



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 17.02.2021, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Ilir Beqaj – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Projektligji "Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit" (*Komision përgjegjës*)

Marrin pjesë:

Ilir Beqaj, Eglantina Gjermani, Andrea Marto, Tatiana Nurçe, Ilir Ndraxhi, Arben Pëllumbi, Robert Bitri, Ardit Konomi, Arlind Çaçani, Nimet Musaj, Kujtim Gjuzi, Halit Valteri, Klajdi Qama, Zef Shtjefni dhe Fadil Nasufi.

Mungojnë:

Lefter Koka, Gjetan Gjetani, Rrahman Rraja, Dritan Bici, Besnik Baraj dhe Halil Jakimi.

Të ftuar:

Violanda Theodhori – Drejtor, Departamenti i Çështjeve juridike dhe licencimit në AMF

Lyela Rama – Drejtor i Departamentit të Mbikëqyrjes së Tregut të Sigurimeve në AMF

Ergys Misha – Drejtor i Përgjithshëm i Drejtorisë Rregulatore dhe Përputhshmërisë në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

HAPET MBLEDHJA

Ilir Beqaj – Mirëdita, të nderuar kolege dhe kolegë deputetë!

Fillojmë mbledhjen e komisionit sot, datë 17, ora 10:05.

Kuorumi është i pranishëm për të vijuar me mbledhjen.

Paraprkisht doja t'ju bëja me dije se nga ora 10:55, deri jo më shumë se 11:15 do të bëjmë një ndërprerje të mbledhjes së komisionit se më duhet të jem në Konferencën e Kryetarëve, që do të miratojë kalendarin për ditët në vijim.

Siç jeni njoftuar paraprkisht në rendin e ditës kemi diskutimin e projektligjit "Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit". Ne jemi komision për dhënie mendimi dhe relator është kolegu Robert Bitri.

Nga institucionet e pranishme, si AMF-ja, kemi zonjën Violanda Theodhori dhe zonjën Lyela Rama, nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë kemi të pranishëm zotin Ergys Misha dhe nga DPTRR-ja, kemi të pranishme zonjën Ela Papa.

Nga AMF-ja kush do të bëjë prezantimin e projektligjit?

Violanda Theodhori – Përshëndetje, zoti kryetar!

Ilir Beqaj – Mirëdita!

Violanda Theodhori – Unë do të bëj një prezantim të shkurtër të projektligjit.

Ilir Beqaj – Faleminderit!

Fjala për ju.

Violanda Theodhori - Projektligji "Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit" është hartuar duke iu referuar modeleve më të mira të rajonit dhe më gjerë, si Italia, Kroacia, Kosova, Serbia, duke pasur parasysh direktivat e BE-së. Nevoja për këtë ligj erdhi si angazhim i autoritetit për përmbushjen e rekomandimeve të dhëna nga Komisioni European nëpërmjet progresraporteve, si dhe nëpërmjet takimeve vjetore të komitetit BE-Shqipëri, tregu i brendshëm dhe konkurrenca. Projekti është hartuar pas një konsultimi të gjerë me grupet e interesit në mënyrë të vazhdueshme, me shoqatën e siguruesve dhe drejtues në nivel teknik. Gjatë hartimit të këtij akti janë shqyrtuar edhe komentet ndër vite të ekspertëve të BB-së, si dhe ka pasur komunikim me ta për reflektimin e tyre. Autoriteti ka analizuar dhe reflektuar komentet e depozituara nga institucionet gjatë procesit të konsultimit publik të projektit. Ky projektligj për sigurimin e detyrueshëm do të ndihmojë kryesisht konsumatorin, duke krijuar një kornizë të përshtatshme për kompensimin e dëmtimeve, që

shkaktohen gjatë aksidenteve, duke shmangur, gjithashtu, edhe interpretime me standarde të dyfishta, që kanë qenë gjatë kësaj periudhe për të njëjtën çështje.

