

**UDHËZIM**  
**Nr. 6, datë 12.11.2021**

**MBI KONTROLLIN TEKNIK TË MJETEVE RRUGORE<sup>1</sup>**  
*(Ndryshuar me udhëzimin nr. 5, datë 29.12.2025)*

*(i përditësuar)*

Në mbështetje të nenit 102 të Kushtetutës, nenit 79, të ligjit nr. 8378, datë 22.7.1998, “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, nenit 234, të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000, “Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, të direktivës 2014/45/BE, të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 3.4.2014, “Mbi kontrollin teknik periodik të automjeteve dhe rimorkiove të tyre dhe shfuqizimin e direktivës 2009/40/KE”, ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë

UDHËZON:

**KAPITULLI I**  
**LËNDA E SUBJEKTIT, PËRKUFIZIMET DHE FUSHËVEPRIMI**

Neni 1  
**Lënda e subjektit**

Ky udhëzim përcakton kërkesat minimale për një regjim të kontrolleve teknike periodike të mjeteve rrugore të përdorura në rrugë publike.

Neni 2  
**Fushëveprimi**  
*(Ndryshuar shkronja “dh”, shkronja “e” e pikës 1 me udhëzimin nr. 5, datë 29.12.2025)*

1. Ky udhëzim zbatohet për mjetet me një shpejtësi të projektuar që tejkalon 25 km / orë të kategorive të mëposhtme:

a) mjetet motorike të projektuara dhe të ndërtuara kryesisht për transportin e personave dhe bagazheve të tyre, që përfshijnë jo më shumë se tetë vende të ulura, përveç pozicionit të uljes së shoferit – kategoria e mjetit M1;

b) mjetet motorike të projektuara dhe të ndërtuara kryesisht për transportin e personave dhe bagazheve të tyre, që përfshijnë më shumë se tetë vende të ulura përveç pozicionit të uljes së shoferit – kategoritë e automjeteve M2 dhe M3;

c) mjetet motorike të projektuara dhe të ndërtuara kryesisht për transportin e mallrave, me një masë maksimale që nuk tejkalon 3,5 tonë – kategoria e mjetit N1;

ç) mjetet motorike të projektuara dhe të ndërtuara kryesisht për transportin e mallrave, me një masë maksimale që tejkalon 3,5 tonë – kategoritë e mjeteve N2 dhe N3;

d) rimorkiot e projektuar dhe ndërtuar për transportin e mallrave ose personave, si dhe për akomodimin e personave, me një masë maksimale që tejkalon 3,5 tonë – kategoritë e mjeteve O3 dhe O4;

---

<sup>1</sup> Ky udhëzim është përafuar plotësisht me direktivën 2014/45/BE, të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 3 prill 2014 “Mbi kontrollin teknik periodik të automjeteve dhe rimorkiove të tyre, dhe që shfuqizon direktivën 2009/40/KE”. Numri CELEX 32009L0103, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, numër 127, datë 29.04.2014, faqe 51–128.

dh) mjetet me dy ose tri rrota – kategoritë e mjeteve L3e, L4e, L5e dhe L7e, me kapacitet motorik prej më shumë se 125 cm<sup>3</sup>, ku:

i. L3e mjet me dy rrota me burim energjie me motor me djegie të brendshme, me djegie të jashtme, me ajër të kompresuar, elektrik dhe hibrid, pesha maksimale teknikisht e lejuar sipas deklaramit të prodhuesit dhe nuk mund të klasifikohen në kategorinë L1e;

L 1e mjet me dy rrota me kapacitet motori  $\leq 50$  cm<sup>3</sup> në se ka një motor me djegie të brendshme me ndezje të komanduar, me shpejtësi maksimale të projektuar  $\leq 45$  km/h, me fuqi neto  $\leq 4\ 000$  w dhe peshë maksimale të lejuar siç deklarohet nga prodhuesi;

ii. L4e mjet me tregues të njëjtë me L3e, i pajisur me një kosh, me maksimumi katër vende ulur, përfshirë drejtuesin e mjetit dhe maksimumi dy në kosh dhe peshë maksimale e lejuar siç deklarohet nga prodhuesi;

iii. L5e mjet me tri rrota me burime energjie të njëjta si L3e, pesha bosh  $\leq 1\ 000$  kg dhe nuk mund të klasifikohet si L2e;

a) L2e mjet me tri rrota me kapacitet motori  $\leq 50$  cm<sup>3</sup> në se motori është me ndezje të komanduar ose në se me ndezje me shtypje  $\leq 500$  cm<sup>3</sup>, me shpejtësi maksimale të projektuar  $\leq 45$  km/h, me fuqi neto  $\leq 4\ 000$  w, pesha bosh  $\leq 270$  kg dhe i pajisur me maksimumi dy pozicione ulur, përfshirë drejtuesin e mjetit;

iv. L7e katërçikël me burime energjie të njëjta të mjeteve si më sipër, pesha bosh për transport pasagjerësh  $\leq 450$  kg ose për transport mallrash  $\leq 600$  kg dhe nuk mund të klasifikohet si L6e;

a) L6e katërçikël me shpejtësi maksimale të projektuar  $\leq 45$  km/h, pesha bosh  $\leq 425$  kg, kapacitet motor  $\leq 50$  cm<sup>3</sup> për motor me ndezje të komanduar dhe  $\leq 500$  cm<sup>3</sup>, për motor me ndezje me shtypje dhe i pajisur maksimumi me dy vende, përfshirë drejtuesin;

e) traktorë me rrota të kategorive T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, T4.3b përdorimi i të cilëve bëhet kryesisht në rrugë publike me një shpejtësi maksimale të projektuar që tejkalon 40 km/orë, ku:

i. T1 traktor me rrota, aksi i afërt me drejtuesin jo më pak se 1 150 mm, me peshë bosh më të madhe se 600 kg, me lartësi të hapësirës së dritës midis pjesës së poshtme të mjetit dhe tokës jo më shumë se 1 000 mm. Për traktorin me pozicion drejtimi në të kundërt (ndenjese dhe timon), aksi më i afërt me drejtuesin është aksi me diametrin më të madh të gomave;

ii. T2 traktor me rrota me distancën midis gomave jo më pak se 1 150 mm, me peshë bosh më të madhe se 600 kg, me lartësi të hapësirës së dritës midis pjesës poshtme të mjetit dhe tokës jo më shumë se 600 mm. Në se lartësia e qendrës së gravitetit të traktorit (e përcaktuar sipas standartit ISO 789- 6:1982 e matur në raport me tokën) e pjesëtuar me distancën minimale mesatare të çdo aksi tejkalon 0,90, shpejtësia maksimale e projektuar kufizohet në 30 km/h;

iii. T3 traktor me rrota me peshë bosh jo më të madhe se 600 kg;

iv. T4.1 traktor i projektuar për të punuar me të mbjella të rritura në sisteme vertikale, p.sh. hardhitë. Janë të pajisur me shasi të ngritur ose seksion shasie, që i mundëson të lëvizin paralel me të mbjellat me rrotat e majta dhe të djathta në cilëndo anë të një ose më shumë rreshtash të të mbjellave. Ai pajiset me mjete të cilat vendosen përpara, midis akseve, nga pas ose në një platformë. Kur traktori është në pozicion pune hapësira e dritës pingul me rreshtin e të mbjellave tejkalon 1 000 mm. Në se lartësia e qendrës së gravitetit të traktorit e matur në raport me tokën me goma të fryra normalisht, e pjesëtuar me distancën minimale mesatare të çdo aksi tejkalon 0,90, shpejtësia maksimale e projektuar kufizohet në 30 km/h;

v. T4.2 traktor me përmasa të mëdha kryesisht të destinuar për të punuar në zona të gjera të një toke bujqësore;

vi. T4.3 traktor me katër rrota fuqie me pajisjet e punës të heqshme për përdorim bujqësor ose pyjor, të pajisur me kapëse të posaçme për ushqyerje me energji të pajisjes së punës, me peshë teknikisht të lejuar jo më shumë se 10 ton dhe raporti peshë me atë bosh

është më i vogël se 2,5 dhe lartësia e qendrës së gravitetit të traktorit e matur në raport me tokën me goma të fryra normalisht, është më pak se 850 mm.

2. Përjashtohen mjetet e mëposhtme të regjistruara në territorin e Republikës së Shqipërisë nga zbatimi i këtij udhëzimi:

a) mjetet që operojnë ose përdoren në kushte të jashtëzakonshme dhe mjete të cilat asnjëherë ose rrallëherë përdoren në rrugë publike, siç janë mjetet me interes historik ose mjetet e garave;

b) mjetet e mbuluara me imunitet diplomatik;

c) mjetet e përdorura nga forcat e armatosura, forcat përgjegjëse për rendin dhe ligjin, shërbimet e zjarrit, shërbimin e mbrojtjes civile dhe shërbimet e emergjencës ose shpëtimit;

ç) mjetet që përdoren për qëllime bujqësore, hortikulturore, pyjore, fermere ose peshkimi vetëm në territorin e Republikës së Shqipërisë dhe kryesisht në terrenin ku zhvillohet një veprimtari e tillë, duke përfshirë rrugët bujqësore, rrugët pyjore ose fushat bujqësore;

d) mjetet e përdorura ekskluzivisht në ishujt e vegjël ose në zonat me popullsi të pakët;

dh) mjete të specializuara që transportojnë pajisje cirku dhe të parqeve të lojërave, me një shpejtësi maksimale të projektuar, që nuk i kalon 40 km/orë dhe vepron vetëm në territorin e Republikës së Shqipërisë.

### Neni 3

#### **Përkufizimet**

Përkufizimet e mëposhtme zbatohen vetëm për qëllimet e këtij udhëzimi:

1. “mjet” nënkupton çdo mjet motorik, që nuk është hekurudhor ose rimorkio e tij;

2. “mjet motorik” nënkupton çdo mjet të drejtuar nga rrotat që lëviz me mjetet e veta me shpejtësi maksimale të projektuar që tejkalon 25 km/orë;

3. “rimorkio” nënkupton çdo mjet jovetëlëvizës me rrota, i cili është projektuar dhe ndërtuar për t’u tërhequr nga një mjet;

4. “gjysmërimorkio” nënkupton çdo rimorkio të projektuar për t’u bashkuar me një mjet motorik në mënyrë të tillë që një pjesë e tij të mbështetet në mjetin motorik dhe një pjesë e konsiderueshme e masës së tij dhe masa e ngarkesës së tij bartet nga mjeti motorik;

5. “mjet me dy ose tre rrota” nënkupton çdo mjet motorik me dy rrota, me ose pa një kosh, dhe çdo tricikël ose katërçikël;

6. “mjet i regjistruar” do të thotë një mjet i cili është i regjistruar ose i vënë në shërbim në Republikën e Shqipërisë;

7. “mjet me interes historik” nënkupton çdo mjet i cili konsiderohet historik nga legjislacioni përkatës ose nga një prej organeve të autorizuara dhe që përmbush të gjitha kushtet e mëposhtme:

a. është prodhuar ose regjistruar për herë të parë të paktën 30 vjet më parë;

b. lloji i tij specifik, siç përcaktohet në legjislacion, nuk është më në prodhim;

c. është mirëmbajtur dhe ruajtur historikisht në gjendjen fillestare dhe nuk ka pësuar ndryshime thelbësore në karakteristikat teknike të përbërësve kryesorë;

8. “mbajtës i certifikatës së regjistrimit” nënkupton personin juridik ose fizik në emër të të cilit është regjistruar mjeti;

9. “kontroll teknik” nënkupton një inspektim në përputhje me aneksin I, të kryer për t’u siguruar që një mjet të jetë i sigurt për t’u përdorur në rrugët publike dhe se ai është në përputhje me karakteristikat e kërkuara dhe të detyrueshme të sigurisë dhe mjedisit;

10. “miratim” nënkupton një procedurë në të cilën vërtetohet se një mjet i përshtatet dispozitave përkatëse administrative dhe kërkesave teknike të të legjislacionit përkatës;

11. “mangësi” nënkupton defekte teknike dhe raste të tjera të mospërputhjes të gjetura gjatë një kontrolli teknik;

12. “certifikatë e kontrollit teknik” nënkupton raportin e kontrollit të mjetit të lëshuar nga autoriteti kompetent ose një qendër kontrolli që përmban rezultatin e kontrollit teknik;

13. “inspektor” nënkupton një person të autorizuar nga autoriteti i tij kompetent për të kryer kontrolle teknike në një qendër kontrolli ose, kur është e përshtatshme, në emër të një autoriteti kompetent;

14. “autoritet kompetent” nënkupton një autoritet ose organ publik i ngarkuar nga ministri përgjegjës për transportin, përgjegjës për menaxhimin e sistemit të kontrollit teknik të mjeteve, duke përfshirë, aty ku është e përshtatshme, kryerjen e kontrolleve teknike;

15. “qendra e kontrollit” do të thotë një organ ose institucion publik ose privat i autorizuar nga ministri përgjegjës për transportin për të kryer kontrollet teknike;

16. “organ mbikëqyrës” nënkupton një organ ose organe të caktuara nga ministri përgjegjës për transportin, përgjegjës për mbikëqyrjen e qendrave të kontrollit. Një organ mbikëqyrës mund të jetë pjesë e autoritetit kompetent ose autoriteteve kompetente;

17. “ishull i vogël” nënkupton një ishull me më pak se 5 000 banorë, që nuk është i lidhur me pjesët e tjera të territorit nga ura rrugore ose tunele rrugore;

18. “zona me popullsi të paktë” nënkupton një zonë të paracaktuar me dendësi të popullsisë prej më pak se pesë persona për kilometër katror;

19. “rrugë publike” nënkupton një rrugë që është në shërbim të përgjithshëm publik, siç është rruga lokale, rajonale ose kombëtare, interurbane, autostrada.

## KAPITULLI II DETYRIME TË PËRGJITHSHME

### Neni 4 **Përgjegjësitë**

1. Çdo mjet i regjistruar në Republikën e Shqipërisë duhet të kontrollohet në mënyrë periodike në përputhje me këtë udhëzim nga qendrat e kontrollit të autorizuar nga ministri përgjegjës për transportin.

2. Kontrollet teknike duhet të kryhen nga subjektet e licencuara nga ministri përgjegjës për transportin ose nga organet ose institucionet e përcaktuara prej tij dhe të mbikëqyrura nga ministria përgjegjëse për transportin, duke përfshirë dhe organet private të autorizuar.

3. Përgjegjësitë për mbajtjen e një automjeti në një gjendje të sigurt dhe të përshtatshme teknike janë të përcaktuara në nenin 79, të ligjit nr. 8378, datë 22.7.1998, “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar.

## KAPITULLI III KËRKESAT MINIMALE NË LIDHJE ME KONTROLLET TEKNIKE

### Neni 5 **Data dhe frekuenca e kontrollit**

*(Ndryshuar shkronja “c” e pikës 1, zëvendësuar emërtime në shkronjën “d” të pikës 1, shtuar shkronja në fund të pikës 2 me udhëzimin nr. 5, datë 29.12.2025)*

1. Mjetet i nënshtrohen kontrollit teknik brenda intervaleve të mëposhtme:

a) mjetet e reja të kategorisë M1 dhe N1: tre vjet pas datës në të cilën automjeti është regjistruar së pari dhe më pas çdo dy vjet;

b) mjetet e kategorisë M1 të përdorura, si: taksi, autoshkolla ose ambulanca, automjetet e kategorive M2, M3, N2, N3, O3 dhe O4: një vit pas datës në të cilën mjeti është regjistruar së pari dhe më pas çdo vit;

c) mjetet e kategorive T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b dhe T4.3b përdorimi i të cilave kryhet kryesisht në rrugë publike për qëllime transporti tregtar: katër vjet pas datës në të cilën automjeti është regjistruar së pari dhe më pas çdo dy vjet;

d) mjetet e kategorive L3e, L4e, L5e dhe L7e, me një zhvendosje motorike prej më shumë se 125 cm<sup>3</sup>: tre vjet pas datës në të cilën automjeti është regjistruar së pari, dhe më pas çdo dy vjet;

2. Pavarësisht nga data e kontrollit të fundit teknik të mjetit, autoriteti kompetent përkatës mund të kërkojë nga ai që t'i nënshtrohet një kontrolli teknik para datave të përmendura në paragrafin 1 në rastet e mëposhtme:

a) pas një aksidenti që ndikon në komponentët kryesorë të sigurisë së mjetit, të tilla si: rrota, suspensioni, zonat e deformimit, sistemet airbag, sistemi i drejtimit ose frenat;

b) kur sistemet dhe komponentët e sigurisë dhe të mjedisit të mjetit janë ndryshuar ose modifikuar;

c) në rastet kur siguria në rrugë është e prekur seriozisht;

d) kur ka ndryshuar titullari i certifikatës së regjistrimit të automjetit;

e) kur mjeti ka kryer 160 000 km.

## Neni 6

### **Përmbajtja dhe metodat e testimit**

1. Për kategoritë e mjeteve që janë brenda fushëveprimit të këtij udhëzimi, kontrollet teknike duhet të sigurojnë që të mbulojnë së paku zonat e përmendura në pikën 2 të aneksit I.

2. Për secilën zonë të referuar në paragrafin 1, qendrat e kontrollit duhet të kryejnë një kontroll teknik që mbulon të paktën elementet e referuara në pikën 3 të aneksit I, duke përdorur metodën e rekomanduar ose ekuivalente të miratuar nga një autoritet kompetent i zbatueshëm për kontrollin e atyre elementeve, siç përcaktohet në pikën 3 të aneksit I. Kontrolli mund të përfshijë gjithashtu një verifikim nëse pjesët dhe komponentët përkatës të mjetit i korrespondojnë karakteristikave të kërkuara të sigurisë dhe mjedisit që ishin në fuqi në kohën e miratimit ose, nëse është e përshtatshme, në kohën e modifikimit (zëvendësimeve).

3. Kontrollet duhet të kryhen duke përdorur teknikat dhe pajisjet aktualisht në dispozicion pa përdorimin e mjeteve për të çmontuar ose hequr ndonjë pjesë të mjetit.

## Neni 7

### **Vlerësimi i mangësive**

1. Për çdo element që kontrollohet, aneksi I siguron një listë minimale të mangësive të mundshme dhe shkallën e seriozitetit të tyre.

