqe / tamburë të frakturuara, dëmtuara të keq instaluara ose të pa sigurta;
8. Çdo pengesë të lëvizjes së lirë në sistem;
9. Çdo lëvizje jo normale të levave, segmenteve apo kabllove që tregojnë keq vendosje / kalibrim.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Segmentet e Frenave / Levat / Kabllot / Lidhjet / Pernat	S	K
1.	Mungojnë, të dëmtuara, të plasaritura, të bllokuara, pengohen apo janë shumë të konsumuara	**x**	
2.	Struktura e jashtme mbajtëse është shumë e dëmtuar		
3.	Qartësisht e konsumuar, gërryer, bllokuar ose instaluar në mënyrë jo korrekte	**x**	
	Kllapat, Bulonat, Kunjat Ndarës ose Pajisje Mbajtëse		
4.	Mungojnë, lirshëm ose shumë të konsumuar	**x**	
	Linja e frenimit (Axhustimi)		
5.	Linja e frenimit është e ndotur	**x**	
6.	Kalibruar (axhustuar) në mënyrë jo korrekte	**x**	
7.	Struktura mbajtëse e frenave ose pllakat / ferrotat kanë nevojë të zëvëndësohen	**x**	
	Tamburë / Disqet e Frenimit / Pllaka metalike mbrojtëse		
8.	Qartësisht të dëmtuara, jashtë qëndrës / linjës, ose të pa sigurta	**x**	

	Levat / Mekanizmat aktivizues		
9.	Shumë të dëmtuar, të pa sigurtë apo kanë nevojë për axhustim / kalibrim	**x**	
10.	Operojnë mbi "qëndrën"	**x**	
11.	Rrezik bllokimi i frenave	**x**	
	Lëvizja e lirë e Levave / Kabllove etj, të frenimit		
12.	E kufizuar	**x**	

Artikulli Nr. 84

FUNKSIONIMI I FRENAVE - Systemi Hidraulik

Mënyra e Kontrollit:

1. Shtypni deri në fund levën / pedalin dhe mbajeni të shtypur duke aplikuar presion konstant. Kontrollo nëse leva / pedali ka tendecën të "bjerë".
2. Shtypni levën / pedalin dhe kontrollo nëse ka "ngecje" gjatë korsës së lëvizjes.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Funksionimi i Frenave	S	K
1.	Cilindri kryesor / rezervuari ose kalibri jo të sigurtë	**x**	
2.	Cilindri hidraulik rrjedh ose "ngecja / lëvizja bosh" tregon prezencën e ajerit në sistem	**x**	
3.	Cilindri kryesor ose kalibri të dëmtuar / gërryer / instaluar në mënyrë jo korrekte / frakturuar	**x**	
4.	Tubat e frenimit të dëmtuara / "të lëmuara" / të pasigurta / pengojnë, kontakt me pjesë të tjera / bllokuara / përkulura / shtypura	**x**	
5.	Rrjedhje të lëngut të frenave	**x**	

Artikulli Nr. 85

LËNGU I FRENAVE

Mënyra e Kontrollit:

Kontrollo rezervuarin e lëngut të frenave për nivelin e lëngut të frenave, rrjedhje dhe gjëndjen e lëngut.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Depozita	S	K
1.	Më poshtë se ½ e nivelit maksimal ose poshtë nivelit "minimum" të përcaktuar nga konstruktori	**x**	
2.	Rrjedh ose tapa / kapaku mungon	**x**	
3.	Lëngu qartësisht i ndotur ose i kontaminuar	**x**	

Artikulli Nr. 86

DREJTIMI / TIMONI

Mënyra e Kontrollit:

Vendosni motomjetin në pozicion statik, shtypni frenat e para dhe shtyjeni motomjetin disa herë përpara dhe mbrapa duke e mbajtur nga timoni.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Drejtimi	S	K
1.	Drejtimi i "ashpër / fortë", "prerë / dhëmbëzuar" ose i "ngurtë"	**x**	
2.	Xhoko e tepërt në pjesën e sipërme të sistemit të drejtimit / kushinetat e sistemit të drejtimit	**x**	
3.	Amortizatori i timonit nuk punon / jo efektiv		**x**
	Timoni		
4.	Kllapat nuk janë të shtrënguara ose mungojnë	**x**	
5.	Montim i pa sigurtë	**x**	
6.	Timoni ose piruni të deformuar, frakturuar ose shumë të gërryer	**x**	
7.	Lëvizja e kufizuar	**x**	
8.	Mbërthimi / kapja lirshëm	**x**	