Projektligji "Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit" rregullon sigurimin e përgjegjësisë së pronarit, të përdoruesit të mjetit motorik për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i mjetit, sigurimin e pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik, sigurimin e përgjegjësisë së pronarit të përdoruesit të mjetit lundrues për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i këtij mjete, si dhe sigurimin e përgjegjësisë për marrje të përdoruesit të avionit për dëmet e shkaktuara palëve të treta dhe pasagjerëve nga përdorimi i këtij avioni.

Ligji në sektorin e transportit është një ligj që ka 10 krerë dhe 61 nene. Mund t'ju përmend shkurtimisht disa risi kryesore të këtij projektligji. Risi kryesore është rritja e dëmshpërblimit, ulja e nivelit të shpenzimit të marrjes së sigurimit. Në projektligj është parashikuar rritja e kufirit minimal të përgjegjësisë, rritja në mënyrë progresive në kohë, që projekti ka pasur që nga 1 janari 2021, duke menduar që ligji do të shqyrtohej më përpara dhe do të vazhdojë deri në vitin 2025.

Ligji sjell përmirësim kryesor në procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim nga ana e shoqërive të sigurimit, si dhe sigurimi i drejtpërdrejtë i palës së dëmtuar për rastet e dëmeve të shkaktuara nga mjetet e pasiguruara dhe të paidentifikuara. Ligji parashikon dispozita, duke përmirësuar procedurën e trajtimit të kërkesës për dëmshpërblim, afatet e trajtimit dhe pagesës së dëmshpërblimit janë 90 ditë për dëme ndaj personit, 30 ditë për dëme ndaj pronës, ndërsa për dëme ndaj pronës me vlerë të vogël deri në 100 mijë lekë do të paguhet nga shoqëritë e sigurimit brenda 14 ditëve kalendarike nga marrja e kërkesës për dëmshpërblim.

Pra siç e shikoni të gjitha afatet për trajtimin e dëmeve janë të shkurtuara, sigurisht dhe pagesa direkte e dëmtimeve me vlerë të vogël. Ligji gjithashtu synon të ndikojë në uljen e numrit të mjeteve të pasiguruara, duke detyruar që pronari i çdo mjete transporti, para përdorimit të tij në qarkullim, të pajiset me kontratën e sigurimit dhe detyrimin për ta rinovuar atë me mbarimin e saj.

Në ligj ka një parashikim për mjetet e transportit, të cilat janë subjekt detyrimi për t'u regjistruar, apo certifikuar dhe që duhet të kenë një certifikatë regjistrimi të kontrollit teknik. Autoritetet që lëshojnë certifikatën e kontrollit teknik, apo ndonjë dokument tjetër, do ta lëshojnë këtë vetëm pasi pronari i mjetit t'i provojë autoritetit me dokumente që ka lidhur kontratën e sigurimit. Është e rëndësishme të themi që ky parashikim ligjor do të bëjë edhe uljen e numrit të makinave të pasiguruara.

Risi tjetër që sjell ligji është edhe parashikimi i së drejtës së drejtueseve të mjeteve të përfshira në një aksident rrugor për dëme ndaj pronës, me vlerë deri në 30 mijë lekë dhe nëse bien dakord ato do të shkëmbejnë një raport european të aksidenteve. Ky është një formular që dy drejtuesit e mjeteve që bëjnë aksidentin bien dakord me njëri-tjetrin që nëse është një vlerë deri në 30 mijë lekë, pasi bëhet edhe skica, (është një formular, që do ta miratojë autoriteti) t'ia bashkëngjisin kërkesës për dëmshpërblim dhe ta çojnë të shoqëria e sigurimit, dhe ajo direkt duhet t'u paguaj dëmshpërblimin. Kështu që ne mendojmë që nga *(nuk dëgjohet)* pa procesverbal policie, duke ulur kostot e aksidentit.

Ky raport është nënshkruar nga dy drejtuesit e mjeteve dhe nënkuptohet që aksidenti ka ndodhur sipas rrethanave, modaliteteve dhe pasojave që janë të pasqyruara në formular.

