



Republika e Kosovës - Republika Kosova - Republic of Kosovo

Qeveria - Vlada - Government

*Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturë
Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure*

Departamenti për Patentë Shoferë dhe Automjete

Grup autorësh

**DORACAK PËR DHËNIEN E PROVIMIT PËR KATEGORITË
C1, C, D1, D, C1E, CE, D1E, D**

Doracak i autorizuar nga Ministria
2024

**DORACAK PËR DHËNIEN E PROVIMIT PËR KATEGORITË
C1, C, D1, D, C1E, CE, D1E, DE**

Autorë:

**Habib Hasani, Xhevat Gashi, Avni Abdyli, Vlora Hasanramaj, Reshat Sylejmani,
Burim Deliu, Mirditë Emini**

Recensentë:

**Fejzulla Mustafa
Shkumbim Leka**

**Bashkëpunëtorë profesionalë
Ruzhdi Matoshi
Ekrem Latifi**

Lektorimi:

Merlinda Spahiu

Fotografitë:

Autorët

**Burime nga interneti
Burimet tjera**

Prishtinë 2024

Ndalohet botimi, fotokopjimi apo shfrytëzimi i këtij doracaku për përfitime materiale edhe në mënyrë fizike apo/dhe elektronike.

Ky doracak nuk lejohet në asnjë mënyrë të shitet as për t'i mbuluar shpenzimet e shtypjes apo përdorimit elektronik.

Moszbatimi i kushteve të sipërshtuara përbën vepër penale të marrjes së autorësisë për përfitime materiale.

Përmbajtja

Kapitulli 1.....	6- 11
Kapitulli 2.....	12-24
Kapitulli 3.....	25-28
Kapitulli 4.....	29-38
Kapitulli 5.....	39-41
Kapitulli 6.....	42-43
Kapitulli 7.....	44-45
Kapitulli 8.....	46-49
Kapitulli 9.....	50-59
Literatuar	60

Parathënie

Ky doracak u hartua nga grupi punues i autorizuar nga Ministria bazuar në ***planprogramin për dhënie e provimit për patentë shoferi për kategoritë C1,C, D1, D, C1,E, CE, D1E, DE*** nga ***PJESA TEORIKE***, e që është në përputhshmëri të plotë me Direktivat Evropiane për Patentë shoferë.

Doracaku në fjalë ka për qëllim që kandidati si shofer i ardhshëm i kategorive të lartë cekura të njihet dhe të kuptojë domethënien e sinjalizimit rrugor, rregullat, sigurinë në trafik, indentifikimin e rreziqeve në rrugë, teknikën dhe Eko-ngasjen, përdorimin dhe funksionimin e pajisjeve të automjetit,

Ne si grup punues jemi të vetëdijshëm se gjatë hartimit të këtij doracaku mund të ketë ardhur deri te ndonjë lëshim qoftë teknik apo i natyrës tjetër, prandaj, ju lutemi përdoruesve të doracakut në fjalë që të mos ngurrojnë dhe të na shkruajnë për çfarëdo lëshimi eventual, rekomandim apo sugjerim tuajin qëllim mirë. Ndërsa ne do t'ju jemi mirënjohës e falenderues dhe njëkohësisht do t'i marrim parasysht ato, në mënyrë që botimi tjetër i radhës të jetë edhe më cilësorë dhe më praktik se ky i tanishmi.

Autorët

KATEGORITË: C1, C, D1, D, C1, CE, D1,DE

1.RREGULLAT PËR KOHËZGJATJEN E DREJTIMIT TË AUTOMJETIT DHE PERIUDHËN E PUSHIMIT

Kategoritë C1, C, D1, D, C1E,CE, D1, DE

KOHËZGJATJA E DREJTIMIT TË AUTOMJETIT DHE PERIUDHA E PUSHIMIT

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me rregullat e kohëzgjatjes së drejtimit kanë këtë kuptim:

Java - periudha ndërmjet orës 00:00 të së hënës dhe 24:00 të së dielës;

Pushimi - çdo periudhë e pandërprerë gjatë së cilës shoferi (voztësi) përdor kohën e lirë sipas dëshirës;

Ndërprerja - çdo periudhë gjatë së cilës shoferi nuk ka drejtë të vozisë apo të kryejë ndonjë detyrë tjetër e që i lejon vetëm pushim;

Koha e pushimit ditor - pjesa e ditës gjatë së cilës shoferi mund të kalojë kohën e lirë sipas dëshirës së tij, dhe e cila mund të jetë: “pushim ditor normal” apo “pushim ditor i reduktuar”.



Kohëzgjatja e drejtimit të automjetit - është kohëzgjatja e ngasjes së ekuipazhit **sipas rregullave të transportit rrugor**.

Vozitja e kamionit

Kohëzgjatja ditore e vozitjes - kohëzgjatja e përgjithshme e akumuluar prej mbarimit të pushimit ditor dhe fillimit të pushimit tjetër ditor ose prej mbarimit të pushimit ditor dhe fillimit të pushimit javor;

Kohëzgjatja e vozitjes - koha totale e vozitjes e regjistruar në mënyrë automatike, gjysmë-automatike ose manuale në kushte të përcaktuara me rregulla të parapara.

Koha e ngasjes

Kohëzgjatja e ngasjes ditore, **nuk tejkalon 9 orë**.

Kohëzgjatja e ngasjes ditore mund të zgjatet në maksimalisht **10 orë**, por jo më shumë se **2 herë** gjatë javës.

Kohëzgjatja e ngasjes javore, **nuk tejkalon 56 orë**.

Kohëzgjatja e ngasjes totale të akumuluar gjatë **dy javëve** të njëpasnjëshme **nuk tejkalon 90 orë**.

Koha e ngasjes përbëhet (llogaritet) nga e tërë kohëzgjatja e ngasjes e kryer në çfarëdo territori.

Pauza (ndërprerjet)

Pas ngasjes prej **4, 5 orë** ngasësi bën një pauzë të pandërprerë prej së paku **45 minutash**, përveç nëse e shfrytëzon pushimin.



Kjo pauzë mund të zëvendësohet me një ndërprerje prej **pesëmbëdhjetë (15) minutash**, duke vazhduar me një ndërprerje tjetër prej së paku **tridhjetë (30) minutash**, ku që të dyja shpërndahen në kohën e ngasjes apo merren menjëherë pas saj, në atë formë që respektohet pauza prej **së paku dyzetepesë (45) minutash**.

Pauza e shoferit të kamionit

Koha e pritjes dhe koha që nuk kalohet në ngasje, koha e kaluar në mjet, anije apo tren në lëvizje nuk konsiderohet si punë tjetër por mund të cilësohet si “*ndërprerje*”.

Koha e pushimit

Shoferi (ngasësi) e shfrytëzon kohën e pushimit ditor dhe javor të përkufizuar me rregullat e transportit rrugor.

Në secilën periudhë kohore **prej 24 orëve** pas përfundimit të kohës së pushimit ditor apo javor, shoferi duhet të merr një kohë të re të pushimit ditor.

Nëse një pjesë e pushimit ditor e që bie brenda asaj periudhe prej **njëzetekatër (24) orëve** është së paku **nëntë (9) orë** por më pak se **11 orë**, koha e pushimit ditor në fjalë konsiderohet si kohë e shkurtuar e pushimit ditor.

Pavarësisht nga ajo që u cekë më lartë, shoferi i përfshirë në trajtimin e mjetit duhet të ketë shfrytëzuar periudhën e re të kohës së pushimit ditor prej së paku **nëntë (9) orë** në **tridhjetë (30) orë**, pas **përfundimit të pushimit ditor** apo **javor**.

Koha e pushimit ditor mund të zgjatet për t’u bërë kohë **normale e pushimit javor** apo **kohë e pushimit të shkurtuar javor**.

Një shofer nuk mund të shfrytëzojë më shumë se **tri periudha të kohës së pushimit të shkurtuar ditor ndërmjet dy periudhave të pushimit javor**.

Gjatë **dy (2) javëve të njëpasnjëshme**, shoferi shfrytëzon pushimet e parapara me rregullat e transportit rrugor.

Shoferi që ofron vetëm një shërbim të transportit ndërkombëtar të udhëtarëve, duhet t’i zbatojë rregullat për pushime siç janë të parapara në transportin rrugor.



Fletëza e tahografit

Shoferi që merr pjesë në ekuipazh shfrytëzon pushim javor prej së paku **45 orëve**, kjo kohë mund të shkurtohet në së paku **24 orë** (kohë e shkurtuar e pushimit javor), megjithatë, çdo shkurtim kompensohet me periudhë të barabartë pushimi të shfrytëzuar si tërësi së paku gjatë javës së tretë pas javës kur është bërë shkurtimi, **koha e pushimit javor, fillon së paku në fund të gjashtë periudhave 24 orëshe**, nga periudha e mëparshme e pushimit javor.

Çdo pushim i marrë me anë të kompensimit të pushimit javor bashkohet me një tjetër kohë pushimi prej së paku **9 orëve**.

Sipas parapëlqimit të shoferit (ngasësit), koha e pushimit ditor dhe koha e shkurtuar e pushimit javor, e marrë jashtë pikës së ndalimit, mund të shfrytëzohen brenda mjetit, me kusht që mjete në fjalë është i pajisur me krevat të përshtatshëm për secilin ngasës, siç është paraparë nga prodhuesi gjatë planifikimit të mjetit dhe mjete duhet të jetë i palëvizshëm.

Koha e pushimit javor që bie ndërmjet **2 javëve** mund të llogaritet në cilëndo javë, por jo në të dyja.

Shmangiet

Me kusht që nuk e cenon sigurinë rrugore dhe që i lejohej arritja e një ndalimi të përshtatshëm, shoferi mund t'i shmang rregullat e transportit rrugor nëse është e nevojshme për t'u ofruar siguri personave, mjetit apo ngarkesës së tij. Shoferi duhet të cekë natyrën dhe qëllimin e shmangies në një fletë të të dhënave ose në fletë të shtypur të aparatit të kontrollit ose në regjistër të shërbimit, më së voni në kohën e arritjes në vendndalimin e përshtatshëm apo para saj.

Aparati i kontrollit



Aparati i kontrollit

Të gjitha mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave me masën më të madhe të lejuar **mbi 5 tonë** dhe të regjistruara në territorin e Kosovës duhet të pajisen me aparat kontrolli në pajtueshmëri me dispozitat e transportit rrugor.

Kushtet e shfrytëzimit



Pajisja digjitale

Punëdhënësi dhe shoferi sigurojnë funksionimin e duhur dhe përdorimin adekuat të pajisjes së kontrollit, si dhe të kartelës së shoferit.

Punëdhënësi lëshon për shoferët e mjeteve të pajisura me pajisje regjistrimi tahograf analog një numër të mjaftueshëm të fletëve të të dhënave, duke pasur parasysh ***natyrën personale të këtyre fletëve, kohëzgjatjen e shërbimit dhe detyrimin për ndërrimin eventual të fletëve të dëmtuara apo atyre të marra nga zyrtari për kontroll.***

Në rast se mjeti është i pajisur me aparat kontrolli tahograf digjital, punëdhënësi dhe shoferi sigurojnë se, duke pasur ***parasysh kohëzgjatjen e shërbimit, shtypja sipas kërkesës mund të bëhet në mënyrë adekuate në rast të kontrollit.***

Vlefshmëria e kartelës së shoferit nuk mund të jetë më e gjatë ***se 5 vite***, shoferi mund të ketë në posedim vetëm një kartelë të vlefshme.

Shoferi është i autorizuar të shfrytëzojë vetëm kartelën e tij të personalizuar, nuk mund të shfrytëzohet kartela e dëmtuar apo e skaduar.



Fletëza e tahografit

Shoferët përdorin fletë të të dhënave apo kartela të shoferit çdo ditë që ata ngasin, prej momentit që ata marrin mjetin nën drejtim.

Fleta e të dhënave apo kartela e shoferit nuk tërhiqet para fundit të periudhës ditore të punës, përveç nëse ajo tërheqje është e autorizuar. Asnjë fletë e të dhënave apo kartelë shoferi nuk mund të përdoret për një periudhë kohore më të gjatë sesa për atë që është synuar.

Nëse në kabinë të mjetit me aparat kontrolli tahograf digjital gjenden më shumë se një shofer ata sigurojnë se kartela e tyre është futur në vendin e saktë në tahograf.

Çdo anëtar i ekuipazhit duhet të mbajë në fletë të regjistrimit informatat sipas rregullave të përcaktuara me transport rrugor.

