



Viti i XVI-të i Botimit, Nr.2
Dhjetor 2024

PËRDORIMI I CHATGPT PËR KONTROLLIN TESTEVE PËR LEJET E DREJTIMIT PROFESIONALE PËR AUTOMJETET

Asllan Hajderi *, Xhemali Pejtamalli*

**Albanian University, Fakulteti i Shkencave te Aplikuara dhe Ekonomike, Departamenti i Inxhinierive, Tirana, Shqipëri,*

Përmbledhje

Në kuadrin e shumë detyrave që kryen chatGPT, në punimin e paraqitur po kryejmë një evidentim për saktësinë e përgjigjeve që ai jep për disa teste, që përdoren aktualisht për testimin teorik për marjen e lejeve të drejtimit profesionale për automjetet në vendin tonë. Mbështetur në përdorimin e IA, nga OpenIA janë krijuar disa programe chatGPT, ku së fundi kemi chatGPT 3.5 për komunikimin me tekst me chatbot-in dhe në vitin 2024 chatGPT 4, ku përsosja lidhet edhe me komunikimet grafike dhe foto. Në studim janë marrë 60 pyetësorë për lejet e drejtimit për kamjona, për të cilët dihen përgjigjet e sakta, dhe 2 variante të chatGPT 3.5 dhe chatGPT 4 janë përdorur për gjetjen e përgjigjeve të sakta. Nga rezultatet e mara duket se përgjigjet e sakta të dhëna nga 2 variantet e chatGPT 3.5 janë 45% dhe 48.3%, kurse përgjigjet e sakta nga chatGPT 4 rezultojnë 42%. Kjo tregon se përgjigjet e dhëna nga programet chatGPT3.5 dhe chatGPT 4, nuk janë plotësisht të sakta, për shkak të mungesës së arsytimit gjuhësor dhe matematik. Pra rezultatet e mara nga chatGPT duhet të meren me rezerva dhe duhet të kontrollohen nga specialistët përkatës, sepse arsyetimi i makinës nuk mund të zëvendësojë arsyen njerëzore. Megjithatë Inteligjenca Artificiale, nëpërmjet varianteve të reja të programit chatGPT do të përmirësojë punën e makinerisë duke rritur saktësinë e përgjigjeve dhe duke ju afruar arsytimit të njeriut. Përdorimi i chatGPT do të ndihmojë në zgjidhjen e shpejtë të problemeve dhe përmirësimin e produktivitetit të punëve.

Fjalë çelës: *ChatGPT, IA, testet e lejeve të drejtimit profesionale*

USING CHATGPT TO CHECK TESTS FOR PROFESSIONAL DRIVING LICENSES FOR VEHICLES

Abstract

In the framework of the many tasks performed by chatGPT, in the presented paper we are conducting a verification of the accuracy of the answers it gives for some tests, which are currently used for the theoretical testing for obtaining professional driving licenses for vehicles in our country. Based on the use of AI, several chatGPT programs have been created by OpenIA, where recently we have

chatGPT3.5 for text communication with the chatbot and in 2024 year chatGPT 4, where perfection

is also related to graphic and photo communications. In the study, 60 questionnaires for driving licenses for trucks were taken, for which the correct answers are known, and 2 variants of chatGPT3.5 and chatGPT 4 were used to find the correct answers. From the results obtained, it appears that the correct answers given by the 2 variants of chatGPT 3.5 are 45% and 48.3%, while the correct answers from chatGPT 4 result in 42% . This shows that the answers given by the chatGPT3.5 and chatGPT 4 programs are not completely correct, due to the lack of linguistic and mathematical reasoning. So the results obtained from chatGPT should be taken with reservations and should be checked by relevant specialists, because machine reasoning cannot replace human reason. However, Artificial Intelligence, through new variants of the chatGPT program, will improve the machine's performance by increasing the accuracy of answers and bringing you closer to human reasoning. Using chatGPT will help to solve problems quickly and improve work productivity.

Keywords: *ChatGPT, AI, professional driving licenses tests.*

Hyrje

Sfida thelbësore e Epokës së Inteligjencës Artificiale qëndron në zhvillimin e disa koncepteve të reja të mendimit njerëzor dhe ndërveprimit me makineritë Kjo Teknologji e re njihet si Inteligjenca Artificiale Gjeneruese, e njohur si **ChatGPT (chat Generative Pre-trained Transformer)** dmth. Transformim Gjenerativ i trajnuar Paraprakisht) , i zhvilluar në laboratorin kërkimor *OpenAI*, që tashmë është në gjendje të bisedojë me njerëzit [1]

Ndërkohë sistemet e aktivizuara nga Inteligjenca Artificiale (AI) mund të ruajnë dhe distilojnë një sasi të madhe informacioni ekzistues dhe në rastin e ChatGPT një sasi të madhe materialesh dhe një numër të madh librash. Mbajtja e atij vëllimi informacioni dhe përpunimi i tij është përtej kapacitetit të njeriut. Por ndërkohë ekzistojnë disa dallime thelbësore.[1, 2]

1. Metodatat e sofistikuar të AI prodhojnë rezultate pa shpjeguar pse apo si funksionon procesi i tyre.

ChatGPT vepron pas një pyetje të bërë nga një njeri. Makinaria përgjigjet me tekst brenda disa sekondave. Ajo është në gjendje ta bëjë këtë sepse përmban të dhëna të shumta, dhe është trajnuar për përdorimin e tyre.

2. Kapacitetet e AI nuk janë statike. Ato zgjerohen në mënyrë eksponenciale me përparimin e teknologjisë. Kohët e fundit, kompleksiteti i modeleve të AI është dyfishuar çdo disa muaj. Prandaj, sistemet gjeneruese të AI kanë aftësi të mbeten të pazbuluara edhe për shpikësit e tyre.

3. Inteligjenca Artificiale gjeneruese duket mbinjerëzore, ose të paktën shumë e zgjeruar në aspektin e aftësive njohëse. Për përdoruesit naivë, ai mund të duket si shumë i shpejtë dhe shumë i artikuluar.

4. Aftësia e tij për të integruar fusha të shumta njohurish dhe për të imituar aspekte të shumta të mendimit njerëzor e bën atë një polimat në një shkallë që tejkalon ambiciet e çdo grupi njerëzish të nivelit të lartë.

Çdo ditë, kudo AI po fiton popullaritet. Një nga agjentët më të rëndësishëm të bisedave është ChatGPT-3, një mjet i lëshuar nga kompania amerikane OpenAI më 30 nëntor 2022.