2. Mangësitë që gjenden gjatë kontrolleve periodike të mjeteve do të kategorizohen në një rënë nga grupet e mëposhtme:

a) mangësi të vogla që nuk kanë efekt të rëndësishëm mbi sigurinë e mjetit ose ndikimin në mjedis, dhe mospërputhje të tjera të vogla;

b) mangësi të mëdha që mund të dëmtojnë sigurinë e automjetit ose të kenë ndikim në mjedis ose të rrezikojnë përdoruesit e tjerë të rrugës, ose mospërputhje të tjera më të rëndësishme;

c) mangësi të rrezikshme që përbëjnë një rrezik të drejtpërdrejtë dhe të menjëhershëm për sigurinë në rrugë ose që kanë ndikim në mjedis, të cilat justifikojnë që autoriteti kompetent të ndalojë përdorimin e mjetit në rrugë publike.

3. Një mjet që ka mangësi që futen në më shumë se një nga grupet e mangësive të përmendura në paragrafin 2, do të klasifikohen në grupin që korrespondon me mangësitë më serioze. Një mjet që tregon disa mangësi brenda zonës së njëjtë të inspektimit, siç është

identifikuar në fushëveprimin e testit të përmendur në pikën 2 të aneksit I, mund të klasifikohet në grupin tjetër me mangësi më serioze nëse mund të demonstrohet se efekti i kombinuar i këtyre mangësive rezulton në një rrezik më të lartë për sigurinë në rrugë.

#### Neni 8

### **Certifikata e kontrollit teknik**

*(Shtuar fjali në fund të pikës 3 me udhëzimin nr. 5, datë 29.12.2025)*

1. Qendrat e kontrollit teknik, të cilat kanë kryer një kontroll teknik në një mjet, do të lëshojnë një certifikatë të kontrollit teknik për atë mjet që tregon të paktën elementet e standardizuara të kodeve përkatëse të harmonizuara të Bashkimit Evropian, siç përcaktohet në aneksin II.

2. Qendrat e kontrollit teknik, do të vënë certifikatën e kontrollit teknik ose, në rastin e një certifikate elektronike të kontrollit teknik, një kopje të printuar të një certifikate të tillë, në dispozicion të personit që paraqet mjetin për kontroll.

3. Pa paragjykuar nenin 5, në rast të reregjistrimit të një mjete tashmë të regjistruar në një shtet anëtar të BE-së, qendra e kontrollit teknik duhet të njohë certifikatën e kontrollit teknik të mjetit të lëshuar nga ai shtet tjetër anëtar, sikur vetë ai të ketë lëshuar këtë certifikatë, me kusht që certifikata e kontrollit teknik të jetë akoma e vlefshme në lidhje me intervalet e frekuencave të përcaktuara për kontrollet teknike periodike nga legjislacioni shqiptar. Në rast dyshimi, autoriteti kompetent mund të verifikojë vlefshmërinë e certifikatës së kontrollit teknik përpara se ta njohë atë. Menjëherë pas datës së anëtarësimit të Shqipërisë në Bashkimin Evropian autoriteti kompetent, përmes ministrisë përgjegjëse për transportin, i komunikon Komisionit Evropian një përkrahje të certifikatës së kontrollit teknik.

4. Pa paragjykuar nenin 5, pika 2 dhe paragrafin 3 të këtij neni, qendrat e kontrollit teknik do të njohin, në parim, vlefshmërinë e certifikatës së kontrollit teknik në rast se ndryshon pronësia e një mjete, që ka një dëshmi të vlefshme të kontrollit teknik periodik.

5. Qendrat e kontrollit duhet të komunikojnë në mënyrë elektronike, me autoritetin kompetent, informacionin e përmendur në certifikatat e kontrollit teknik që ato lëshojnë. Ky komunikim do të bëhet brenda një kohe të arsyeshme pas lëshimit të certifikatës së kontrollit teknik. Deri në datën e fundit, qendrat e kontrollit mund të komunikojnë informacionin përkatës tek autoriteti kompetent me çdo mjet tjetër. Periudha gjatë së cilës autoriteti kompetent duhet të ruajë atë informacion nuk duhet të jetë më pak se 36 muaj, pa paragjykuar sistemin kombëtar të taksave në Republikën e Shqipërisë.

6. Qendrat e kontrollit teknik duhet të garantojnë që, për qëllime të kontrollit të odometrit, në rastet kur një odometër është normalisht i instaluar, informacioni i përfshirë në kontrollin e mëparshëm teknik t'i vihet në dispozicion inspektorëve sapo të jetë në dispozicion në mënyrë elektronike. Në rastet kur konstatohet se ka një manipulim të odometrit me qëllim të reduktimit ose të keqparaqitjes së distancës së kryer të regjistruar të një mjete, një manipulim i tillë ndëshkohet administrativisht sipas përcaktimeve të nenit 72 të Kodit Rrugor.

7. Qendrat e kontrollit teknik duhet të garantojnë që rezultatet e kontrollit teknik të njoftohen ose të vihen në dispozicion në mënyrë elektronike, sa më shpejt që të jetë e mundur, tek autoriteti përgjegjës për regjistrimin e mjeteve. Ky njoftim duhet të përmbajë informacionin e përmendur në certifikatën e kontrollit teknik.

#### Neni 9

### **Ndjekja e mangësive**

1. Në rastin e mangësive të vogla, kontrolli do të konsiderohet se është kaluar, mangësitë duhet të korrigojnë dhe mjeti nuk duhet të rikontrullohet.

2. Në rastin e mangësive të mëdha, testi do të konsiderohet i pakaluar. Kontrolli i mëpasshëm zhvillohet jo më vonë se një muaj pas kontrollit fillestar.

3. Në rastin e mangësive të rrezikshme, testi do të konsiderohet i pa kaluar. Mjeti në fjalë të mos përdoret në rrugë publike dhe certifikata e kontrollit teknik (raporti teknik) të theksojë për mospërdorimin e tij në trafikun rrugor për një periudhë të kufizuar kohore pa kërkuar një proces të ri regjistrimi, deri në kohën kur mangësitë të jenë korrigjuar dhe të lëshohet një certifikatë e re e kontrollit teknik të mjetit që dëshmon se mjeti është në gjendje të përshtatshme teknike, jo më vonë se 30 ditë pas kontrollit fillestar.

#### Neni 10

##### **Dëshmia e kontrollit**

*(Shtuar fjali në fund të pikës 1 me udhëzimin nr. 5, datë 29.12.2025)*

1. Qendra e kontrollit që ka kryer një kontroll teknik në një mjet të regjistruar në territorin e Republikës së Shqipërisë duhet të ofrojë një provë, si një tregues në dokumentin e regjistrimit të automjetit, një pullë, një certifikatë ose ndonjë informacion tjetër lehtësisht të aksesueshëm, për çdo mjet që ka kaluar një kontroll të tillë. Prova duhet të tregojë datën në të cilën do të kryhet kontrolli i ardhshëm teknik. Menjëherë pas datës së anëtarësimit të Shqipërisë në Bashkimin Evropian autoriteti kompetent, përmes ministrisë përgjegjëse për transportin, i komunikon Komisionit Evropian një përshkrim të kësaj prove.

2. Kur mjeti i kontrolluar i përket një kategorie automjetesh që nuk është subjekt i regjistrimit në Republikën e Shqipërisë, prova e kontrollit të shfaqet në mënyrë të dukshme në atë mjet.

3. Për qëllime të qarkullimit të lirë, çdo qendër kontrolli ose autoriteti kompetent në Republikën e Shqipërisë do të njohë provën e ofruar nga një qendër kontrolli ose autoriteti kompetent i një shteti anëtar të BE-së në përputhje me paragrafin 1.

#### KAPITULLI IV

##### DISPOZITA ADMINISTRATIVE

#### Neni 11

##### **Objektet dhe pajisjet e kontrollit**

1. Në qendrat e kontrollit teknik, objektet dhe pajisjet e kontrollit të përdorura për kryerjen e kontrolleve teknike duhet të përputhen me kërkesat minimale teknike të përcaktuara në aneksin III.

2. Në qendrat e kontrollit teknik, objektet dhe pajisjet e kontrollit të përdorura për kryerjen e kontrolleve teknike duhet të jene dhe mbahen në përputhje me specifikimet e dhëna nga prodhuesit.

3. Pajisjet e përdorura për matjet duhet të kalibrohen në mënyrë periodike në përputhje me aneksin III dhe të verifikohen në përputhje me specifikimet e dhëna nga prodhuesi i pajisjes.

#### Neni 12

##### **Qendrat e kontrollit**

1. Qendrat e kontrollit në të cilat inspektorët kryejnë kontrolle teknike duhet të autorizohen nga ministri përgjegjës për transportin.

2. Për të përmbushur kërkesat minimale në drejtim të menaxhimit të cilësisë, qendrat e kontrollit duhet të jenë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në ligjin nr. 8378, datë 22.7.1998, “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, në vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000, “Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, dhe në këtë udhëzim.

3. Qendrat e kontrollit duhet të garantojnë objektivitetin dhe cilësinë e lartë të kontrolleve teknike.

### Neni 13 **Inspektorët**

1. Kontrollat teknike kryhen nga inspektorët që përmbushin kërkesat minimale të kompetencës dhe trajnimit të përcaktuara në aneksin IV.

2. Autoritetet kompetente ose qendrat e trajnimit të miratuara duhet të sigurojnë një certifikatë për inspektorët që përmbushin kërkesat minimale të kompetencës dhe trajnimit. Kjo certifikatë duhet të përfshijë së paku informacionin e përmendur në pikën 3 të aneksit IV.

3. Inspektorët aktualë të punësuar në një qendër kontrolli të licencuar ose e autorizuar nga autoriteti kompetent, përjashtohen nga kërkesat e përcaktuara në pikën 1 të aneksit IV.

4. Gjatë kryerjes së një kontrolli teknik, inspektori duhet të jetë i lirë nga çdo konflikt interesi në mënyrë që të sigurojë, të ruhet një nivel i lartë i paanshmërisë dhe objektivitetit.

5. Personi që paraqet mjetin për kontroll teknik duhet të informohet për çdo mangësi të identifikuar në mjetin që duhet të korrigjohet.

6. Rezultatet e një kontrolli teknik mund të modifikohen, kur është e përshtatshme, nga organi mbikëqyrës, ose në përputhje me procedurën e ngritur nga autoriteti kompetent, nëse gjetjet e kontrollit teknik janë qartësisht të pasakta.

### Neni 14 **Mbikëqyrja e qendrave të kontrollit**

1. Qendrat e kontrollit teknik duhet të mbikëqyren.

2. Organi mbikëqyrës kryen të paktën detyrat e parashikuara në pikën 1 të aneksit V dhe plotëson kërkesat e parashtruara në pikat 2 dhe 3 të atij aneksi.

3. Ministria do të vërë në dispozicion të publikut rregullat dhe procedurat që mbulojnë organizimin, detyrat dhe kërkesat, duke përfshirë kërkesat e pavarësisë të zbatueshme për personelin e një organi mbikëqyrës.

4. Qendrat e kontrollit të drejtuara drejtpërdrejt nga një autoritet kompetent përjashtohen nga kërkesat për autorizimin dhe mbikëqyrjen kur organi mbikëqyrës është pjesë e autoritetit kompetent.

5. Kërkesat e përmendura në paragrafët 2 dhe 3 të këtij neni mund të konsiderohen të plotësuara nga autoriteti kompetent, në se qendrat e kontrollit janë të akredituara sipas legjislacionit përkatës për akreditimin.

## KAPITULLI V BASHKËPUNIMI DHE SHKËMBIMI I INFORMACIONIT

### Neni 15 **Bashkëpunimi administrativ me shtetet anëtare të BE-së** (Ndryshuar pika 2 me udhëzimin nr. 5, datë 29.12.2025)

1. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor është një pikë kombëtare kontakti përgjegjëse për shkëmbimin e informacionit me shtetet anëtare të BE-së dhe Komisionin të BE-së në lidhje me zbatimin e këtij udhëzimi.

2. Menjëherë pas datës së anëtarësimit të Shqipërisë në Bashkimin Evropian autoriteti kompetent, përmes ministrisë përgjegjëse për transportin, i komunikon Komisionit Evropian emrat dhe detajet e tjera të pikave të kontaktit dhe e informon atë pa vonesë për çdo ndryshim të tyre.

Neni 15/1

*(Shtuar me udhëzimin nr. 5, datë 29.12.2025)*

1. Autoriteti kompetent, nëse e zbatueshme, përdor platformën e Komisionit Evropian për shkëmbimin e informacionit me të dhëna mbi certifikatat e kontrollit teknik dhe leximit të odometrit midis autoriteteve kompetente të shteteve anëtare të BE-së.

2. Inspektorët e qendrave të kontrollit, pronarët e mjeteve dhe studiues të aksidenteve, nëse e zbatueshme, mund të marrin informacion nga platforma të tjera elektronike të Komisionit Evropian, mbi historikun e aksidenteve të mjetit dhe informacione të tjera mbi aspektet e sigurisë së komponentëve të mjeteve, të cilat kanë qenë të përfshira në aksidente.

## KAPITULLI VI DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE

Neni 16

### **Ndëshkimet**

Neni 79, i ligjit nr. 8378, datë 22.7.1998, “Kodit Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, përcakton ndëshkimet, për cilindo që qarkullon me një mjet të cilit nuk i është kryer kontrolli teknik, për mosparaqitje brenda afateve të çdo kategorie mjeteve në qendrat e kontrollit teknik me mbi 10 ditë, qarkullimin e mjetit me të meta teknike etj.

Neni 17

### **Dispozitat kalimtare**

1. Autoriteti kompetent mund të autorizojë përdorimin për një periudhë prej jo më shumë se 30.6.2022, të objekteve dhe pajisjeve të kontrollit të referuara në nenin 11 që nuk përputhen me kërkesat minimale të përcaktuara në aneksin III për kryerjen e kontrolleve teknike.

2. Kërkesat e parashtruara në aneksin V zbatohen më së largu deri më 1.1.2023.

Neni 18

### **Shfuqizimi**

1. Udhëzimi nr. 2, datë 11.3.2010, “Për kontrollin teknik të mjeteve rrugore”, sipas direktivës 2009/40/KE, shfuqizohet me fuqi nga 1.1.2022.

Neni 19

### **Hyrja në fuqi**

1. Për monitorimin e zbatimit të këtij udhëzimi, ngarkohet Sektori i Sigurisë Rrugore në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Ky udhëzim hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ANEKSI I  
KËRKESAT MINIMALE NË LIDHJE ME PËRMBAJTJEN DHE METODAT E  
REKOMANDUARA TË KONTROLLIT TEKNIK

I. TË PËRGJITHSHME

Ky aneks identifikon sistemet dhe komponentët e mjeteve për t'u kontrolluar; ai detajon metodat e rekomanduara për kontrollin e tyre dhe kriteret që duhet të përdoren gjatë përcaktimit nëse gjendja e mjetit është e pranueshme.

Kontrolli teknik duhet të mbulojë të paktën artikujt e shënuar në pikën 3 më poshtë me kusht që këto të lidhen me pajisjet e mjetit që kontrollohet. Kontrolli teknik mund të përfshijë gjithashtu një verifikim nëse pjesët dhe komponentët përkatës të atij mjeti korrespondojnë me karakteristikat e kërkuara të sigurisë dhe mjedisit që ishin në fuqi në kohën e miratimit ose, nëse është e aplikueshme, në kohën e modifikimit (zëvendësimeve).

Kur projektimi i mjetit nuk lejon aplikimin e metodave të kontrollit të përcaktuara në këtë aneks, kontrolli teknik duhet të kryhet në përputhje me metodat e rekomanduara të kontrollit teknik të pranuar nga autoritetet kompetente. Autoriteti kompetent duhet të kërkojë që standardet e sigurisë dhe mjedisit të ruhen.

Kontrolli teknik i të gjitha elementeve të listuara më poshtë do të konsiderohet si i detyrueshëm në kontekstin e një kontrolli teknik periodik të mjetit, me përjashtim të atyre të shënuara me shenjën “X”, të cilat janë të lidhura me gjendjen e mjetit dhe përshtatshmërisë së tij për përdorim në rrugë por të cilat nuk konsiderohen thelbësore në kontekstin e një kontrolli teknik.

“Arsyet për dështim” nuk zbatohen në rastet kur ato i referohen kërkesave që nuk janë përshkruar në legjislacionin përkatës për miratimin e mjeteve në kohën e regjistrimit të parë ose hyrjes së parë në shërbim ose në kërkesat e modifikimeve.

Kur një metodë kontrolli tregohet si vizuale, do të thotë që, përveç shqyrtimit të elementeve në fjalë, inspektori gjithashtu, nëse është e përshtatshme, do t'i trajtojë ato, të vlerësojë zhurmën e tyre ose të përdorë ndonjë mjet tjetër të përshtatshëm të inspektimit që nuk përfshin përdorimin e pajisjeve.

II. FUSHAT E KONTROLLIT TEKNIK

Kontrolli teknik duhet të mbulojë të paktën fushat e mëposhtme:

0. Identifikimi i mjetit;
1. Pajisjet e frenimit;
2. Sistemin e drejtimit;
3. Shikueshmërinë;
4. Pajisjet e ndriçimit dhe pjesët e sistemit elektrik;
5. Boshtet, rrotat, gomat, suspensionin;
6. Shasinë dhe shtesat e shasisë;
7. Pajisje të tjera;
8. Ndikimin në mjedis;
9. Kontrole shtesë për mjetet e kategorive M2 dhe M3 që mbajnë pasagjerë.

III. PËRMBAJTJA DHE METODAT E KONTROLLIT TEKNIK, VLERËSIMI I  
MANGËSIVE TË MJETEVE

Kontrolli teknik duhet të mbulojë të paktën elementet dhe të përdorë standardet minimale dhe metodat e rekomanduara, të renditura në tabelën në vijim.

Për secilin sistem dhe komponent të mjetit që i nënshtrohet kontrollit teknik, vlerësimi i mangësive duhet të kryhet në përputhje me kriteret e përcaktuara në atë tabelë, rast pas rasti.

Mangësitë që nuk janë të listuara në këtë aneks do të vlerësohen në lidhje me rreziqet që ato i paraqesin sigurisë rrugore.