2. RREGULLAT PËR TRANSPORT TË UDHËTARËVE DHE MALLRAVE

TRANSPORTI I UDHËTARËVE (Kategoritë D1 , D, D1, DE)

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me transportin e udhëtarëve kanë këtë kuptim:

Autobus - mjet motorik që shërben për transport të udhëtarëve, dhe i cili përveç ulëses së shoferit i ka së paku edhe tetë ulëse të tjera;

Autobus i shkollës - mjet motorik që shërben për transport të fëmijëve, përkatësisht të nxënësve;

Transport publik - transport të cilin në kushte të njëjta mund ta shfrytëzojnë të gjithë shfrytëzuesit e shërbimeve të transportit;



Transport publik linjor i udhëtarëve - transport i cili kryhet në relacione të caktuara dhe sipas rendit të udhëtimit, çmimeve dhe kushteve të përgjithshme të transportit të përcaktuara paraprakisht;

Vendndalim i autobuësve

Linjë - relacion ose tërësi relacionesh të kryerjes së transportit në komunikacionin rrugor, prej stacionit fillestar deri në stacionin, përkatësisht deri në vend-ndaljen përfundimtare, në të cilën transportohen udhëtarët sipas rendit të udhëtimit të regjistruar dhe të publikuar me një ose me më shumë nisje;

Linjë ndër-urbane - linjë e cila zhvillohet në rrugët publike magjistrale dhe rajonale të Kosovës dhe që lidh dy apo më shumë komuna;

Linjë ndërkombëtare - linjë e cila stacionin fillestar e ka në territorin e Kosovës ndërsa atë përfundimtar jashtë territorit të Kosovës;

Linjë urbane - linjë e cila i lidh dy e më tepër stacione, gjegjësisht vendndalje brenda kufijve urban të një komune - qyteti;

Linjë urbane-periferike - linjë e cila i lidh dy e më tepër stacione, gjegjësisht vendndalje brenda territorit të një komune;

Linjë udhëtarësh - linjë në të cilën kryhet transporti ndërmjet stacionit fillestar dhe përfundimtar, përkatësisht vendndaljes së autobusëve me ndalje të detyrueshme në të gjitha stacionet, përkatësisht vendndaljet e autobusëve përgjatë rrugës së përcaktuar në rend të udhëtimit;

Linjë e drejtpërdrejtë - linjë në të cilën kryhet transporti ndërmjet stacionit fillestar dhe përfundimtar të autobusëve, përkatësisht të vendndaljes së autobusëve, e përcaktuar në rend të udhëtimit pa u ndalur nëpër vendndalje përgjatë rrugës;

Linjë ekspres - linjë në të cilën kryhet transporti ndërmjet stacionit fillestar dhe përfundimtar të autobusëve, përkatësisht vendndaljes së autobusëve të përcaktuara në rend të udhëtimit duke u ndalur edhe në ndonjë stacion të rëndësishëm të autobusëve, përkatësisht në vendndalje të autobusëve të përcaktuara në rend të udhëtimit;

Transport linjor ndër-urban - transport publik i udhëtarëve ndërmjet dy ose më tepër komunave, kurse mund të kryhet si transport linjor i udhëtarëve, ekspres ose i drejtpërdrejtë;

Transport në linja ndërkombëtare - transport publik rrugor të udhëtarëve ndërmjet Kosovës dhe shteteve të tjera;

Udhëtar – person fizik i cili transportohet nga operatorët e transportit rrugor me kompensim dhe i cili në bazë të kontratës ka të drejtë transporti;

Transport i veçantë linjor - transport i vetëm një numri të caktuar të udhëtarëve i cili kryhet në bazë të kontratës me shkrim ndërmjet operatorit të transportit dhe porositësit të transportit, me ç'rast transportin e paguan porositësi;



Relacion - distancë ndërmjet dy vendeve të linjës të cilat në rend të udhëtimit janë shënuar si stacione të autobusëve, përkatësisht si vendndalje të autobusëve.

Transporti rrugor i udhëtarëve ushtrohet si:

- *transport i rregullt i udhëtarëve me autobus,*
- *transport i lirë i udhëtarëve me autobus,*
- *transport taksi i udhëtarëve,*
- *transport i udhëtarëve për nevoja vetanake.*

Transporti i rregullt i udhëtarëve me autobus, transporti i lirë i udhëtarëve me autobus, dhe transporti për nevoja vetanake i udhëtarëve me autobus ushtrohet si:

- *transport brenda territorit të Kosovës,*
- *transport jashtë territorit të Kosovës,*
- *transport për qasje dhe kalim transit nëpër territorin e Kosovës.*

Transporti i rregullt i udhëtarëve brenda Kosovës

Transporti i rregullt i udhëtarëve me autobus, kryhet në relacione të caktuara (linja), sipas rendit të udhëtimit të përcaktuar dhe vërtetuar më parë, çmimit të caktuar e të shpallur dhe kushteve tjera të transportit.

Transporti i rregullt i udhëtarëve me autobus brenda territorit të Kosovës mund të ushtrohet si:

- *transport urban dhe urban-periferik,*
- *transport ndër-urban,*
- *transport i veçantë i udhëtarëve,*
- *transport për nevoja vetanake.*

Transporti urban dhe urban-periferik mund të kryhet si transport i rregullt.

Transporti ndër-urban mund të kryhet si transport i rregullt, transport i drejtpërdrejtë dhe ekspres.

Anëtarët e ekuipazhit të autobusit me të cilën kryhet transporti rrugor i udhëtarëve duhet të kenë veshje zyrtare (uniformë).

Transporti ndërkombëtarë i udhëtarëve



Transporti ndërkombëtarë i udhëtarëve me autobus, ndërmjet Kosovës dhe shteteve tjera dhe transporti transit nëpërmjet territorit të Kosovës bëhet në pajtim me dispozitat e Ligjit për transportin rrugor dhe aktet nënligjore, marrëveshjet dhe rregullat tjera ndërkombëtare.

Autobusi në transportin ndërkombëtar

Transporti i lirë i udhëtarëve

Transport i lirë i udhëtarëve, në transportin e brendshëm dhe atë ndërkombëtar, është transporti i grupit të njohur që më parë i udhëtarëve i krijuar me iniciativë të klientit apo agjencive turistike, pa hyrje dhe dalje të udhëtarëve përgjatë rrugëtimit, për të cilin relacioni, çmimi i transportit dhe kushtet tjera përcaktohen me kontratë ndërmjet operatorit të transportit dhe porositësit të transportit.

Transporti për nevoja vetanake të udhëtarëve

Transporti për nevoja vetanake të udhëtarëve është operacion që kryhet për qëllime jo-komerciale dhe jo-fitimprurëse nga një person fizik ose juridik.

Detyrimet e operatorit-shoferit

Operatori transportues përkatësisht shoferi i cili e drejton autobusin është i detyruar që transportin ta kryejë sipas dispozitave të transportit rrugor dhe akteve nënligjore.

Operatori i transportit përkatësisht shoferi i cili e drejton autobusin është i detyruar që të shfrytëzojë stacionet e autobusëve që janë të licencuara nga Ministria dhe vendndaljet e sinjalizuara me shenja horizontale dhe vertikale dhe të caktuara për transport ndër-urban:

- hyrja dhe dalja e udhëtarëve bëhet vetëm në stacionet e autobusëve dhe vendndalimeve të caktuara dhe regjistruara në rendin e udhëtimit;
- operatori i transportit-shoferi është i detyruar të ndalet në të gjitha vendndaljet të cilat i ka të regjistruara në rendin e udhëtimit.

Automjeti me të cilin kryhet transporti i rregullt i udhëtarëve duhet të ketë:

- të vënë në pjesën anësore emrin e operatorit transportues të udhëtarëve,
- në këndin e poshtëm të djathtë të xhamit ballor (parafango) linjën me kohën e nisjes nga stacioni i nisjes dhe kohën e arritjes në stacionin e fundit, duke e shënuar me së paku tri vendndalje të caktuara për marrjen dhe zbritjen e udhëtarëve.

Automjeti duhet t'i plotësojë kushtet tekniko-eksplotuese si dhe kushtet tekniko-sanitare dhe higjienike.

Transporti i udhëtarëve me autobusë



Transporti urban me autobus

Në automjet dhe në mjetin e bashkëngjitur për transport të udhëtarëve në transportin publik urban me autobusë, lejohet transporti i personave edhe duke qëndruar në këmbë.

Në këtë rast, përdorimi i rripit të sigurisë nuk është i domosdoshëm.



Në autobusët me të cilët bëhet transporti publik në transportin ndër-urban, mund të transportohen vetëm aq persona sa ka ulëse të montuara në autobus.

Transporti ndër-urban me autobus

Rimorkiot për bartje të udhëtarëve mund t'iu bashkëngjiten vetëm autobusëve në transportin urban.

Autobusët që përveç ulëseve kanë vende për qëndrim në këmbë, janë të obliguar të jenë në përputhje me dispozitat për transportin rrugor.

Nuk lejohet që udhëtarët të dalin nga mjete për transport të udhëtarëve pa u ndalur mjete dhe pa i hapur dyert shoferi i autobusit.

Transporti i organizuar për fëmijë/nxënës

Nëse me mjet/autobus transportohen fëmijë në mënyrë të organizuar, mjete duhet t'i plotësojë kushtet e veçanta dhe të jetë i shënuar me shenjë të veçantë, ndërsa gjatë kohës së hyrjes dhe daljes së fëmijëve nga mjete, shoferi duhet t'i ndezë të gjithë treguesit e drejtimit të mjetit.



Autobusi që transporton vetëm fëmijë/nxënës

Ndalohet të shënohet mjete me shenjë të veçantë nëse nuk transportohen fëmijë në mënyrë të organizuar.

Nëse mjete nuk transporton fëmijë, atëherë shenja e veçantë duhet mbuluar ose hequr.



Hyrja e autobusit në trafik-brenda zonës urbane

Shoferi i autobusit nga vendndalja e autobusit brenda vendbanimit mund të hyjë në shiritin e afërt të trafikut ose të lëvizë në rrugë, vetëm pasi të sigurohet se veprimi i tillë nuk do të shkaktojë kurrfarë pengese apo rreziku në trafik. Shoferi duhet të sinjalizojë me treguesit e drejtimit.

Ndalohet ndalja e autobusëve për marrje apo zbritje të udhëtarëve jashtë vendndalimit për autobusë.

Shoferi i autobusit nga vendndalja e autobusit jashtë vendbanimit mund të hyjë në shiritin e afërt të trafikut ose të lëvizë në rrugë vetëm pasi t'i lëshojë të gjitha mjetet rrugore. Shoferi duhet të sinjalizojë me treguesit e drejtimit.



Hyrja e autobusit në trafik-jashtë vendbanimit

Kufizimi i shpejtësisë

Shpejtësia e lëvizjes sipas kategorive të mjeteve në rrugë të tjera, përveç në autostradë e motoudhë, kufizohet në:

- **80 km/h**, për autobusë,
- **80 km/h**, për autobusë me rimorkio të lehtë dhe për automjete të cilat tërheqin rimorkio për kampim;
- **70 km/h**, për autobusë që kryejnë transport të organizuar të fëmijëve,



Autobusët nyjorë pa vendqëndrim në këmbë

-**70 km/h**, për autobusë nyjorë pa vendqëndrim në këmbë,

- **50 km/h**, për autobusë me rimorkio për transportim të udhëtarëve,
- **50 km/h**, për autobusë urbanë,
- **50 km/h**, për autobusë në të cilët përpos ulëseve të montuara, ka vende për qëndrim në këmbë.

Në rastet kur automjetet për udhëtarë lëvizin në autostradë dhe motoudhë, shpejtësia për këto automjete kufizohet në 100 km/h, për autobusë me masën më të madhe të lejuar mbi 12000 kg, përveç autobusëve të cilët transportojnë grupe të organizuara fëmijësh.

Shoferët e mjeteve të cilat e kanë kufizimin e shpejtësisë sipas kategorisë së mjeteve, janë të obliguar që ta vendosin shenjën e kufizimit të shpejtësisë në anën e prapme të mjetit, në vend të dukshëm.

Autobusët, duhet ta kenë kufizuesin e shpejtësisë, siç parashihet në legjislacionin përkatës.

Shoferët e autobusëve duhet t'u përmbahen kufizimeve të autobusëve për atë kategori që i takojnë edhe kur me rregulla apo me shenjë të trafikut lejohet shpejtësi më e madhe.

TRANSPORTI I MALLRAVE (Kategoritë C1, C, C1, CE)

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me transportin e mallrave kanë këtë kuptim:

Operator i transportit rrugor të mallrave - çdo operator transportues i mallrave që kryen transport për nevoja personale dhe palë të tretë, me mjete motorike ose mjete të kombinuara;

Transport për palë të tretë - transport i mallrave me automjet transportues apo tërësi të mjeteve të transportit, i kryer me qëllime komerciale për persona të tjerë fizikë dhe juridikë.

Transporti rrugor i mallrave

Transporti rrugor vendor dhe ndërkombëtar i mallrave kryhet si transport i mallrave për nevoja vetanake (për llogari të vet) dhe transport i mallrave me qira dhe pagesë (për palë të tretë).

Transporti i mallrave për nevoja vetanake

Transport i mallrave për nevoja vetanake konsiderohet transporti të cilin e kryen personi fizik apo juridik pa kompensim.

Transporti i mallrave me qira dhe pagesë (për palë të tretë)



Kamioni

Transporti i mallrave me qira dhe pagesë (për palë të tretë) kryhet në bazë të marrëveshjes me shkrim ose me gojë në mes të dërguesit dhe marrësit të mallit i cili kontraktton transportin e mallrave.

Lejet për transport ndërkombëtar për operatorët rezidentë në Kosovë

Lejet për transport ndërkombëtar për operatorët rezidentë për transportin e mallrave kryhet në bazë të lejes për transport ndërkombëtar, përveç nëse është përcaktuar me marrëveshje ndërkombëtare që transporti të kryhet pa leje.

Transporti i personave në kamion (mjet transportues)

Në kamion nuk mund të transportohen më së shumti 5 persona të cilët punojnë në ngarkim-shkarkim të ngarkesës, si dhe kur kryhen punë bujqësore ose punë të tjera.

Në mjetin kamion në hapësirën për vendosje të ngarkesës me leje të veçantë mund të transportohen më shumë se 5 persona të cilët punojnë në ngarkim-shkarkim ose punë të tjera. Shoferi duhet ta ketë me vete lejen e veçantë dhe ta tregojë atë kur i kërkohet nga personi i autorizuar.