Në projektligj është parashikuar edhe ndërveprimi i qendrës së informacionit me platformën qeveritare nga ku do të merren të dhëna dytësore nga disa institucione, si Drejtoria e Përgjithshme e Gjendjes Civile, DPSHTR-ja dhe Qendra Kombëtare e Biznesit. Projekti trajton gjerësisht në kapituj të veçantë sigurimin e përgjegjësisë të pronarëve të mjeteve lundruese për dëmin e shkaktuar. Është parashikuar detyrimi i pronarëve të mjeteve lundruese me fuqi motorike më të madhe se 15 kilovat për të lidhur kontratën e sigurimit, është përcaktuar shuma minimale e *(nuk kuptohet)*, sigurimi i përgjegjësisë dhe dëmet e shkaktuara nga palët e tjera.

Në përgjithësi kjo është një panoramë e shkurtër e risive që sjell ligji. Për çdo pyetje në jemi këtu për sqarime të mëtejshme.

Faleminderit!

Ilir Beqaj – Zoti Gjuzi, urdhëroni!

Kujtim Gjuzi – Faleminderit, zoti kryetar!

Ilir Beqaj – Ju lutem, zërin!

Kujtim Gjuzi – E nderuar zonjë eksperte,

Ilir Beqaj – Më falni, zoti Gjuzi, kujtova se e kishit për procedurë.

Kujtim Gjuzi – Jo, është pyetje, se zonja tha “nëse keni pyetje”.

Ilir Beqaj – E drejtoj unë komisionin, jo zonja.

Kujtim Gjuzi – Unë ju mora leje, kryetar.

Ilir Beqaj – Dakord, por fjalën e ka relatori, pastaj fillojmë me diskutimet dhe pyetjet.

Zoti Bitri, fjala për ju.

Zoti Bitri, zërin. Nuk dëgjoheni.

Tani ju dëgjojmë.

Robert Bitri – Faleminderit!

Në bazë të atyre që kemi lexuar, një nga arsyet kryesore e projektligjit është të përmirësojë mbrojtjen e konsumatorit dhe përafrimin me standardet ndërkombëtare. Unë kam dy pyetje, sepse këtu ngrihet si problem ulja e numrit të automjeteve për të mos pasur më automjete pa sigurim. Deri më sot ligji kështu ka qenë. Cila ka qenë arsyeja që ne deri sot kemi pasur automjete të pasiguruara? Është moskontrolli, apo lejimi i projektligjit, ose i ligjit që ka qenë, që njerëzit të ishin jashtë kontrollit?

E dyta, themi përmirësimin e procedurave dhe afateve për trajtimin e kërkesave për shpërblim. Në këtë pikë, sipas eksperiencës që kemi kaluar në gjithë këto vite pas ligjit të 2009-s, të cilin qeveria e asaj kohe e ka përmirësuar sipas standardeve, themi: “Jemi për afruar”. Pse nuk e bëjmë sipas standardeve europiane, por themi përsëri “përafrim”, kur ne duam të hyjmë në Europë? Cila është pengesa?

Pyetja tjetër: nga konsultimi që është bërë, cilat kanë qenë gjërat që janë marrë parasysh dhe janë bërë pjesë e projektligjit që ne do të miratojmë sot?

Këto pyetja kisha për bërësit e ligjit të ri.

Ilir Beqaj – Faleminderit!

Fjala për kolegun Gjuzi, për të parashtruar pyetjet e tij.

Sa të jetë gati zoti Gjuzi, a ka pyetje nga kolegët e tjerë?

Po, zonja Gjermani.

Eglantina Gjermani – Faleminderit, kryetar!

Doja të falënderoja zonjën Theodhori për shpjegimin shterues dhe për nismën, që, në fakt, përmbush angazhimet nga Komisioni Europian!

Kam disa pyetje, që, në fakt, lidhen edhe me ligjet që kemi kaluar apo që po diskutojmë këtu në komision.

Pyetja e parë është: meqenëse ne kemi kaluar së fundi Kodin Ajror dhe unë kam qenë relatore, doja të dija, ky projektligj a është i harmonizuar, pra a janë parë nenet që lidhen me të në Kodin Ajror, që është miratuar së fundi? Ndërkohë, sërish në komision po diskutojmë një paketë për transportin hekurudhor; janë katër ligje dhe përsëri unë jam relatore. Kështu që doja ta lidhja këtë me projektligjin që sjellim sot. A mund të aplikohen të njëjtat skema që ju keni sjellë sot në këtë projektligj edhe në transportin hekurudhor? Meqenëse e kemi në diskutim e sipër dhe së shpejti do ta diskutojmë dhe do ta miratojmë në komision.