Modelet më të hershme GPT-1, u publikuan nga OpenAI në 2018 dhe më i fundit GPT-4 më 14 Mars 2023. Përdorimi falas lejon hyrjen në GPT-3.5 që nga 14 marsi 2023, ndërsa versioni GPT-4 premium bazohet në tarifë. ChatGPT ka arritur tashmë një nivel të ri bisede midis njerëzve dhe agjentëve bisedues, veçanërisht kur u prezantua me GPT-3.5 si modeli themelor . Pas publikimit të tij, ChatGPT u bë aplikacioni aplikativ me rritjen më të shpejtë në histori, duke arritur mbi 100 milionë përdorues

mujorë vetëm në dy muaj [3]

Nw aplikimin praktik vihen re se programi ndonjëherë prodhon rezultate të pakuptimta sidomos kur përdorusi nuk është i kujdesshëm dhe i përgjegjshëm mund të vërshojnë një breshëri gjysmë të vërtetash, [3-7].

Agjentët bisedues, të njohur gjithashtu si chatbot ose asistentë virtualë, janë sisteme të AI të krijuara për t'u përfshirë në biseda të gjuhës natyrore me njerëzit, duke gjeneruar përgjigje teksti që imitojnë gjuhën dhe stilin e njeriut. ChatGPT-3 dhe GPT-3.5 është thjesht i bazuar në tekst: pranon futjen e tekstit dhe prodhon dalje teksti. Ndërsa ChatGPT-4 pranon gjithashtu imazhe si pjesë të kërkesës së hyrjes që mund të jenë dokumente me tekst dhe fotografi, diagrame ose pamje nga ekrani.[8]

Performanca dhe saktësia e modeleve ndikohen ndjeshëm nga ndryshimi në numrin e parametrave të modelit dhe madhësinë e të dhënave të trajnimit. Sipas OpenAI, GPT-3.5 bazohet në një model të rrjetit të thellë nervor me 175 miliardë parametra, të cilët rregullohen përmes mësimi të makinerive. Ndërsa dy modelet GPT-3 GPT-3.5 punojnë në anglisht, gjermanisht dhe shumë gjuhë të tjera përfshi edhe gjuhën shqipe. Sidoqoftë, si çdo sistem IT (dhe çdo njeri), ChatGPT dhe modelet themelore nuk janë perfekte.[3,7] Kufizimi themelor është qw rezultati nuk është faktikisht i saktë. Modelet ChatGPT ndonjëherë “lajthisin-halucinojnë”. Tekstet natyrore mund të duken të përsosura në pamje të parë, por nuk kanë të vërteta ose u referohen objekteve joekzistente ose teksteve të mëparshme.[3]

Saktësia e modeleve varet nga numri i të ashtuquajturave shenja hyrëse. GPT-3.5 ka një kufi simbolik prej rreth 4,000 argumentesh (në lidhje me rreth 3,000 fjalë në kërkesat dhe përgjigjet e modelit), ndërsa GPT-4 ka rreth 32,000 argumente mbresëlënëse. Prandaj, GPT-4 është shumë më i forte në shqyrtimin e kontekstit që ndikon në gjatësinë e tekstit që mund të gjenerohet dhe në mënyrë të arsyeshme.[3-5] Një përfitim i ChatGPT është aplikimi i tij i thjeshtë, i cili është i mundur përmes një ndërfaqe të thjeshtë përdorues-makineri (kompjuter) që nuk kërkon njohuri të thelluara për pajisjet e teknologjisë së informacionit [9-11].

Në këtë punim ne jemi ndalur në përdorimin e thjeshtë të modeleve GPT1 dhe GPT3.5 të ChatGPT që janë pa pagesë, për të nxjerrë në dukje saktësinë e përgjigjeve të dhëna me qëllim që përdoruesit të kuptojnë se përgjigjet e dhëna nga ChatGPT nuk janë plotësisht të sakta dhe ka nevojë për arsyetimin njerëzor.

Materiali dhe metoda

Për realizimin e studimit është përdorur metoda e analizës së teknologjive chatGPT që janë në përdorim për qytetarët. Më pas nga baza e të dhënave të pyetësorit që përdoret aktualisht në testin teorik për marjen e lejes së drejtimit profesionale të kategorisë “C” do të formohen 60 pyetje , për të cilat dihen përgjigjet e sakta dhe do të gjejnë përgjigjet e sakta duke përdorur chatGPT1 dhe chatGPT 3.5. Më pas nga krahasimi i përgjigjeve të dhëna përcaktohet shkalla e saktësisë të dhënë nga chatGPT1 dhe chatGPT3.5, për të diskutuar mbi besueshmërinë e përgjigjeve të dhëna dhe nevojën e arsyetimit njerëzor .

2.1 Testi me 60 pyetje për provimin teorik për lejet e drejtimit profesionale

Nga baza e të dhënave të pyetësorit që përdoret aktualisht në testin teorik për marjen e lejes së drejtimit profesionale të kategorisë “C” [12] kemi formuar 60 pyetje me alternativa si më poshtë:

1. *Sipas Kodit Rrugor kamjonat janë mjete:*

- a) të destinuar për transportin e mallrave dhe të pasagjerëve
 - b) të destinuar vetëm për transportin e mallrave
 - c) të destinuar për transport mallrash me peshë më të madhe se 3500kg
 - d) të destinuar edhe për transportin e njerëzve që meren me transportin e mallrave
2. **Sipas Kodit Rrugor automjetet për transport të përzier:**
- a) kanë një peshë të përgjithëshme me ngarkesë mbi 3,5 ton
 - b) kanë një peshë të përgjithëshme me ngarkesë deri në 2,5 ton, kur kanë tërheqje elektrike me bateri
 - c) janë të destinuara për transport mallrash dhe njerëzish deri në shtatë persona përfshirë edhe drejtuesin e mjetit
 - d) kanë një peshë të përgjithëshme me ngarkesë deri në 3,5 ton
3. **Sipas Kodit Rrugor automjetet për transport të veçantë:**
- a) janë të destinuar për transportin e disa mallrave të caktuar
 - b) janë të destinuar për transportin e disa njerëzve të caktuar
 - c) janë të pajisur me mekanizma për ngarkimin dhe shkarkimin e mallrave
 - d) janë të destinuar për transportin e njerëzve të caktuar në kushte të veçanta
4. **Sipas Kodit Rrugor automjetet për transport të veçantë**
- a) janë të destinuar për transportin e disa njerëzve të caktuar
 - b) janë të pajisur me mekanizma për ngarkimin dhe shkarkimin e mallrave
 - c) janë autoambulancat
 - d) janë betonieret
5. **Sipas Kodit Rrugor automjetet për transport të veçantë:**
- a) të pajisura përkohësisht me mekanizma të veçantë
 - b) të destinuar për transportin e materialeve të veçantë
 - c) mjete, në të cilat nuk lejohet transporti i personelit
 - d) të pajisura në mënyrë të përherëshme me mekanizma të veçantë
6. **Sipas Kodit Rrugor automjetet për përdorim të veçantë janë:**
- a) të destinuar për transportin e materialeve të veçantë
 - b) mjete, në të cilat nuk lejohet transporti i personelit
 - c) betonieret
 - d) autoambulancat
7. **Sipas Kodit Rrugor makinat teknologjike janë:**
- a) makina vetëm të tërhequra
 - b) të destinuara të operojnë në rrugë ose në kantjere të pajisura me mekanizma specialë
 - c) makina që përdoren vetëm për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e veprave ndërtimore
 - d) të destinuara të operojnë në rrugë ose në punime bujqësore
8. **Sipas Kodit Rrugor makinat teknologjike janë:**
- a) të destinuara të operojnë në rrugë ose në kantjere të pajisura me mekanizma specialë
 - b) makina që përdoren vetëm për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e veprave ndërtimore
 - c) makina që përdoren vetëm për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës rrugore