Në rast të evakuimit ose të dhënies së ndihmës gjatë fatkeqësive elementare, në kamion mund të kryhet transport i personave edhe pa leje paraprake.

Personi i cili nuk i ka mbushur 14 vjeç lejohet të transportohet në kamion vetëm nëse përcillet nga personi i moshës madhore.

Personave të cilët transportohen në hapësirën e kamionit për vendosje të ngarkesës ose në makinën e punës, nuk iu lejohet:



- të qëndrojnë në këmbë,
- të ulen në anësoret e mjetit,
- të ulen mbi ngarkesë jo stabile,
- të ulen në ngarkesë e cila e kalon lartësinë e anësores së mjetit.

Nuk lejohet qëndrimi në këmbë

Në trafikun rrugor ndalohet transporti i personave:

- në mjetin i cili nuk ka anësore,
- në mjetin me shkarkues automatik, nëse mekanizmi është i aktivizuar,
- në mjetin e bashkëngjitur për transport të ngarkesës të cilën e tërheq kamioni.



Në qoftë se ngarkesa që transportohet kalon më tepër se 1 metër pikën më të skajshme në pjesën e mjetit transportues ose rimorkios, duhet të shënohet me tabelë. Kjo tabelë ka formë katrore me përmasa 50 cm x 50 cm, e ngjyrosur në mënyrë alternative me shirita të pjerrët me ngjyrë reflektuese portokalli dhe të bardhë, e vendosur pingul mbi boshtin gjatësor të mjetit.

Transporti i kafshëve

Transporti i kafshëve lejohet në mjetin transportues i cili i plotëson kushtet e parapara për këtë lloj transporti si dhe nuk rrezikon sigurinë në rrugë.

Në qoftë se në kamion dhe rimorkio transportohen kafshë, në ato mjete nuk lejohet transporti i personave.



Kamioni për transport të kafshëve

Në qoftë se në automjet barten kafshë shtëpiake, nuk lejohet vendosja e tyre në ulësen e përparme.

Lëvizja e kamionit brenda vendbanimit

Në rrugë brenda vendbanimit me 2 apo më tepër shirita për një kah, shoferit të kamionit me masën më të madhe të lejuar mbi tremijëepesëqind (3500) kg, i lejohet të shfrytëzojë vetëm shiritin e trafikut të djathtë të skajshëm, përveç në pjesën e rrugës para kryqëzimit ose para vendit tjetër në të cilin mjete kthehet në të majtë.



Kamion gjatë lëvizjes vendbanimit

Kamionit i lejohet lëvizja në shiritin e majtë të skajshëm vetëm për kthim majtas.

Drejtimi në autostradë me shumë shirita të trafikut



Kamioni gjatë nagsjes në autostradë

Në autostradë me 3 ose me tepër shirita të trafikut që shërbejnë për lëvizje të automjeteve në një drejtim, shoferi i automjetit me masën më të madhe të lejuar se 5000 kg, ose të automjetit me rimorkio me gjatësi mbi 7 metra mund të shfrytëzojë vetëm 2 shirita të trafikut që ndodhën pranë skajit të djathtë të sipërfaqes së rrugës.

Kufizimi i shpejtësisë

Shpejtësia e lëvizjes sipas kategorive të mjeteve në rrugët tjera, përveç në autostradë e motoudhë, kufizohet në:

- 80 km/h për kamiona me masën më të madhe të lejuar deri në 7500 kg,



Kamioni me masën më të madhe të lejuar mbi 7500kg.

- 70 km/h për kamiona me masën më të madhe të lejuar mbi 7500 kg,



- 70 km/h për kamion me mjete të bashkëngjitura;



- 70 km/h për mjete të cilat transportojnë materie të rrezikshme,

- 50 km/h për kamiona që kryejnë transport grupor të njerëzve.

Në rastet kur mjetet lëvizin në autostradë dhe motoudhë, shpejtësia për kamiona kufizohet:



Kamion me masë mbi 12000 kg

- 85 km /h për kamion me masën më të madhe të lejuar mbi 12000 kg, përveç mjeteve të cilat transportojnë materie të rrezikshme,



Bashkësi mjete

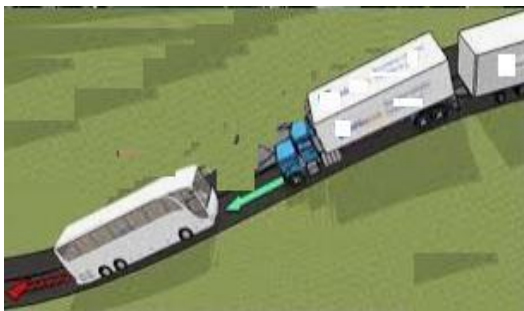
- 80 km/h për mjetet e transportit me mjete të bashkëngjitura.

Shoferët janë të detyruar t'i përmbahen shpejtësisë së lëvizjes sipas kufizimeve të mjeteve të tyre edhe në rrugën në të cilën lëvizin me rregulla të trafikut ose shenjë të trafikut që lejon shpejtësi më e madhe.

Shoferët e mjeteve (me masë më të madhe të lejuar mbi 3500 kg) të cilat kufizimi i shpejtësisë bëhet sipas kategorisë së tyre, janë të obliguar që ta vendosin shenjën e kufizimit të shpejtësisë në anën e prapme të mjetit, në vend të dukshëm.

Përballkalimi

Në rrugë me pjerrtësi në të cilën përballkalimi është i vështirësuar ose i pamundur, dhe njëri nga mjetet detyrohet të lëvizë prapa me qëllim të mundësimit të qarkullimit, këtë duhet ta bëjë:



Autobusi duhet të lëvizë mbrapa

- mjeti transportues i cili takohet me autobusin,
- autobusi nëse takohet me mjetin bashkëngjitur,
- mjeti i cili lëviz teposhtë, në qoftë se mjetet janë të së njëjtës kategori.

Tërheqja e kamionit dhe e bashkësisë së mjeteve në defekt



Tërheqja e mjetit të transportit ose e bashkësisë së mjeteve të ngarkuara në defekt lejohet deri te vendi i parë i përshtatshëm për ngarkim-shkarkim, ndërsa në raste të jashtëzakonshme deri te vendi i parë ku mund të mënjanohet defekti i mjetit.



Në rast të tërheqjes së një mjeti në mënyrë të tillë që nuk ka nevojë për ta drejtuar ose për t'i përdorur frenat, masa e përgjithshme e mjetit që tërhiqet nuk mund të jetë më e madhe se masa e përgjithshme e mjetit që e tërheq.

Tërheqja e autobusit në defekt

https://www.google.com/search?q=slepanje+vozila+u+kvaru&sca_

Mjetet bashkëngjitëse

Automjetit të transportit në trafikun rrugor i lejohet t'i tërheq dy mjete bashkëngjitëse në rrugë nacionale dhe një mjet bashkëngjitës në autoudhë.

Mjetit për transportin e udhëtarëve i lejohet ta tërheq vetëm një mjet bashkëngjitës në cilëndo rrugë që lëviz.

Pajisjet rezervë dhe shtesë të automjetit



Pajisjet shtesë dhe rezervë

Kamionët dhe autobusët në trafikun rrugor duhet t'i posedojnë pajisjet rezervë dhe shtesë: kutinë e ndihmës së parë, trekëndëshin e sigurisë, pajisjen për tërheqje të mjetit në defekt, jelekun reflektues, ndërsa aparatit për fikje të zjarrit në rastet kur përdorimi i tij parashihet me rregullat e përcaktuara. Të gjitha këto pajisje duhet të jenë të kompletuara dhe me afat të përdorimit.

3. DOKUMENTACIONI I NEVOJSHËM PËR TRANSPORT TË BRENSHËM DHE NDËRKOMBËTAR

DOKUMENTACIONI I NEVOJSHËM PËR TRANSPORT TË BRENDSHËM DHE NDËRKOMBËTAR (Kategoritë D1, D, D1E, DE)

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me dokumentacionin e nevojshëm për transport të brendshëm dhe ndërkombëtar të udhëtarëve, kanë këtë kuptim:

Leje e transportit - akt i caktuar me këtë ligj ose me marrëveshje ndërkombëtare në bazë të së cilit kryhet transporti rrugor i udhëtarëve ose i mallrave;

Fletudhëtim - formular i përcaktuar të cilin operatori i transportit duhet ta ketë gjatë kryerjes së transportit rrugor të lirë të udhëtarëve në transportin e brendshëm dhe në atë ndërkombëtar;

Fleturdhëresë e rrugës - formular i përcaktuar i cili përmban numrin e regjistrimit të autobusit me të cilin kryhet transporti linjor i udhëtarëve, emërtimin e linjës, kohën e fillimit dhe të mbarimit të udhëtimit, të dhënat për personelin e automjetit dhe drejtimin e qarkullimit të tij, nënshkrimin e personit të autorizuar për lëshimin e fleturdhëresës së rrugës si dhe rubrikën për shënimin e arritjes dhe të nisjes nga stacioni i autobusëve ose nga vendndalja e autobusëve në transportin linjor.



Rendi i udhëtimit - akt i cili përmban: emërtimin e operatorit të transportit, linjën në të cilën kryhet transporti, llojin e linjës, radhitjen e stacioneve të autobusëve, përkatësisht të vendndaljeve të autobusëve, pastaj distancën nga vendi ku fillon linja, kohën e arritjes dhe të nisjes nga stacioni i autobusëve, përkatësisht në vendndaljet e autobusëve, regjimin e mbajtjes së linjës, periudhën brenda të cilës mbahet linja dhe afatin e vlefshmërisë së rendit të udhëtimit.

<https://www.google.com/search?q=prijevoz+autobusa&tbm=isch&ved=>

Rendi i udhëtimit

Dokumentet e nevojshme gjatë operimit në transportin rrugor vendor dhe ndërkombëtar të udhëtarëve

Gjatë transportit të rregullt ndër-urban të udhëtarëve operatori është i detyruar që në autobus të ketë këto dokumente;

- rendin e udhëtimit,
- fleturdhëresën e rrugës,
- certifikatën e autobusit sipas licencës përkatëse.

Gjatë transportit të rregullt të udhëtarëve në transportin ndërkombëtar operatori është i obliguar që në autobus të ketë këto dokumente:

- lejen dhe dokumentet përcjellëse të lejes në origjinal,
- fleturdhëresën e rrugës,
- certifikatën e autobusit sipas licencës përkatëse,
- certifikatën e shoferit (CPC).

Gjatë transportit të lirë të udhëtarëve, operatori është i obliguar që në autobus të ketë këto dokumente:

- lejen dhe dokumentet përcjellëse të lejes në origjinal,
- fletudhëtimin e rrugës në origjinal të vërtetuar nga operatori dhe Policia Kufitare,
- certifikatën e autobusit sipas licencës përkatëse,
- fletëurdhëresën e rrugës.

Gjatë transportit të udhëtarëve operatori është i obliguar të ketë edhe dokumentet tjetra shtesë të përcaktuara me rregullat e transportit rrugor, aktet nënligjore dhe marrëveshjet ndërkombëtare.

Fletudhëtimi

Libri i fletudhëtimit është i domosdoshëm gjatë kryerjes së transportit të lirë të udhëtarëve.

Kategoritë C1 dhe C

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me dokumentacionin e nevojshëm për transport të brendshëm dhe ndërkombëtar të mallrave kanë këtë kuptim:

Leje e transportit - akt i caktuar me dispozitat e transportit rrugor ose me marrëveshje ndërkombëtare në bazë të së cilit kryhet transporti rrugor i udhëtarëve ose i mallrave;



Leje (CEMT) - leje multilaterale për kryerjen e transportit rrugor ndërkombëtar të mallrave në territorin e shteteve anëtare të CEMT-it, me automjetet e regjistruara në një nga tri shtetet anëtare të CEMT-it - Konferenca Evropiane e Ministrave të Transportit.

Leja CEMT

Transport për palë të tretë - transport i mallrave me kamion apo tërësi të mjeteve të transportit i kryer me qëllime komerciale për persona të tjerë fizikë dhe juridikë;

Fletëngarkesë - akt i cili shoqëron mallin dhe duhet të përmbajë: datën dhe vendin e lëshimit, emrin dhe mbiemrin ose emërtimin e dërguesit, pastaj adresën e tij, emrin dhe mbiemrin ose emërtimin e operatorit të transportit, shenjën e regjistrimit të automjetit, datën dhe vendin e ngarkimit të mallit, emrin dhe

mbiemrin ose emërtimin e marrësit dhe vendin e shkarkimit, shënimin e sasisë dhe të llojit të ngarkesës, listën e dokumenteve që i bashkëngjiten fletëngarkesës, shpenzimet e transportit dhe shpenzimet e tjera;

CMR - akt që e shoqëron mallin në transportin rrugor ndërkombëtar.

Dokumentet e nevojshme gjatë transportit rrugor vendor dhe ndërkombëtar të mallrave

Gjatë transportit të mallrave operatori në automjet duhet të posedojë këto dokumente:

a) për transport vendor në Kosovë:

- *certifikata e automjetit (ekstrakt nga Licenca),*
- *fletëurdhëresën e rrugës.*

b) për transport ndërkombëtar:

- *certifikata e automjetit (ekstrakt nga Licenca);*
- *fletëngarkesën CMR;*
- *lejen për transport ndërkombëtar, nëse me marrëveshje ndërkombëtare nuk është përcaktuar ndryshe,*
- *fleturdhëresën e rrugës,*
- *certifikatën e shoferit (CPC).*



Gjatë transportit të mallrave operatori në automjet duhet të posedojë edhe dokumentet tjera shtesë të përcaktuara me rregullat e transportit rrugor dhe aktet tjera nënligjore.