Pyetja tjetër lidhet me shoqëritë e sigurimit.

Ju, zonja Theodhori, e përmendët që është diskutuar me grupet e interesit dhe janë marrë në konsideratë, mirëpo në projektligj rezulton se janë shoqëritë e sigurimit ato që do të përgjigjen. Unë doja të dija, a kanë qenë dakord ato? Si janë shprehur gjatë procesit të konsultimit? A kanë pasur sugjerime apo vërejtje dhe a janë marrë në konsideratë? Se puna është si do të zbatohet më pas ky ligj, nëse ato do të përgjigjen në kohë apo jo.

Faleminderit!

Ilir Beqaj – Zonja Piro.

Tatiana Piro – Përshëndetje!

Faleminderit, zoti kryetar!

Kam dy-tri pyetje për t'i bërë zonjës për këtë projektligj.

A sjell ky projektligj ndryshime në funksionin e AMF-së? Nëse po, në çfarë aspektesh i sjell këto ndryshime?

Cilat janë detyrat që i dalin AMF-së në zbatimin e këtij projektligji?

Gjatë hartimit të këtij projektligji, në eksperiencat e cilave vende jeni mbështetur dhe pse janë gjetur këto si më të përshtatshmet për tregun shqiptar të sigurisë?

Kaq kisha.

Faleminderit!

Ilir Beqaj – A ka pyetje të tjera?

Po, zoti Pëllumbi.

Arben Pëllumbi - Faleminderit, kryetar!

Falënderoj përfaqësuesit e AMF-së për shpjegimin që bënë!

Ligji që na paraqitet është një ligj i ri dhe nga ajo që kuptova e lexova në letra, por e përmendi dhe relatori, ideja kryesore e këtij ligji të ri është mbrojtja e konsumatorit dhe përafrimi me standardet ndërkombëtare. Besoj se edhe ligji që kemi aktualisht, po ashtu, bën një mbrojtje të konsumatorit.

Do të doja dija, cila është arsyeja kryesore, që na ka shtyrë të bëjmë një ligj të ri dhe jo përmirësime të ligjit ekzistues? Ju përmendet disa arsye, por nuk e kuptova se cila është arsyeja kryesore që na detyron të bëjmë një ligj të ri nga e para.

Në vazhdim të kësaj dua të pyes: a do të na sjellë ky ligj i ri ndryshime të vlerës së sigurimit, në mënyrë të veçantë për mjetet motorike?

Së dyti, ju përmendët një formular në bazë të një praktike europiane, të cilën tashmë e kemi parë dhe e kemi njohur edhe ne, atë të dëmeve deri në 30 mijë lekë. A ekziston mundësia që ky lloj formulari të bëhet objekt abuzimi?

Faleminderit!

Këto ishin pyetjet e mia.

Ilir Beqaj – A ka pyetje të tjera?

Atëherë, po bëj edhe unë disa pyetje, që më pas t'u japim kohë përfaqësuesve të AMF-së të përgjigjen.

Blendi Gonxhe – Zoti Beqaj...

Ilir Beqaj – Urdhëroni!

Blendi Gonxhe – A mundem?

Megjithëse ministria që mbulon entin që unë drejtoj është shprehur, a mund të shprehem edhe unë për diçka apo konsiderohet e mbyllur?

Ilir Beqaj – Patjetër që ju do të shpreheni, por kemi hyrë në një fazë ku po regjistrojmë pyetjet, që të ndjekim linjën e mbledhjes së komisionit.

Unë kam disa pyetje.

Aktualisht, nëse keni informacion, sa dëme në vit ndodhin nga mjete që rezultojnë të pasiguruara?

Cila është balanca financiare midis primeve që arkëtohen nga sigurimi i detyrueshëm dhe dëmeve që shlyhen në vit nga sigurimi i detyrueshëm? Në qoftë se keni të dhëna për vitin 2019, se 2020-ta ka qenë dhe vit atipik dhe ndoshta nuk janë mbyllur ende bilancet e kompanive dhe nuk e kemi akoma raportin vjetor.