d) motopirunët dhe elektropirunët

9. **Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni me gjatësi:**

- a) 7 m, lejohet deri në 2 m
- b) 8 m, lejohet deri në 2 m
- c) 10 m, lejohet deri në 3 m
- d) 7 m, lejohet deri në 2,1m

10. **Dalja e ngarkesës nga prapa karrocërisë së një kamioni me gjatësi:**

- a) 8 m lejohet deri në 2 m
- b) 10 m lejohet deri në 3 m
- c) 11 m lejohet deri në 3,3 m
- d) 8 m lejohet deri në 2,4

11. **Pesha e përgjithshme me ngarkesë të plotë e mjeteve nuk mund të jetë:**

- a) më shumë se 8 ton për aks, për mjetet me një aks
- b) më shumë se 10 ton për aks, për mjetet me dy akse
- c) më shumë se 12 ton për aks, për mjetet me tre ose më shumë akse
- d) më shumë se 5 ton për aks, për mjetet me një aks

12. **Pesha e përgjithshme me ngarkesë të plotë e mjeteve nuk mund të jetë:**

- a) më shumë se 10 ton për aks, për mjetet me dy akse
- b) më shumë se 12 ton për aks, për mjetet me tre ose më shumë akse
- c) më shumë se 12,5 ton për aks, për koridoret ndërkombëtare
- d) më shumë se 8 ton për aks, për mjetet me dy akse

13. **Pesha maksimale e makinave të ngarkim transportit me kusht që aksi më i ngarkuar të mos kalojë ngarkesën 13 ton, nuk duhet të jetë më e madhe se:**

- a) 33 ton për mjetet teke me dy akse
- b) 33 ton për mjetet teke me katër akse
- c) 50 ton për betoniere me pesë akse
- d) 20 ton për mjetet teke me dy akse

14. **Pesha maksimale e makinave të ngarkim transportit me kusht që aksi më i ngarkuar të mos kalojë ngarkesën 13 ton, nuk duhet të jetë më e madhe se:**

- a) 33 ton për mjetet teke me katër akse
- b) 50 ton për betoniere me pesë akse
- c) 44 ton për betoniere me katër akse
- d) 33 ton për mjetet teke me tri akse

15. **Automjetet duhet të pajisen edhe me:**

- a) mekanizmin e qëndrimit nëse janë mbi 0,35 ton

b) mekanizmin e mbrojtjes për mjetet me peshë nën 0,35 ton

c) sinjalin e lëvizshëm të rrezikut vetëm për ato me peshë nën 3,5 ton

d) sinjalin e lëvizshëm të rrezikut

16. Automjetet duhet të pajisen edhe me:

a) mekanizmin e mbrojtjes për mjetet me peshë nën 0,35 ton

b) sinjalin e lëvizshëm të rrezikut vetëm për ato me peshë nën 3,5 ton

c) treguesin kilometrik të dyllosur vetëm për ato me peshë bosh mbi 0,35ton

d) treguesin kilometrik të dyllosur

17. Automjetet duhet të pajisen edhe me:

a) sinjalin e lëvizshëm të rrezikut vetëm për ato me peshë nën 3,5 ton

b) treguesin kilometrik të dyllosur vetëm për ato me peshë bosh mbi 0,35ton

c) sinjalin e lëvizshëm të rrezikut vetëm për ato me peshë 3,5 ton

d) sinjalin e lëvizshëm shumëfunksionesh i ndihmës së shpejtë

18. Tabela dhe numri i identifikimit:

a) mund të ndryshohen nëse shihet e arësyeshme

b) përdoret vetëm për automjetet

c) mund të përdoret edhe për motomjetet

d) përdoren për identifikimin e motomjeteve

19. Tabela dhe numri i identifikimit:

a) përdoret vetëm për automjetet

b) mund të përdoret edhe për motomjetet

c) lejohet të ndryshohen nëse janë të palexueshme

d) përdoren për identifikimin e automjeteve

20. Tabela dhe numri i identifikimit:

a) mund të përdoret edhe për motomjetet

b) lejohet të ndryshohen nëse janë të palexueshme

c) nuk përdoren për rimorkiot

d) nuk lejohet të ndryshohen apo të bëhen të palexueshme

21. Kontrolli teknik i mjeteve rrugore:

a) bëhet në qendrat e kontrollit teknik të DPSHTRR-së

b) verifikon përputhjen e gjëndjes teknike të mjeteve me kushtet teknike të hartuara nga DP-SHTRR

c) është i detyruar vetëm për mjetet e transportit ndërkombëtar të mallrave dhe udhëtarëve

d) verifikon përputhjen e gjëndjes teknike të mjeteve me kushtet teknike të hartuara nga Ministria që mbulon aktivitetin përkatës

22. Kontrolli teknik i mjeteve rrugore:

a) verifikon përputhjen e gjëndjes teknike të mjeteve me kushtet teknike të hartuara nga DP-SHTRR

b) është i detyruar vetëm për mjetet e transportit ndërkombëtar të mallrave dhe udhëtarëve

c) është detyrim ligjor për të gjitha llojet e mjeteve rrugore

d) është i detyruar edhe për mjetet e transportit ndërkombëtar të mallrave dhe udhëtarëve

23. Kontrolli teknik i mjeteve rrugore:

a) është i detyruar vetëm për mjetet e transportit ndërkombëtar të mallrave dhe udhëtarëve

b) është detyrim ligjor për të gjitha llojet e mjeteve rrugore

c) kryhet pas bërjes së servisit të radhës

d) bëhet në qendrat e kontrollit teknik të licensuara nga Ministria përkatëse

24. Kontrolli teknik i automjeteve verifikon:

a) vetëm nivelin e ndotjeve të ambjentit nga zhurmat dhe gazrat që çlirohen nga motomjetet dhe automjetet.