Artikulli Nr. 87

RROTAT

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrotat	S	K
1.	Të frakturuara, të pa rregullta ose të dëmtuara	**x**	
2.	Përçina ose bullona të lirshëm ose mungojnë në rrotat e përbëra	**x**	
3.	Rreze mungojnë ose lirshëm	**x**	
4.	Rrota alumini të riparuara	**x**	
5.	Skajet / buzët e rrotës shumë të dëmtuara	**X**	
6.	Kushinetat e rrotave shumë të shtërnguara, xhoko ose ngurtësim	**x**	
7.	Keq axhustim ose pjesë që dalin jashtë	**x**	
8.	Elementë që dalin jashtë (në plan vertikal) dhe keq axhustim i rrotës së trerrotakëve	**x**	
9.	Dadot fiksuese të boshtit të rrotës ose pajisjet fiksuese mungojnë ose janë lirshëm	**x**	

Artikulli Nr. 88

GOMAT

Arsyet për Dështim:

Nr.	Gomat	S	K
1.	Vendosur në mënyrë jo korrekte (shih Shënime 1 - 3)	**x**	
2.	Vendosur në kahun / drejtimin e gabuar	**x**	
3.	Nuk qëndrojnë mirë në skajet / buzët e rrotës	**x**	
4.	Valvula e fryrjes nuk është vendosur si duhet, e pa sigurtë ose e dëmtuar	**x**	
5.	Difekt konstruksioni (nga fabrika) ose prerje të thella	**x**	
6.	Gunga	**x**	
7.	Ekspozim i thurjes ose strukurës së telave / karkasa	**x**	
8.	Jo e fryrë sa duhet	**x**	
9.	Veshja (pjesa që ka kontakt me terrenin) e konsumuar përtej limiteve të lejuara nga ligji ose profili (lulet) të riprera / rikrijuara	**x**	
10.	Fërkohet ndaj një / çdo pjese tjetër	**x**	

Shenim:

1. Goma trerrotaku apo gomë mjeti rrugor në një motomjet.
2. Goma motor krosi (jashtë rruge) ose të ngjashme, dmth hapësira mes blloqeve / pllakave të veshjes është më e madhe se përmasat e vetë blloqeve.
3. Goma të projektuara si goma për gara ose jo për përdorim në autostradë në pjesën anësore.

Artikulli Nr. 89

MOTORI DHE TRANSMESIONI

Arsyet për Dështim:

Nr.	Motorri	S	K
1.	Këmbët / pikat e montimit të motorit dhe / ose kambios ose struktura përreth pikave të montimit është e frakturuar / përkeqësuar / gërryer / lirshëm (Shënime 1)		x
2.	Motori dhe / ose kambio rrjedhin vaj në mënyrë të vazhdueshme		x
	Transmesioni		
3.	Zinxhiri lirshëm / i konsumuar ose i rregulluar keq		x
4.	Dhëmbët / ingranazhet e zinxhirit shumë të konsumuara / bullonat fiksues lirshëm / mungojnë		x
5.	Siguresa e zinxhirit e pa sigurtë		x
6.	Boshti kardanik ose mbajtësi të pa sigurtë / boshti kardanik shumë i konsumuar		x

Shënime:

1. Disa motomjete kanë këmbë / pika fiksimi prej gome kështu që një nivel i caktuar xhokoje tolerohet pasi është konceptuar në projektin fillestar.

Artikulli Nr. 90

SISTEMI ELEKTRIK

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që kuadri mund të fiket.
2. Kontrollo që çelësi i kuadrit mund të hiqet.
3. Kontrollo për tela / kabllo që mund të ndërhyjnë / ndikojnë në kontrollin e motomjetit nga drejtuesi.
4. Kontrollo telat elekrike për aq sa është e mundur pa i çmontuar për gjëndjen, sigurinë dhe pozicionimin.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Bateria	S	K
1.	Montuar në mënyrë të pa sigurtë		**x**
2.	Rrjedh		**x**
	Çelësat		
3.	Kuadri nuk mund të fiket	**x**	
	Telat, Kabllot dhe Lidhjet		
4.	Telat mund të ndërhyjnë / ndikojnë në kontrollin e motomjetit nga drejtuesi	**x**	
5.	Rrezik zjarri përfshirë rreziqe të lidhura me:	**x**	
a.	Tela elektrike të dalë nga vendi ose të pa sigurtë	**x**	
b.	Veshja izoluese e telave elektrike është e dëmtuar	**x**	
	Boria		
6.	Mungon /e pa sigurtë	**x**	

Shënime:

Një numer i konsiderueshëm zjarresh me pasoja fatale (jetë njerëzish) i atribuohen sistemeve elektike me probleme. Kontrollorëve u kërkohet të jenë veçanërisht të vëmëndshëm kur kontrollojnë tela elektike problemet me të cilat mund të shkaktojnë zjarr në motomjet.