ELEMENTI	METODA	ARSYET PËR DËSHTIM	VLERËSIMI I MANGËSIVE		
			e vogël	e madhe	e rrezikshme
<b>0. IDENTIFIKIMI I AUTOMJETIT</b>					
0.1. Targat e regjistrimit (nëse kërkohen sipas kërkesës')	Inspektimi vizual	a) Targat mungojnë ose janë të vendosura në mënyrë të pasigurt sa mund të bien.		X	
		b) Mbishkrimi mungon ose është i palexueshëm.		X	
		c) Jo në përputhje me dokumentet e mjetit ose regjistrat.		X	
0.2. Numri i identifikimit të mjetit / numri i shasisë / numri serial	Inspektimi vizual	a) Mungon ose nuk mund të gjendet.		X	
		b) Jo i plotë, i palexueshëm, dukshëm i falsifikuar ose nuk përputhet me dokumentet e mjetit.		X	
		c) Dokumentet e mjetit të palexueshme ose gabime drejtshkrimi.		X	
<b>1. SISTEMI I FRENIMIT</b>					
<b>1.1. Gjendja mekanike dhe funksionimi</b>					
1.1.1. Pedali i frenit / freni i dorës	Inspektim vizual i elementeve gjatë vënies në funksion të sistemit të frenimit. <b>Shënim.</b> Mjetet me sistem frenimi hidraulik duhet të inspektohen me motor të fikur.	a) Pedali shtypet me vështirësi.		X	
		b) Konsumim i tepërt.		X	
1.1.2. Gjendja e pedalit / frenit të dorës dhe lëvizja për aktivizimin e frenave	Inspektim vizual i elementeve gjatë vënies në funksion të sistemit të frenimit. <b>Shënim.</b> Mjetet me sistem frenimi hidraulik duhet të inspektohen me motor të fikur.	a) Lëvizje e tepërt ose e pamjaftueshme.		X	
		b) Pedali nuk kthehet prapa në mënyre korrekte. - Nëse funksionaliteti është reduktuar.	X	X	
		c) Pajisja antirrëshqitje në pedalin e frenave mungon, është e lirshme, ose e konsumuar.		X	
<b>ELEMENTI</b>					
<b>METODA</b>					
<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>					
<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>					
			e vogël	e madhe	e rrezikshme
1.1.3. Rregullatori i ajrit të frenave	Inspektim vizual i elementeve në presion normal pune. Kontroll i kohës së nevojshme për vakumin ose presionin e ajrit të arrijë vlerën e sigurt të punës si dhe kontrolli i funksionimit të pajisjes paralajmëruese, valvulës siguroese për lëshimin e lehtë.	a) Presion/vakum i pamjaftueshëm për të asistuar të paktën katër frenime pas aktivizimit të sinjalit paralajmërues (ose treguesi i matësit gjendet në një zonë të pasigurt). - Të paktën dy frenime pas aktivizimit të sinjalit paralajmërues (ose treguesi i matësit gjendet në një zonë të pasigurt).		X	X
		b) Koha e nevojshme për të arritur vlera të sigurta pune të presionit ajrit në vakum është shumë e gjatë sipas kërkesës <sup>1</sup> .		X	
		c) Valvule siguroese nuk funksionon.		X	

		d) Rrjedhje ajri që shkakton një ulje të dukshme të presionit ose rrjedhje të dëgjueshme ajri.		X	
		e) Dëmtimet e jashtme kanë gjasa të ndikojnë në funksionimin e sistemit të frenimit. - Performanca e duhur e frenit ndihmës nuk është arritur.		X	X
1.1.4. Indikatorit i presionit të ulët	Kontroll funksional	- Keqfunksionim ose indikatorit me defekt. - Presioni i ulët nuk mund të matet.	X	X	
1.1.5. Valvola e frenit të dorës	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit.	a) Pajisja e kontrollit e thyer, e dëmtuar ose tepër e konsumuar.		X	
		b) Pajisja e kontrollit në valvolë e pasigurt ose valvola e pasigurt.		X	
		c) Lidhjet të lirshme ose rrjedhje në sistem.		X	
		d) Funksionim i pakënaqshëm.		X	
1.1.6. Aktivizuesi i frenit parkimit, leva për aktivizim, mekanizmi bllokues i frenit parkimit, freni elektronik i parkimit	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit.	a) Mekanizmi bllokues nuk funksionon në mënyrë korrekte.		X	
		b) Konsumim i boshtit ose mekanizmit bllokues. - Konsumim i tepërt.	X	X	
		c) Lëvizje e tepërt e levës që tregon rregullim jokorrekt.		X	
		d) Aktivizuesi mungon, i dëmtuar ose jofunksional.		X	
		e) Funksionim jokorrekt, indikatorit paralajmërues tregon keqfunksionim.		X	
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			E vogël	E madhe	E rrezikshme
1.1.7. Valvolat e frenimit (valvolat e këmbës, rregullatori i ajrit, valvola rregulluese)	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit.	a) Dëmtim i valvulit ose rrjedhje e tepërt ajri. - Nëse funksionaliteti është reduktuar.		X	X
		b) Rrjedhje e tepërt vaji nga kompresori.	X		
		c) Valvola e pasigurt ose e montuar jo në mënyrën e duhur.		X	
		d) Rrjedhje e lëngut hidraulik. - Nëse funksionaliteti është reduktuar.		X	X
1.1.8. Lidhëset e frenave për rimorkiot (elektrike & pneumatike)	Shkëput dhe rilidh lidhëset e sistemit të frenave të mjetit tërheqës dhe rimorkios.	a) Kapaku ose valvola automatike me defekt. - Nëse funksionaliteti është reduktuar.	X	X	
		b) Kapaku ose valvola të pasigurt ose të montuar jo në mënyrën e duhur. - Nëse funksionaliteti është reduktuar.	X	X	
		c) Rrjedhje e tepërt. - Nëse funksionaliteti është reduktuar.		X	X
		d) Funksionim jokorrekt. - Ndikon në funksionimin e frenave.		X	X
1.1.9. Ena e presionit për ruajtjen e energjisë	Inspektim vizual.	a) Pak e dëmtuar ose pak e gërryer. - Shumë e dëmtuar, shumë e gërryer dhe ka rrjedhje.	X	X	

		b) Funksionimi i rregullatorit për derdhjen e kondensimit i reduktuar. - Rregullatori për derdhjen e kondensimit nuk funksionon.	X		X	
		c) E pasigurt ose e montuar jo në mënyrën e duhur.			X	
1.1.10. Përforcuesi i forcës së frenimit (servo), cilindri kryesor (sistemet hidraulike)	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.	a) Servo përforcuesi me defekt ose joefektiv. - Nëse nuk funksionon.			X	X
		b) Cilindri kryesor me defekt ndërsa frenat ende funksionojnë. - Cilindri kryesor me defekt ose me rrjedhje.			X	X
		c) Cilindri kryesor i pasigurt ndërsa frenat ende funksionojnë. - Cilindri kryesor i pasigurt.			X	X
		d) Lëng i pamjaftueshëm frenash nën shenjën MIN. - Lëngu i frenave shumë poshtë shenjës MIN. - Lëngu i frenave i pa dukshëm.	X		X	X
		e) Kapaku i rezervuarit të cilindrit kryesor mungon.	X			
		f) Drita paralajmëruese e lëngut të frenave e ndezur ose me defekt.	X			
		g) Funksionim jokorrekt i pajisjes paralajmëruese të nivelit të lëngut të frenave.	X			
1.1.11. Tubat e ngurtë të frenave	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.	a) Rrezik i pashmangshëm për prishje apo thyerje.				X
		b) Tubat ose lidhjet rrjedhin (sistemi pneumatik i frenave). - Tubat ose lidhjet rrjedhin (sistemi hidraulik i frenave).			X	X
		c) Tubat të dëmtuar ose tepër të gërryer. - Ndikojnë në funksionimin e frenave lidhur me bllokimin apo rrezikun nga rrjedhja e menjëhershme.			X	X
		d) Tubat të vendosur në mënyrë të gabuar. - Rrezik për dëmtim.	X		X	
1.1.12. Tubat elastik të frenave	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.	a) Rrezik i pashmangshëm për prishje ose thyerje.				X
		b) Tubat të dëmtuar, me pika fërkimi, të përdredhur ose shumë të shkurtër. - Tubat të dëmtuar ose me pika fërkimi.	X			
		c) Tubat apo lidhjet rrjedhin (sistemi pneumatik i frenimit). - Tubat apo lidhjet rrjedhin (sistemi hidraulik i frenimit).			X	X
		d) Tubat të fryrë nën presion. - Kabllo të dëmtuar.			X	X
		e) Tubat janë poroz.			X	
1.1.13. Tamburet dhe ferrotat	Inspektim vizual.	a) Tamburet apo ferrotat tepër të konsumuara (arritje të shenja minimale). - Tamburet apo ferrotat tepër të konsumuara (shenja minimale jo e dukshme).			X	X
		b) Tamburet apo ferrotat të përlyera (vajra, graso, etj.). - Performanca e frenave e reduktuar.			X	X

ELEMENTI	METODA	ARSYET PËR DËSHTIM	VLERËSIMI I MANGËSIVE		
			E vogël	E madhe	E rrezikshme
		c) Tamburet apo ferrotat mungojnë ose janë të montuar në mënyrë të gabuar.			X
1.1.14. Tamburet e frenave, disqet e frenave	Inspektim vizual.	a) Tamburi apo disku të konsumuar. - Tamburi apo disku tepër të konsumuar, tepër të gërvishitur, të krisur, të pasigurt apo të thyer.		X	X
		b) Tamburi apo disku të kontaminuar (vajra, graso etj.). - Performanca e frenave e reduktuar.		X	X
		c) Tamburi apo disku mungojnë.			X
		d) Mbrojtësi i frenave në pjesën e pasme i montuar në mënyrë të pasigurt.		X	
1.1.15. Kabllot e frenave, shufrat, levat, lidhjet	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit,, nëse është e mundur.	a) Kabllot të dëmtuara ose të ngatërruara. - Performanca e frenimit e reduktuar.		X	X
		b) Pjesët tepër të konsumuara ose të gërryera. - Performanca e frenimit e reduktuar.		X	X
		c) Kablli, leva ose nyja të pasigurt.		X	
		d) Mbjatësit e kabllove të dëmtuar.		X	
		e) Kufizim i lëvizjes së lire të sistemit të frenave.		X	
		f) Lëvizje e pazakontë e levës / lidhjes që tregon vendosje të gabuar ose konsumim të tepërt.		X	
1.1.16. Cilindri i frenave	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.	a) Cilindri i krisur ose i dëmtuar. - Performanca e frenimit e reduktuar.		X	X
		b) Cilindri rrjedh. - Performanca e frenimit e reduktuar.		X	X
		c) Cilindri i montuar në mënyrë të pasigurt ose të papërshtatshme. - Performanca e frenimit e reduktuar.		X	X
		d) Cilindri tepër i gërryer. - Mund të kriset.		X	X
		e) Lëvizje e pamjaftueshme ose e tepërt e pistonit punues apo membranës. - Performanca e frenimit e reduktuar (mungesë e lëvizjes rezervë).		X	X
		f) Mansheta mbrojtëse e dëmtuar. - Mansheta mbrojtëse mungon ose tepër e dëmtuar.	X	X	
1.1.17. Rregullatori i forcës së frenimit	Inspektim vizual i elementeve gjatë funksionimit të sistemit të frenimit, nëse është e mundur.	a) Lidhja me defekt		X	
		b) Lidhje e përshtatur në mënyrë jokorrekte.		X	
		c) Valvola e bllokuar ose nuk funksionon (funksionimi ABS). - Valvola e bllokuar ose nuk funksionon.		X	X

		d) Valvola mungon (nëse kërkohet).			X
		e) Pllaka e të dhënave mungon.	X		
		f) Të dhënat janë të palexueshme ose jo në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> .	X		
1.1.18. Kompensimi automatik dhe indikator i konsumit të frenave	Inspektim vizual.	a) Pajisja për kompensim automatik të konsumit të frenave e dëmtuar, e bllokuar ose me lëvizje jonormale, konsumim të tepërt ose e vendosur në pozicion jokorrekt.		X	
		b) Pajisja për kompensim automatik të konsumit të frenave është me defekt.		X	
		c) E instaluar ose e zëvendësuar në mënyrë jokorrekte.		X	
1.1.19. Sistemi i frenimit me ngadalësim afatgjatë (nëse automjeti është i pajisur ose nëse e detyrueshme)	Inspektim vizual.	a) Lidhjet ose pajisjet të pasigurta. - Nëse funksionaliteti është i reduktuar.	X	X	
		b) Sistemi dukshëm me defekt ose mungon.		X	
1.1.20. Funksionimi automatik i frenave të rimorkios	Shkëput lidhësen e sistemit të frenave ndërmjet mjetit tërheqës dhe rimorkios.	- Frenat e rimorkios nuk aktivizohen automatikisht kur lidhësja është e shkëputur.			X
1.1.21. Sistemi i frenimit në tërësi	Inspektim vizual	a) Pajisjet e tjera të sistemit (p.sh. pompa kundra ngrirjes, tharësi i ajrit) të dëmtuar nga ana e jashtme ose tepër të gërryer në mënyrë të tillë sa që ndikojnë negativisht në sistemin e frenimit. - Performanca e frenave e reduktuar.		X	X
		b) Rrjedhje ajri ose e lëndës kundra ngrirjes. - Funksionaliteti i sistemit i reduktuar.	X	X	
		c) Komponentët të montuar në mënyrë të pasigurt ose jokorrekte.		X	
		d) Modifikim i pasigurt i komponentëve <sup>3</sup> . - Performanca e frenave e reduktuar.		X	X
1.1.22. Lidhjet për kontrollin (nëse janë të instaluar ose të detyrueshëm)	Inspektim vizual.	a) Mungojnë.		X	
		b) Të dëmtuar. - Të papërdorshëm ose me rrjedhje.	X	X	
1.1.23. Sistemi i frenimit me inerci	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Efikasitet e pamjaftueshëm.		X	
<b>1.2. Efektiviteti dhe performanca e shërbimit të frenit</b>					
1.2.1. Performanca	Gjatë një kontrolli mbi një bankoprovë frenash, ose nëse	a) Forcë e pamjaftueshme frenimi në një ose më shumë rrota. - Asnjë forcë frenimi në një ose më shumë rrota.		X	X

	kjo është e pamundur, gjatë një kontrolli në rrugë, aktivizo frenat në mënyrë progresive deri në forcën maksimale të frenimit.	b) Forca e frenimit në rrotë është më pak se 70 % e forcës maksimale të regjistruar në rrotën tjetër në të njëjtin aks. Ose, në rastin e kontrollit në rrugë, automjeti devijon shumë nga drejtimi i lëvizjes. - Forca e frenimit në rrotë është më pak se 50 % e forcës maksimale të regjistruar në rrotën tjetër në të njëjtin aks në rastin e akteve drejtues.		X	X
		c) Forca e frenimit nuk ndryshon gradualisht (bllokim).		X	
		d) Aktivizim i vonuar i frenave në cilëndo rrotë.		X	
		e) Luhatje e tepërt e forcës së frenimit gjatë rrotullimit të plotë të një rrote.		X	
1.2.2. Efektiviteti	Kontroll në një bankoprovë frenash, ose, nëse kjo nuk mund të përdoret për arsye sigurie, kontroll në rrugë duke përdorur një instrument regjistruar të ngadalësimit për të përcaktuar koeficientin e frenimit në lidhje me masën maksimale të lejuar, ose, në rastin e gjysmërimorkiove, në lidhje me shumën e lejuar të ngarkesës për çdo aks. Mjetet ose rimorkiot me një masë maksimale të lejuar që kalon 3,5 ton duhet të kontrollohen sipas standardeve ISO 21069 ose metodave ekuivalente. Kontrollet në rrugë duhet të zhvillohen në rrugë të sheshta, të drejta dhe të thata.	Nuk arrihen standardet minimale si më poshtë <sup>(1)</sup> : 1. Mjetet e regjistruara për herë të parë pas datës 1.1.2012: - kategoria M1: 58 % - kategoritë M2 dhe M3: 50 % - kategoria N1: 50 % - kategoritë N2 dhe N3: 50 % - kategoria O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> dhe O4: - për gjysmërimorkiot: 45 % <sup>(2)</sup> - për rimorkiot: 50 % 2. Mjetet e regjistruara për herë të parë përpara datës 1.1.2012: - kategoritë M1, M2 dhe M3: 50 % <sup>(3)</sup> - kategoria N1: 45 % - kategoritë N2 dhe N3: 43 % <sup>(4)</sup> - kategoritë O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> dhe O4: 40 % <sup>(5)</sup> 3. Kategoritë e tjera Kategoritë L (të dyja frenat së bashkë): - kategoria L1: 42 % - kategoritë L2, L6: 40 % - kategoria L3: 50 % - kategoria L4: 46 % - kategoritë L5, L7: 44 % Kategoria L (frenat në rrotën e prapme): të gjitha kategoritë: 25 % e masës totale të automjetit. Të arritura më pak se 50% e vlerave të mësipërme.		X	X
<b>1.3. Performanca dhe efektiviteti i frenit ndihmës (të emergjencës) (nëse ka një sistem të veçantë)</b>					
1.3.1. Performanca	Nëse sistemi i frenit ndihmës është i ndarë nga sistemi i shërbimit të frenave, përdor	a) Forcë frenimi e pamjaftueshme në një ose më shumë rrota. - Asnjë forcë frenimi në një ose më shumë rrota.		X	X

	metodën e specifikuar në 1.2.1.	b) Forca e frenimit në cilëndo rrotë është më pak se 70 % e forcës maksimale të regjistruar në rrotën tjetër në të njëjtin aks. Ose, në rastet e kontrollit në rrugë, automjeti devijon shumë nga drejtimi i lëvizjes. - Forca e frenimit në cilëndo rrotë është më pak se 50 % e forcës maksimale të regjistruar në rrotën tjetër në të njëjtin aks, në rast se është aks drejtues.		X	X
		c) Forca e frenimit nuk ndryshon gradualisht (bllokim).		X	
1.3.2. Efektiviteti	Nëse sistemi i frenit ndihmës është i ndarë nga sistemi i frenave të shërbimit, përdor metodën e specifikuar në 1.2.2.	- Forca e frenimit është më pak se 50 % (6) e performancës së frenave të shërbimit përcaktuar në seksionin 1.2.2 në lidhje me masën maksimale të lejuar. - Të arritura më pak se 50 % e vlerave të mësipërme të forcës së frenimit.		X	X
<b>1.4. Performanca dhe efektiviteti i frenit të dorës</b>					
1.4.1. Performanca	Aktivizo frenat gjatë një kontrolli në një bankoprovë frenash.	- Freni nuk funksionon në njërën anë, ose në rastin e kontrollit në rrugë, automjeti devijon shumë nga drejtimi i lëvizjes. - Të arritura më pak se 50 % e vlerave të forcës së frenimit, referuar në pikën 1.4.2, në lidhje me masën e mjetit gjatë kontrollit.		X	X
1.4.2. Efektiviteti	Kontroll në një bankoprovë frenash. Nëse kjo nuk është e mundur, atëherë në një kontroll në rrugë duke përdorur një indikator ose decelerometër ose me automjetin në një rrugë me pjerrësi të caktuar.	- Nuk jep, për të gjitha mjetet, një koeficient frenimi të paktën 16 % në lidhje me masën maksimale të lejuar, ose, për mjetet motorike, të paktën 12 % në lidhje me masën maksimale të kombinuar të lejuar të mjetit, cilido të jetë më i larti. - Të arritura më pak se 50 % e vlerave të mësipërme të forcës së frenimit.		X	X
1.5. Performanca e Sistemit të frenimit me ngadalësim afatgjatë	Inspektim vizual, dhe ku është e mundur, kontroll për të verifikuar funksionimin e sistemit.	a) Jo ndryshim gradual në eficiencë (nuk aplikohet për sistemet e frenimit të shkarkimit).		X	
		b) Sistemi nuk funksionon.		X	
1.6. Sistemi i frenimit antiblokozash (ABS)	Inspektim vizual dhe inspektim i pajisjes paralajmëruese dhe / ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të mjetit.	a) Pajisja paralajmëruese keqfunksionon.		X	
		b) Pajisja paralajmëruese tregon keqfunksionim të sistemit.		X	
		c) Sensorët e shpejtësisë së rrotës mungojnë ose janë të dëmtuar.		X	
		d) Kabllot të dëmtuar.		X	
		e) Komponentët e tjerë mungojnë ose janë të dëmtuar.		X	
		f) Sistemi tregon dështim nëpërmjet ndërfaqes elektronike të automjetit.		X	
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			E vogël	E madhe	E rrezikshme
1.7. Sistemi i frenimit elektronik	Inspektim vizual dhe inspektim	a) Pajisja paralajmëruese keqfunksionon.		X	