b) vetëm dëmtimet e gomave dhe thellësinë e luleve jo më pak se 2mm

c) vetëm teknike të sistemit të drejtimit

d) përputhjen e karakteristikave konstruktive me ato në lejen e qarkullimit

25. Kontrolli teknik i automjeteve verifikon:

a) vetëm dëmtimet e gomave dhe thellësinë e luleve jo më pak se 2mm

b) vetëm teknike të sistemit të drejtimit

c) vetëm gjëndjen teknike të sistemit të frenimit

d) dëmtimet e formës dhe pamjes së jashtme nga origjinali(boja, xhami etj)

26. Rinovimi i lejes së qarkullimit dhe regjistrimi i ri i mjetit bëhet kur:

a) kemi vetëm ndryshim të pronësisë së mjetit,

b) nuk ka paguar taksat e qarkullimit

c) është ndryshuar vetëm litrazhi I motorit të mjetit

d) kemi ndryshim të pronësisë së mjetit

27. Rinovimi i lejes së qarkullimit dhe regjistrimi i ri i mjetit bëhet kur:

- a) është ndryshuar vetëm litrazhi I motorit të mjetit
- b) është ndryshuar vetëm destinacioni i mjetit
- c) kërkohet nga organet e tatim taksave
- d) është ndryshuar ngjyra e mjetit

28. Në rast se leja e qarkullimit humbet vidhet ose shkatërohet, zotëruesi i lejes së qarkullimit:

- a) duhet të bëjë denoncim në polici brenda 7 ditëve
- b) duhet të bëjë denoncim në polici brenda 1 muaji
- c) duhet të bëjë regjistrim të ri 60 ditë nga data e vërtetimit të denoncimit në organet e policisë
- d) duhet të bëjë denoncim në polici brenda 24 orëve

29. Në rast se leja e qarkullimit humbet vidhet ose shkatërohet, zotëruesi i lejes së qarkullimit:

- a) duhet të bëjë regjistrim të ri 60 ditë nga data e vërtetimit të denoncimit në organet e policisë
- b) duhet të bëjë regjistrim të ri direkt pas paraqitjes së vërtetimit të denoncimit në organet e policisë
- c) duhet të pajiset me lejen e përkohëshme të qarkullimit me afat 60 ditë
- d) duhet të pajiset me lejen e përkohëshme të qarkullimit me afat për 30 ditë

30. Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërohet zotëruesi i mjetit:

- a) duhet të bëjë denoncim në polici brenda 3 ditëve
- b) duhet të pajiset me targën e përkohëshme të qarkullimit me afat 15 ditë
- c) duhet të bëjë regjistrim të ri 10 ditë nga data e vërtetimit të denoncimit në organet e policisë
- d) duhet të bëjë denoncim në polici brenda 24 orëve

31. Në rast se një nga targat humbet, vidhet ose shkatërohet zotëruesi i mjetit:

- a) duhet të pajiset me targën e përkohëshme të qarkullimit me afat 15 ditë
- b) duhet të bëjë regjistrim të ri 10 ditë nga data e vërtetimit të denoncimit në organet e policisë
- c) mund të marrë direkt targën, pas paraqitjes së vërtetimit të denoncimit në organet e policisë
- d) mund të qarkullojë deri 15 ditë, duke vendosur në mjet një tabelë me sfond të bardhë me të dhënat e targës origjinale

32. Për heqjen e përkohëshme të mjetit nga qarkullimi:

- a) zotëruesi i automjetit mjafton ta faktojë me dokumente, që mjete nuk është përdorur për periudhën e dhënë
- b) zotëruesi i automjetit mund të dorëzojë vetëm lejen e qarkullimit në DRSHTRR-në për-

katëse

c) zotëruesi i automjetit mjafton të njoftojë DRSHTRR-në përkatëse

d) duhet që zotëruesi i automjetit të bëjë kërkesën për mospërdorimin e mjetit për periudhën e dhënë në Drejtorinë Rajonale përkatëse

33. Për heqjen e përkohëshme të mjetit nga qarkullimi:

a) zotëruesi i automjetit mund të dorëzojë vetëm lejën e qarkullimit në DRSHTRR-në përkatëse

b) zotëruesi i automjetit mjafton të njoftojë DRSHTRR-në përkatëse

c) zotëruesi i automjetit mjafton të njoftojë organet e Policisë Rrugore

duhet që zotëruesi i automjetit të dorëzojë edhe targat dhe lejën e qarkullimit në DRSHTRR-në përkatëse

d) duhet që zotëruesi i automjetit të dorëzojë edhe targat dhe lejën e qarkullimit në DRSHTRR-në përkatëse.

34. Shpejtësia maksimale e lejuar në autostrada është:

a) 100 km/orë

b) 100 km/orë për automjetet me peshë maksimale mbi 3,5 ton

c) 100 km/orë për automjetet me peshë maksimale nën 3,5 ton

d) 110 km/orë për automjetet me peshë maksimale nën 3,5 ton

35. Shpejtësia maksimale e lejuar në autostrada është:

a) 100 km/orë për automjetet me peshë maksimale mbi 3,5 ton

b) 100 km/orë për automjetet me peshë maksimale nën 3,5 ton

c) 90 km/orë për autoveturat 8+1 vende

d) 90 km/orë për automjetet për transport malli me peshë maksimale nën 12 ton

36. Largësia e sigurisë e një kamjoni në lëvizje me mjetin që kemi përpara përcaktohet:

a) nga cilindrata e motorit

b) nga karakteristikat funksionale dhe teknike të rugës

c) vetëm nga aftësia profesionale e drejtuesit të mjetit

d) në varësi të shpejtësisë së lëvizjes së automjeteve

37. Largësia e sigurisë e një kamjoni në lëvizje me mjetin që kemi përpara përcaktohet:

a) nga karakteristikat funksionale dhe teknike të rugës

b) vetëm nga aftësia profesionale e drejtuesit të mjetit

c) në varësi nga kufizimet e shpejtësisë që vendosin automjetet në pjesën e pasme

d) në varësi nga kushtet atmosferike

38. Largësia e sigurisë e një kamjoni në lëvizje me mjetin që kemi përpara përcaktohet:

a) në varësi nga kufizimet e shpejtësisë që vendosin automjetet në pjesën e pasme