Kategoritë C1, C, D1 dhe D

Sipas ligjit për rregullat e trafikut rrugor dokumentet e nevojshme gjatë ngasjes janë:

- *patentë shoferi;*
- *certifikata e regjistrimit të automjetit;*
- *autorizimi, nëse mjeti shfrytëzohet për drejtim jashtë vendit. Autorizimi duhet të nxirret nga organi kompetent i autorizuar, nëse shoferi nuk është pronar i mjetit ose pronari i mjetit nuk është në mjet;*
- *urdhëresa e punës ose autorizimi, të lëshuara nga institucionet publike apo private për drejtim të mjetit brenda vendit, nëse mjeti përdoret si mjet komercial, si: mjetet publike dhe private të kompanive, të ndërmarrjeve, të firmave, taksitë, autoshkollat, autobusët, mjetet transportuese apo të ngjashme;*
- *polica e sigurimit;*
- *raporti evropian i aksidenteve;*
- *dokumentet për kualifikim të shoferëve, siç parashihet me rregullat e parapara;*
- *certifikata e vlefshme shëndetësore, kur me ligj parashihet posedimi i saj.*

4. RREGULLAT PËR MASËN, DIMENSIONET, NGARKESËN BOSHTORE, RREGULLAT MBI PAJISJET PËR KUFIZIM TË SHPEJTËSISË

Kategoritë C1, C, D1, D, C1E, CE, D1, DE

MASA, DIMENSIONET DHE NGARKESA BOSHTORE

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me këtë kapitull kanë këtë kuptim:

Kamion/mjet transportues - çdo automjet që shërben për transportim të ngarkesës;

Kapacitet i mjetit - masa e lejuar deri në të cilin mjeti rrugor lejohet të ngarkohet, sipas deklaratës së prodhuesit të mjetit;

Masë e mjetit të zbrazët - masa e mjetit të zbrazët pa ekuipazh, pa udhëtarë, pa ngarkesë, me rezervuar të plotë të karburantit, si dhe me veglat e pajimet e detyruara për mjetin;

Masë e përgjithshme - masa efektive e mjetit rrugor së bashku me masën e ngarkesës që transportohet me mjet, duke përfshirë edhe masën e personave që gjenden në mjet, si dhe masën e mjetit të bashkëngjitur me ngarkesë, në qoftë se i është shtuar mjetit tërheqës;

Masë më e madhe e lejuar - masa më e madhe e lejuar e mjetit bashkë me ngarkesën e mjetit;



Gjatësia e kamionit-rimorkiatorit

Gjatësia më e madhe e lejuar e automjetit - është distanca ndërmjet pjesës më të skajshme të përparme dhe të pasme të automjetit pa ngarkesë;

Gjerësia më e madhe e lejuar e automjetit - është distanca ndërmjet pjesës më të skajshme të përparme dhe të pasme të automjetit pa ngarkesë;

Lartësia më e madhe e lejuar e automjetit - është distanca ndërmjet bazës horizontale dhe pjesës më të lartë të automjetit të pangarkuar kurse presioni i gomave është në përputhje me presionin e përcaktuar nga prodhuesi i automjetit.



Lartësia e autobusit

Lartësia më e madhe e lejuar e mjetit të kategorive C dhe D është 4 metra.

Rrotave tërheqëse të kamionëve dhe autobusëve u takon të paktën **1/4** e masës së përgjithshme të mjetit ose bashkësisë së mjeteve.

Rrotave të boshteve drejtuese të autobusëve dhe kamionëve, nëse mjeti është në qetësi në bazë horizontale, u takon të paktën **1/5** e masës së përgjithshme të mjetit.

Mjeti për transport me masën më të madhe të lejuar deri në **3.5 tonë apo autobusi**, nuk lejohet që ta tejkalojë masën e përgjithshme të mjetit tërheqës.

Masa e përgjithshme e rimorkios së tërhequr nga mjeti i transportit me masën më të madhe të lejuar mbi **3.5 tonë** mund ta tejkalojë masën e përgjithshme të mjetit tërheqës deri në **40 %**.



Rimorkiatori

Kufizimet e sipër shënuara nuk zbatohen për kokën tërheqëse (rimorkiatorin).

SISTEMI I FRENIMIT

Sistemi i frenit të parkimit duhet të vendoset në mjetin bashkëngjitur, në atë mënyrë që të mund të aktivizohet jashtë mjetit.

Sistemi i frenit punues të mjeteve dhe rimorkiove duhet të veprojë në të gjitha rrotat.

Pajisja për ngadalësim afatgjatë

Gjatë ngasjes në pjerrtësi të madhe gjatësore - në teposhtëze të gjata nevojitet frenim i vazhdueshëm i automjetit, andaj edhe përdoren pajisjet për ngadalësim (ngadalësuesit) të cilat mundësojnë ngadalësimin e automjetit pa e përdorur shpesh frenin punues.

Kamionët dhe autobusët me masë maksimale të lejuar mbi 5 tonë, të projektuara për të tërhequr një rimorkio me masë maksimale të lejuar mbi 7 tonë, duhet të kenë të vendosur dhe të instaluar pajisjen për ngadalësim afatgjatë të automjetit.

Edhe në gjysmërimorkiot me shalë të cilat masa maksimale e lejuar për bosht tejkalon **9 tonë**, si dhe në mjetet e transportit dhe autobusët me masë maksimale të lejuar mbi **9 tonë**, duhet të jenë të vendosura dhe të instaluar pajisjet që sigurojnë ngadalësim afatgjatë të automjetit.

Mjetet e lartëcekura duhet të ketë mundësi (ngadalësimi) të mbajtjes së shpejtësisë konstante prej 30 km/h, në një shkallë të përshtatshme të transmisionit në tatëpjetë prej 7% dhe gjatësisë rrugore prej 6 km.

Llojet e ngadalësuesve janë:

***Ngadalësuesi motorik** - funksionon duke ndërprerë plotësisht sjelljen e karburantit në motor dhe duke mbyllur gypin shfryrës.*

***Ngadalësuesi hidrodinamik** - funksionon në bazë të fluidit, ndërsa ngadalësuesi elektrodinamik funksionon në bazë të rrymës - gjeneratorit.*

Retarderit - kjo pajisje instalohet në automjete të rënda transportuese, përparësia e së cilës qëndron në kursimin e pllakës frenuese, tamburit dhe lëndës djegëse, si dhe në rritjen e qëndrueshmërisë së pneumatikëve që ofron siguri më të madhe rrugore. Në komandën elektrike që instalohet në retarder përkatësisht në pozitën e caktuar të dorezës së timonit mund të memorizohet shpejtësia e përshtatshme e zbritjes në teposhtëze të gjatë, ku zbritja realizohet me një shpejtësi konstante prej p.sh. 40 km/h, që nënkupton efektin e moslejimit të rritjes së shpejtësisë së automjetit.

Pajisjet për frenim në mjetin e bashkëngjitur, masa më e madhe e lejuar e të cilit nuk kalon mbi **0,75 t**, nuk është e domosdoshme të jenë të instaluar sipas rregullave të parapara.

Sistemi i frenit punues në mjetin e bashkëngjitur, masa më e madhe e lejuar e të cilit tejkalon **0,75 t**, duhet të jetë i vendosur dhe i instaluar në atë mënyrë që të funksionojë në të gjitha rrotat e rimorkios.

Në një mjet të bashkëngjitur, masa maksimale e lejuar e të cilit nuk i kalon **3.5 t**, frenimi punues mund të kryhet me komandë inercie.

Sistemi i frenimit të parkimit të mjeteve transportuese, autobusëve dhe mjeteve bashkëngjitore, kur është i ndarë nga mjete tërheqës, duhet të sigurojë palëvizshmërinë e automjetit të ngarkuar deri në masën më të madhe të lejuar në një pjerrtësi prej **18%** gjatë së cilës automjeti nuk është frenuar në një mënyrë tjetër.

Sistemi i frenimit të parkimit të bashkësia e mjeteve duhet të sigurojë palëvizshmërinë e tërë grupit të mjeteve në pjerrtësinë prej **12%**, dhe gjatë kësaj bashkësie e mjeteve nuk është frenuar në një mënyrë tjetër.

Pajisja për ngadalësim afatgjatë të kamionit, autobusit, pa ose me mjetin e bashkëngjitur dhe me masë më të madhe të lejuar duhet të ketë mundësi (ngadalësimi) të mbajtjes së shpejtësisë konstante prej **30 km/h**, në një shkallë të përshtatshme të transmisionit në tatëpjetë prej 7% dhe gjatësisë rrugore prej **6 km**.

Nëse automjeti tërheqës nuk e ka të instaluar ngadalësuesin afatgjatë, mund të tërheq mjetin e bashkëngjitur, vetëm nëse mjete i bashkëngjitur posedon ngadalësuesin e vet dhe nëse shoferi i mjetit tërheqës mund ta aktivizojë atë gjatë ngasjes.

Pajisjet për ndriçim të rrugës, sinjalizimit dhe pozicionit

Kamionët dhe autobusët që marrin pjesë në trafikun rrugor duhet t'i kenë të ndezura dritat si në vijim:

- së paku dy drita të bardha në pjesën e përparme dhe dy drita të kuqe në pjesën e pasme,



Dritat e pasme të mjetit bashkëngjiturës

- kur tërheq një ose dy mjete të bashkëngjitura, në pjesën e pasme të mjetit të fundit të bashkëngjitur duhet të jenë të ndezura të paktën dy drita të kuqe,

- në qoftë se gjerësia e mjetit të bashkëngjitur është më e madhe se 1,60 metra, në pjesën e përparme të mjetit të parë të bashkëngjitur duhet të jenë të ndezura dy drita të bardha.

Automjeti i cili merr pjesë në trafikun rrugor duhet ta ketë në rregull sistemin e sinjalizimit dhe të ndriçimit, dhe të pozicionit.

Përdorimi i dritave në automjetin i cili është i pajisur me teknologji të avancuar bëhet siç parashihet nga prodhuesi.

Pajisjet për ndriçim të rrugës janë:

- dritat e gjata kryesore,
- dritat e shkurta kryesore,
- dritat e përparme të mjegullës,
- ngasja prapa.

Pajisjet për sinjalizim ndriçues të mjeteve dhe mjeteve të bashkëngjitura janë: treguesit e drejtimit, sinjali për paralajmërim të rrezikut (vezullim, ndezje e njëkohshme e të gjithë treguesve të drejtimit) dhe dritat e frenave.

Pajisjet e pozicionit (pajisjet për shënim të mjeteve dhe mjeteve të bashkëngjitura) janë: drita e targës së pasme të regjistrimit, drita e përparme e pozicionit, drita e pasme e pozicionit, drita e pasme e mjegullës, drita e parkimit, drita anësore e pozicionit, drita gabarite, drita për ngasje gjatë ditës (drita e ditës), katadiopteri i pasmë jo-trekëndësh, katadiopteri i pasmë trekëndësh, katadiopteri i përparmë jo-trekëndësh, katadiopteri anësor jo-trekëndësh, shënjimi i dukshmërisë së lartë (shiritat retro-reflektues për shënjimin e kornizës, konturave të automjetit), drita lëvizëse (reflektori), pajisjet për dhënie të shenjave të posaçme të ndriçimit (dritat rrotulluese dhe vezulluese), pllakat retro-reflektuese dhe sinjalet reflektuese që duhet përdorur në ADR, pllakat retro-reflektuese dhe sinjalet reflektuese për transport të ngarkesave specifike dhe të ngjashme.

Mjetet të cilat në një rrugë të rrafshët nuk mund të lëvizin me shpejtësi më të madhe se 25 km/h nuk është e domosdoshme të kenë dritat e gjata kryesore.

Dritat e përparme dhe të pasme të pozicionit, dritat gabarite, dritat anësore për shënim dhe dritat e targave të pasme të regjistrimit, ndizen ose fiken në të njëjtën kohë.

Në automjete duhet të instalohen dy katadioptere të pasmë jo-trekëndësh.

Në mjete të bashkëngjitura instalohen dy katadioptere të pasmë trekëndor, ndërsa ndalohet instalimi i tyre në automjete.

Mjetet në një rrugë të rrafshët që nuk mund të lëvizin me shpejtësi më të madhe se 25 km/h, nuk duhet të kenë dritën e frenimit.

Hapësira për shoferin dhe pasagjerët në mjetet dhe mjete të bashkëngjitura duhet të ketë ndriçim të brendshëm.

Automjet i ngadalshëm



Shenja »Automjet i ngadalshëm«

Mjeti dhe mjeti i bashkëngjitur i cili për shkak të konstruksionit, nuk mund të lëvizë me shpejtësi më të madhe se 30 km/h ose në rrugë lëviz me shpejtësi më të vogël se 30 km/h, kur kryen punë të caktuar në trafik, duhet të shënohet me një shenjë »Automjet i ngadalhtë«, në përputhje me dispozitat e parapara.

Automjeti duhet të ketë së paku një shenjë »Automjet i ngadalshëm«, të vendosur në pjesën e pasme të automjetit.

Nëse automjeti ka vetëm një shenjë »Automjet i ngadalshëm«, shenja duhet të vendoset ashtu që të jetë në anën e majtë të automjetit.