(EBS)	i pajisjes paralajmëruese dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit.	b. Pajisja paralajmëruese tregon keqfunksionim të sistemit.		X	
		c. Sistemi tregon dështim nëpërmjet ndërfaqes elektronike të automjetit.		X	
1.8. Lëngu i frenave	Inspektim vizual.	- Lëngu i frenave i kontaminuar ose me sedimente. - Rrezik mosfunksionimi.		X	X
<b>2. SISTEMI I DREJTIMIT</b>					
<b>2.1. Gjendja mekanike</b>					
2.1.1. Gjendja e mekanizmit të drejtimit	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe me rrotat lart ose mbi pllaka rrotulluese, rrotullo timonin nga një ekstremitet në tjetrin. Inspektim vizual i funksionimit të mekanizmit të drejtimit.	a. Vështirësi në funksionimin e mekanizmit të drejtimit.		X	
		b. Boshti dalës i kutisë drejtuese është përdredhur ose dhëmbëzorët të konsumuar. - Funksionaliteti i reduktuar.		X	X
		c. Konsumim i tepërt i boshtit dalës të kutisë drejtuese. - Funksionaliteti i reduktuar.		X	X
		d. Lëvizje e tepërt e boshtit dalës së kutisë drejtuese. - Funksionaliteti i reduktuar.		X	X
		e. Rrjedhje. - Formim pikash.		X X	
2.1.2. Fiksimi i kutisë së mekanizmit të drejtimit	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe me peshën e rrotave në tokë, rrotullo timonin në sens orar dhe antiorar ose duke përdorur një instrument të posaçëm për të zbuluar xhiokon e rrotave. Inspektim vizual i fiksimit të kutisë së mekanizmit të drejtimit në shasi.	a. Kutia e fiksuar jo në mënyrën e duhur. - Fiksimit rrezikshëm të lirshme ose lëvizje relative në raport me shasinë/karrocerinë.		X	X
		b. Vrimat fiksuese në shasi të zmadhuara. - Fiksimit të dëmtuara.		X	X
		c. Bulonat fiksues mungojnë ose të thyer. - Fiksimit të dëmtuara.		X	X
		d. Kutia e dëmtuar. - Ndikim në stabilitet ose në fiksimin e kutisë.		X	X
2.1.3. Gjendja e lidhjeve në sistemin e drejtimit	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe me rrotat në tokë, lëviz timonin në sens orar dhe antiorar ose duke përdorur një instrument të posaçëm për të zbuluar xhiokon e rrotave. Inspektim vizual i komponentëve të sistemit të drejtimit në lidhje me konsumimin, dëmtimet dhe sigurinë.	a. Lëvizje relative ndërmjet komponentëve e cila duhet të rregullohet. - Lëvizje e tepërt ose mundësi për t'u shkëputur.		X	X
		b. Konsumim i tepërt i nyjave. - Rrezik shumë serioz për t'u shkëputur.		X	X
		c. Thyerje ose deformime të komponentëve. - Ndikim në funksionalitet.		X	X
		d. Mungesë e pajisjeve bllokuese.		X	
		e. Lidhje e komponentëve në mënyrë jo të rregullt (p.sh. levat tërthore ose gjatësore).		X	
		f. Modifikim (zëvendësim) i pasigurt <sup>3</sup> . - Ndikim në funksionalitet.		X	X
		g. Mansheta mbrojtëse e dëmtuar ose në gjendje të përkeqësuar.	X		

		- Mansheta mbrojtëse e mungon ose në gjendje tepër të përkeqësuar.		<b>X</b>	
2.1.4. Funksionimi i lidhjeve në sistemin e drejtimit	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe me rrotat në tokë, lëviz timonin në sens orar dhe antiorar ose duke përdorur një instrument të posaçëm për të zbuluar xhiokon e rrotave. Inspektim vizual i komponentëve të sistemit të drejtimit në lidhje me konsumimin, dëmtimet dhe sigurinë.	a. Lidhjet prekin pjesë të palëvizshme të shasisë. b. Kufizuesit për kthimin e rrotave nuk funksionojnë ose mungojnë.		<b>X</b> <b>X</b>	
2.1.5. Sistemi ndihmës i drejtimit	Kontrollo sistemin e drejtimit për rrjedhje dhe nivelin e lëngut hidraulik në depozitë (nëse është i dukshëm). Me rrotat në tokë dhe me motorin e ndezur, kontrollo nëse servo përforcuesi funksionon.	a. Rrjedhje lëngu ose funksionaliteti i reduktuar. b. Lëng i pamjaftueshëm (nën shenjën MIN). - Rezervuar i pamjaftueshëm. c. Mekanizmi nuk funksionon. - Ndikim në sistemin e drejtimit. d. Mekanizmi i thyer ose i pasigurt. - Ndikim në sistemin e drejtimit. e. Pozicion jo i rregullt ose fërkim ndërmjet komponentëve. - Ndikim në sistemin e drejtimit. f. Modifikim (zëvendësim) i pasigurt <sup>3</sup> . - Ndikim në sistemin e drejtimit. g. Kabllot / tubat të dëmtuar, tepër të gërryer. - Ndikim në sistemin e drejtimit.	<b>X</b>	<b>X</b> <b>X</b> <b>X</b> <b>X</b> <b>X</b> <b>X</b>	<b>X</b> <b>X</b> <b>X</b> <b>X</b>
<b>2.2. Timoni / shufra e timonit</b>					
2.2.1. Gjendja e timonit / gjendja e shiritit dorezës	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe peshën e mjetit në tokë, shtyje dhe tërhiqe timonin në drejtim të shtyllës, shtyje timonin në drejtime të ndryshme në kënd të drejtë me shtyllën / nofullën. Inspektim vizual i xhiokove dhe gjendjes së lidhjeve fleksible ose nyjave universale.	a. Lëvizje relative ndërmjet timonit dhe shtyllës që tregon lidhje të lirshme. - Rrezik serioz për t'u shkëputur. b. Mungesë e mekanizmit lidhës me timonin. - Rrezik serioz për t'u shkëputur. c. Timoni, rrethi i timonit ose krahët lidhës të thyer ose të lirshëm. - Rrezik serioz për t'u shkëputur.		<b>X</b> <b>X</b> <b>X</b>	<b>X</b> <b>X</b> <b>X</b>
2.2.2. Shtylla e timonit / korniza dhe nofulla te amortizatori drejtues	Me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse dhe peshën e mjetit në tokë, shtyje dhe tërhiqe timonin në drejtim të	a. Lëvizje e madhe lart ose poshtë e timonit. b. Lëvizje e tepruar e pjesës së sipërme të shtyllës drejtuese në lidhje me boshtin e shtyllës drejtuese. c. Lidhësja fleksibël në gjendje të përkeqësuar.		<b>X</b> <b>X</b> <b>X</b>	

	shtyllës, shtyje timonin në drejtime të ndryshme në kënd të drejtë me shtyllën/ nofullën. Inspektim vizual i xhiokove dhe gjendjes së lidhjeve fleksible ose nyjave universale.	d. Fiksimi me defekt. - Rrezik serioz për t'u shkëputur.		X	X
		e. Modifikim (zëvendësim) i pasigur <sup>3</sup> .			X
2.3. Xhioko e timonit	Me mjetin mbi një grope ose në një urë ngritëse, me masën e mjetit mbi rrota, me motorin, mundësisht të ndezur për automjetet me servo përforcues dhe me rrotat në pozicionin drejt, kthe lehtësisht timonin në sens orar dhe antiorar, sa më tepër të jetë e mundur pa lëvizur rrotat. Inspektim vizual i lëvizjes boshe.	- Xhioko e tepruar e timonit (p.sh., lëvizja e cilësdo rrotë në rrethin e timonit tejkalon një të pestën e diametrit të timonit ose jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> . - Ndikim në drejtimin e sigurt.		X	X
2.4. Orientimi i rrotave (X) <sup>2</sup>	Kontrollo orientimin e rrotave drejtuese me pajisjet e duhura.	- Orientimi jo në përputhje me të dhënat e prodhuesit të automjetit dhe kërkesat <sup>1</sup> . - Ndikim në ngjarje; stabiliteti i drejtimit i reduktuar.	X	X	
2.5. Kurora kthyesë e boshtit drejtues të rimorkiot	Inspektim vizual ose duke përdorur një instrument të posaçëm për të zbuluar xhiokon e rrotave.	a. Komponenti lehtësisht i dëmtuar. - Komponenti tepër i dëmtuar ose i thyer.		X	X
		b. Xhioko e tepërt. - Ndikim në ngjarje; stabiliteti i drejtimit i reduktuar.		X	X
		c. Fiksimi me defekt. - Fiksimi i dëmtuar seriozisht.		X	X
2.6. Sistemi i drejtimit elektronik (EPS)	Inspektim vizual dhe kontroll i përputhjes ndërmjet këndit të timonit dhe këndit të rrotave kur fiket dhe ndizet motori dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit.	a. Drita indikuese e keqfunksionimit të EPS tregon dështime të ndryshme të sistemit.		X	
		b. Mospërputhje ndërmjet këndit të timonit dhe këndit të rrotave. - Ndikim në drejtim.		X	X
		c. Sistemi elektronik nuk funksionon.		X	
		d. Sistemi tregon dështim nëpërmjet ndërfaqes elektronike të automjetit.		X	
<b>3. SHIKUESHMËRIA</b>					

3.1. Fusha e shikimit	Inspektim vizual nga pozicioni i drejtuesit të automjetit.	- Pengesa brenda fushës së shikimit të drejtuesit të automjetit që ndikojnë shikimin e tij përpara ose anash (jashtë zonës së pastrimit të fshirëseve të xhamave). - Shikueshmëria brenda zonës së fushës së pastrimit të fshirëseve të xhamave e reduktuar ose pasqyrat e jashtme nuk janë të dukshme.	X		X	
3.2. Gjendja e xhamave.	Inspektim vizual.	a. Xhama të krisur ose të çngjyrosur ose panele transparente (nëse është e lejuar) (jashtë zonës së pastrimit të pastrueseve të xhamave). - Shikueshmëria, e shkaktuar nga krisja, brenda zonës së fushës së pastrimit të fshirëseve të xhamave e reduktuar ose pasqyrat e jashtme nuk janë të dukshme.	X		X	
		b. Xhamat ose panelet transparente (përfshirë reflektimin ose cipën e ngjyrosur) nuk përputhen me specifikimet në kërkesën <sup>1</sup> (jashtë zonës së pastrimit të fshirëseve të xhamave). - Shikueshmëria brenda zonës së fushës së pastrimit të fshirëseve të xhamave e reduktuar ose pasqyrat e jashtme nuk janë të dukshme.	X		X	
		c. Xhamat ose paneli transparent në gjendje të papranueshme. - Shikueshmëria brenda zonës së pastrimit të fshirëseve të xhamave shumë e reduktuar.			X	
3.3. Pasqyrat ose pajisjet retrovizore	Inspektim vizual.	a. Pasqyra ose pajisja mungon ose nuk është vendosur sipas kërkesës <sup>1</sup> (të paktën dy pajisje retrovizore në dispozicion). - Më pak se dy pajisje retrovizore në dispozicion.			X	
		b. Pasqyra ose pajisja lehtësisht e dëmtuar ose e lirshme. - Pasqyra ose pajisja jofunksionale, tepër e dëmtuar, e lirshme ose e pasigurt.	X		X	
		c. Fusha e shikimit e nevojshme jo e mbuluar.			X	
3.4. Fshirëset e xhamave	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Fshirëset e xhamave nuk funksionojnë ose nuk janë në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> .			X	
		b. Fshirësja me defekt. - Fshirësja mungon ose dukshëm me defekt.	X		X	
3.5. Pastrueset e xhamave	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Pastrueset nuk funksionojnë në mënyrën e duhur (mungesë e lëngut pastrues por pompa funksionon ose keqfunksionim i përçuesit të lëngut). - Pastrueset nuk funksionojnë.	X		X	

3.6. Sistemi kundër avullimit (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Sistemi nuk funksionon ose dukshëm me defekt.	X		
<b>4. DRITAT, REFLEKTORËT DHE PAJISJET ELEKTRIKE</b>					
<b>4.1. Dritat kryesore</b>					
4.1.1. Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Drita ose burimi i dritës mungon ose me defekt.(drita / burime drite shumëfishë; në rastin e LED deri 1/3 jofunkionale). - Drita/ burimet e dritës; në rastin e LED, shikueshmëri e reduktuar seriozisht.	X		X
		b. Sistem projeksioni lehtësisht me defekt (reflektori dhe lentet). - Sistemi projeksionit mungon ose është me defekt të rëndë (reflektori, lentet dhe xhami mbrojtës).	X		X
		c. Feneri i fiksuar në mënyrë jo të sigurt.			X
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			E vogël	E madhe	E rrezikshme
4.1.2. Orientimi	Përcakto orientimin horizontal të çdo drite të shkurtër duke përdorur një pajisje për orientimin e dritave ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit.	a. Drejtimi i dritës nuk është brenda kufijve të përcaktuar në kërkesën <sup>1</sup> .			X
		b. Sistemi tregon defekt nëpërmjet ndërfaqes elektronike të automjetit.			X
4.1.3. Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit.	a. Çelësi nuk funksionon në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> (numri i dritave kryesore të ndezura në të njëjtën kohë). - Ndriçimi maksimal i lejuar i dritave të përparme i tejkaluar.	X		X
		b. Funksionimi i pajisjes së kontrollit i reduktuar.			X
		c. Sistemi tregon defekt nëpërmjet ndërfaqes elektronike të sistemit.			X
4.1.4. Përputhshmëria me kërkesën <sup>1</sup> .	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Drita, ngjyra e emetuar, pozicioni, intensiteti ose shenja nuk janë në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .			X
		b. Papastërti në xhamin e dritave ose në burim të dritës të cilat reduktojnë intensitetin e dritave ose ndryshojnë ngjyrën e emetuar.			X
		c. Burimi i dritës dhe drita jocompatibël.			X
4.1.5. Sistemi për rregullimin e lartësisë së dritave (kur është i detyrueshëm)	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit, nëse është e mundur, ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit.	a. Pajisja nuk funksionon.			X
		b. Nuk mund të rregullohet në mënyrë manuale nga ndenjësja e ngarësit.			X
		c. Sistemi tregon dështim nëpërmjet ndërfaqes elektronike të sistemit.			X

4.1.6. Pajisja për pastrimin e dritave kryesore (kur është e detyrueshme)	Inspektim vizual dhe gjate funksionimit, nëse është e mundur.	- Pajisja nuk funksionon. - Në rastin e dritave me shkarkim.	X	X	
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			E vogël	E madhe	E rrezikshme
<b>4.2. Dritat e përparme dhe të pasme të pozicionit, dritat anësore, dritat gabarite dhe dritat e ditës</b>					
4.2.1. Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjate funksionimit	a. Burimi i dritës me defekt.		X	
		b. Xhami i dritës me defekt.		X	
		c. Drita e fiksuar në mënyrë të pasigurt. - Rrezik shumë serioz për të rënë.	X	X	
4.2.2. Çelësi	Inspektim vizual dhe gjate funksionimit.	a. Çelësi nuk funksionon në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> . - Dritat e pasme të pozicionit dhe dritat anësore për shënim mund të fiken kur dritat kryesore janë të ndezura.		X X	
		b. Funksionimi i pajisjes së kontrollit i reduktuar.		X	
4.2.3. Përputhshmëria me kërkesën <sup>1</sup>	Inspektim vizual dhe gjate funksionimit.	a. Drita, ngjyra e emtuar, pozicioni, intensiteti ose shenja nuk janë në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> . - Dritë e kuqe përpara ose dritë e bardhe mbrapa; intensiteti i dritës i reduktuar shumë.	X	X	
		b. Papastërti në xhamin e dritave ose në burim të dritës të cilat reduktojnë intensitetin e dritave ose ndryshojnë ngjyrën e emtuar. - Dritë e kuqe përpara ose dritë e bardhe mbrapa; intensiteti i dritës i reduktuar shumë.	X	X	
<b>4.3. Dritat e frenave</b>					
4.3.1. Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjate funksionimit.	a. Burim drite me defekt (burimet e shumëfishta të dritës në rastin e LED mbi 1/3 nuk funksionojnë). - Burimet unike të dritës; në rastin e LED më pak se 2/3 nuk funksionojnë. - Të gjitha burimet e dritës nuk funksionojnë.	X	X	X
		b. Xhami i dritës me defekt të lehtë (pa ndikim në dritën e emtuar). - Xhami i dritës me defekt të rëndë (drita e emtuar e reduktuar).	X	X	
		c. Fiksimi i dritës jo në mënyrë të sigurt. - Rrezik shumë serioz për të rënë.	X	X	