b) nga shpejtësia e lëvizjes së mjetit që kemi prapa

c) lloji i sistemit të frenimit të mjetit

d) nga gjendja jo e regullt teknike e sistemit të frenimit të mjetit

39. Largësia ndërmjet mjeteve në lëvizje në karexhatë në kushte normale, nuk duhet të jetë më e vogël se::

a) vlera numerike e shpejtësisë (në km/orë), e shprehur në metra

b) 10 m nëse është me shpejtësi 30 km/orë

c) 15 m nëse është me shpejtësi 40 km/orë

d) rruga e përshkruar gjatë kohës së reagimit

40. Largësia ndërmjet mjeteve në lëvizje në karexhatë në kushte normale, nuk duhet të jetë më e vogël se:

a) 10 m nëse është me shpejtësi 30 km/orë

b) 15 m nëse është me shpejtësi 40 km/orë

c) 15 m nëse është me shpejtësi 60 km/orë

d) 10 m nëse është me shpejtësi 36 km/orë

41. Largësia ndërmjet mjeteve në lëvizje në karexhatë në kushte normale, nuk duhet të jetë më e vogël se:

a) 15 m nëse është me shpejtësi 40 km/orë

b) 15 m nëse është me shpejtësi 60 km/orë

c) 20 m nëse është me shpejtësi 80 km/orë

d) 20 m nëse është me shpejtësi 72 km/or

42. Gjatësia e rrugës së frenimit të mjetit:

a) zvogëlohet, sa më të konsumuara të jenë gomat

b) zvogëlohet, kur aktivizojmë edhe frenat e dorës

c) varet nga përqëndrimi i drejtuesit në drejtimin e mjetit

d) varet nga kushtet (gjendja) e sipërfaqes së rrugës dhe prania e materialeve të tjerë në të

43. Gjatësia e rrugës së frenimit të mjetit:

a) zvogëlohet, kur aktivizojmë edhe frenat e dorës

b) varet nga përqëndrimi i drejtuesit në drejtimin e mjetit

c) zvogëlohet kur bllokohen rrotat gjatë frenimit

d) varet edhe nga shkalla e konsumimit të gomave

44. Gjatësia e rrugës së frenimit të mjetit:

a) varet nga përqëndrimi i drejtuesit në drejtimin e mjetit

b) zvogëlohet kur bllokohen rrotat gjatë frenimit

c) përcaktohet vetëm në varësi të shpejtësisë së lëvizjes

d) nuk varet nga shkalla e ngarkimit të mjetit

45. Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që :

a) të mos dalë anash karrocërisë më shumë se 30 % të gjatësisë së mjetit

b) mos kalohet më shumë se 10 % e lartësisë maksimale të parashikuar në lejen e qarkullimit, por brenda lartësisë prej 4 m

c) mos kalohet më shumë se 10 % e peshës maksimale të shënuar në lejen e qarkullimit

d) të mos zvogëlojë fushëpamjen e drejtuesit të mjetit

46. Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që :

a) mos kalohet më shumë se 10 % e peshës maksimale të shënuar në lejen e qarkullimit

b) të mos dalë në pjesën e përparme të mjetit në më shumë se tri të dhjetat e gjatësisë

c) ditën, të sinjalizohet me një mbulesë të kuqe, nëse del jashtë karrocërisë në pjesën e pasme

d) të mos pengojë lirshmërinë e lëvizjeve në drejtimin e mjetit.

47. Ngarkesa duhet të sistemohet mbi mjet në mënyrë të tillë që :

a) të mos dalë në pjesën e përparme të mjetit në më shumë se tri të dhjetat e gjatësisë

b) ditën, të sinjalizohet me një mbulesë të kuqe, nëse del jashtë karrocërisë në pjesën e pasme

c) kur del jashtë karrocërisë në pjesën e pasme, të sinjalizohet me “treëndëshin e rrezikut”

d) ngarkesa që del jashtë karrocërisë, në pjesën e pasme, të mos jetë më shumë se 30 % e gjatësisë së mjetit

48. Në mjetet që transportojnë lëngje (fluide), duhet që:

a) cisterna të jetë e mbushur jo më pak se 70 %

b) cisterna të jetë e mbushur jo më tepër se 90 %

c) cisterna të jetë e mbushur jo më pak se 50 %

d) cisterna të jetë e mbushur jo më pak se 90 %

49. Në mjetet që transportojnë lëngje (fluide), duhet që:

- a) cisterna të jetë e mbushur jo më tepër se 90 %
 - b) cisterna të jetë e mbushur jo më pak se 50 %
 - c) të meret në konsideratë vetëm lloji i lëngut
 - d) cisterna të jetë e mbushur jo më tepër se 97 %, për lëngje që avullojnë
50. Çisterna të jetë e mbushur jo më tepër se 97 %, për lëngje që avullojnë:
- a) një ritje të presionit të ajrit në sistemin e frenimit në rotat e pasme
 - b) mbingarkesë tek rrotat e pasme të mjetit
 - c) një lehtësim të punës të drejtuesit të mjetit
 - d) edhe mbingarkimin e pjesëve të sistemit të drejtimit
51. Çisterna të jetë e mbushur jo më tepër se 97 %, për lëngje që avullojnë:
- a) një lehtësim të punës të drejtuesit të mjetit
 - b) konsumim më të madh të gomave të pasme, për shkak të rëshqitjes
 - c) një shpërndarje e barabartë e ngarkesës në të dy akset
 - d) zvogëlimin e qëndrueshmërisë së lëvizjes së mjetit
52. Nëse lëvizim pas një kamjoni, të cilit i rezikohet rënia e ngarkesës, ju duhet të ruani një distancë sigurie rugore, jo më të vogël se:
- a) të dhjetat e katrorit të shpejtësisë (në km/orë), të shprehur në metra
 - b) vlera numerike e shpejtësisë (në km/orë), e shprehur në metra
 - c) 60 m për një shpejtësi 40 km/orë
 - d) katrori i të dhjetave të shpejtësisë (në km/orë), të shprehur në metra
53. Nëse lëvizim pas një kamjoni, të cilit i rezikohet rënia e ngarkesës, ju duhet të ruani një distancë sigurie rugore, jo më të vogël se:
- a) 60 m për një shpejtësi 40 km/orë
 - b) 40 m për një shpejtësi 40 km/orë
 - c) 70 m për një shpejtësi 70 km/orë
 - d) 9 m për një shpejtësi 30 km/orë
54. Nëse lëvizim pas një kamjoni, të cilit i rezikohet rënia e ngarkesës, ju duhet të ruani një distancë sigurie rugore, jo më të vogël se:
- a) vlera numerike e shpejtësisë (në km/orë), e shprehur në metra
 - b) 60 m për një shpejtësi 40 km/orë
 - c) 40 m për një shpejtësi 40 km/orë
 - d) 16 m për një shpejtësi 40 km/orë