Automjet i rëndë

Automjet transportues me masë maksimale të lejuar që kalon 12 000 kg, përveç mjetit tërheqës të përcaktuar për tërheqje të gjysmërimorkiove, duhet të shënohet me tabelë/a »Automjet i rëndë« në përputhje me dispozitat e parapara.



Tabelat për automjete të rënda



Tabelat për automjete e gjata

Mjeti i bashkëngjitur me masë maksimale të lejuar prej 10.000 kg ose më pak, gjatësia e së cilit përfshirë gjatësinë e boshtit për tërheqje kalon 8 m dhe mjeti i bashkëngjitur me një masë maksimale të lejuar më të madhe se 10.000 kg, pavarësisht nga gjatësia, duhet të shënohen me një tabelë »Automjet i gjatë«, në përputhje me dispozitat e parapara.



Mjeti i rëndë dhe i gjatë duhet të ketë një, dy ose katër tabela »Automjet i gjatë« ose »Automjet i rëndë«, ndërsa numri i tabelave varet nga mundësia e montimit të tyre në pjesën e prapme të automjetit.

Tabela për shënimin e kamionit

Autobusi



Në mjetin me të cilin barten udhëtarët shkallët duhet të sigurojnë hyrje dhe dalje të sigurt të udhëtarëve.

Sipërfaqja e korridorit, qasja në hyrje dhe shkallët e mjetit të udhëtarëve duhet të jenë jo-rrëshqitëse.

Shkallët në autobus



Hapësira e brendshme e kabinës së shoferit dhe hapësira e udhëtarëve duhet të jenë e pajisura ashtu që shoferi, respektivisht udhëtarët në automjet të mos mund të lëndohen.

Hapësira për shoferin dhe udhëtarët në automjet motorik dhe të bashkëngjitur duhet të ketë ndriçim të brendshëm.

Autobusi dykatësh

Në mjet dhe mjet të bashkëngjitur për bartje të udhëtarëve duhet të ekzistojë pajisja për ventilim.

Autobusët dhe trolejbusët me më shumë se 25 vende me të cilët barten udhëtarët duhet të kenë një ndërprerës me të cilën shkyçen të gjitha qarqet elektrike në automjet përveç tahogرافit. Dorëza e ndërprerësit duhet të jetë lehtë e arritshme për dorën e shoferit.

Baltëpritisit



Baltëpritisit në kamion

Baltëpritisit në mjete dhe ato të bashkangjitura të cilat mund të zhvillojnë një shpejtësi më të madhe se 30 km/h, përveç mjeteve për terren dhe kamiona të cilat shkarkohen automatikisht, duhet të vendosen dhe të instalohen mbi të gjitha rrotat.

Matësi i shpejtësisë



Matësi i shpejtësisë (ang. speedometer) me matësin e rrugës së kaluar (ang. odometer) duhet të jetë i pajisur me një dritë ndezëse kur dritat e pozicionit ndezën, për të siguruar lexueshmëri të besueshme në kushte të reduktuara të dritës.

Kufizuesi i shpejtësisë

Në mjete të transportit dhe autobusë duhet të ekzistojë kufizuesi i shpejtësisë.

Mjetet e kategorisë së autobusëve mbi 12 000 kg (me përjashtim të autobusëve që transportojnë fëmijë/nxënës në mënyrë të organizuar) duhet të kenë të instaluar kufizuesin e shpejtësisë në një shpejtësi maksimale të lejuar prej 100 km/h.

Kamionët me masën më të madhe të lejuar mbi 12.000 kg (me përjashtim të kamionëve që transportojnë materiale të rrezikshme) duhet të kenë një kufizues të brendshëm të shpejtësisë me një shpejtësi maksimale të lejuar prej 85 km/h.

Treguesi i presionit në dispozicion të pajisjes pneumatike të frenit punues nëse kjo pajisje është çdo herë nën presion.

Pajisje sinjalizimi - dritë për kontrollin e mbylljes së derës dhe një pajisje për dhënie dhe marrjen e shenjave nga udhëtarët me të cilat duhet të pajisen autobusët e trafikut urban (të qytetit).

Pajisja për lidhjen e mjeteve tërheqëse dhe të bashkëngjitura duhet të jetë e miratuar dhe e instaluar në përputhje me dispozitat e parapara.

Pajisjet rezervë dhe shtesë të mjeteve

Mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave me përjashtim të rimorkiove me një bosht, autobusëve për trafik urban dhe mjeteve të përcaktuara për shërbime komunale, duhet të kenë

një rrotë rezervë me pajisje përcjellëse.

Rrotë rezervë nuk duhet të kenë mjetet e lartshënuara nëse gomat ose rimat – fellnet e tyre janë të pajisura me një sistem sigurie për ngasje të sigurt me gomë të shfryrë ose nëse automjeti ka mjet të duhur për rregullim të përkohshëm të gomës së shfryrë (p.sh. sprej ose shkumë në shishe me presion, etj.).

Rrota rezervë e automjetit tërheqës mund të vendoset në mjetin e bashkëngjitur.

Aparati për fikjen e zjarrit



Mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave duhet të pajisen me aparat zjarrfikës të mbushur me pluhur të përcaktuar me akte normative varësisht nga kategoria e automjetit.

Aparati për fikjen e zjarrit

Trekëndëshi i sigurisë



Mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave duhet të posedojnë një shenjë për të shënuar një automjet që ndalon në rrugë (trekëndëshi i sigurisë), të cilën shoferi mund ta përdor nëse është e nevojshme.

Dy trekëndëshin e sigurisë duhet ta kenë: automjeti transportues dhe autobusi – nëse tërheqin automjetin e bashkëngjitur;

Automjeti që gjendet në pjesën e pasme të kolonës - nëse mjetet lëvizin në një kolonë të organizuar.

Trekëndëshi i sigurisë

Kutia e ndihmës së parë



Mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave duhet të kenë një kuti të ndihmës së parë ndërsa autobusi me më shumë se 25 ulëse dy kuti.

Kutia e ndihmës së parë

Pykat e sigurisë



Kutia e ndihmës së parë

Mjetet e transportit të udhëtarëve dhe të ngarkesës me masën më të madhe të lejuar mbi 5000 kg, duhet të jenë të pajisura me tahograf ose me sistem të mbikëqytjes, si dhe me pykën e sigurimit të moslëvizjes.

Autobusi duhet të pajiset me një numër të mjaftueshëm të çekanëve për thyerje të xhamit të vendosur në mënyrë të përshtatshme ashtu që të mund të përdoren në rast rreziku.

Poçat rezervë



Mjetet e transportit të ngarkesës dhe të udhëtarëve me përjashtim të autobusëve të trafikut urban, duhet të kenë llamba rezervë për së paku gjysmën e vendeve të ndriçimit në automjet.

Mjetet e pajisura me mjete të ndriçimit pa fije të ndriçimit (Xenon, Neon, LED, etj.) nuk është e nevojshme të pajisen me llamba rezervë.

Gjatësia maksimale e lejuar e mjeteve:

- *mjetet, përveç autobusëve -12 m*
- *mjetet e bashkëngjitura me kokë -12 m*
- *gjysmërimorkiot sipas rregullave të parapara - 12 m*
- *rimorkiatorët - 16.50 m*
- *autobusët me dy boshte - 13,50m*
- *autobusët me më shumë se dy boshte - 15 m*
- *autobusët nyjorë - 18,75 m.*

Masa më e madhe e lejuar (maksimale) dhe masa e përgjithshme e mjeteve:

- *rimorkio njëboshtore - 10 t*
- *rimorkio dyboshtore - 18 t*
- *rimorkio treboshtore - 24 t.*

Bashkësia e mjeteve me pesë (5) apo gjashtë (6) boshte - automjeti dyboshtor me rimorkion treboshtore – dyzet (40) tonë.

5. MASAT GJATË NDËRRIMIT TË RROTËS
Kategoritë C1, C, D1, D, C1E, CE, D1, DE

MASAT GJATË NDËRRIMIT TË RROTËS

Gjatë ndërrimit të rrotës, shoferi duhet t'i ndërmarrë të gjitha masat e sigurisë, duke i zbatuar udhëzimet e parapara.

Në vazhdim është paraqitur njëra prej mënyrave të sigurta të ndërrimit të rrotës.

1. Përgatitja e automjetit për ndërrimin e gomave



Nëse gjatë ngasjes vjen deri te shfryrja/dëmtimi i gomës, fillimisht automjeti duhet të zhvendoset nga rruga në një parking ose vend tjetër të sigurt, të fiket motori, të lihen dritat ndezur dhe të aktivizohet freni i dorës, ndërruesi i shpejtësisë të pozicionohet në shkallë adekuate të transmisionit dhe të vendosen pykat e sigurisë për të penguar vetëlëvizjen e automjetit. Nëse shoferi është i detyruar që ta ndalë automjetin në vendin ku nuk lejohet ndalja dhe parkimi i tij, atëherë vendoset trekandëshi i sigurisë prapa mjetit të ndalur në distancë dhe ndizen të gjithë treguesit e drejtimit, ashtu siç parashihet me rregulla e trafikut rrugor.

Fillimi i lirimit të rrotës

Rekomandohet dalja e të gjithë udhëtarëve nga automjeti. Duhet pasur parasysh se automjeti duhet të qëndrojë në një sipërfaqe të rrafshët dhe jo të rrëshqitshme, ashtu që rrota të mund të ndërrohet në mënyrë të sigurt. Rrota rezervë zakonisht ndodhet në bagazh dhe në disa mjete në derën e pasme.

Përpara se të fillohet me ndërrimin e saj, kontrollohet nëse rrota rezervë është në rregull, pra, nëse presioni i gomave është sipas rregullave të parapara.

Një gabim i rëndomtë që bëhet nga ana e shoferit është ngritja e automjetit para heqjes së bulonave. Bulonat në rrotë lirohen përpara se të ngritet automjeti, sepse kështu ai do të jetë më stabil. Lirimi i bulonave bëhet në drejtim të kundërt të akrepave të orës. Nëse zhbllokimi i bulonave me duar është i vështirë, atëherë vendoset këmba në çelës duke peshuar në të.

2. Ngritja e automjetit



Vendosja e vinçit në dërrasë

Rekomandohet vendosja e vinçit në një sipërfaqe të fortë. Nëse automjeti është në një sipërfaqe të butë, atëherë vendoset ndonjë gjë e fortë nën vinç, mund të jetë kjo një pllakë metalike e fortë, pllakë betoni, ose një dërrasë, apo çfarëdo gjësendi tjetër që gjendet në dispozicion në këto rrethana. Përndryshe, vinçi dhe automjeti mund të dëmtohen.

Vendosja e vinçit nën automjetet bëhet në vendin e paraparë nga prodhuesi, më shpesh, pozicionet shënohen në pjesën e poshtme të karrocërisë së automjetit. Pas vendosjes së vinçit në vendin e duhur fillon ngritja e automjetit.

3. Masat e sigurisë



Lirimi i rrotës nga bulona

Kur ngritet automjeti, lirohen të gjithë bulonat, paraprakisht rekomandohet vendosja e rrotës rezervë nën automjet për ta mbajtur atë në vend nëse bie nga vinçi. Është e rrezikshme futja e saj nën automjet nëse ajo mbahet vetëm nga një vinç dhe nuk ka tjetër masë sigurie.

4. Heqja e rrotës



Heqja e gomës

Lirohen bulonat dy nga dy në çifte diagonale dhe hiqet rrota.

5. Ndërrimi i rrotës



Ndërrimi i gomës

Rekomandohet, për shkaqe sigurie, futja e gomës së dëmtuar nën automjet në rast të lëshimit të vinçit. Rrota rezervë vendoset në vend të vetë. Vendoset në vrimën qendrore në mesë të rrotës (tubi që kalon përmes vrimës qendrore në felne), më pas lëvizet rrota me dorë për të rreshtuar të gjitha vrimat e bulonave. Vendosen bulonat nëpër vrima dhe shtrëngohen me dorë sa mundet. Pasi lëshohet automjeti poshtë, vetëm atëherë shtrëngohen fort bulonat me çelës, në drejtim të kundërt të akrepave të orës.

6. KUFIZIMI I DUKSHMËRISË PËR SHKAK TË KONSTRUKSIONIT TË AUTOMJETIT

KUFIZIMI I DUKSHMËRISË PËR SHKAK TË KONSTRUKSIONIT TË AUTOMJETIT

Sipas rregullave të trafikut rrugor “Fushëpamje e kufizuar“ – konsiderohet hapësira e kufizuar të cilën pjesëmarrësi në trafik mund ta shohë nga vendi ku gjendet, për shkak të rrugës me kthesa të padukshme, me kurrize apo për shkak të ndonjë pengese fizike, të ndonjë objekti apo të ngjashme.



Këndi i vdekur

Mirëpo kufizimi i dukshmërisë (fushëpamjes) mund të jetë për shkak të konstrukcionit të automjetit, posaçërisht në pjesën anësore kur nuk mund të vërehet automjeti i cili gjendet në të ashtuquajturin “*Kënd i vdekur*“, dhe shoferi i automjetit është i detyruar të shikojë mbi supe për të konstatuar se mos ka ndonjë automjet anash i cili nuk vërehet me anën e pasqyrave të jashtme. Kjo është e domosdoshme para ndërrimit të shiritit të trafikut, gjatë kthimit majtas, tejkalimit, anashkalimit apo ndonjë veprimi tjetër me automjet.



Sipëfaqja drejtkëndore e kamionit

Konstrukcioni i përparëm këndor i kamionëve dhe autobusëve i mundëson shoferit shikueshmëri të mirë ku pozita e drejtë në timon luan rol të madh.