4.3.2. Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit ose duke përdorur ndërfaqen elektronike të automjetit.	a. Çelësi nuk funksionon në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> . - Reagim i vonuar. - Nuk funksionon.	X	X	X
		b. Funksionimi i pajisjes kontrolluese i reduktuar.		X	
		c. Sistemi tregon defekt nëpërmjet ndërfaqes elektronike të automjetit.		X	
		d. Drita e frenit të emergjencës nuk funksionon ose funksionon në mënyrë jokorrekte.		X	
4.3.3. Përputhshmëria me kërkesat <sup>1</sup> .	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Drita, ngjyra e emetuar, pozicioni, intensiteti ose shenja nuk janë në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> . - Dritë e bardhë mbrapa; intensiteti i dritës shumë i reduktuar.	X	X	
<b>4.4. Treguesi i drejtimit dhe dritat sinjalizuese të rrezikut</b>					
4.4.1. Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Burim drite me defekt (burimet e shumëfishta të dritës në rastin e LED mbi 1/3 nuk funksionojnë). - Burimet unike të dritës; në rastin e LED më pak se 2/3 nuk funksionojnë.	X	X	
		b. Xhami i dritës me defekt të lehtë (pa ndikim në dritën e emetuar). - Xhami i dritës me defekt të rëndë (drita e emetuar e reduktuar).	X	X	
		c. Drita e fiksuar në mënyrë jo të sigurt. - Rrezik shumë serioz për të rënë.	X	X	
4.4.2. Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Çelësi nuk funksionon në përputhje me kërkesat. - Nuk funksionon.	X	X	
4.4.3. Përputhshmëria me kërkesat <sup>1</sup> .	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Drita, ngjyra e emetuar, pozicioni, intensiteti ose shenja nuk janë në përputhje me kërkesat.		X	
4.4.4. Frekuenca e fleshimit	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Norma e fleshimit jo në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> (frekuenca me devijim më tepër se 25%).	X		
<b>4.5. Dritat e përparmë dhe të pasme të mjegullës</b>					
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			E vogël	E madhe	E rrezikshme
4.5.1. Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Burim drite me defekt (burimet e shumëfishta të dritës në rastin e LED mbi 1/3 nuk funksionojnë). - Burimet unike të dritës; në rastin e LED më pak se 2/3 nuk funksionojnë.	X	X	
		b. Xhami i dritës me defekt të lehtë (pa ndikim në dritën e emetuar). - Xhami i dritës me defekt të rëndë (drita e emetuar e reduktuar).	X	X	

		c. Drita e fiksuar në mënyrë jo të sigurt. - Rrezik shumë serioz për të rënë ose për të verbuar makinat nga drejtimi i kundërt.	X	X	
4.5.2. Orientimi (X) <sup>2</sup>	Gjatë funksionimit ose duke përdorur një pajisje për orientimin e dritave.	- Drita e përparme e mjegullës nuk është e orientuar horizontalisht kur tufa e dritës ka kufij të caktuar (vija kufitare tepër e ulët). - Vija kufitare më e lartë ndaj asaj për drita të shkurtra.	X	X	
4.5.3. Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Çelësi nuk funksionon në përputhje me kërkesën. - Nuk funksionon.	X	X	
4.5.4. Përputhshmëria me kërkesat <sup>1</sup> .	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Drita, ngjyra e emetuar, pozicioni, intensiteti ose shenja nuk janë në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> .		X	
		b. Sistemi nuk funksionon në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .		X	
<b>4.6. Dritat për ngjarje mbrapa</b>					
4.6.1. Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Burim drite me defekt.	X		
		b. Xhami i dritës me defekt.	X		
		c. Dritat të fiksuara në mënyrë jo të sigurt. - Rrezik serioz për të rënë.	X	X	
4.6.2. Përputhshmëria me kërkesën <sup>1</sup>	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Drita, ngjyra e emetuar, pozicioni, intensiteti ose shenja nuk janë në përputhje me kërkesën.		X	
		b. Sistemi nuk funksionon në përputhje me kërkesën.		X	
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			E vogël	E madhe	E rrezikshme
4.6.3. Çelësi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Çelësi nuk funksionon në përputhje me kërkesën. - Drita për ngjarje mbrapa ndizet kur marshi nuk është në pozicion për ngjarje mbrapa.	X	X	
<b>4.7. Drita për ndriçimin e targës së pasme</b>					
4.7.1. Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Drita ndriçon drejtë ose lëshon ndriçim prapa me ngjyrë të bardhë.	X		
		b. Burim drite me defekt. (Burim i shumëfishtë drite.) - Burim drite me defekt. (Burim unik drite.)	X	X	
		c. Drita e fiksuar në mënyrë jo të sigurt. - Rrezik shumë serioz për të rënë.	X	X	
4.7.2. Përputhshmëria me kërkesat <sup>1</sup>	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Sistemi nuk funksionon në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> .	X		
<b>4.8. Reflektorët, shenjat reflektuese dhe pllakat e pasme shënjuese</b>					
4.8.1. Gjendja	Inspektim vizual	a. Pajisjet reflektuese me defekt ose të dëmtuara. - Reflektimi i reduktuar.	X	X	
		b. Reflektorë të fiksuara në mënyrë jo të sigurt.	X		

		- Mund të bien.		X	
4.8.2. Përputhshmëria me kërkesat	Inspektimi vizual.	- Drita, ngjyra e emtuar, pozicioni, intensiteti ose shenja nuk janë në përputhje me kërkesën. - Mungojnë ose reflektojnë ngjyrë të kuqe nga përpara ose ngjyra të bardhë nga mbrapa.	X		X
<b>4.9. Dritat identifikuese të detyrueshme për pajisjet ndriçuese</b>					
4.9.1. Gjendja dhe funksionimi	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Nuk funksionojnë. - Nuk funksionojnë për dritat kryesore ose për dritat e pasme të mjegullës.	X		X
4.9.2. Përputhshmëria me kërkesat <sup>1</sup>	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .	X		
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			E vogël	E madhe	E rrezikshme
4.10. Lidhjet elektrike ndërmjet mjetit tërheqës dhe rimorkios apo gjysmërimorkios	Inspektim vizual: nëse është e mundur kontrollo lidhjet elektrike	a. Komponentët të fiksuar në mënyrë jo të sigurt. - Priza e lirshme.	X		X
		b. Izolimi i dëmtuar ose i përkeqësuar. - Mund të shkaktojë qark të shkurtër.	X		X
		c. Lidhjet elektrike të mjetit tërheqës ose rimorkios nuk funksionojnë në mënyrë korrekte. - Dritat e frenave të rimorkios nuk funksionojnë.			X
4.11. Kabllot elektrike	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse, përfshirë hapësirën e kompartimentit të motorit (nëse është e zbatueshme )	a. Kabllot të pasigurt ose të siguruar në mënyrë jo të përshtatshme. - Pajisjet të fiksuara lirshëm, prekin pjesë të mprehta, lidhjet mund të shkëputen. - Kabllot mund të prekin pjesë të nxehta, pjesë rrotulluese ose tokën, lidhjet të shkëputura (pjesë të rëndësishme të sistemit të frenimit, sistemit të drejtimit).	X		X
		b. Kabllot pak të dëmtuar. - Kabllot tepër të dëmtuar. - Kabllot jashtëzakonisht të dëmtuar (pjesë të rëndësishme të sistemit të frenimit, sistemit të drejtimit).	X		X
		c. Izolim i dëmtuar ose i përkeqësuar. - Mund të shkaktojë qark të shkurtër. - Rrezik për zjarr, formim shkëndijash.	X		X
4.12. Dritat dhe reflektorët jo të detyrueshme (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Një dritë / reflektor të fiksuar jo në përputhje me kërkesën. - Emeton / reflekton dritë të kuqe në pjesën e përparme ose dritë të bardhë në pjesën e pasme.	X		X

		b. Drita nuk funksionon në përputhje me kërkesën. - Numri i dritave që funksionojnë në të njëjtën kohë tejkalon intensitetin e lejuar të ndriçimit; emetim drite të kuqe në pjesën e përparme ose drite të bardhë në pjesën e prapme.	X	X	
		c. Drita / reflektorët të fiksuar në mënyrë jo të sigurt. - Rrezik serioz për të rënë.	X	X	
4.13. Bateria (Bateritë)	Inspektim vizual.	a. E pasigurt. - E vendosur në mënyrë jo të duhur; mund të shkaktojë qark të shkurtër.	X	X	
		b. Rrjedh. - Rrjedhje substancash të rrezikshme.	X	X	
		c. Çelësi me defekt (nëse kërkohet).		X	
		d. Siguresat me defekt (nëse kërkohet).		X	
		e. Ventilim i papërshtatshëm (nëse kërkohet).		X	
<b>5. BOSHTET, RROTAT, GOMAT DHE SUSPENSIONI</b>					
<b>5.1. Boshtet</b>					
5.1.1. Boshtet	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Mund të përdoren zbulues të xhiokove të rrotave; janë të rekomanduar për mjete që kanë një masë që tejkalon 3,5 ton.	a. Aksi i thyer ose i deformuar.			X
		b. Fiksim i pasigurt në mjet. - Stabiliteti i reduktuar, funksionaliteti i reduktuar: lëvizje e tepërt në vendet për fiksim.		X	X
		c. Modifikime (zëvendësime) të pasigurta <sup>3</sup> . - Stabiliteti i reduktuar, funksionaliteti i reduktuar, hapësirë e pamjaftueshme me pjesët e tjera të automjetit ose me tokën.		X	X
5.1.2. Gjysmëboshtet	Inspektim vizual me automjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Mund të përdoren zbulues të xhiokove të rrotave dhe janë të rekomanduar për automjetet me një masë maksimale që tejkalon 3,5 ton. Ushtro një forcë vertikale ose laterale në secilën rrotë dhe vëre lëvizjen bosh ndërmjet qendrës së rrotës dhe gjysmëboshtit.	a. Gjysmëboshti i thyer.			X
		b. Konsumim i tepërt në nyjat kthyesë të boshteve drejtuese ose kushinetave. - Mund të lirohen; stabiliteti drejtues i reduktuar.		X	X
		c. Lëvizje e tepruar ndërmjet qendrës së rrotës dhe gjysmëboshtit. - Mund të lirohet; stabiliteti drejtues i reduktuar.		X	X
		d. Shuli i gjysmëboshtit nuk është i fiksuar mirë në bosht. - Mund të lirohet; stabiliteti drejtues i reduktuar.		X	X
5.1.3. Kushinetat dhe nyjat drejtuese	Inspektim vizual me automjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Mund të përdoren zbulues të xhiokove të rrotave dhe janë të rekomanduar për automjetet me një masë	a. Lëvizje e tepruar e kushinetës së rrotës. - Stabiliteti drejtues i reduktuar; rrezik shkatërrimi.		X	X

	maksimale që tejkalon 3,5 ton. Lëviz rrotën ose ushtron një forcë laterale dhe vëre kthimin e rrotave në raport me gjysmëboshtin.	b. Kushineta e rrotës tepër e shtrënguar. - Rrezik ngrohjeje; rrezik shkatërrimi.		X	X
<b>5.2. Rrotat dhe gomat</b>					
5.2.1. Disku i rrotës	Inspektim vizual.	a. Dado e rrotës ose vida mungojnë ose janë të lirshme. - Mungojnë fiksuesit ose të fiksuar lirshëm në atë masë sa rrezikojnë seriozisht sigurinë rrugore.		X	X
		b. Disku i rrotës i konsumuar ose i dëmtuar. - Disku i rrotës i konsumuar ose i dëmtuar në mënyrë të tillë sa ndikon në fiksimin e sigurt të rrotave.		X	X
5.2.2. Rrotat	Inspektim vizual i të dy anëve të çdo rrote me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse.	a. Thyerje ose montim me defekt.			X
		b. Rrethi që mban gomën nuk është fiksuar në mënyrën e duhur. - Mund të bjerë.		X	X
		c. Rrotat të shtrembëruara keq ose të konsumuara. - Ndikim në fiksimin e sigurt në disk; ndikim në fiksimin e sigurt të gomës.		X	X
		d. Përmasat e rrotave, projektimi teknik, kompatibiliteti ose tipi jo në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> dhe ndikim në sigurinë rrugore.		X	
5.2.3. Gomat	Inspektim vizual i të gjithë gomës duke e rrotulluar rrotën e shkëputur nga toka me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse, ose duke e lëvizur mjetin përpara dhe mbrapa mbi një gropë.	a. Përmasat e gomave, kapaciteti i ngarkesës, marka e homologimit ose kategoria e shpejtësisë nuk janë në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> dhe ndikim në sigurinë rrugore. - Kapaciteti i ngarkesës ose kategoria e shpejtësisë të pamjaftueshëm për përdorimin aktual, goma prek pjesë të tjera fikse të automjetit duke rrezikuar ngjarjen e sigurt.		X	X
		b. Gomat në të njëjtin bosht ose në gomat çiftë janë të dimensioneve të ndryshme.		X	
		c. Gomat në të njëjtin bosht janë të konstruksioneve të ndryshme (radiale / diagonale).		X	
		d. Dëmtim serioz ose çarje e gomave. - Kablli i dukshëm ose i dëmtuar.		X	X
		e. Indikatorit i konsumimit të batistradës së gomave bëhet i dukshëm. - Thellësia e batistradës së gomave jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .		X	X
		f. Goma fërkohet me komponentë të tjerë (mbrojtësi fleksibël kundër spërkatjes). - Goma fërkohet me komponentë të tjerë (nuk ndikon në ngjarjen e sigurt).	X		X

		g. Mbrojtësja e gomave (veshja) nuk është në përputhje me kërkesën. - Ndikon në shtresën mbrojtëse të kablllove.		X	X
		h. Sistemi i kontrollit të presionit të gomave keqfunksionon ose goma e fryrë jomjaftueshëm. - Dukshëm jofunksional.	X	X	
<b>5.3. Sistemi i suspensionit</b>					
5.3.1. Spiralet dhe stabilizuesi	Inspektim vizual me automjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Mund të përdoren zbulues të xhiokove të rrotave dhe janë të rekomanduar për automjetet me një masë maksimale që tejkalon 3,5 ton.	a. Fiksimit i pasigurt i spiraleve në shasi apo në bosht. - Lëvizja e dukshme, fiksimi shumë i lirshëm.		X	X
		b. Një pjesë e spirales e dëmtuar ose e thyer. - Ndikon seriozisht në spiralen kryesore (fletëzën) ose fletëzat shtesë.		X	X
		c. Spiralja mungon. - Ndikon seriozisht në spiralen kryesore (fletëzën) ose fletëzat shtesë.		X	X
		d. Modifikim (zëvendësim) i pasigurt <sup>3</sup> . - Hapësirë e pamjaftueshme nga pjesët e tjera të automjetit; sistemi i suspensionit nuk funksionon.		X	X
5.3.2. Amortizatorët	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse ose duke përdorur pajisje të veçanta, nëse është e mundur.	a. Fiksimit jo i sigurt i amortizatorëve në shasi ose në bosht. - Amortizatorët të lirshëm.		X	
		b. Amortizatorët e dëmtuar tregojnë shenja serioze rrjedhjeje ose mosfunksionimi.		X	
5.3.2.1. Kontrolli i efikasitetit të amortizimit (X) <sup>2</sup>	Përdor pajisje të veçanta dhe krahaso anën e djathtë dhe anën e majtë.	a. Diferencë e konsiderueshme ndërmjet anës së majtë dhe anës së djathtë.		X	
		b. Vlerat minimale të dhëna nuk arrihen.		X	
5.3.3. Boshti kardanic, levat e vazhdueshme, krahët tërthor këndor dhe krahët tërthor	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Zbulues të xhiokove të rrotës mund të përdoren dhe janë të rekomanduar për mjetet me një masë maksimale që tejkalon 3,5 ton.	a. Fiksimit jo i sigurt i komponentëve në shasi ose në bosht. - Ka mundësi të lirohen; stabiliteti i drejtimit i reduktuar.		X	X
		b. Komponent i dëmtuar ose tepër i gërryer. - Stabiliteti i komponentit i reduktuar ose komponenti i thyer.		X	X
		c. Modifikim (zëvendësim) i pasigurt <sup>3</sup> . - Hapësirë e pamjaftueshme nga pjesët e tjera të automjetit; sistemi jofunksional.		X	X
5.3.4. Nyjat e suspensionit	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse. Mund të përdoren zbulues të xhiokove të rrotave dhe janë të rekomanduar për mjetet me një masë maksimale që tejkalon 3,5 ton.	a. Konsumim i tepruar i suspensionit rrotullues dhe/ose mbështjellësit (pëlhurës) ose në nyjat e suspensionit. - Mundësi për t'u liruuar; stabiliteti i drejtimit i reduktuar.		X	X
		b. Mansheta mbrojtëse në gjendje tepër të përkeqësuar. - Mansheta mbrojtëse mungojnë ose është e thyer.	X	X	
5.3.5. Suspensioni pneumatik	Inspektim vizual	a. Sistemi nuk funksionon.			X

		b. Komponentë të dëmtuar, të modifikuar ose të përkeqësuar në mënyrë të tillë sa që ndikojnë negativisht në funksionimin e sistemit. - Ndikim serioz në funksionimin e sistemit.		X	X
		c. Lirim i dëgjueshëm ajri nga sistemi.		X	
<b>6. SHASIA DHE ELEMENTET E FIKSUAR NË SHASI</b>					
<b>6.1. Shasia ose korniza dhe elementet e fiksuar në shasi</b>					
6.1.1. Gjendja e përgjithshme	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse.	a. Krisje ose deformim i lehtë i një pjese për së gjati ose tërthore të shasisë. - Thyerje ose deformim serioze i një pjese për së gjati ose tërthore të shasisë.		X	X
		b. Elementet e fiksimit ose të lidhjes të pasigurt. - Pjesa më e madhe e elementeve të fiksuara janë të lirshëm; forcë e pamjaftueshme e pjesëve.		X	X
		c. Gërryerje e tepërt e cila ndikon në ngurtësinë e sistemit. - Forcë e pamjaftueshme e pjesëve.		X	X
6.1.2. Tubat e shkarkimit dhe silenciatorët	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse.	a. Sistemi i shkarkimit rrjedh ose është i pasigurt.		X	
		b. Gazrat futen në kabinë ose në kompartimentin e udhëtarëve. - Rrezik për shëndetin e udhëtarëve në automjet.		X	X
6.1.3. Serbatori dhe tubat e karburantit (përfshirë ato për ngrohjen e karburantit )	Inspektim vizual me mjetin mbi një gropë ose në një urë ngritëse, përdorim i pajisjeve zbuluese të rrjedhjeve në rastin e sistemeve LPG / CNG / LNG.	a. Serbatori ose tubat të pasigurt, rrezik permanent zjarri.			X
		b. Rrjedhje karburanti ose kapaku i serbatorit mungon ose është joefektiv. - Rrezik zjarri; rrjedhje e tepruar e materialeve të rrezikshme.		X	X
		c. Tuba me vende fërkimi. - Tuba të dëmtuar.	X	X	
		d. Valvola jokthyesë e karburantit (nëse kërkohet) nuk funksionon në mënyrë korrekte.		X	
		e. Rrezik zjarri për shkak të: - rrjedhjes së karburantit; - serbatori ose sistemi i shkarkimit jo të mbrojtur në mënyrën e duhur; - gjendja e kompartimentit të motorit.			X
		f. Sistemet me hidrogjen ose sistemet LPG / CNG / LNG jo në përputhje me kërkesën; cilado pjesë e sistemit me defekt <sup>1</sup> .			X
6.1.4. Mbrojtësit, pajisjet për mbrojtje anësore dhe mbrojtje nga ana e pasme.	Inspektim vizual.	a. Lëkundje ose dëmtim që mund të shkaktojnë lëndime gjatë kontaktit. - Pjesët mund të bien; funksionaliteti i reduktuar rëndë.		X	X