Te pjesa e mjeteve lundruese, ndoshta kjo është një pyetje dhe për ju, por edhe për përfaqësuesit e Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë, ne kemi ndërmarrë një paketë të gjerë stimuluese gjatë vitit të kaluar, për të nxitur industrinë e detit dhe të mjeteve lundruese për turizëm, argëtim e të tjerë. A është në koherencë kjo që propozohet kësaj herë me nxitjen që ne duhet t'i bëjmë industrisë së detit?

Kemi legjislacion preferencial për tonazhe të caktuara të mjeteve. Përmendët që do t'i jepni bazë ligjore ndërveprimit me platformën qeveritare. A janë marrë në konsideratë kostot e shfrytëzimit të kësaj infrastrukture? Kush do t'i paguajë? Po këtu, ndërveprimi me platformën qeveritare a ju kërkon juve, si AMF, apo sistemeve të këtij tregu, investime?

Për ta mbyllur me pjesën e digjitalizimit, a mendoni se duhet të futet në legjislacion, pra në këtë që po miratojmë, detyrimi për digjitalizimin e lëshimit të policave të sigurimit të detyrueshëm dhe përdorimit të detyrueshëm të firmës dhe vulës elektronike?

Do të doja që në përgjigjet tuaja të mund të më jepnit edhe një koment për një gjë që lidhet me shëndetësinë (e kam më shumë nga eksperiencia ime profesionale). Ndjesë, por do të zgjatem më shumë këtu! Normalisht, kur një mjet dëmton rrugën, trafikndarëset apo pemët që ka mbjellë pushteti vendor, këtë dëm e shlyen, por, nga ana tjetër, në rastet kur ka dëme që

lidhen me shëndetin e qytetarit, për shembull, koston e autoambulancës që transporton të aksidentuarin nga vendi i aksidentit deri në spitalin më të afërt, e përballon sistemi shëndetësor. Vërtet ne e kemi falas sistemin shëndetësor për qytetarin, por ai që e shkakton këtë eksternalitet negativ, a duhet të mbajë përgjegjësi financiare? Se edhe gjelbërimin publik me taksa e financojmë.

E fundit, në opinionin tim personal, afatet 90 ditë, që keni vendosur për t'i bërë gjërat e reja të hyjnë në fuqi, më duken pak të ngushta. Këtu kam parasysh sidomos që ligji, që do të miratohet, le të themi, me gjithë botimin në Fletoren Zyrtare, mund të jetë në fuqi, në rastin normal, brenda 2 muajve të ardhshëm dhe vazhdojmë të jemi në një situatë ku shumë njerëz vazhdojnë të jenë të sëmurë, pra të gjitha institucionet kanë mungesa të stafit. A mos keni qenë shumë agresivë apo optimistë në momentin kur keni vendosur afatet 90 ditë në pjesën e fundit, për ato që duhen: ngritja e fondit, miratimi që duhet të bëjë edhe AMF-ja e të tjera? Keni shumë rregullore për të bërë, për të cilat sigurisht që ju mund të keni punuar paraprakisht, por afati 90 ditë më duket shumë ambicioz.

Faleminderit!

A ka pyetje të tjera?

Para se të kalojmë te përgjigjet, zoti Gonxhe kërkoi të shprehej.

Zoti Gonxhe, urdhëroni!

Blendi Gonxhe – Ndjesë, sepse nuk funksionoi mirë lidhja!

Nëse kam mundësi, do të doja të thosha se institucioni që unë drejtoj nuk ishte pyetur zyrtarisht nga *Iteri* administrativ i kësaj radhë. Nëse mundem, do të doja të trajtoja me ju ato që, sipas nesh, nuk dalin qartë ose nuk adresohen në këtë projektligj. Në botën e automoderizimit shqiptar, në sektorin që ne operojmë, i ndjemë si probleme të vazhdueshme.