Artikulli Nr. 91

DRITAT E NDALIMIT

Mënyra e Kontrollit:

Ndizni kuadrin dhe dritat e pasme aplikoni frenat dhe kontrolloni dritat e ndalimit për shikueshmërinë, ngjyrën, intensitetin dhe sigurinë.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat e Ndalimit	S	K
1.	Mungojnë ose jo qartësisht të dukshme	**x**	
2.	Nuk punojnë	**x**	
3.	Nuk shkëlqejnë më shumë se dritat e pasme	**x**	
4.	Nuk janë me ngjyrë të kuqe	**x**	
5.	Montuar në mënyrë të pa sigurtë	**x**	
6.	Xhamat (fenerët) mungojnë ose janë të thyer	**x**	

Artikulli Nr. 92

DRITAT E PASME / DRITAT E TARGËS

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që dritat janë instaluar në mënyrë simetrike në pjesën e pasme të motomjetit.
2. Kontrollo që dritat e ndalimit / pasme kur janë në punë emetojnë një dritë / rreze të kuqe që është qartësisht e dukshme.
3. Kontrollo që drita e targës emeton dritë / rreze me ngjyrë të bardhë dhe që është efektive.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat e Ndalimit (shih Shënime 1)	S	K
1.	Nuk punon ose difektoz	**x**	
2.	Mungon ose jo qartësisht i dukshëm	**x**	
3.	Jo me ngjyrë të kuqe	**x**	
4.	Xhamat e thyer ose mungojnë	**x**	
5.	Vazhdon të qëndrojë e ndezuar edhe pasi të gjitha pedalet / levat e frenave janë lëshuar	**x**	
	Dritat e Pasme		
6.	Nuk punon ose difektoz	**x**	
7.	Mungon ose jo qartësisht i dukshëm	**x**	
8.	Jo me ngjyrë të kuqe	**x**	
9.	Xhamat e thyer ose mungojnë	**x**	
10.	Montuar në mënyrë të pasigurtë	**x**	
	Dritat e Targës		
11.	Nuk punon, difektoz ose nuk janë instaluar		**x**
12.	Jo me ngjyrë të bardhë		**x**
13.	Xhamat e thyer ose mungojnë		**x**

Shenime:

1. Kërkesat e mësipërme nuk aplikohen për mjete me cilindratë më të vogël se 50 cc (kubik) ose që nuk kalojnë shpejtësinë 50 km/orë.

Artikulli Nr. 93

INDIKATORËT / SINJALIZUESIT

Mënyra e Kontrollit:

Ndiz / aktivizo sinjalizuesit e drejtimit dhe kontrollo që:

1. sejcili punon si duhet dhe është qartësisht i dukshëm.
2. sejcili ka ngjyrën e duhur dhe është montuar në mënyrë korrekte.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Indikatorët / Sinjalizuesit	S	K
1.	Mungon ose jo qartësisht i dukshëm	**x**	
2.	Nuk punon ose difektoz	**x**	
3.	Nuk pulson në mënyrë konstante 60 deri në 120 pulsime për minutë (tipi i pulsimit)		**x**
4.	Montuar në mënyrë të pasigurtë		**x**
5.	Xhamat e thyer ose mungojnë		
	Çelësi (komanda)		
6.	Difektoz		**x**

Artikulli nr.94

BORIA

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo sigurinë e borisë dhe kontrollin e borisë.
2. Vërë në përdorim borinë dhe kontrollin e borisë dhe vërej nëse tingulli është korrekt.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Boria	S	K
1.	Kontrolli i pa sigurtë		**x**
2.	Boria montuar në mënyrë të pa sigurtë		**x**
3.	Nuk punon si duhet		**x**
4.	Nuk punon ose nuk është instaluar		**x**

Artikulli Nr. 95

GJËNDJA E FENERËVE KRYESORË

Mënyra e Kontrollit:

1. Ndiz fenerët kryesorë dhe aktivizo me rradhë dritat e gjata dhe ato të shkurtra, kontrollo që në sejcilin pozicion ato emetojnë një dritë të bardhë me intensitet të mjaftueshëm për të ndriçuar rrugën përpara motomjetit.
2. Kontrollo gjëndjen dhe ngjyrën e xhamit dhe reflektorëve të fenerëve kryesorë.
3. Kontrollo funksionimin dhe sigurinë e fenerëve kryesorë, çelësin (ndërrues të dritave), rrezen e dritës kryesore dhe dritën sinjalizuese të aktivizimit të dritave të gjata.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Dritat e Gjata dhe të Shkurtra	S	K
1.	Nuk punojnë	**x**	
	Xhami, Llamba dhe Materiali Reflektues		
2.	Intensiteti i dobët	**x**	
3.	Xhami shumë i plasaritur ose mungon		**x**
4.	Materiali reflektues është i dëmtuar ose i shngjyrosur		**x**
	Fenerët Kryesorë		
5.	Mungojnë	**x**	
6.	Montuar në mënyrë të pa sigurtë	**x**	
	Çelësi (ndërrues) Dritat e Gjata dhe të Shkurtra		
7.	Montuar në mënyrë të pa sigurtë ose mungon	**x**	
8.	Difektoz	**x**	
	Ngjyra		
9.	Të gjithë fenerët jo me ngjyrë të bardhë ose të verdhë		**x**
	Drita sinjalizuese e aktivizimit të dritave të gjata (në kroskot / kuadër)		
10.	Nuk punon		**x**

Artikulli Nr. 96

FENERËT KRYESORË - Kontrolli i dritave të shkurtra

Mënyra e Kontrollit:

Rregullo taruesin (rregulluesin) e fenerëve kryesorë përpara fenerëve kryesorë (këta të fundit në pozicionin "drita të shkurtra") % e pjerrësisë duke llogaritur intesitetin maksimal të rrezes në raport me planin mbi të cilin qëndron motomjeti.

Shënime:

1. Presioni i gomave duhet të kontrollohet dhe rregullohet nqs është e nevojshme përpara se të kontrollohen fenerët kryesorë. Kontrolli i fokusit të rrezes së dritës së fenerëve kryesorë duhet të kryhet në zonën e përcaktuar për këtë qellim brenda ambienteve të QKT-së.
2. Motomjeti duhet të qëndrojë jo mbi këmbëzat e parkimit dhe një person duhet të qëndrojë mbi ndënjësen e drejtuesit gjatë testit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Feneret Kryesorë- kontrolli i dritave të shkurtra	S	K
1.	Vija e prerjes horizontale nuk qëndron midis 0.5 % dhe 3 % të vijave horizontale		**x**

Artikulli Nr. 97

SHPEJTËSIMATËSI

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo që një matës shpejtësie është instaluar, punon dhe mundet të shihet me lehtësi.

Shënime:

Kontrolli i funksionimit të shpejtësimatësit duhet të kufizohet me ngarjen e motomjetit brënda ambienteve të QKT-së.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Shpejtësimatësi	S	K
1.	Mungon ose nuk punon		**x**
2.	Nuk mund të shihet nga ndenjësja e drejtuesit		**x**
	Ndriçimi i Shpejtësimatësit		
3.	Nuk punon		**x**

Artikulli Nr. 98

NDENJËSET / PEDANAT

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo montimin e të gjitha ndenjëseve / pedanave për sigurinë dhe gjëndjen.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Ndenjëset	S	K
1.	Lirshëm ose montuar në mënyrë jo korrekte	**x**	
2.	Shumë të prishura ose struktura e dëmtuar	**x**	
3.	Mungojnë	**x**	
	Pedanat		
4.	Lirshëm ose montuar në mënyrë jo korrekte	**x**	
5.	Shumë të prishura ose struktura e dëmtuar	**x**	
6.	Mungojnë	**x**	

Artikulli Nr. 99

PASQYRAT

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo gjëndjen e pasqyrave të instaluara në motomjet si pajisje standarte dhe vërej që sipërfaqja reflektuese nuk është përkeqsuar ose thyer deri në pikën që vështirëson pamjen për drejtuesin.
2. Kontrollo sigurinë dhe gjëndjen e sejcilës kasë / kllapë mbajtëse të pasqyrës.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Pasqyrat e Pasme, të Brendshme dhe të Jashtme	S	K
1.	Mungojnë	**x**	
2.	Sipërfaqja reflektuese është përkeqësuar ose thyer deri në pikën që vështirëson pamjen për drejtuesin	**x**	
3.	Koka e pasqyrës ose montimi i lirshëm	**x**	
4.	Pasqyra nuk rregullohet	**x**	

Artikulli Nr. 100

STRUKTURA / KARKASA / SKELETI

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo me sy strukturën dhe përbërësit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Pjesë të strukturës. Struktura	S	K
1.	Lirshëm	x	
2.	Deformuar	x	
3.	Rregulluar keq	x	
4.	Gërryer	x	
5.	Plasaritur	x	
6.	Riparimet dhe saldimet nuk janë kryer në përputhje me rekomandimet e konstruktorit	x	

.