		b. Pajisja dukshëm jo në përputhje me kërkesat.		X	
6.1.5. Bartësi i rrotës rezervë (nëse është i montuar)	Inspektim vizual.	a. Bartësi jo në gjendje të rregullt.	X		
		b. Bartësi i thyer ose i pasigurt.		X	
		c. Rrota rezerve e fiksuar në mënyrë jo të sigurt te bartësi. - Rrezik serioz për të rënë.		X	X
6.1.6. Pajisja mekanike për lidhje dhe tërheqje	Inspektim vizual i konsumimit dhe funksionimit korrekt duke i kushtuar vëmendje të veçantë çdo pajisjeje sigurie të montuar dhe / ose duke përdorur pajisje matëse.	a. Komponenti i dëmtuar, me defekt ose i krisuar (nëse nuk është në përdorim). - Komponenti i dëmtuar, me defekt ose i krisuar (nëse është në përdorim).		X	X
		b. Konsumim i tepërt i një komponenti. - Nën kufirin e konsumimit.		X	X
		c. Fiksim me defekt. - Cilido nga fiksimet i lirshëm me rrezik serioz për të rënë.		X	X
		d. Cilado nga pajisjet e sigurisë mungon ose nuk funksionon në mënyrë të rregullt.		X	
		e. Cilido nga treguesit e lidhjes nuk funksionon.		X	
		f. Mbulon targën e regjistrimit ose ndonjë dritë (kur nuk është në përdorim). - Targa e regjistrimit e palexueshme (kur nuk është në përdorim).	X		
		g. Zëvendësim i pasigurt <sup>3</sup> (pjesët sekondare). - Zëvendësim i pasigurt <sup>3</sup> (pjesët primare).		X	X
		h. Lidhja tepër e dobët.		X	
6.1.7. Transmisioni.	Inspektim vizual.	a. Bulonat e lirë ose mungojnë. - Bulonat të lirë ose mungojnë në atë masë sa e bëjnë sigurinë rrugore të rrezikuar seriozisht.		X	X
		b. Konsumim i tepërt i kushinetave të boshtit. - Rrezik serioz për t'u liruar ose krisur.		X	X
		c. Konsumim i tepërt i nyjave universale ose zinxhirëve/rripave të transmisionit. - Rrezik serioz për t'u liruar ose krisur.		X	X
		d. Lidhëse fleksibël të përkeqësuar. - Rrezik serioz për t'u liruar ose krisur.		X	X
		e. Boshti i dëmtuar ose i lakuar.		X	
		f. Kutia e kushinetës e thyer ose e pasigurt. - Rrezik serioz për t'u liruar ose krisur.		X	X
		g. Mansheta mbrojtëse në gjendje të përkeqësuar. - Mansheta mbrojtëse mungon ose është e thyer.	X	X	
		h. Modifikim jo-ligjor i sistemit të transmisionit.		X	
6.1.8. Mbajtësit e motorit	Inspektim vizual jo domosdoshmërisht mbi gropë ose në urë ngritëse.	- Mbajtësit në gjendje të përkeqësuar, dukshëm dhe seriozisht të dëmtuar. - Mbajtësit të lirshëm ose të thyer.		X	X
6.1.9. Performanca e motorit (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual dhe / ose duke përdorur ndërfaqen elektronike.	a. Njësia komanduese e modifikuar duke rrezikuar sigurinë dhe / ose mjedisin.		X	

		b. Modifikime në motor duke rrezikuar sigurinë dhe / ose mjedisin.			X
<b>6.2. Kabina dhe karrocERIA</b>					
6.2.1. Gjendja	Inspektim vizual.	a. Një pllakë ose pjesë e lirshme ose e dëmtuar mund të shkaktojë lëndime. - Mund të bjerë.		X	X
		b. Shtylla e karrocERISË e pasigurt. - Stabiliteti i reduktuar.		X	X
		c. Lejon futjen e gazrave të motorit dhe të sistemit të shkarkimit. - Rrezik ndaj shëndetit të udhëtarëve.		X	X
		d. Modifikim i rrezikshëm <sup>3</sup> . - Hapësirë e pamjaftueshme nga pjesët rrotulluese ose lëvizëse ose nga rruga.		X	X
6.2.2. Montimi	Inspektim vizual mbi një gropë ose në një urë ngritëse.	a. KarrocERIA ose kabina e pasigurt. - Stabiliteti i reduktuar.		X	X
		b. KarrocERIA/ kabina dukshëm jo e vendosur drejt mbi shasi.		X	
		c. Fiksimi i kabinës / karrocERISË në shasi ose traversë mungon ose është i pasigurt edhe nëse është simetrik. - Fiksimi i kabinës / karrocERISË në shasi ose traversë mungon ose është i pasigurt në atë masë sa siguria rrugore është seriozisht e rrezikuar.		X	X
		d. Gërryerje e tepërt në pikat e fiksimit në tërë karrocERINË. - Stabiliteti i reduktuar.		X	X
6.2.3. Dyert dhe mbyllësit e dyerve	Inspektim vizual	a. Një derë nuk hapet dhe nuk mbyllet siç duhet.		X	
		b. Një derë mund të hapet rastësisht ose nuk qëndron e mbyllur (dyert rrëshqitëse). - Një derë mund të hapet rastësisht ose nuk qëndron e mbyllur (dyert anësore).		X	X
		c. Dyert, menteshat, mbyllëset e dyerve ose shtylla në gjendje të përkeqësuar. - Dyert, menteshat, mbyllëset e dyerve ose shtylla mungojnë ose janë të lirshme.	X		
6.2.4. Dyshemeja	Inspektim vizual mbi një gropë ose në një urë ngritëse.	- Dyshemeja e pasigurt ose shumë e përkeqësuar. - Stabilitet i pamjaftueshëm.		X	X
6.2.5. Ndenjësja e drejtuesit të mjetit	Inspektim vizual	a. Ndenjësja me strukturë defektive. - Ndenjësja e lirshme.		X	X
		b. Mekanizmi për rregullim nuk funksionon korrektësisht. - Ndenjësja lëviz ose mbështetësja jo e fiksuar.		X	X
6.2.6. Ndenjëset e tjera	Inspektim vizual	a. Ndenjëset në gjendje defektive ose të pasigurta (pjesët dytësore). - Ndenjëset në gjendje defektive ose të pasigurta (pjesët kryesore).	X		X

		b. Ndenjëset jo në përputhje me kërkesat. - Numri i lejuar i vendeve i tejkaluar; duke mos u pozicionuar në përputhje me miratimin.	X	X	
6.2.7. Pajisjet e kontrollit për ngjarjen e mjetit	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Cilado pajisje komanduese e nevojshme për funksionimin e sigurt të mjetit nuk funksionon korrektësisht. - Funksionimi i sigurt i reduktuar.		X	X
6.2.8. Shkallët e kabinës	Inspektim vizual.	a. Shkalla ose këmba e shkallës e pasigurt. - Stabilitet i pamjaftueshëm.	X	X	
		b. Shkalla ose këmba e shkallës në gjendje të tillë sa mund të shkaktojë lëndim të përdoruesve.		X	
6.2.9. Pajisjet dhe aksesorët e tjerë të brendshëm dhe të jashtëm	Inspektim vizual.	a. Fiksimi i pajisjeve dhe aksesorëve të tjerë me defekt.		X	
		b. Pajisjet e aksesorët e tjerë jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> . - Aksesorët mund të shkaktojnë lëndime; funksionimi i sigurt i reduktuar.	X	X	
		c. Pajisjet hidraulike rrjedhin. - Rrjedhje e madhe e materialeve të rrezikshme.	X	X	
6.2.10. Baltëpritisit, pajisjet kundra spërkatjes	Inspektim vizual.	a. Mungojnë, të lirshëm ose të gërryer keq. - Mund të shkaktojnë lëndime; mund të bien.	X	X	
		b. Hapësirë e pamjaftueshme nga goma/rrota (pajisjet kundra spërkatjes). - Hapësirë e pamjaftueshme nga goma/rrota (baltëpritisit).	X	X	
		c. Jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> . - Mbulim i pamjaftueshëm i batistradës së gomave.	X	X	
6.2.11. Bazamenti	Inspektim vizual.	a. Mungon, i lirshëm ose i gërryer keq.		X	
		b. Jo në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> .		X	
		c. Rrezik për të rënë kur automjeti është në lëvizje.			X
6.2.12. Dorezat dhe mbështetësit e këmbëve	Inspektim vizual.	a. Mungojnë, të lirshme ose të gërryera keq.		X	
		b. Jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .		X	
<b>7. PAJISJET E TJERA</b>					
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			E vogël	E madhe	E rrezikshme
<b>7.1. Rripat e sigurisë/ mbërthyeset dhe sistemet e fiksimit</b>					
7.1.1. Siguria e montimit të rripave të sigurisë / mbërthyesve	Inspektim vizual.	a. Pika e mbërthimit shumë e përkeqësuar. - Stabiliteti i reduktuar.		X	X
		b. Mbërthimi i lirshëm.		X	
7.1.2. Gjendja e rripave të sigurisë / mbërthyesve	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Rripi i detyrueshëm i sigurimit mungon ose është i pamontueshëm.		X	
		b. Rripi i sigurimit i dëmtuar. - Prerje ose shenja zgjerimi.	X	X	

		c. Rripi i sigurimit jo në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> .		<b>X</b>	
		d. Mbërthyesja e rripit të sigurimit e dëmtuar ose nuk funksionon korrektësisht.		<b>X</b>	
		e. Pajisja për tërheqjen e rripit të sigurimit e dëmtuar ose nuk funksionon korrektësisht.		<b>X</b>	
7.1.3. Pajisja për kufizimin e ngarkesës së rripit të sigurimit	Inspektim vizual dhe / ose duke përdorur ndërfaqen elektronike.	a. Pajisja mungon ose është e papërshtatshme me automjetin.		<b>X</b>	
		b. Sistemi tregon defekt nëpërmjet ndërfaqes elektronike të automjetit.			<b>X</b>
7.1.4. Parashtrënguesit e rripit të sigurimit	Inspektim vizual dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike.	a. Parashtrënguesit mungojnë ose nuk janë të përshtatshëm me automjetin.		<b>X</b>	
		b. Sistemi tregon defekt nëpërmjet ndërfaqes elektronike të automjetit.			<b>X</b>
7.1.5. Jastëkët e ajrit (airbag)	Inspektim vizual dhe / ose duke përdorur ndërfaqen elektronike.	a. Airbag-ët mungojnë ose nuk janë të përshtatshëm me automjetin.		<b>X</b>	
		b. Sistemi tregon defekt nëpërmjet ndërfaqes elektronike të automjetit.			<b>X</b>
		c. Airbag-ët dukshëm nuk funksionojnë.		<b>X</b>	
7.1.6. Sistemi SRS	Inspektim vizual i indikatorit të keqfunksionimit, dhe / ose duke përdorur ndërfaqen elektronike.	a. Indikatorit i keqfunksionimit të sistemit SRS tregon një defekt çfarëdo të sistemit.		<b>X</b>	
		b. Sistemi tregon defekt nëpërmjet ndërfaqes elektronike të automjetit.			<b>X</b>
7.2. Aparati për shuarje të zjarrit (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual.	a. Mungon		<b>X</b>	
		b. Jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> . - Nëse kërkohet (p.sh. taksitë, autobusët, etj.).	<b>X</b>	<b>X</b>	
7.3. Brava e derës dhe pajisja kundra-vjedhjes	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Pajisja nuk funksionon për të ndaluar automjetin të nisët.	<b>X</b>		
		b. Me defekt. - Mbyllje ose bllokim i paqëllimshëm.		<b>X</b>	<b>X</b>
7.4. Trekëndëshi i sigurisë (nëse kërkohet) (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual.	a. Mungon ose është jo i plotë.	<b>X</b>		
		b. Jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .	<b>X</b>		
7.5. Kutia e ndihmës së parë (nëse kërkohet) (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual.	- Mungon, jo e plotë ose jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .	<b>X</b>		
7.6. Pykat e rrotave (nëse kërkohen) (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual.	- Mungojnë ose nuk janë në gjendje të mirë, stabilitet ose dimensionit i pamjaftueshëm.		<b>X</b>	
7.7. Boria	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Nuk funksionon si duhet. - Nuk funksionon fare.	<b>X</b>	<b>X</b>	
		b. Komandimi i pasigurt.	<b>X</b>		
		c. Jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> . - Tingulli i emetuar mund të ngatërrohet me atë të sirenavë.	<b>X</b>	<b>X</b>	

7.8. Shpejtësimatësi	Inspektim vizual ose gjatë funksionimit në kontrollet në rrugë ose me mjete elektronike.	a. Jo i instaluar në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> . - Mungon (nëse kërkohet).	X	X	
		b. Funksionaliteti i reduktuar. - Nuk funksionon fare.	X	X	
		c. Nuk ndriçohet mjaftueshëm. - Nuk ndriçohet fare.	X	X	
7.9. Tahografi (nëse është i instaluar / nëse kërkohet)	Inspektim vizual.	a. Jo i instaluar në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .		X	
		b. Nuk funksionon.		X	
		c. Vulat me defekt ose mungojnë.		X	
		d. Etiketa me shënimet e instalimit mungon, është e palexueshme ose e pa përditësuar.		X	
		e. Veprimtari e paautorizuar ose manipulim.		X	
		f. Dimensionet e gomave jo në përputhje me parametrat e kalibrimit.		X	
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			E vogël	E madhe	E rrezikshme
7.10. Pajisja për kufizimin e shpejtësisë (nëse është e instaluar/ nëse kërkohet)	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit nëse pajisjet e duhura janë në dispozicion.	a. E instaluar jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .		X	
		b. Dukshëm jofunksional.		X	
		c. Shpejtësi e vendosur josaktë (nëse verifikohet).		X	
		d. Vulat me defekt ose mungojnë.		X	
		e. Etiketa mungon ose është e palexueshme.		X	
		f. Dimensionet e gomave jo në përputhje me parametrat e kalibrimit.		X	
7.11. Odometri (nëse është i disponueshëm) (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike.	a. Dukshëm i manipuluar për të reduktuar ose keq-paraqitur distancën e përshkruar nga automjeti.		X	
		b. Dukshëm jofunksional.		X	
7.12. Kontrolli Elektronik i Stabilitetit (ESC) (nëse është i instaluar / nëse kërkohet)	Inspektim vizual dhe/ose duke përdorur ndërfaqen elektronike.	a. Sensorët e shpejtësisë së rrotave mungojnë ose janë të dëmtuar.		X	
		b. Kabllot të dëmtuara.		X	
		c. Komponentë të tjerë mungojnë ose janë të dëmtuar.		X	
		d. Çelësi i dëmtuar ose nuk funksionon në mënyrë korrekte.		X	
		e. Indikator i keqfunksionimit të sistemit ESC tregon një defekt çfarëdo të sistemit.		X	
		f. Sistemi tregon defekt nëpërmjet ndërfaqes elektronike të automjetit.		X	
7.13 eThirrje (në se disponohet, në përputhje me legjislacionin e				X	

homologimit) <sup>2</sup>					
7.13.1 Vendosja dhe konfigurimi	Inspektim vizual i plotësuar, kur është e mundur nga karakteristikat teknike të mjetit dhe kur të dhënat e nevojshme janë të disponueshme, me përdorimin e ndërfaqes elektronike.	a) Mungesa e sistemit ose ndonjë komponenti; b) Versioni i programit jokorrekt; c) Kodimi i sistemit jokorrekt.	X X		
7.13.2 Gjendja funksionale	Inspektim vizual i plotësuar, kur është e mundur nga karakteristikat teknike të mjetit dhe kur të dhënat e nevojshme janë të disponueshme, me përdorimin e ndërfaqes elektronike.	a) Sistemi ose komponentët; b) Indikatori i funksionimit për eThirrje tregon defekt të sistemit; c) Defekti i njësisë së kontrollit elektronik të eThirrje-s; d) Defekt i njësisë të rrjetit të komunikimit të lëvizshëm; e) Defekti i sinjalit GPS; f) Komponentët e zërit jo të lidhur; g) Burimi i energjisë i palidhur ose ngarkesë e pamjaftueshme; h) Sistemi tregon defekt përmes ndërfaqes elektronike të mjetit;	X X X X X X X		
7.13.3	Inspektim vizual i plotësuar, kur është e mundur nga karakteristikat teknike të mjetit dhe kur të dhënat e nevojshme janë të disponueshme, me përdorimin e ndërfaqes elektronike.	a) Përbërësit minimal të të dhënave jokorrekt; b) Komponentët e zërit nuk punojnë në rregull.	X X		
<b>8. NDIKIMI NË MJEDIS</b>					
<b>8.1. Zhurma</b>					
8.1.1. Sistemi për reduktimin e zhurmës	Vlerësim subjektiv (vetëm nëse inspektuesi e konsideron nivelin e zhurmave brenda kufijve, dhe në këtë rast mund të kryhet një matje e nivelit të zhurmave të nxjerra nga mjete i ndaluar në vend duke përdorur një matës të nivelit të zhurmave)	g) Burimi i energjisë i palidhur ose ngarkesë e pamjaftueshme; h) Sistemi tregon defekt përmes ndërfaqes elektronike të mjetit;		X X	X
<b>8.2. Emetimi i gazrave të shkarkimit</b>					
<b>8.2.1. Emetimi i gazrave të shkarkimit në motorët me ndezje të komanduar</b>					
8.2.1.1. Pajisja për kontrollin e emetimit të gazrave të shkarkimit	Inspektim vizual.	a. Pajisja e instaluar nga prodhuesi mungon, e modifikuar ose dukshëm me defekt. b. Rrjedhje të cilat ndikojnë në matjen e emetimit të gazrave.		X X	

<sup>2</sup> Shtuar pika 7.13 me udhëzimin nr. 5, datë 29.12.2025.