Shoferi i kamionit dhe autobusit ose i bashkësive të mjeteve duhet ta ketë parasysh se për shkak të gabariteve të mëdha që kufizojnë fushëpamjen e mjeteve rrugore që lëvizin prapa tij, nëse lejojnë rrethanat e trafikut apo të rrugës t’ua lehtësojë veprimet këtyre mjeteve sidomos nëse ato për ndonjë arsye janë të detyruara të lëvizin ngadalë.

Te kamionët dhe autobusët e tipit të ri, për të eliminuar efektet e të ashtuquajturit “*Kënd i vdekur*”, janë të vendosura pajisje teknologjike të avancuara që mundësojnë shikueshmëri të plotë anash këtyre mjeteve, me çka rritet siguria në trafikun rrugor.

Shoferi i kamionit duhet pasur parasysh se gjatë transportit nuk i lejohet që ngarkesa të mbulojë fushëpamjen e rrugës, sepse kjo do të rrezikonte sigurinë rrugore.

**7. LEXIMI I AUTOKARTËS, PLANIFIKIMI I ITINERARIT,
SHFRYTËZIMI I PAJISJEVE ELEKTRONIKE PËR UDHËHEQJE
(GPS)**

LEXIMI I AUTOKARTËS, PLANIFIKIMI I ITINERARIT, SHFRYTËZIMI I PAJISJEVE ELEKTRONIKE PËR UDHËHEQJE (GPS)

Në të kalurën janë përdorur autokartat, por me fillimin e përdorimit të Sistemit global të pozicionimit GPS (ang. Global Positioning System), përdorimi i tyre më nuk ka kurrfarë rëndësie.



GPS - është sistem i bazuar në satelitë që rrotullohen rreth tokës dhe transmetojnë radio sinjale të pranuesit në tokë tek automjetet të cilat janë të pajisura me sistemin GPS.



GPS - mundëson dhe tregon saktë vendndodhjen e automjetit, dhe trajektoren e rrugëtimit në drejtim të caktuar.



GPS – tregon gjendjen në trafik, nëse në një segment rrugor ka ardhur deri te bllokimi i trafikut.

**8. FAKTORËT E SIGURISË NË LIDHJE ME NGARKIMIN E AUTOMJETIT,
MBIKËQYRJEN E NGARKESËS**

Kategoritë C1, C, C1, CE

FAKTORËT E SIGURISË NË LIDHJE ME NGARKIMIN E AUTOMJETIT, MBIKËQYRJEN E NGARKESËS (Kategoritë C1, C, C1, CE)

Sipas rregullave të trafikut rrugor është paraparë që ngarkesa në mjet duhet të vendoset dhe, sipas nevojës të përforcohet e të mbulohet, që të mos pengohet apo rrezikohet siguria në trafikun rrugor.

Shoferi i kamionit është përgjegjës për pranimin, transportin dhe dorëzimin e mallit. Ngarkesa në mjet nuk lejohet të tejkalojë dimensionet e parapara, kapacitetin e mjetit, ngarkesën boshtore, masën më të madhe të lejuar dhe vetitë teknike të rrugës, dhe për të gjitha këto përgjegjës është shoferi i kamionit.

Para pranimit të mallit që nënkupton ngarkimin e tij, shoferi i kamionit duhet ta kontrollojë dokumentacionin në tërësi, se a është në rregull, pastaj sasia a është siç është e shkruar në dokumentacion, apo eventualisht mos ka ndonjë dëmtim ose të ngjashme.



Ngarkesa në kamion

Pas konstatimit të shoferit të kamionit se dokumentacioni është në rregull, gjatë ngarkimit kujdeset për sigurinë e mallit dhe sasinë e tij.

Për ngarkesën e cila mund të dëmtohet gjatë ngarkimit, duhet të merren masa shtesë duke iu përmbjtur udhëzimeve që kanë të bëjnë me ngarkesën, dhe të sigurohet që ajo të mos lëvizë brenda hapësirës së saj e të dëmtohet. Nëse ekziston rreziku se ngarkesa mund të derdhet gjatë transportit, duhet të mbulohet dhe të sigurohet që të mos rrjedhë në rrugë.

Nëse kamioni ka pajisje të instaluar për ngarkim dhe shkarkim të mallit, shoferi i kamionit i ndërmerr të gjitha masat e sigurisë para se t'i përdorë këto pajisje.



Materiet e rrezikshme

Nëse ngarkesa me materiale të rrezikshme është e lëngët apo e ngurtë, shoferi i kamionit duhet t'i zbatojë kërkesat për transportin e disa kategorive të mallrave siç janë ato që mbulohen nga Marrëveshja Evropiane për Transportin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme Rrugore (ADR).

Pas pranimit të mallit dhe konstatimit se çdo gjë është në rregull, shoferi nënshkruan pranimin e mallit dhe merr dokumentacionin përkatës të mallit sipas rregulloreve në fuqi dhe është i detyruar të tregojë me kërkesë të personit të autorizuar.

Pas pranimit të mallit shoferi i kamionit bënë transportin deri në pikën e përcaktuar duke pasur parasysh kohëzgjatjen e drejtimit, duhet që ngarkesa e cila transportohet është siguruar në atë mënyrë që nuk ndikon në ngasje të sigurt, ose nuk paraqet kërcënim për jetën, shëndetin, pronën ose mjedisin.

Duke marrë parasysh llojet e operimit të automjetit, përfshirë edhe situatat emergjente apo manovrat e nisjes përpjetë:

- *ngarkesat mund të ndryshojnë vetëm minimalisht pozicionin e tyre në raport me njëra-tjetrën kundrejt anësoreve apo sipërfaqeve të automjetit, dhe,*
- *ngarkesa nuk mund të largohet nga hapësira e saj apo të lëvizë jashtë sipërfaqes së ngarkimit, përveç nëse me rregullore parashihet ndryshe.*

Pas arritjes në pikën përfundimtare nëse shkarkimi i mallit bëhet me mekanizma që janë të instaluar në kamion, shoferi duhet të ndërmarrë të gjitha masat e sigurisë para se të bëhet shkarkimi i ngarkesës varësisht sipas llojit i mallit. Pas dorëzimit të mallit nënshkruhet dokumentacioni i palëve dhe me këtë përfundon transporti i ngarkesës.

PËRGJEGJËSITË E SHOFERIT PËR TRANSPORT TË UDHËTARËVE

(Kategoritë DI, D, DIE, DE)

Shoferi i cili kryen transportin publik të udhëtarëve me autobus duhet t'i zbatojë rregullat për cilin do lloj të transportit të udhëtarëve që parashihet me rregullat e transportin rrugor.

Shoferi i autobusit duhet të kujdeset për sigurinë e udhëtarit dhe rehatinë e tij sidomos në relacione të gjata, duke pasur parasysh kohëzgjatjen e drejtimit dhe pushimet/pauzat e parapara me rregullat e transportit rrugor.

Shoferi i autobusit nuk lejon hyrjen në autobus linjor të:

- *fëmijës nën moshën gjashtë (6) vjeçare pa përcjellës,*
- *personave me sëmundje ngjitëse,*
- *kufomave,*
- *personave të dehur apo nën ndikimin e narkotikëve,*
- *materieve të rrezikshme që janë të dëmshme dhe të rrezikshme për shëndetin apo mjedisin,*
- *personave me rroba të përlyera ose me bagazh të dëmtuar apo të cilët kundërmojnë nga era e keqe.*

Para pranimit të udhëtarëve shoferi i autobusit duhet të përkujdeset për kushtet higjienike të autobusit, gjatë pranimit të udhëtarëve t'u jep përparësi personave me aftësi të kufizuara, të verbërve, të moshuarve, kujdes të veçantë duhet të ketë ndaj fëmijëve që nuk janë nën përcjellje të personit të moshës madhore dhe këtyre personave u sigurohen ulëset sipas mundësive. Pas pranimit të udhëtarëve sigurohet se të gjitha dyert janë të mbyllura, jep udhëzime për vendosjen e rripave të sigurisë nëse autobusi është pajisur me ta. Verifikon se çdo udhëtarë është pajisur me biletë udhëtimit apo me ndonjë dokument të vlefshëm për transport.

Planifikon ngasjen nëse kryen transport linjor të rregullt dhe sipas rendit të udhëtimit të mbërrijë më kohë. Jep informacione me kohë për stacionin e ardhshëm përkatësisht të vendndaljes së autobusit. Pasi ndalet në vendndalje i hap dyert e autobusit për dalje përkatësisht pranimit të udhëtarëve, duke u mundësuar udhëtarëve çasje të lehtë në autobus.

Pas përfundimit të ngasjes shoferi i autobusit i hapë dyert e autobusit për zbritjen e udhëtarëve duke ia dhënë bagazhin nëse ndonjë udhëtarë e ka lënë atë. Pas zbritjes së udhëtarëve shoferi i autobusit shikon se mos ka harruar dikush ndonjë gjë, nëse po, atëherë ia dorëzon operatorit bashkë me një dëshmi ose zyrtarit të stacionit të autobusëve.

Autobusët me dimensione të veçanta me katër boshte e me tri pjesë përdoren në transportin urban ku ka numër të madh të udhëtrëve ku dyert janë të gjera që mundësojnë hyrjen dhe daljen shumë të lehtë të udhëtarëve nëpër vendndalje të autobusëve.

Shoferi i cili me autobusë transporton udhëtarë për nevoja personale duhet t'i zbatojë rregullat që parashihen me transportin rrugor. Autobusi për nevoja personale duhet ta ketë mbishkrimin për këtë lloj të transportit. Shoferit nuk i lejohet të marrë udhëtarë të tjerë përveç atyre që i ka në evidencë dhe të pajisur me dokumentacion përkatës.

Transporti i orgnizuar i fëmijëve/nxënësve me autobusë

Shoferi i cili transporton fëmijë/nxënës në mënyrë të organizuar është përgjegjës për sigurinë e tyre gjatë hyrjes, transportit dhe daljes. Autobusi duhet të jetë i shënuar me tabelë përkatëse dhe duhet të largohet apo të mbështillet nëse nuk transportion fëmijë. Gjatë hyrjes dhe daljes duhet të nderë të gjithë treguesit e drejtimit.

Rehatia dhe siguria e udhëtarëve, kontrollimet e nevojshme para nisjes, provimi i njohurive duhet të jenë prioritet dhe të vlejné për të gjithë autobusët (autobusët për transport publik dhe për nevoja personale, autobusët me dimensione te veçanta, vetëm për kategoritë D, DE, D1, D1E).

**9. VERIFIKIMI I DUHUR I NJOHURIVE TË PËRGJITHSHME PËR
RREGULLAT SHITESË NË LIDHJE ME KATEGORITË**

Kategoritë C1, C, D1, D, C1E, CE, D1, DE

KONSTRUKSIONI DHE PUNA E MOTORIT ME DJEGIE TË BRENDSHME

Motori me djegie të brendshme e ka për detyrë që energjinë kimike të lëndës djegëse ta shndërrojë në punë mekanike që shërben për lëvizjen e automjetit.

Llojet e motorëve me djegie të brendshme

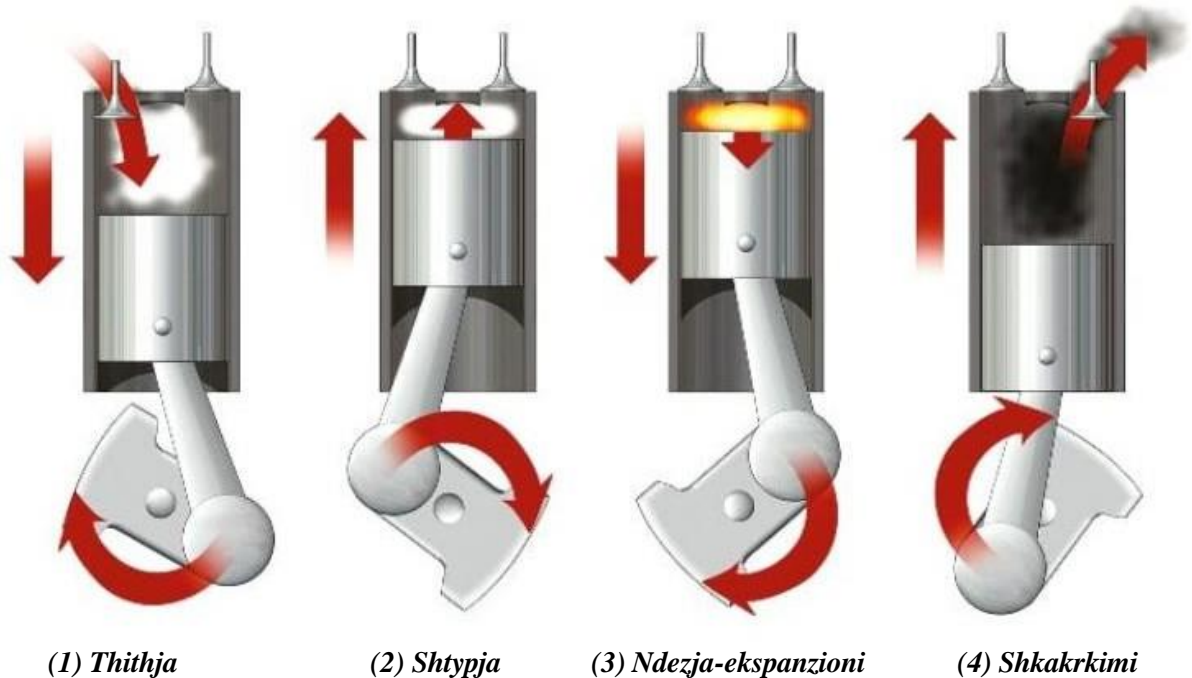
Sipas llojit të dizajnit dhe specifikave të funksionimit të motorit me djegie të brendshme, ata klasifikohen sipas disa kriterëve:

- Sipas llojit të karburantit të përdorur - benzinë, naftë, gaz;
- Sipas llojit të ftohjes - lëng dhe ajër;
- Sipas metodës së përgatitjes së përzierjes së karburantit - karburator, gaz dhe injeksion;
- Në varësi të pozitës së cilindrave - në vijë dhe në formë V;
- Sipas mënyrës së ndezjes së përzierjes së karburantit - me ndezje të detyruar dhe me vetë-ndezje.