55. Për të kryer manovrën e parakalimit në një rugë me dy sense, drejtuesi i një kamjoni duhet të ketë parasysh:

- a) që fushëpamja të jetë më e vogël se dyfishi i rugës së parakalimit
- b) ngarkesën e mjetit që vjen në sensin e kundërt
- c) gjatësinë e mjetit që vjen në sensin e kundërt
- d) rugën e nevojshme që duhet për të kryer parakalimin

56. Për të kryer manovrën e parakalimit në një rugë me dy sense, drejtuesi i një kamjoni duhet të ketë parasysh:

- a) ngarkesën e mjetit që vjen në sensin e kundërt
- b) gjatësinë e mjetit që vjen në sensin e kundërt
- c) fuqinë e motorit të mjetit që do të parakalojë
- d) që fushëpamja të jetë më e madhe se dyfishi i rugës së parakalimit

57. Për të kryer manovrën e parakalimit në një rugë me dy sense, drejtuesi i një kamjoni duhet të ketë parasysh:

- a) gjatësinë e mjetit që vjen në sensin e kundërt
- b) fuqinë e motorit të mjetit që do të parakalojë
- c) që mjeti në sensin e kundërt të jetë jo më larg se dyfishi i rugës së nevojshme për të bërë parakalimin
- d) që mjeti në sensin e kundërt të jetë më larg se dyfishi i rugës së nevojshme për të bërë parakalimin

58. Reziku i humbjes së qëndrueshmërisë të lëvizjes së mjetit gjatë frenimit, mund të shkaktohet nga:

- a) mosfunksionimi i sistemit ASR
- b) mosfunksionimi i frenit elektropneumatik të motorit
- c) madhësi e lartë e forcave frenuese në rotat e një aksi
- d) gjendja e konsumuar e gomave në njërin krah të mjetit

59. Reziku i humbjes së qëndrueshmërisë të lëvizjes së mjetit gjatë frenimit, mund të shkaktohet nga:

- a) madhësi e lartë e forcave frenuese në rotat e një aksi
- b) prania e asfaltit të lagur në të gjithë karexhatën
- c) prania e materialeve kokrizorë në të gjithë karexhatën
- d) prania e materialeve rëshqitës në njërin anë të karexhatës

60. Reziku i humbjes së qëndrueshmërisë të lëvizjes së mjetit gjatë frenimit, mund të shkaktohet nga:

a) prania e asfaltit të lagur në të gjithë karexhatën

b) prania e materialeve kokrizorë në të gjithë karexhatën

c) presion i ulët i fryrjes së gomave të një aksi

d) mosfunksionimi i sistemit ABS

2.2 Rezultatet e përgjigjeve të sakta

Përgjigjet e sakta të pyetjeve sipas pyetësorit teorik të bazës së të dhënave të mara nga pyetësi te-
orik për marjen e lejeve të drejtimit të kategorisë “C” janë vendosur në alternativën D. Për nxjerjen
e përgjigjeve të sakta janë përdorur për modelin chatGPT 3.5 dy variante on line, të cilat jepen në
tabelën 1 dhe 2 kurse rezultatet e nxjerra duke përdorur chatGPT 4 (on line) jepen në tabelën 3.

Tabela 1. Çelesi për përgjigjet e sakta të pyetjeve të nxjerra nga chatGPT 3.5 sipas <https://chatgpt.com/c/51555b28-32f0-4798-8d01-bbf96e3be940>

| Nr | Përg- jigja e saktë | Nr | Përg- jigja e saktë | Nr | Përg- jigja e saktë | Nr | Përg- jigja e saktë | Nr | Përg- jigja e saktë | Nr | Përg- jigja e saktë |
|----|------------------------------|----|---------------------------|----|---------------------------|----|---------------------------|----|---------------------------|----|---------------------------|
| 1 | C | 11 | A | 21 | D | 31 | D | 41 | C | 51 | D |
| 2 | C | 12 | A | 22 | C | 32 | D | 42 | D | 52 | B |
| 3 | D | 13 | A | 23 | D | 33 | D | 43 | D | 53 | C |
| 4 | C | 14 | A | 24 | D | 34 | D | 44 | C | 54 | A |
| 5 | D | 15 | D | 25 | D | 35 | A | 45 | D | 55 | D |
| 6 | D | 16 | D | 26 | A | 36 | D | 46 | C | 56 | D |
| 7 | B | 17 | D | 27 | B | 37 | D | 47 | D | 57 | D |
| 8 | A | 18 | C | 28 | D | 38 | C | 48 | A | 58 | C |
| 9 | A | 19 | B | 29 | B | 39 | A | 49 | A | 59 | A |
| 10 | B | 20 | D | 30 | D | 40 | A | 50 | D | 60 | C |

Tabela 2. Çelesi për përgjigjet e sakta të pyetjeve të nxjerra nga chatGPT 3.5, sipas <https://chatgptis.org/>

| Nr | Përg- jigja e saktë | Nr | Përg- jig- jae saktë | Nr | Përg- jigja e saktë | Nr | Përg- jigja e saktë | Nr | Përg- jigja e saktë | Nr | Përg- jigja e saktë |
|----|------------------------------|----|-------------------------------|----|---------------------------|----|------------------------------|----|------------------------------|----|------------------------------|
| 1 | C | 11 | A | 21 | D | 31 | D | 41 | C | 51 | D |
| 2 | C | 12 | A | 22 | C | 32 | D | 42 | D | 52 | B |
| 3 | A | 13 | A | 23 | D | 33 | D | 43 | D | 53 | C |
| 4 | C | 14 | A | 24 | D | 34 | D | 44 | A | 54 | A |
| 5 | D | 15 | D | 25 | D | 35 | A | 45 | D | 55 | D |
| 6 | D | 16 | D | 26 | D | 36 | D | 46 | B | 56 | D |
| 7 | B | 17 | D | 27 | B | 37 | A | 47 | D | 57 | D |
| 8 | A | 18 | C | 28 | D | 38 | C | 48 | A | 58 | C |

| | | | | | | | | | | | |
|----|----------|----|----------|----|----------|----|----------|----|----------|----|----------|
| 9 | A | 19 | B | 29 | B | 39 | A | 49 | D | 59 | A |
| 10 | B | 20 | D | 30 | D | 40 | B | 50 | D | 60 | D |