8.2.1.2. Emetimet e gazrave	<p>- Për mjetet deri në kategoritë e emetimit EURO 5 dhe Euro V <sup>(7)</sup>: matje duke përdorur një analizues të gazrave të shkarkimit në përputhje me kërkesën<sup>1</sup> ose duke lexuar sistemin për vetë-diagnostikimin në automjet (OBD). Matja e emetimit në tubat e shkarkimit duhet përdorur si metodë standarde për vlerësimin e emetimit të gazrave të shkarkimit. Mbi bazën e një vlerësimi të ekuivalencës, dhe duke pasur parasysh legjislacionin përkatës për homologimin e automjetit, mund të autorizohet përdorimi i OBD në përputhje me rekomandimet e prodhuesit dhe kritere të tjera.</p> <p>- Për mjetet deri në kategoritë e emetimit euro 6 dhe euro VI <sup>(8)</sup>: matje duke përdorur një analizues të gazrave të shkarkimit në përputhje me kërkesën<sup>1</sup> ose duke lexuar sistemin për vetë-diagnostikimin në automjet (OBD) në përputhje me rekomandimet e prodhuesit dhe kritere të tjera<sup>1</sup>. Matjet jo të aplikueshme për motorët dykohësh.</p>	a. Emetimet e gazrave tejkalojnë nivelet specifike të përcaktuar nga prodhuesi.		X	
		b. Ose, nëse ky informacion nuk është i disponueshëm, emetimet e CO tejkalojnë, i. për mjetet jo të kontrolluar nga një sistem i avancuar për kontrollin e emetimeve, - 4,5 %, ose - 3,5 % sipas datës së regjistrimit të parë ose përdorimit të specifikuar në kërkesën <sup>1</sup> . ii. për mjetet e kontrolluar nga një sistem i avancuar për kontrollin e emetimeve, - me motorin në minimum: 0,5 % - me motorin në minimum të përsheptuar: 0,3 % ose - me motorin në minimum: 0,3 % <sup>(7)</sup> - me motorin në minimum të përsheptuar: 0,2 % sipas datës së regjistrimit të parë ose përdorimit të specifikuar në kërkesat.		X	
		c. Koefficienti Lambda jashtë zonës $1 \pm 0,03$ ose jo në përputhje me specifikimet e prodhuesit.		X	
		d. Sistemi OBD tregon keqfunksionim të rëndësishëm.		X	
<b>8.2.2. Emetimi i gazrave të shkarkimit në motorët me ndezje të komprimuar</b>					
8.2.2.1. Pajisja për kontrollin e emetimit të gazrave të shkarkimit	Inspektim vizual.	a. Pajisja e instaluar nga prodhuesi mungon ose dukshëm me defekt.		X	
		b. Rrjedhje të cilat mund të ndikojnë në matjen e emetimit të gazrave.		X	
8.2.2.2. Opaciteti i mjetet e regjistruara ose të vëna në shërbim përpara datës 1 janar 1980 janë të përjashtuara nga kjo kërkesë.	- Për mjetet deri në kategoritë e emetimit euro 5 dhe euro V <sup>(9)</sup> : Opaciteti i gazrave të shkarkimit duhet të matet gjatë përsheptimit të lirë (punës së lirë) (nga regjimi minimal i punës së motorit në regjim	a. Për mjetet e regjistruara ose të vëna në shërbim për herë të parë pas datës së specifikuar në kërkesën <sup>1</sup> opaciteti tejkalon nivelin e shënuar nga prodhuesi në etiketën në automjet.		X	

	<p>maksimal) me levën e marshit në pozicion neutral dhe friksionin e shkelur ose duke lexuar sistemin për vetë-diagnostikimin në automjet (OBD). Matja e emetimit në tubat e shkarkimit duhet përdorur si metodë standarde për vlerësimin e emetimit të gazrave të shkarkimit. Mbi bazën e një vlerësimi të ekuivalencës, mund të autorizohet përdorimi i OBD në përputhje me rekomandimet e prodhuesit dhe kritere të tjera.</p> <p>- Për mjetet deri në kategoritë e emetimit euro 6 dhe euro VI <sup>(10)</sup>:</p> <p>Opaciteti i gazrave të shkarkimit duhet të matet gjatë përsheptimit të lirë (punës së lirë) (nga regjimi minimal i punës së motorit në regjim maksimal) me levën e marshit në pozicion neutral dhe friksionin e shkelur ose duke lexuar sistemin për vetë-diagnostikimin në automjet (OBD) në përputhje me rekomandimet e prodhuesit dhe kriteret e tjera <sup>1</sup>.</p> <p>Parapërgatitja e mjetit:</p> <p>1. Mjetet mund të kontrollohen pa parapërgatitje, megjithëse për arsye sigurie, duhet të kontrollohen nëse motori është i ngrohtë dhe në gjendje të kënaqshme mekanike.</p> <p>2. Kërkesat për parapërgatitje:</p> <p>i. Motori duhet të jetë plotësisht i ngrohur, për shembull temperatura e vajit të motorit, e matur nëpërmjet një sonde futur në shufrën për matjen e nivelit të vajit, duhet të jetë të paktën 80°C, ose temperatura e bllokut</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>të motorit, matur nëpërmjet nivelit të rrezeve infra të kuqe, duhet të jetë me një temperaturë të paktën ekuivalente. Nëse, për shkak të konstruksionit të automjetit, kjo matje është jopraktike, temperatura normale e punës së motorit mund të arrihet në mënyrë tjetër, p.sh. duke aktivizuar ventilatorin për ftohjen e motorit.</p> <p>ii) Sistemi i shkarkimit të gazrave duhet të pastrohet me të paktën tre cikle përshpejtimi të lirë ose me një metodë ekuivalente.</p>				
		<p>b. Kur ky informacion nuk është i disponueshëm ose kërkesa<sup>1</sup> nuk lejon përdorimin e vlerave referenciale,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- për motorët pa mbushje (pa turbinë): <math>2,5 \text{ m}^{-1}</math>,</li> <li>- për motorët me mbushje (me turbinë): <math>3,0 \text{ m}^{-1}</math>, ose</li> <li>- për mjetet e përcaktuara në kërkesën<sup>1</sup> ose të regjistruara për herë të parë ose të vëna në shërbim për herë të parë pas datë së specifikuar në kërkesat: <math>1,5 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(11)</sup> ose <math>0,7 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(12)</sup></li> </ul>		<b>X</b>	
	<p>Procedura e kontrollit:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Motori dhe turbokompresorët eventual, duhet të jenë në minimum përpara fillimit të çdo cikli të përshpejtimin të lirë. Për mjetet e mëdha me motor diesel, kjo do të thotë se duhet prituri të paktën 10 sekonda pas lëshimit të pedalit të gazit.</li> <li>2. Për të filluar çdo cikël përshpejtimi të lirë, pedali i gazit duhet të shtypet plotësisht deri në fund shpejt dhe në mënyrë të vazhdueshme (në më pak se një sekondë), por jo dhunshëm në mënyrë që pompa e injektimit të arrijë shpërndarjen maksimale të karburantit në motor.</li> <li>3. Gjatë çdo cikli të përshpejtimin të lirë, motori duhet të arrijë shpejtësinë në të</li> </ol>				

	<p>cilën fillon ndërprerja e furnizimit me karburant, ose për automjetet me furnizues automatik, shpejtësinë e përcaktuar nga prodhuesi, ose, nëse kjo e dhëne nuk është e disponueshme, atëherë dy të tretat e shpejtësisë në të cilën fillon ndërprerja e furnizimit me karburant, para se pedali i gazit të lëshohet. Kjo mund të kontrollohet, për shembull, duke monitoruar shpejtësinë në motor ose duke lejuar një interval të mjaftueshëm ndërmjet shtypjes fillestare të pedalit të gazit dhe lëshimit të tij, i cili në rastin e mjeteve të kategorive M2, M3, N2 dhe N3, duhet të jetë të paktë dy sekonda.</p> <p>4. Kontrolli do të konsiderohet i pakaluar për mjetet, nëse mesataret aritmetike të të paktën tre cikleve të fundit të përshpejtimit të lirë tejkalojnë vlerat e lejuara. Kjo mund të llogaritet duke injoruar çdo matje që devijon konsiderueshëm nga mesatarja e matur, ose me rezultatin e ndonjë kalkulimi tjetër statistikor që merr parasysh dispersionin e matjeve. Shtetet Anëtare mund të kufizojnë numrin e cikleve të kontrollit.</p> <p>5. Për të shmangur kontrolle të panevojshme mund të konsiderohet i pakaluar kontrolli për mjetet të cilat kanë vlera të matura të cilat tejkalojnë konsiderueshëm vlerat e lejuara pas më pak se tre ciklesh përshpejtimi të lirë ose pas cikleve të pastrimit. Gjithashtu, për të shmangur</p>				
--	---	--	--	--	--

	kontrolle të panevojshme, mund të konsiderohet kontrolli i kaluar për mjete të cilat kanë vlera të matura që janë ndjeshëm nën kufijtë e lejuar pas më pak se tre ciklesh përshpejtimi të lirë ose pas cikleve të pastrimit.				
<b>8.3. Reduktimi i interferencave elektromagnetike</b>					
Radio interferenca (X) <sup>2</sup>		- Ndonjë nga kriteret e kërkesës nuk plotësohet.	X		
<b>8.4. Elemente të tjera të lidhura me mjedisin</b>					
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			e vogël	e madhe	e rrezikshme
8.4.1. Rrjedhje lëngjesh		- Rrjedhje e tepruar lëngjesh, përveç ujit, i cili mund të dëmtojë mjedisin ose të përbëjë rrezik ndaj përdoruesve të tjerë të rrugës. - Formim i vazhdueshëm pikash të cilat paraqesin një rrezik shumë serioz.		X	X
<b>9. TESTIME SUPLEMENTARE PËR MJETET E KATEGORIVE M2, M3 QË TRANSPORTOJNË UDHËTARË</b>					
<b>9.1. Dyert</b>					
9.1.1. Dyert hyrëse dhe dalëse	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Funksionim me defekt. b. Gjendje e përkeqësuar. - Mund të shkaktojë lëndime. c. Sistemet e kontrollit për daljet e emergjencës me defekt. d. Komandimi në distancë i dyerve ose pajisjet paralajmëruese me defekt. e. Jo në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> . - Gjerësia e dyerve e pamjaftueshme.	X	X	
9.1.2. Daljet e emergjencës	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit (aty ku është e mundur).	a. Funksionim me defekt. b. Shenjat e daljeve të emergjencës të palexueshme. - Shenjat e daljeve të emergjencës mungojnë. c. Mungon çekiçi për thyerjen e xhamave. d. Jo në përputhje me rregulloret <sup>1</sup> . Gjerësia e pamjaftueshme ose dalja e bllokuar.	X	X	
9.2. Sistemi kundër avullimit dhe sistemi kundër ngrirjes(X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Nuk funksionon në mënyrë korrekte. - Ndikon në funksionimin e sigurt të automjetit. b. Emetim i gazrave toksikë ose gazrave të shkarkimit në kompartimentin e shoferit ose të udhëtarëve. - Rrezikim i shëndetit të personave brenda në mjet.	X	X	X

		c. Antingrirja me defekt (nëse është e detyrueshme).		X	
9.3. Sistemi i ventilimit dhe sistemi i ngrohjes (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Funksionim me defekt. - Rrezikim i shëndetit të personave brenda në mjet.	X	X	
		b. Emetim i gazrave toksikë ose gazrave të shkarkimit në kompartimentin e shoferit ose të udhëtarëve. - Rrezikim i shëndetit të personave brenda në automjet.		X	X
<b>9.4. Ndenjëset</b>					
9.4.1. Ndenjëset e udhëtarëve (përfshirë ndenjëset për personelin shoqërues)	Inspektim vizual.	- Ndenjëset e palosshme (nëse janë të lejuara) nuk punojnë automatikisht. - Blllokojnë një dalje emergjence.	X		X
9.4.2. Ndenjësja e shoferit (kërkesat shtesë)	Inspektim vizual.	a. Pajisjet speciale, si p.sh. shtresa mbrojtëse kundër reflektimit me defekt. - Fusha e shikimit e reduktuar.	X		X
		b. Mbrojtja e shoferit e pasigurt ose jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> . - Mund të shkaktojë lëndime.	X		X
9.5. Dritat e brendshme dhe udhëzimet për udhëtarët (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	- Pajisjet me defekt ose jo në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> . - Nuk funksionojnë fare.	X		X
9.6. Korridoret, hapësira për qëndrim në këmbë të udhëtarëve	Inspektim vizual.	a. Dyshemeja e pasigurt. - Stabiliteti i reduktuar.		X	X
		b. Mbjtëset ose dorezat për mbajtje me defekt. - Të pasigurta ose të papërdorshme.	X		X
		c. Jo në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> . - Gjerësi ose hapësirë e pamjaftueshme.	X		X
9.7. Shkallët dhe platformat	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit (ku është e mundur).	a. Gjendje e përkeqësuar. - Të dëmtuara. - Stabiliteti i reduktuar.	X		X
		b. Platformat hyrëse nuk funksionojnë në mënyrë korrekte.			X
		c. Jo në përputhje me kërkesën. - Gjerësi e pamjaftueshme ose lartësi e tepërt.	X		X
9.8. Sistemi i komunikimit me udhëtarët (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	-Sistemi me defekt. - Nuk funksionon fare.	X		X
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			e vogël	e madhe	e rrezikshme
9.9. Mbishkrimet (X) <sup>2</sup>	Inspektim vizual.	a. Mungojnë, janë me gabime ose të palexueshme.	X		
		b. Jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> . - Informacion i gabuar.	X		X

<b>9.10. Kërkesa lidhur me transportimin e fëmijëve (X)<sup>2</sup></b>					
9.10.1. Dyert	Inspektim vizual.	- Mbrojtja e dyerve nuk është në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> sa i përket kësaj forme transporti.		X	
9.10.2. Pajisjet sinjalizuese dhe të posaçme	Inspektim vizual.	- Pajisjet sinjalizuese ose të posaçme mungojnë ose nuk janë në përputhje me rregulloret <sup>1</sup> .	X		
<b>9.11. Kërkesa lidhur me transportimin e personave me lëvizshmëri të kufizuar (X)<sup>2</sup></b>					
9.11.1. Dyert, rampat dhe ashensorët	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit.	a. Funksionim me defekt. - Funksionimi i sigurt i reduktuar.	X	X	
		b. Gjendje e përkeqësuar. - Stabiliteti i reduktuar; mund të shkaktojnë lëndime.	X	X	
		c. Komanda(t) me defekt. - Funksionimi i sigurt i reduktuar.	X	X	
		d. Pajisja(et) paralajmëruese me defekt. - Nuk funksionojnë fare.	X	X	
		e. Jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .		X	
9.11.2. Sistemi për fiksimin e karrocave me rrota	Inspektim vizual dhe gjatë funksionimit (nëse është e mundur)	a. Funksionim me defekt. - Funksionimi i sigurt i reduktuar.	X	X	
		b. Gjendje e përkeqësuar. - Stabiliteti i reduktuar; mund të shkaktojë lëndime.	X	X	
		c. Komanda(t) me defekt. - Funksionimi i sigurt i reduktuar.	X	X	
		d. Jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .		X	
9.11.3. Pajisjet sinjalizuese dhe të posaçme	Inspektim vizual.	- Pajisjet sinjalizuese ose të posaçme mungojnë ose nuk janë në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> .		X	
<b>ELEMENTI</b>	<b>METODA</b>	<b>ARSYET PËR DËSHTIM</b>	<b>VLERËSIMI I MANGËSIVE</b>		
			e vogël	e madhe	e rrezikshme
<b>9.12. Pajisje të tjera të posaçme (X)<sup>2</sup></b>					
9.12.1. Pajisjet për përgatitje të ushqimit	Inspektim vizual.	a. Pajisjet jo në përputhje me kërkesat <sup>1</sup> .		X	
		b. Pajisjet të dëmtuara në atë masë sa paraqet rrezik përdorimi i tyre.		X	
9.12.2. Pajisja sanitare	Inspektim vizual.	- Pajisja jo në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> . - Mund të shkaktojë lëndime.	X	X	
9.12.3. Pajisje të tjera (p.sh. sistemet audiovizuale)	Inspektim vizual.	- Jo në përputhje me kërkesën <sup>1</sup> . - Funksionimi i sigurt i mjetit i reduktuar.	X	X	

<sup>(1)</sup> Kategoritë e mjeteve që janë jashtë fushëveprimit të këtij udhëzimi përfshihen për efekt udhëzues.

<sup>(2)</sup> 43% për gjysmërimorkio të miratuara para 1.1.2012.

<sup>(3)</sup> 48% për mjetet që nuk janë të pajisur me ABS ose me homologim përpara datës 1 tetor 1991.