Artikulli Nr. 101

OBJEKTET E SHTUARA

Arsyet për Dështim:

Nr.	Artikuj të shtuar ose punime të tjera në karroceri	S	K
1.	Të pa sigurta		**x**

Artikulli Nr. 102

KËMBËT E QËNDRIMIT

Arsyet për Dështim:

Nr.	Këmbët e Qëndrimit	S	K
1.	Montuar në mënyrë të pa sigurtë	**x**	
2.	Nuk lëvizin, në një pozicion fiks (kur lëshohet) (shih Shënime 1)	**x**	

Shenime:

1. Për këmbë qëndrimi që duhet të shtyhen për të arritur në pozicionin e ngarjes kontrollo që nuk mund të ndizni motorin (pa e bërë më parë këtë).

Artikulli Nr. 103

RROTAT

Mënyra e Kontrollit:

1. Kryej një kontroll në sejcilën pjesë të rrotës duke treguar vëmendje të veçantë për të parë nëse ka:
   a. fraktura apo flanxha (pjesë të dala përpara);
   b. saldime që po shkëputen;
   c. rrotë e shtrëmbëruar shumë;
   d. vrimë dadiçekësh shumë e konsumuar;
   e. rreze të rrotës që mungojnë apo lirshëm;
   f. bosht rrote apo pajisje fiksuese që janë të pasigurta.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Rrotat	S	K
1.	Plasaritje ose saldime difektoze	**x**	
2.	Montuar në mënyrë jo korrekte	**x**	
3.	Rrota alumini të riparuara	**x**	
4.	Të dëmtuara, plasaritura deri në atë pikë sa mund të dëmtohet goma	**x**	
5.	Përçina ose bullona në rrotat e përbëra mungojnë	**x**	
6.	Çdo rreze ose përbërës i rrotës që është në gjëndje të tillë që mund të rrezikojë sigurinë e motomjetit	**x**	
	Vrimat e Dadiçekëve		
7.	Të zgjatura ose të dëmtuara	**x**	
	Boshti / Pajisja bllokuese		
8.	Mungon ose lirshëm		**x**

Artikulli Nr. 104

KUSHINETAT E RROTAVE

Mënyra e Kontrollit:

APLIKOHET PËR TË GJITHA RROTAT

Ngrijeni aksin(et) e rrotave në mënyrë që këto të mos kenë kontakt me terrenin.

1. Vëreni lëvizjen e rrotës në raport me aksin për të përcaktuar xhokon në kushinetat e rrotave ndërkohë që sejcila rrotë tundet me rradhë.
2. Rrotulloni sejcilën rrotë dhe dëgjoni për ashpërsim apo ngurtësim të kushinetave.
3. Motojeti nuk duhet të kalojë testimin nëse një "gjëmim" apo "hungërime" tipike dëgjohet, kjo tregon që kushinetat janë të konsumuara ose të dëmtuara.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Kushinetat e Rrotave	S	K
1.	Është e qartë që kanë shumë xhoko	**x**	
2.	Shumë të shtrënguara	**x**	
3.	Kushinetat të konsumuara ose të dëmtuara	**x**	

Artikulli Nr. 105

PIRUNI I SUSPENSIONEVE TË PËRPARME

Mënyra e Kontrollit:

1. Hiqeni motomjetin nga këmbët e qëndrimit dhe shtyni me dorë mbi timon drejt rrugës duke aplikuar frenat e përparme (shin Shënime 1, 2).