Tabela 3. Çelesi për përgjigjet e sakta të pyetjeve të nxjerra nga chatGPT 4 sipas <https://chatgpt4online.org/chatgpt-free-online/>

| Nr | Përg-jigja e saktë | Nr | Përg-jigja e saktë | Nr | Përg-jigja e saktë | Nr | Përg-jigja e saktë | Nr | Përg-jigja e saktë | Nr | Përg-jigja e saktë |
|----|--------------------|----|--------------------|----|--------------------|----|--------------------|----|--------------------|----|--------------------|
| 1 | B | 11 | D | 21 | B | 31 | B | 41 | C | 51 | C |
| 2 | C | 12 | D | 22 | C | 32 | D | 42 | D | 52 | A |
| 3 | A | 13 | A | 23 | B | 33 | D | 43 | D | 53 | A |
| 4 | C | 14 | D | 24 | D | 34 | D | 44 | D | 54 | A |
| 5 | D | 15 | D | 25 | D | 35 | B | 45 | D | 55 | D |
| 6 | A | 16 | D | 26 | D | 36 | D | 46 | C | 56 | D |
| 7 | B | 17 | D | 27 | A | 37 | A | 47 | B | 57 | C |
| 8 | A | 18 | C | 28 | A | 38 | D | 48 | B | 58 | D |
| 9 | B | 19 | B | 29 | C | 39 | A | 49 | A | 59 | D |
| 10 | B | 20 | D | 30 | D | 40 | C | 50 | A | 60 | C |

Diskutime

Nga rezultatet e tabelave 1 dhe 2 ku janë përdorur 2 variante të përdorimit on line të chat GPT 3.5 nxjerrim se përgjigjet e sakta janë 27 dhe 29, të cilat përbëjnë përkatësisht 45% dhe 48.3%. Në variantin e dytë kemi 8 përgjigje të ndryshme, që tregon se në momente të ndryshme rezultatet janë të ndryshme, bile ka mjaft raste që japin si rezultat të saktë 2 dhe 3 alternativa, të cilat shkojnë deri në 17%

Ndërsa nga rezultatet e tabelës 3, ku është përdorur chatGPT-4 (on line) përgjigjet e sakta janë 25, të cilat përbëjnë 42%. Në gabimet e bëra mbizotërojnë ato që kërkojnë arsytimin matematik. Kjo tregon se GPT3.5 dhe GPT 4 në përgjigjet e dhëna për tekst janë afërsisht të njëjta. Të dy modelet kanë halicunacione, Në aplikime të tjera, kur pyetjet janë hartuar nga chatGPT, saktësia e përgjigjeve shkon në 80%. [13-16].

Me këtë saktësi që jep chat GPT 3.5 kandidati nuk e kalon dot testin teorik për marjen e lejes së drejtimit për kamjona, (aktualisht testi fitohet me jo më pak se 6 gabime, ose 10%)

Ndërkohë kushdo që e ka përdorur chatGPT ka biseduar me një chatbot, ka parë se vjen një moment, kur programimi i tij zbulon se “ai” shpesh nuk e kupton pyetjen e bërë, sidomos kur ka nevojë për arësyetim matematik. Duhet theksuar se *arsyetimi matematik mund të konsiderohet skematikisht si ushtrimi i një kombinimi aftësish që mund t'i quajmë intuitë dhe zgjuarsia* [17]. Intuita konsiston në *“prodhimin e gjykimeve spontane që nuk janë rezultat i zinxhirëve të vetëdijshëm të arsytimit”*. Zgjuarsia, nga ana tjetër, ka funksionin *“të ndihmojë intuitën me rregullime adekuate të propozimeve”* [17].

Për saktësinë e përgjigjeve të chatGPT mund të shtrojmë pyetjen: A ka mundësi që chatGPT të arësy-

etojë si mendja njerëzore ? Kjo është shumë e vështirë, sepse është e vështirë që ajo të trajnohet me nivelin e arësyetimit gjuhësor dhe matematik të mëndjes njerëzore, gjithashtu ajo nuk ka ndërgjegje dhe ndjenjë morali

Në mënyrë të ngjashme Schmidt, shtron pyetjen: A është chatGPT në të vërtetë e aftë për të menduar i pavarur? Përgjigjja e tij është jo. Kjo është e vërtetë sepse i mungojnë tiparet e arësyetimit, sepse nuk janë trajnuar për t'i pasur ato.[1].Ky shqetësim vlen për të gjitha modelet GPT, [18-20].

Pra gabimet e bëra shpjegohen me faktin se makineria nuk arsyeton si njeriu në drejtimin gjuhësor për ta kuptuar problemin, por edhe në atë matematikor për të saktësuar rezultatet. Në këtë përfundim kanë arritur dhe autorë të tjerë. [1,17]. Kjo vjen se ChatGPT nuk ka një personalitet të dukshëm. Mungesa e një autori të identifikueshëm në ChatGPT e bën më të vështirë për njerëzit që të kuptojnë prirjet e tij, sesa do të ishte në rastin e gjykimit të një këndvështrimi politik apo shoqëror të një qenieje njerëzore.[17,21,22].

Ndërkohë ka vend për një paralajmërim, apo parashikim: Çfarë do të ndodhë nëse kjo teknologji nuk mund të kontrollohet plotësisht? Po sikur të ketë gjithmonë mënyra për të gjeneruar gënjeshtër, fotografi false dhe video të rreme. Atëherë njerëzit nuk do të besojnë kurrë atë që shohin dhe dëgjojnë.

Në epokën e inteligjencës artificiale (AI) avantazhet e përdorimit të chatGPT janë të rëndësishme sepse shkurton kohën e zgjidhjes së problemit, pakëson koston e zgjidhjes së problemit dhe përmirëson sistemet e menaxhimit. Të mos harojmë dhe risqet që na sjell kjo epokë, duke na sjellë rritjen e fallsifikimeve, rritjen e dezinformimit, shtimin e dyshimeve, uljen e krijimtarisë njerëzore dhe ritjen e papunësisë.

Në përfundim mund të themi se makineritë (programimet) do të evoluojnë shumë më shpejt sesa gjenet tona, dhe modelet e ardhshme të chatGPT do ti afrohen shumë përgjigjeve të sakta dhe arësyetimit njerëzor, për zgjidhjen e shpejtë të shumë problemeve .

Përfundime

Përdorimi i chatGPT3.5 dhe chatGPT 4 në dhënien e përgjigjeve të sakta arrin në nivelin e 45 dhe 48.3%. Ndërsa nga përdorimi i chatGPT4 saktësia ulet deri në 42%. Me këtë saktësi kandidati nuk e kalon dot testin teorik për marjen e lejes së drejtimit për kamjona.