- (<sup>4</sup>) 45% për mjetet e regjistruara pas vitit 1988 ose nga data e përcaktuar në kërkesat, cilado qoftë më e vonshme.
- (<sup>5</sup>) 43% për gjysmërimorkiot dhe rimorkiot të regjistruara pas vitit 1988 ose nga data e përcaktuar në kërkesat, cilado qoftë më e vonshme.
- (<sup>6</sup>) P.sh. 2,5 m / s<sup>2</sup> për mjetet e kategorive N1, N2 dhe N3 të regjistruara për herë të parë pas datës 1.1.2012.
- (<sup>7</sup>) Homologimi në përputhje me direktivën 70/220 / KEE, rregulloren (KE) nr. 715/2007, aneksin I, tabelën 1 (euro 5), direktivën 88/77/KEE dhe direktivën 2005/55/KE.
- (<sup>8</sup>) Homologimi në përputhje me rregulloren (KE) nr. 715/2007, aneksin I, tabelën 2 (euro 6) dhe rregulloren (KE) nr. 595/2009 (euro VI).
- (<sup>9</sup>) Homologimi në përputhje me direktivën 70/220 / KEE, aneksin I, tabelën 1 (euro 5) të Rregullores (KE) nr. 715/2007, direktivën 88/77/KEE dhe direktivën 2005/55/KE.
- (<sup>10</sup>) Homologimi në përputhje me aneksin I, tabelën 2 (euro 6) të rregullores (KE) nr. 715/2007 dhe rregullores (KE) nr. 595/2009 (euro VI).
- (<sup>11</sup>) Homologimi në përputhje me kufizimet në rreshtin B, seksioni 5.3.1.4 të aneksit I të direktivës 70/220 / KEE, të ndryshuar me direktivën 98/69/KE ose më vonë; rreshtin B1, B2 ose C, seksioni 6.2.1 të aneksit I të direktivës 88/77/KEE ose të regjistruar për herë të parë ose të vënë në shërbim pas 1.7.2008.
- (<sup>12</sup>) Homologimi në përputhje me rregulloren (KE) nr. 715/2007, tabela 2, aneksi I (euro 6). Homologimi në përputhje me rregulloren (KE) nr. 595/2009 (euro VI).

## SHËNIME

<sup>1</sup> “Kërkesat” janë të përcaktuara në certifikatën e homologim në datën e homologimit, regjistrimit të parë ose vënies së parë në shërbim, si dhe me plotësimin e detyrimeve lidhur me modifikimet ose me legjislacionin kombëtar në vendin e regjistrimit. Këto arsye për dështim janë të zbatueshme vetëm kur përputhshmëria me kërkesat është verifikuar.

<sup>2</sup> (X) identifikon elementet që kanë të bëjnë me gjendjen e mjetit dhe përshtatshmërisë së tij për përdorim në rrugë, por që nuk konsiderohen thelbësore në një test të aftësisë teknike të mjetit.

<sup>3</sup> Modifikimi i pasigurt nënkupton një modifikim që ndikon negativisht në sigurinë rrugore të automjetit ose ka një efekt disproporcionalisht të pafavorshëm në mjedis.

## ANEKSI II

### PËRMBAJTJA MINIMALE E CERTIFIKATËS SË KONTROLLIT TEKNIK

Certifikata e kontrollit teknik të mjetit të lëshuar pas një kontrolli të automjetit duhet të mbulojë të paktën elementet e mëposhtme të parapirura nga kodet përkatëse të harmonizuara të Bashkimit Evropian:

1. Numri i identifikimit të automjetit (numri VIN ose numri i shasisë);
2. Numrin e targës së regjistrimit të mjetit dhe simbolin shtetëror të shtetit të regjistrimit;
3. Vendi dhe data e kontrollit;
4. Leximi i odometrit në kohën e kontrollit, nëse është e mundur;
5. Kategoria e mjetit, nëse është e mundur;
6. Mangësitë e identifikuara dhe niveli i tyre i seriozitetit;
7. Rezultati i kontrollit teknik;
8. Data e kontrollit të ardhshëm teknik ose data e skadimit të certifikatës aktuale, nëse ky informacion nuk është siguruar me mjete të tjera;
9. Emri i organizatës ose qendrës që kryen kontrollin teknik dhe nënshkrimi ose identifikimi i inspektorit përgjegjës për kontrollin;
10. Informacione të tjera.

## ANEKSI III

### KËRKESAT MINIMALE NË LIDHJE ME OBJEKTET KU KRYHET KONTROLLI TEKNIK DHE ME PAJISJET QË PËRDOREN PËR KONTROLLIN TEKNIK

#### **I. Objektet dhe pajisjet**

Kontrollet teknike të ndërmarrë në përputhje me metodat e rekomanduara të specifikuara në aneksin I do të kryhen duke përdorur objektet dhe pajisjet përkatëse. Kjo mund të përfshijë, kur është e mundur, përdorimin e njësive kontrolluese të lëvizshme. Pajisjet e kontrollit që janë të nevojshme do të varen nga kategoritë e mjeteve që do të kontrollohen, siç përshkruhet në tabelën I. Objektet dhe pajisjet duhet të jenë në përputhje me kërkesat minimale të mëposhtme:

1. Një objekt kontrolli me hapësirë adekuate për vlerësimin e mjeteve që plotëson kërkesat e nevojshme lidhur me shëndetin dhe sigurinë;

2. Një korsi kontrolli me përmasa të mjaftueshme për çdo kontroll, grupë ose urë ngritëse dhe, për mjetet me një masë maksimale më të madhe se 3.5 tonë, një pajisje për të ngritur një mjet në një nga boshtet, të pajisur me ndriçim të përshtatshëm dhe ku është e nevojshme, me pajisje ajrimi;

3. Për kontrollin e çdo mjeti, një bankoprovë frenash me rul, e aftë për matjen, paraqitjen dhe regjistrimin e forcës së frenimit dhe presionin e ajrit në sistemet e frenimit me ajër në përputhje me aneksin A të standardit ISO 21069-1 për kërkesat teknike të kontrollorit të frenave ose me standarde ekuivalente;

4. Për kontrollin e mjeteve me një masë maksimale që nuk i kalon 3.5 tonë, një bankoprovë frenash me rul në përputhje me pikën 3, i cili mund të mos përfshijë regjistrimin e forcës së frenimit, forcën e pedalit dhe presionin e ajrit në sistemet e frenimit me ajër dhe paraqitjen e tyre;

ose

Një bankoprovë frenash me pllakë, ekuivalent me bankoprovën e frenave me rul në përputhje me pikën 3, që mund të mos përfshijë kapacitetin e regjistruar të forcës së frenimit, forcën e pedalit dhe paraqitjen e presionit të ajrit në sistemet e frenimit me ajër;

5. Një instrument i regjistrimit të ngadalësimit, ndërsa instrumentet matëse jo të vazhdueshme duhet të regjistrojnë/të ruajnë matje të paktën 10 herë në sekondë;

6. Pajisjet për kontrollin e sistemeve të frenimit me ajër, siç janë manometrat, lidhësit dhe tubat;

7. Pajisja për matjen e ngarkesës së rrotave boshteve për të përcaktuar ngarkesën e boshtit (pajisje opsionale për matjen e ngarkesave në dy rrota, si p.sh. peshoret e rrotave ose të akseve).

8. Pajisja për kontrollin e suspensionit rrotë – bosht (zbulues të xhiokove të rrotave) pa ngritur aksin, që përmbush kërkesat e mëposhtme:

a. Pajisja duhet të jetë e pajisur me të paktën dy pllaka që operojnë me energji elektrike, të cilat mund të zhvendosen në sens të kundërt, si në drejtime gjatësore ashtu edhe transversale;

b. Lëvizja e pllakave duhet të jetë e kontrollueshme nga operatori nga pozicioni i kontrollit;

c. Për mjetet me një masë maksimale më të madhe se 3.5 ton, pllakat duhet të jenë në përputhje me kërkesat teknike të mëposhtme:

- Lëvizja gjatësore dhe transversale prej të paktën 95 mm,

- Shpejtësia e lëvizjes gjatësore dhe transversale 5 cm / s deri në 15 cm / s;

9. Një matës i nivelit të zhurmave të klasës II, nëse matet niveli i zhurmave;

10. Një analizues gazrash në përputhje me Direktivën 2004/22 / KE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit (1);

11. Një pajisje për matjen e koeficientit të absorbimit me saktësi të mjaftueshme;

12. Një pajisje për orientimin e fenerëve që mundëson kontrollin e ndriçuesve në përputhje me dispozitat për kontrollin e ndriçuesve të mjeteve motorike (direktiva 76/756 / EEC); kufiri “e hapur / e errët” duhet të jetë lehtësisht i dallueshëm gjatë ditës (pa rrezet e diellit);

13. Një pajisje për matjen e thellësisë së batistradës së gomave;

14. Një pajisje për t’u lidhur me ndërfaqen elektronike të automjetit, siç është një instrument i skanimit të OBD-së;

15. Një pajisje për të zbuluar rrjedhjen e LPG / CNG / LNG, nëse automjete të tilla do të kontrollohen..

Secila nga pajisjet e mësipërme mund të kombinohet në një pajisje të përbërë, me kusht që kjo të mos ndikojë në saktësinë e secilës pajisje.

II. Kalibrimi i pajisjeve të përdorura për matje

Përveç rasteve kur parashikohet ndryshe nga legjislacioni përkatës, intervali ndërmjet dy kalibrimeve të njëpasnjëshme nuk mund të tejkalojë:

i) 24 muaj për matjen e peshës, presionit dhe nivelit të zhurmave,

ii) 24 muaj për matjen e forcave,

iii) 12 muaj për matjen e shkarkimeve të gazrave.

Tabela I (1)

## Pajisjet minimale të nevojshme me qëllim kryerjen e një kontrolli teknik

Mjetet		Kategoria	Pajisjet e nevojshme për secilin nga artikujt e listuar në seksionin I															
	Masa maksimale		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
<b>1. Motoçikletat</b>																		
		L1	P <sup>1</sup>	x								x	x		x	x	x	
		L3, L4	P	x								x	x		x	x	x	
		L3, L4	D <sup>2</sup>	x								x		x	x	x	x	
		L2	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7	D	x	x							x		x	x	x	x	
<b>2. Mjetet për transportimin e personave</b>																		
	Deri në 3 500 kg	M1, M2	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Deri në 3 500 kg	M1, M2	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M2, M3	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M2, M3	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
Mjetet		Kategoria	Pajisjet e nevojshme për secilin nga artikujt e listuar në seksionin I															
	Masa maksimale		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
<b>3. Mjete për transportimin e mallrave</b>																		

	Deri në 3 500 kg	N1	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Deri në 3 500 kg	N1	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N2, N3	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N2, N3	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
<b>4. Mjetet e veçanta që vijnë nga një mjet i kategorisë N, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b dhe T4.3b.</b>																		
	Deri në 3 500 kg	N1	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Deri në 3 500 kg	N1	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N2, N3, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, T4.3b (P) dhe T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, T4.3b (D)	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N2, N3, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, T4.3b (P) dhe T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, T4.3b (D)	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
<b>5. Rimorkiot</b>																		
	Deri në 750 kg	O1		x													x	
	> 750 deri 3 500 kg	O2		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O3,O4		x	x	x			x	x	x						x	

1. Mjete me motor me nderzje të komanduar P;
2. Mjete me motor me nderzje të komprimuar D.

ANEKSI IV  
KËRKESAT MINIMALE NË LIDHJE ME KOMPETENCËN, TRAJNIMIN DHE  
CERTIFIKIMIN E INSPEKTORËVE

**1. Kompetenca**

Para autorizimit të një aplikanti për një pozicion si inspektor për të kryer kontrole periodike teknike, autoritetet kompetente duhet të verifikojnë që ai person:

a. ka njohuri të certifikuara për automjetet rrugore në fushat e mëposhtme:

- mekanikë;
- dinamikë;
- dinamika e automjeteve;
- motorët me djegie;
- materialeve dhe përpunimin materialeve;
- elektronikë;
- elektrike;
- komponentët e automjeteve elektronike;
- aplikacionet e TI.

b. të ketë së paku tre vjet përvojë të dokumentuar ose të barasvlershme, të tilla si mentorim ose studime të dokumentuara dhe trajnimin e duhur në fushat e automjeteve rrugor të përcaktuara më sipër.

**2. Trajnimi fillestar dhe rifreskues**

Autoritetet kompetente duhet të garantojnë që inspektorët do të marrin trajnimin e duhur fillestar dhe rifreskues ose t'u nënshtrohen provimeve të përshtatshme, duke përfshirë elementet teorike dhe praktike, për t'u mundësuar atyre që të jenë të autorizuar për të kryer kontrole teknike të automjeteve.

Përmbajtja minimale e trajnimit fillestar dhe rifreskues ose provimeve të përshtatshme duhet të përfshijë temat e mëposhtme:

a. Trajnimi fillestar ose provimi i përshtatshëm

Trajnimi fillestar i ofruar nga autoriteti kompetent ose nga një qendër trajnimi e autorizuar duhet të mbulojë së paku temat e mëposhtme:

i) teknologjia e mjeteve:

- sistemet e frenimit,
- sistemet e drejtimit,
- fusha e shikimit,
- instalimin e ndriçuesve, pajisjet e ndriçimit dhe komponentët elektronikë,
- boshtet, rrota dhe gomat,
- shasia dhe karrocëria,
- ndikimi në mjedis dhe emetimet,
- kërkesat shtesë për automjetet speciale,

ii) metodat e kontrollit;

iii) vlerësimin e mangësive;

iv) kërkesat ligjore të aplikueshme për gjendjen e automjetit për miratim;

v) kërkesat ligjore lidhur me kontrollin teknik të mjeteve;

vi) dispozitat administrative lidhur me miratimin, regjistrimin dhe kontrollin teknik të mjetit;

vii) aplikacionet e TI lidhur me kontrollin teknik dhe administrimin.

b. Trajnimi rifreskues ose provimi i përshtatshëm

Autoriteti/qendra e autorizuar trajnimit duhet të garantojnë që inspektorët rregullisht do të marrin trajnime rifreskuese ose do t'i nënshtrohen një provimi të përshtatshëm të ofruar ose të caktuar nga autoriteti kompetent ose nga një qendër e autorizuar trajnuese.

Autoriteti/qendra trajnuese duhet të sigurojnë që përmbajtja e trajnimit rifreskues ose provimi i përshtatshëm do t'i mundësojë inspektorët të ruajnë dhe freskojnë njohuritë dhe aftësitë e nevojshme në lidhje me temat e përmendura në pikën (a), (i) deri (vii) më sipër.

### **3. Certifikata e kompetencës**

Certifikata ose dokumentacioni ekuivalent i lëshuar ndaj një inspektor i autorizuar për të kryer kontrollet teknike të mjeteve duhet të përfshijë së paku informacionin e mëposhtëm:

- identifikimi i inspektorit (emri, mbiemri);
- kategoritë e automjeteve për të cilat inspektori është i autorizuar për të kryer kontrollet teknike;
- emri i autoritetit lëshues;
- data e lëshimit.

## **ANEKSI V ORGANET MBIKËQYRËSE**

Rregullat dhe procedurat në lidhje me organet mbikëqyrëse të themeluara në përputhje me nenin 14 mbulojnë kërkesat minimale në vijim:

### **1. Detyrat dhe aktivitetet e organeve mbikëqyrëse**

Organet mbikëqyrëse kryejnë të paktën detyrat e mëposhtme:

- a. Mbikëqyrja e qendrave të kontrollit:
  - kontrollimi nëse janë plotësuar kërkesat minimale për mjediset dhe pajisjet e kontrollit;
  - verifikimi i kërkesave të detyrueshme të subjektit të autorizuar;
- b. Verifikimi i trajnimit dhe provimeve të inspektorëve:
  - verifikimin e trajnimit fillestar të inspektorëve;
  - verifikimin e trajnimit periodik rifreskues të inspektorëve;
  - trajnimin periodik rifreskues të ekzaminuesve të organeve mbikëqyrëse;
  - kryerjen ose mbikëqyrjen e provimeve.
- c. Auditimi:
  - parauditimi i qendrave të kontrollit para autorizimit;
  - riauditim periodik i qendrave të kontrollit;
  - auditime të veçanta në rastin e parregullsive;
  - auditimi i qendrave të trajnimit / ekzaminimit.
- d. Monitorimi, duke përdorur masa të tilla si në vijim:
  - rikontrollin e një përqindjeje të vlefshme statistikore të mjeteve të kontrolluara;
  - kontrollet inkonjito (përdorimi opsional i mjeteve me defekte);
  - analiza e rezultateve të kontrolleve teknike (metoda statistikore);
  - kontrollet e apelimeve;
  - hetimi i ankesave.
- e. Validimi i rezultateve të kontrolleve teknike.
- f. Propozimi i tërheqjes ose pezullimit të autorizimit të qendrave kontrolluese dhe / ose të inspektorëve:
  - kur qendra ose inspektori në fjalë nuk plotëson një kërkesë të rëndësishme autorizimi;
  - ku zbulohen parregullsi të mëdha;
  - kur ka rezultate të vazhdueshme negative të auditimeve;
  - kur ka një humbje të reputacionit të mirë nga ana e qendrës ose inspektorit në fjalë.

#### **1. Kërkesat që kanë të bëjnë me organin mbikëqyrës**

Kërkesat e zbatueshme për personelin e punësuar nga një organ mbikëqyrës duhet të mbulojnë fushat e mëposhtme:

- kompetencë teknike;

- paanshmëria;
- standarde kualifikimi dhe trajnimi.

## 2. Përmbajtja e rregullave dhe procedurave

Ministria përgjegjëse për transportin përcakton rregullat dhe procedurat përkatëse, të cilat përfshijnë të paktën pikat e mëposhtme:

a. Kërkesat në lidhje me licencimin/autorizimin dhe mbikëqyrjen e qendrave të kontrollit:

- kërkesë për autorizim për të vepruar si qendër kontrollit;
- përgjegjësitë e qendrave të kontrollit;
- vizita para autorizimit, ose vizita, për të verifikuar që janë plotësuar të gjitha kërkesat;
- autorizimi i qendrave të kontrollit;
- rritestimi/audite periodike të qendrave të kontrollit;
- kontrole periodike në qendrat e kontrollit për të parë nëse ato vazhdojnë të jenë në përputhje me rregullat dhe procedurat e zbatueshme;
- kontrole të veçanta të paparalajmëruara bazuar mbi evidenca ose audite të qendrave të kontrollit;
- analizën e të dhënave të kontroleve për të parë nëse ekzistojnë dëshmi për mospërputhje me rregullat dhe procedurat e zbatueshme;
- tërheqja ose pezullimi i licencave/autorizimeve të dhëna për qendrat e kontrollit.

b. Inspektorët e qendrave të kontrollit:

- kërkesat për t'u bërë inspektor i certifikuar;
- trajnimi fillestar, trajnimi rifreskues dhe provimet;
- tërheqja ose pezullimi i certifikimit të inspektorëve.

c. Pajisjet dhe mjediset:

- kërkesat për pajisjet e kontrollit;
- kërkesat për mjediset e kontrollit;
- kërkesat për shenjëzimin;
- kërkesat për mirëmbajtjen dhe kalibrimin e pajisjeve të kontrollit;
- kërkesat për sistemet kompjuterike.

d. Organet mbikëqyrëse:

- kompetencat e organeve mbikëqyrëse;
- kërkesat e aplikueshme për stafin e organeve mbikëqyrëse;
- apelimet dhe ankesat.