Shënime:

1. Disa motomjete me performancë të lartë kanë të instaluar pirunj të përparmë me sisteme kundër zhytje të cilët bllokohen kur aplikohen frenat. Në këto raste mbështeteni rrotën e parë përballë një objekti solid.
2. Disa motomjete të vogla nuk kanë suspensione të përparme.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Montimi i Pirunit	S	K
1.	Montimi qartësisht lirshëm apo konsumuar	**x**	
2.	Plasaritur, dëmtuar, deformuar ose rregulluar keq	**x**	
3.	Konsumim i tepërt	**x**	
	Amortizatori		
4.	Ngurtësim i tepërt gjatë lëvizjes	**x**	
5.	Susta(t) e thyer	**x**	
6.	Rrjedh	**x**	

Artikulli Nr. 106

SUSPENSIONET E PASME

Mënyra e Kontrollit:

1. Hiqeni motomjetin nga këmbët e qëndrimit dhe shtyni me dorë mbi sistemin e suspensioneve (ndenjëse) drejt rrugës.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Suspensionet	S	K
1.	Montimi qartësisht lirshëm apo konsumuar	**x**	
2.	Plasaritur, dëmtuar, deformuar ose rregulluar keq	**x**	
3.	Konsumim i tepërt	**x**	
	Amortizatori		
4.	Ngurtësim i tepërt gjatë lëvizjes	**x**	
5.	Susta(t) e thyer	**x**	
6.	Rrjedh	**x**	

Artikulli Nr. 107

SISTEMI I USHQIMIT / SERBATORI

Arsyet për Dështim:

Nr.	Serbatori	S	K
1.	Montuar në mënyrë jo korekte ose lirshëm ose i dëmtuar (shih Shënimi 1)	**x**	
2.	Ndryshk i përparuar	**x**	
3.	Rrjedhje	**x**	
4.	Serbator i papërshtatshëm	**x**	
5.	Linjat e ushqimit mund të shtypen, fërkohen, këputen apo i nënshtohen dridhjeve të mëdha	**x**	
6.	Nuk ka tapë serbatori ose kyçi i serbatorit mungon	**x**	

Shënim:

1. Shumica e serbatorëve janë fiksuar me përbërës gome, xhokoja mund të mos jetë një tregues për sigurinë.

Artikulli Nr. 108

SISTEMI I SHKARKIMIT Benzinë

(vetëm për motomjetet regjistruara përpara 1 Janar 1980)

Shënime:

1. Kur kontrollohen gazrat e shkarkimit motomjeti duhet venë në kushtet e përcaktuar nga konstruktori.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Mbetjet	S	K
1.	CO në shpejtësi "minimo" më shumë se 4.5 %		**x**

Artikulli Nr. 109

SISTEMI I SHKARKIMIT / ZHURMAT

Mënyra e Kontrollit:

1. Kontrollo gjëndjen e tubit të shkarkimit dhe silenciatorit për sigurinë, rrjedhjet dhe zhurmë të tepërt.
2. Nqs motomjeti shkakton zhurmë të tepërt përdorni matësin e zhurmave për të matur nivelin e zhurmës. Vendosni mikrofonin në mes të silenciatorit me një kënd rreth 45 gradë dhe distancë 50 cm (përdorni kalibër për këtë). Rrisni xhirot e motorit në 75 % të xhirove maksimale (kambio në pozicionin neutro). Mbani shënim treguesit.

Arsyet për Dështim:

Nr.	Tubi i Shkarkimit (skapamento)	S	K
1.	Montuar keq ose ka mundësi të bjerë		**x**
	Silenciatori		
2.	Mungon nuk funksionon, zhurmë e tepërt		**x**
3.	Montuar keq ose ka mundësi të bjerë		**x**
4.	Rrjedhje të mëdha		**x**
	Bashkimi i Sistemit të shkarkimit		
5.	Mundësi zjarri të shkaktuara nga rrjedhje që vinë nga përbërës të prishur		**x**
	Zhurmat		
6.	Niveli i zhurmave është më i lartë se 98 db		**x**

Artikulli Nr. 110

MOTOMJET ME KOSH

Arsyet për Dështim:

Nr.	Montimi (bashkimi) me motomjetin	S	K
1.	Gërryer apo frakturuar	**x**	
2.	I pa sigurtë ose konsumuar	**x**	
3.	Xhoko	**x**	
4.	Pajisja bllokuese e pa sigurtë ose mungon	**x**	
5.	Bashkim difektoz i pikave të pernave	**x**	
6.	Nuk është lidhur me sistemin elektrik "qëndror"	**x**	
	Rrota e motomjetit me kosh		
7.	Rregulluar keq	**x**	
8.	Del jashtë në mënyrë të tepërt	**x**	
9.	Montim i pa sigurtë	**x**	
10.	Jo ajo që duhet ose jo funksionale	**x**	
11.	Nuk është instaluar sistem frenimi	**x**	