Konstruksioni përfshin pjesët e mëposhtme:

- Bllokun;
- Cilindrin;
- Mekanizmin e fiksimit;
- Mekanizmin e shpërndarjes së gazit;
- Sistemet për furnizimin dhe ndezjen e një përzierjeje të djegshme dhe larëgimin e gazrave të djegura.

Puna e motorit me djegie të brendshme



Cikli i punës së motorit

Një cikël përfshin procesin e thithjes (1), shtypjes (2), ndezjes-ekspanzionit (3) dhe shkarkimit (4).

Sistemi për furnizim me karburantë

Shërben për dërgimin e karburantit-lëndës djegëse cilësore në motor në sasi të paraparë dhe në kohë të duhur.

Pjesët e këtij sistemi të dizel motorit janë: depozita, filteri paraprak, pompa AC, tubacionet, filteri i dytë, pompa me presion të lartë, gypat me presion të lartë, injektorët, kolektorët e thithjes dhe shkarkimit, filteri i ajrit dhe treguesi i sasisë së karburantit në depozitë. Në ditët e sotme, sistemet e avancuara teknologjike të furnizimit të motorit janë shumë më të sofistikuar.

Sistemi për ndezjen e motorit

Ka për detyrë që të bëjë ndezjen e motorit ku pajisja kryesore është alnaseri, baterija që furnizon me rrymë dhe motorinoja.

Sistemi për ndezjen e lëndës djegëse

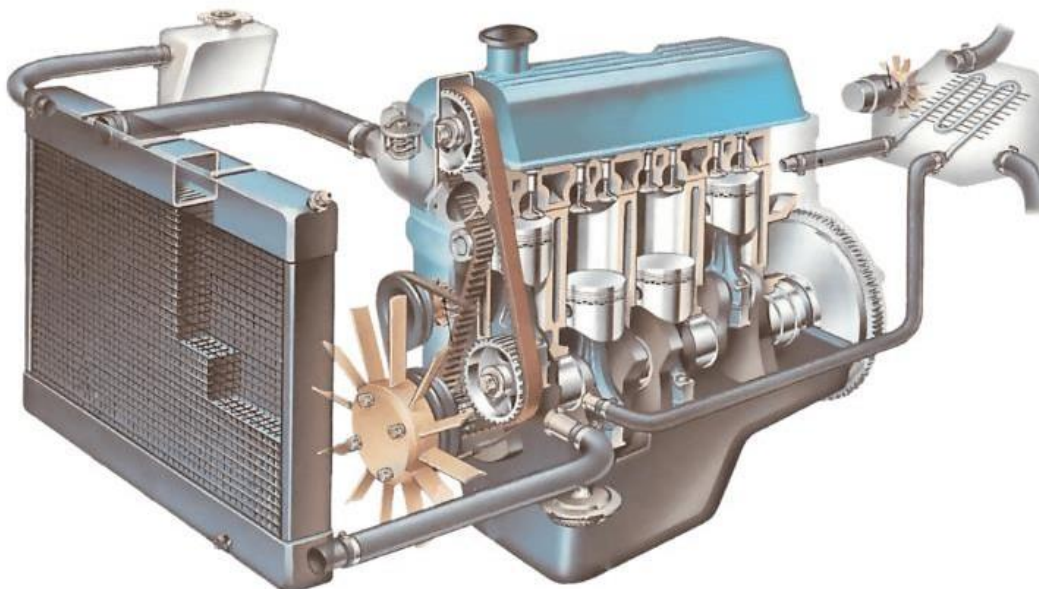
Ka për detyrë ndezjen e lëndës djegëse në të gjitha kushtet atmosferike, posaçërisht paraqiten vështirësitë gjatë kohës së dimrit kur temperaturat janë të ulëta. Bateria e cila furnizon me rrymë mbushet nëpërmjet alternatorit, pastaj bombina e cila e shndërron rrymën nga tensioni i ulët në të lartë, kandelat elektrike dhe kabllot elektrike të tensionit të ulët dhe të lartë që shërbejnë për ndezjen e materies ndezëse tek otto-motorët.

Sistemi për ftohje të motorit

Qëllimi i sistemit të ftohjes në automjet është që të largojë nxehtësinë e tepërt nga motori gjatë kohës kur është i aktivizuar.

Pjesët kryesore të këtij sistemi janë:

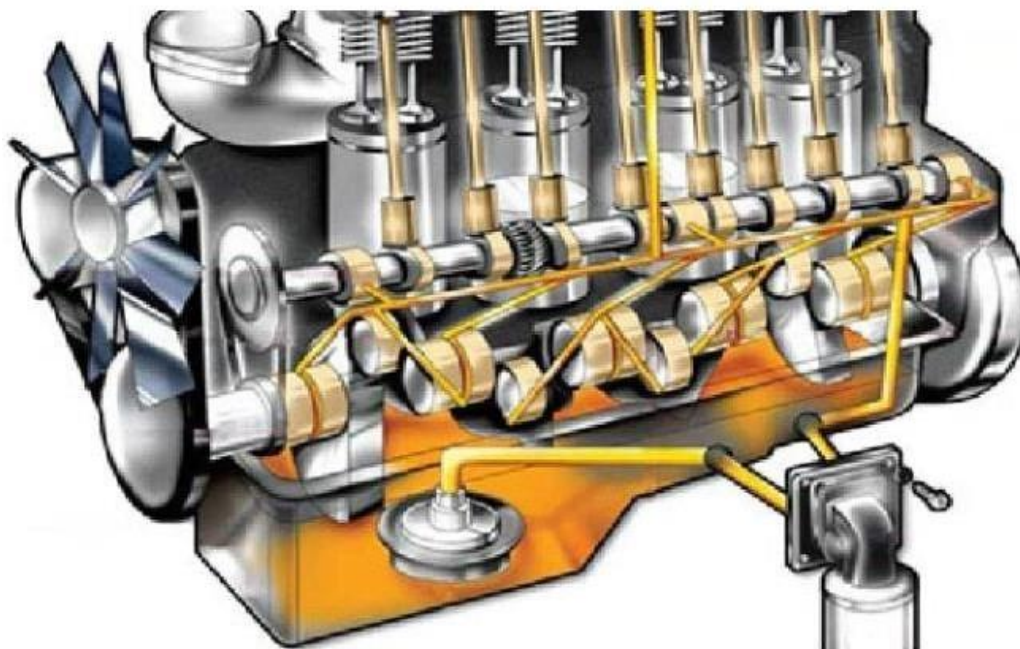
- radiator,
- pompa e ujit,
- ventilatori për ftohje,
- termostati.



Sistemi i ftohjes me ujë

Sistemi për lubrifikim

Sistemi lubrifikues te motorët me djegie të brendshme ka për detyrë të zvogëlojë fërkimin në sipërfaqe kontaktuese, sipas kësaj zvogëlohet edhe harxhimi i energjisë, konsumimi i sipërfaqes, e që automatikisht vjen deri te rritja e qëndrueshmërisë së elementeve të ndjeshme të motorit.



Sistemi i lubrifikimit të motorit

Pjesët kryesore të sistemit të lubrifikimit janë: karteri, pompa e vajit, filterat e vajit, valvulat e vajit, tubacionet dhe ftohësi i vajit.

Vaji i cili përdoret në motor duhet të jetë sipas udhëzimeve të prodhuesit. Shoferi duhet pasur kujdes që gjatë dimrit të përdorë vaj më të hollë për shkak të temperaturave të ulëta. Ngasja duhet filluar me numër të vogël rrotullimesh të motorit deri në arritjen e temperaturës së tij punuese.

Sistemi elektrik i automjetit

Shërben për sigurimin e rrymës për aktivizimin e motorit dhe funksionimin e pajisjeve ndriçuese dhe sinjalizuese të automjetit dhe pajisjeve të tjera, funksionimi i të cilave ndërlidhet me rrymën elektrike të automjetit. Alternatori mundëson mbushjen e baterisë kur motori është në funksion dhe e shndërron energjinë mekanike në atë elektrike. Vihet në funksion nga rripi i cili është i lidhur në boshtin motorik. Pjesët kryesore janë: rotorin dhe statorin.

Sistemi i varjes

Sistemi i varjes, sustat dhe amortizatorët, shërben që forcat rezistuese që shkaktohen gjatë ngasjes në rrugë jo të rrafshët t'i zbusë apo t'i shuaj tërësisht, ashtu që këto forca të barten në konstruksionin bartës të automjetit. Kur amortizatorët janë të dëmtuar (për shembull në mungesë vaji ose gazi), vjen deri te ç'rregullimi i mjetit në frenim dhe në kthesë (një lëkundje e madhe anësore e mjetit në kthesë), rritet rruga e frenimit dhe udhëtarët ndihen më pak rehat. Dëmet që mund të pësojë automjeti si rrjedhojë e dëmtimit të amortizatorëve janë: konsumi jo uniform i pjesës ballore të gomave, dëmtimi i sustave dhe i pjesëve të sistemit të drejtimit që pësojnë goditje.

Sot në automjete të reja janë të instaluar sistemet e sofistikuar që shtojnë rehatinë gjatë ngasjes edhe në sipërfaqe jo të rrafshët të rrugës.

Sistemi i transmetuesit

Ka për detyrë që forcën tërheqëse dhe çastin e rrotullimeve ta bartë në rrotat tërheqëse të automjetit.

Ky sistem përbëhet nga: friksioni, ndërruesi i shpejtësisë, boshti i kardanit, shpërndarësit e fuqisë, transmetuesi kryesor, diferenciali, reduktorët anësor dhe gjysmëboshtet.

Pajisjet ndriçuese dhe sinjalizuese

Pajisjet ndriçuese dhe sinjalizuese të kamionët dhe autobusët kanë të njëjtin funksion sikurse të veturat.

Lyerja dhe mbrojtja nga ngricat

Në kushtet e temperaturave të ulëta gjatë sezonit dimëror shoferi duhet të ketë kujdes që me kohë të përdorë antifrizin, sepse në sistemin e ftohjes se lehtë mund të vijë deri te ngrirja e ujit që shkakton bllokimin e motorit. Nëse automjeti para ngasjes është mbuluar nga reshjet atmosferike si: bora/akulli/ngricat, shoferi duhet t'i largojë ato nga automjeti dhe të bëjë kujdes që të mos dëmtohen xhamat anësor. Pasi të largohet sasi e konsiderueshme e ngricës atëherë ndizet motori në mënyrë që të shkrihet më lehtë akulli nëpër xhama. Largimi i ngricave duhet të bëhet edhe në pasqyrat e shoferit për të vështruar trafikun nga mbrapa dhe anash.



Ngasja gjatë të reshurave me borë

Sot në automjetet me sistem të avancuar teknologjik ndezja e nxemjes bëhet me telekomandë e cila bën shkrirjen e ngricave/akullit në xhama, ashtu që shoferi pas një kohe pas aktivizimit të nxemjes mund të fillojë menjëherë ngasjen pa humbur kohë. Kjo është e rëndësishme sidomos për autobusët që duhet t'i përmbahen rendit të udhëtimit.

Parimet e konstruksionit, montimi, përdorimi i drejtë dhe mirëmbajtja e pneumatikëve

Në rrota janë të vendosur pneumatikët që bëjnë lidhjen në mes të automjetit dhe rrugës ashtu që i transmetojnë forcat që veprojnë në mes të automjetit dhe rrugës. Sipas detyrës që kryejnë, rrotat mund të jenë tërheqëse apo të përcjellura (të përcjella).

Pneumatiku është pjesë kryesore e rrotës që është në kontakt të drejtpërdrejtë me rrugën dhe i transmeton forcat me të cilat automjeti vepron mbi rrugë. Pneumatikët ndikojnë në të gjitha karakteristikat e automjetit të cilat varen nga cilësia e kontaktit në mes të pneumatikut dhe rrugës, si: karakteristikat e frenimit dhe karakteristikat dinamike, drejtueshmëria; ndikojnë në rehatinë gjatë ngasjes dhe në shpenzimet e karburantit.



Sot në përdorim janë pneumatikët pa gomë të brendshme të ashtuquajtur - "Tubeless".

Pneumatiku duhet t'i plotësojë kërkesat e mëposhtme: të ketë një koeficient të lartë të fërkimit (të ngjitjes) në drejtim gjatësor dhe tërthor në mes tij dhe rrugës, rezistencën e vogël të rrokullisjes, elasticitetin e lartë radial, presionin specifik të ulët në rrugë, rezistencën ndaj të grisurit, rezistencën ndaj ndikimeve të jashtme të tilla siç janë: mekanike, kimike, atmosferike, etj.