Saktësia e ulët e përgjigjeve të mara nga përdorimi i chatGPT lidhet me faktin se ai shpesh nuk e kupton pyetjen e bërë, i cili *mund të konsiderohet si ushtrimi i një kombinimi aftësish që lidhen me intuitën dhe zgjuarsinë.* Pra gabimet e bëra shpjegohen me faktin se makineria nuk arsyeton si njeriu në drejtimin gjuhësor për ta kuptuar problemin, por edhe në atë matematikor për të saktësuar rezultatet.

Nëse teknologjia e AI nuk kontrollohet plotësisht dhe ajo do të përdoret për të gjeneruar gënjeshtër, fotografi false dhe video të rreme, duke na sjellë rritjen e fallsifikimeve, rritjen e dezinformimit, shtimin e dyshimeve, duke i detyruar njerëzit që të mos besojnë kurrë atë që shohin dhe dëgjojnë.

Përdorimi i modeleve të reja të chatGPT është i rëndësishëm, sepse shkurton kohën e zgjidhjes së problemit, pakëson koston e zgjidhjes së problemit dhe përmirëson sistemet e menaxhimit. Përdorimi i AI, makineritë (programimet) do të evoluojnë shumë më shpejt sesa gjenet njerëzore, dhe modelet e ardhshme të chatGPT do të japin përgjigje që do ti afrohen gjithnjë e më shumë përgjigjeve të sakta dhe arësyetimit njerëzor, për zgjidhjen e shpejtë të problemeve dhe pa kosto.

Referencat

1. Kissinger A. H., Schmidt E., Huttenlocher D. (2021). The Age of AI And Our Human Future www.johnmurraypress.co.uk
2. Jacobsen, P. (2023). *Why ChatGPT will change higher ed for the better*. Retrieved March 12, 2023 from <https://fee.org/articles/chatgpt-will-change-higher-ed-for-the-better/>
3. Basholli, F., Dajci, G., Grepcka, A., Basholli, A., & Salillari, D. (2024). Mbi mundësitë e përdorimit të chatgpd në arsimin e lartë. *Optime*, (2), 127–145. Retrieved from <https://albanica.al/optime/article/view/4806>
4. Daberdini A. (2024). Teknologjia Machine Learning. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.17206.10568>
5. Basholli F., Ciko E., Hoxha K. (2024). The use of GPT Chat in the preparation of the test for the control of students' knowledge in Microprocessor Systems. (2024). DOI:10.13140/RG.2.2.29751.70564
6. Hobert, S. (2019). How are you, chatbot? Evaluating chatbots in educational settings – Results of a Literature Review. In Gesellschaft für Informatik e.V. (Ed.), *DELFI 2019* (pp. 259–270). Bonn
7. Brown, T. B., Mann, B., Ryder, N., Subbiah, M., Kaplan, J., Dhariwal, P., Amodei D. (2020). *Language Models are Few-Shot Learners*. Retrieved March 15, 2023, from <https://arxiv.org/abs/2005.14165>
8. OpenAI. (2023). *GPT-4 is OpenAI's most advanced system, producing safer and more useful responses*. Retrieved from <https://openai.com/product/gpt-4>
9. Hajderi A., Hajdari V. (2012) “Case Study on Determination of Inertia Moments of Details with Complex Shapes” Revista: IJENS, IJBAS, v. 12 issue 6, p.241-247 ISSN 2077-1223 (on line)
10. J.Dempere, K.Modugu, A.Hesham, L.K.Ramasamy.(2023). The impact of ChatGPT on higher education. *Frontiers in education*. SYSTEMATIC REVIEW article, *Front. Educ.*, 08 September 2023, Sec. Higher Education, Volume 8 – 2023.
11. Decker, S. (2022). *ChatGPT...an arms race between large language models and knowledge-graphs*. Retrieved March 12, 2023, from <https://www.linkedin.com/pulse/chatgpt-an-arms-race-between-large-language-models-knowledge-decker/>
12. DPSHTRR (2010). Pyetësor për drejtuesit e mjeteve rrugore për kategorine C,D, CE, DE Tirane 2010 310f. (grup autoresh) (botim i DPSHTRR)
13. Grepcka A., Daberdini A., Ormeni Rr.(2024) Using Chat GPT for checking students' knowledge in the Internet, Architecture and Protocols field. Universiteti i Elbasanit “Aleksandër Xhuvani” <https://uniel.edu.al>
14. Basholli F., Hoxha E., Dollaku F., Kajolli A. (2024). The use of GPT Chat in the preparation of the test for the control of students' knowledge in Telecommunication Network Security. (2024). <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.21887.38568>
15. Hajderi, A., Vyshka E. (2014) “Impact of material on torsional vibrations of crankshaft” *Journal of Mechanics Engineering and Automation (JMEA)*, vol. 4 nr. 10, 799-803; ISSN 2159-5283 p.799-804 David Publishing Company; New York, NY10034, USA
16. Hajderi A., Sefa S. (2015) “The impact of alternative fuels in vehicles to reduce the global warming” *Interdisciplinary Journal of Research and Development (IJRD)* ISSN 2313-058X. Vol 2, nr.2 /2015; p. 35-42
17. Marius Dorobantu, at all. (2022) *Being Human in the Age of AI*, Fondazione Gravissimum Educationis.
18. Mema, B., Basholli, F., & Hyka, D. (2023). ChatGPT in Albanian higher education: Transformation of learning and virtual interaction. *Advanced Engineering Days*, 8, 23-27
19. Grepcka A., Daberdini A., Ormeni Rr. (2024). Using Chat GPT for checking students' knowledge in the Internet, Architecture and Protocols field . Universiteti i Elbasanit “Aleksandër Xhuvani, DOI: 10.13140/RG.2.2.30402.59841, <https://uniel.edu.al>

20. Bozo, L., Hajderi, A., & Basholli, F. (2023). The impact of hybrid cars on reducing urban pollution and global warming. *Advanced Engineering Days*, 6, 117-120
21. Duolingo Team. (2023). *Introducing Duolingo Max, a learning experience powered by GPT*. Retrieved March 15, 2023, from <https://blog.duolingo.com/duolingo-max/>
22. Atlas, S. (2023). *ChatGPT for higher education and professional development: A guide to conversational AI*. Retrieved March 12, 2023, from [https:// digitalcommons.uri.edu/cba_facpubs/548/](https://digitalcommons.uri.edu/cba_facpubs/548/)
23. Hajderi A., Lumi D., etc. (2012) “*Case Study on Reduction of Environmental Pollution from usage of Vehicles in Albania*” International conference on energy, environmental and sustainable development, Venice, April 11-12, 2012; World Academy of Science, Engineering and Technology (WASET) Proceedings, ISSN 2010-376X p.628-633.



© Author(s) 2024. This work is distributed under <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>