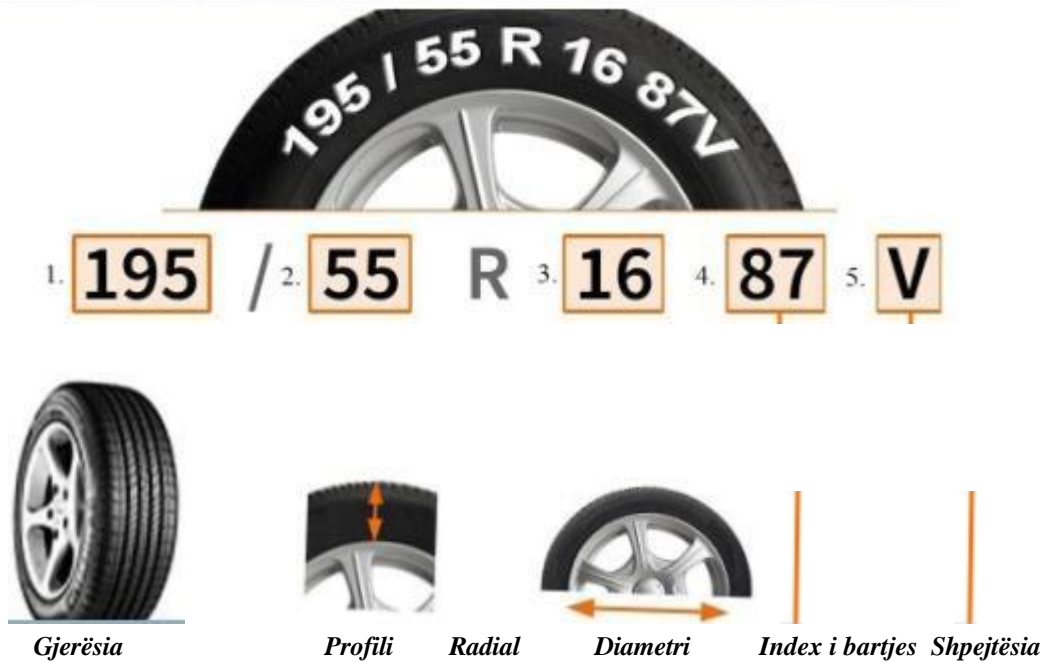
Sips konstruksionit pneumatikët mund të jenë diagonal dhe radial. Përparësitë e pneumatikut radial në krahasim me pneumatikun diagonal janë: rezistenca më e vogël gjatë rrokullisjes, kontakti i mirë me rrugën në çfarëdo kushte të ngasjes, qëndrueshmëria më e madhe, pesha më e vogël në ngasje nëpër rrugë me bazë të dobët.

Protektori është shtresa e jashtme e pneumatikut që ka për detyrë ta mbrojë ngarkesën nga ndikimet e jashtme dhe pneumatikut t'i sigurojë kontakt të mirë me rrugën.

Gomat në të njëjtin bosht të automjetit duhet të kenë të njëjtat për nga masa, formën e sipërfaqes së shkeljes, kapacitetin e ngarkesës, karakteristikat e shpejtësisë, llojin (dimër/verë) konstruksionin (radial/diagonal, etj.) dhe markën /tipin.

Thellësia e shtresave të gomave në sipërfaqen shkelëse duhet të jetë së paku 1.6 mm për ato të verës, ndërsa të dimrit së paku 4 mm.

Shënimi i pneumatikëve



Shenja e një gomë radiale për automjetet transportuese është paraqitur në vijim:

10.00 R 20 146 / 143 K TT,

ku janë:

10.00 - gjerësia nominale e gomës (B) në cole,
R - shenja e gomës radiale,
20 - diametri nominal i bandazhit (d) në cole,
146/143 - indeksi i bartësisë,
K - shenja e shpejtësisë (maks. 110 km/h),
TT - tube type (TL – tube less).

Montimi i penumatikëve rekomandohet të bëhet në punëtoritë që kryejnë këto lloje shërbimesh, pasi që tani janë në përdorim pajisjet të cilat mundësojnë ndërrim të sigurt edhe të shpejtë.

Pneumatikët duhet të mirëmbahen, të kontrollohet rregullisht presioni i ajrit në to, nëse presioni në penumatikë është sipas udhëzimeve të prodhuesit qëndrueshmëria e tyre do të jetë më afatgjate, do të rritet siguria në trafikun rrugor, udhëtarët do të kenë vozitje më të rehatshme.

Te automjetet e reja ekziston pajisja e cila tregon se pneumatikët nuk e kanë presionin e paraparë.

Përdorimi i përditshëm dhe mirëmbajtja e automjetit

Sipas rregullave të parapara, mjeti duhet t'i plotësojë kushtet teknike për pjesëmarrje të sigurt në trafikun rrugor edhe nga aspekti higjienik.

Me qëllim të funksionimit të pajisjeve të motorit dhe të pajisjeve të tjera të rëndësishme nga aspekti i sigurisë rrugore, në automjete kryhet kontrolli teknik ditor preventiv, e që përfshinë kontrollin e:



- *sasisë së vajit në motor (automjeti duhet të jetë në sipërfaqe të rrafshët),*
- *rripave të transmisionit (alternatorit, boshtit motorik, ventilatorit, etj.),*
- *sasisë së lëngut në sistemin e ftohjes, nëse kanë ftohje me ujë,*
- *nivelit të vajit të frenimit;*
- *sasisë së lëngut të fshesave të xhamit ballor (shoferëshajbës),*
- *shikimit vizual të pneumatikëve, me përqëndrim te*

rrotat e dyfishta, ajo që është në pjesën e brendshme,

- *sistemeve të varjes, signalizuesve, ndriçuesve, etj,*
- *funksionimit të sistemit, drejtimit dhe frenimit, si dhe,*
- *kontrolle të tjera që mund të jenë të rëndësishme për funksionimin e automjetit.*

Pajisjet për kufizim të shpejtësisë

Me qëllim të rritjes së sigurisë rrugore në automjetet e rënda mbi 12.000 kg si për transportin e ngarkesës ashtu edhe të udhëtarëve duhet të vendoset pajisja për kufizim të shpejtësisë.

Rregullatori i shpejtësisë ACC (ang. Adaptive Cruise Control)



Rregullatori i shpejtësisë ACC

Sistemi ACC është një sistem inteligjent i kontrollit të shpejtësisë së automjetit që ngadalëson dhe nxiton në mënyrë automatike për të mbajtur distancën ndaj automjetit që lëviz përpara. Udhëzon shoferin me automjet për të mbajtur distancën e sigurisë në pikëpamje kohore me sekonda varësisht prej kushteve të rrugës.

ACC jep informacione për rrezikun para goditjes ndaj automjetet që lëviz përpara dhe në rast rreziku të drejtpërdrejtë fillon frenimin.

Sistemi kundër bllokimit gjatë frenimit ABS (ang. Anti-Lock Braking System)



Sistemi kundër bllokimit të rrotave gjatë frenimit (ABS) është projektuar që t'i ndihmojë shoferit në rast frenimi të manovrojë me automjetin për të mos ardhur deri tek aksidenti dhe të shmangë bllokimin e rrotave gjatë frenimit të automjetit. Kjo në mënyrë të drejtpërdrejtë mundëson stabilitet dhe manovrim të automjetit gjatë ngadalësimit maksimal të tij. Kur gomat kontaktojnë me rrugën në kushte normale, kjo siguron që automjeti të mund të drejtohet në mënyrë të saktë. Në anën tjetër, kur rrotat janë të bllokuara pas frenimit, shumë

shpejtë, gomat humbin aftësitë e tyre si rezultat i nxehtësisë së madhe dhe lëvizja e automjetit bëhet e pakontrollueshme

Sistemi për monitorimin e presionit në goma TPMS (ang. Tire Pressure Monitoring System)



Sistemi i kontrollit të gjendjes së gomave TPMS, ndihmon për ta pasur nën kontroll presionin e tyre. Për këtë qëllim, në çdo rrotë janë integruar edhe sensorë përveç sistemit elektronik të rrotës. Me anë të valëve ato dërgojnë sinjale në një pajisje kontrolli. Këta sensorë japin informacione për presionin dhe temperaturën në gomë. Kur presioni i gomave është i ulët ose presioni bie shpejt, sistemi paralajmëron përmes sinjaleve optike (pamore) ose akustike (dëgjimore). Përmes këtij kontrolli të përhershëm nuk ofrohet vetëm siguri më e lartë, por me presionin e duhur të gomës rritet jetëgjatësia e saj dhe njëkohësisht zvogëlohet edhe konsumi i karburantit. Sistemi TPMS paralajmëron shoferin me ndriçim të llambës në panelin e instrumenteve, kjo do të thotë se sistemi ka zbuluar të paktën një gomë me një presion nën minimale për automjetin. Gomat duhet të inspektohen dhe të kontrollohet presioni në goma sa më shpejt që të jetë e mundur. Në shumicën e rasteve, llamba do të fiket, pasi gomat janë fryrë siç duhet.

Sistemet inteligjente të automjetit

Sistemet inteligjente të automjetit ose sistemet për ndihmë të shoferit të cilat në bazë të informacioneve rrisin sigurinë rrugore dhe mbrojtjen e mjedist janë komponente bazike të automjeteve moderne, më të rëndësishmet janë shënuar në vijim:

Sistemi për lidhje (kyçe) të mjetit tërheqës dhe mjetit bashkëngjitur

Në bazë të rregullave të trafikut termat e përdorura në këtë temë mësimore kanë këtë kuptim:

Bashkësi mjetesh - mjet me veprim motorik dhe mjetet e bashkëngjitura, të cilat në trafikun rrugor marrin pjesë si tërësi;

Gjysmërimorkio – mjet i bashkëngjitur pa boshtin e përparmë, i konstruktuar në atë mënyrë që një pjesë e masës së tërësishme të saj mbartet në mjetin tërheqës nëpërmjet pjesës së vet të përparme, me anën e së cilës mbështetet në mjetin tërheqës;

Rimorkio e lehtë - mjet i bashkëngjitur, masa më e madhe e lejuar e të cilit nuk është më e madhe se shtatëqind e pesëdhjetë (750) kg;

Rimorkio - mjet rrugor i bashkëngjitur, i konstruktuar në atë mënyrë që masën e tërësishme nëpërmjet akseve të veta ta mbartë mbi rrugën qarkulluese.

Pajisja për lidhje të mjetit tërheqës dhe rimorkios që patjetër duhet të jenë të vendosur në rrafshin gjatësor simetrik dhe vertikal të mjetit të punuar me çernier ashtu që të mundësojnë lëvizshmërinë e

pajisjes në të gjitha drejtimet, boshti i pajisjes për lidhjen e mjetit tërheqës dhe mjetit bashkëngjitur duhet të ketë siguresën e cila pamundëson ndarjen e bashkësisë së mjetit. Kjo pajisje duhet të jetë e përforcuar për pjesën më të fortë të mjetit. Me rastin e bashkëngjiturjes së rimorkios me mjetin tërheqës duhet të vendosen pajisjet sinjalizuese dhe të frenimit dhe duhet vërtetuar funksionimi i tyre. Mjeti tërheqës dhe rimorkioja duhet ndërlidhur ndërmjet veti në atë mënyrë që mundëson dhe garanton lëvizjen e sigurt të bashkësisë së mjetit.

Verifikimi i shkaqeve të prishjeve

Te automjetet e reja defektet eventuale tregohen përmes pajisjeve teknologjike të cilat paraqiten në bazë të simboleve apo akustike. Disa defekte që kanë të bëjnë me funksionimin e motorit duhet të evitohen menjherë, se mund të vijnë deri te bllokimi i motorit, ndërsa defektet të pajisjet të cilat ndikojnë drejtpërsëdrejti në sigurinë rrugore, duhet të ndërpritet ngasja dhe të evitohen defektet në automjet, duke bërë diagnostifikimin e tij. Gjendja e pajisjeve për kyçje dhe shkyçje të rimorkios me automjetin tërheqës duhet shikuar edhe në mënyrë vizuale për ndonjë defekt eventuale.

Mirëmbajtja preventive e automjetit dhe rregullimi i prishjeve aktuale

Nga aspekti i sigurisë së mirëmbajtja preventive e mjetit nënkupton se çdo herë para ngasjes duhet të marrim masa preventive që automjeti i cili merr pjesë në trafikun rrugor të jetë i sigurt sidomos pajisjet që ndikojnë drejtpërsëdrejti në sigurinë rrugore duke përfshirë mekanizmin e pajisjeve për kyçje dhe shkyçje të bashkësisë së mjetit i cili si tërësi merr pjesë në trafikun rrugor.

Pas identifikimit të defektit në automjet duhet bërë diagnostifikimi i tij për të eliminuar defektet e mundshme në automjet.

Përgjegjësitë e shoferit nga aspekti i pranimit, transportimit dhe dorëzimit të ngarkesës sipas kushteve të kontratës (vetëm për kategoritë C, CE)

Shoferi i kamionit apo bashkësisë së mjetit është përgjegjës për pranimin, transportin dhe dorëzimin e mallit siç është përshkruar në kapitullin mbi transportin e ngarkesës.

LITERATURA:

1. Ligji për Rregullat e trafikut rrugor.
2. Ligji për Patentë shoferi.
3. Rregullat e trafikut dhe siguria rrugore me metodikën.
4. Akte nënligjore nga ligji për Rregullat e trafikut rrugor dhe patentë shoferi.
5. Xhevat Gashi- Patentë Shoferi për kategorinë A dhe B.
6. Burime nga interneti.
7. Burime tjera.