Ilir Beqaj – Zoti Gonxhe, sigurisht jeni i mirëpritur, por duhet të keni parasysh se komisioni ynë është komision për dhënie mendimi.

Unë besoj se duhet të komunikoni drejtpërdrejtë dhe konkretisht me Komisionin e Ekonomisë dhe të Financave për çështjet që i gjykoni të arsyeshme dhe të vlefshme. Nëse keni gjëra specifike me ne, mund t'i dërgoni, për të mos ju kërkuar të ndiqni të gjithë diskutimin nen për nen, i cili do të dojë kohën e vet. Gjykojeni vetë. Mund të shpreheni, por ne jemi komision për dhënie mendimi.

Blendi Gonxhe – Unë ua dërgova me mesazh, por ndoshta mund t'jua dërgoj zyrtarisht.

Ilir Beqaj – Po, mund t'i dërgoni te sekretaria e komisionit.

Blendi Gonxhe – Dakord, nuk po ju marr kohë.

Ilir Beqaj – Faleminderit!

Fjala për zotin Çaçani.

Ju lutem, nuk dëgjoheni!

Arlind Çaçani – Dëgjothem tani?

Ilir Beqaj – Po, urdhëroni!

Arlind Çaçani – Faleminderit!

Mua më lindi natyrshëm një pyetje nga fjala juaj, zoti kryetar.

Nëse një mjet dëmton një pemë apo gjelbërim gjatë një aksidenti, me çfarë çmimi do t'i referohemi, ose si do të vlerësohet kjo pjesë, sepse, duke marrë parasysh që një palmë kushton mijëra euro, do të ishte më mirë që drejtuesi i mjetit të aksidentojë makinën tjetër përballë, sesa palmën, e cila është shumë e shtrenjtë? Si do të referohen këto çmime, apo si do të vlerësohet kjo pjesë?

Faleminderit!

Ilir Beqaj - Fjala për zotin Gjuzi.

Kujtim Gjuzi – Faleminderit, zoti kryetar!

Kisha dy pyetje për zonjat.

Në projektligj ju thoni se Forcat e Armatosura dhe mjetet e tjera të veçanta të tyre nuk sigurohen, kalojnë pa sigurim. A mund ta specifikoni, që të kemi një ide më të qartë?

E dyta, përdoret shprehja “Byroja Shqiptare e Sigurimit”. Mund të ishte një tjetër shprehje, sepse ne, që jemi mbi të 60-at, na trondit psikologjikisht. Nuk e di, çfarë mendimi kanë dy ekspertet?

Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit, zonja!

Ilir Beqaj – Atëherë, meqenëse nuk ka më pyetje, ia kalojmë fjalën përfaqësuesve të AMF-së, për të dhënë përgjigjet e tyre.

Violanda Theodhori – Faleminderit!

Janë shumë pyetje dhe do të mundohemi t'i ezaurojmë.

Nëse është nevojshme, mund t'u kthejmë përgjigje edhe me shkrim, nëse nuk do të arrijmë t'i mbyllim.

Po e filloj nga pyetja e zoti Gjuzi, për parashikimin për Forcat e Armatosura, të cilat janë të përjashtuara në projektligj. Në direktivë dhe në të gjitha ligjet e rajonit dhe vendeve të tjera, dëmet që shkaktojnë mjetet e Forcave të Armatosura janë të përjashtuara nga ligji i sigurimit të detyrueshëm dhe mënyra e dëmshpërblimit parashikohet me udhëzime të

posaçme të Ministrisë së Mbrojtjes dhe Ministrisë së Financave. Kjo është e pasqyruar në projektligj.

Për sa i përket shprehjes “Byroja shqiptare e sigurimeve”, Shqipëria është vend anëtar në Marrëveshjen e Këshillit të Byrove dhe fjala “Byro” përdoret kryesisht për të gjithë byrotë e sistemit të kartonit jeshil. Pra, bëhet fjalë për kartonin jeshil. Fakti që në Shqipëri Byroja Shqiptare e Sigurimeve, përveç vendeve të kartonit jeshil, merret edhe me dëmshpërblimet e dëmeve që bëjnë makinat e pasiguruara dhe të paidentifikuara, nëse keni dëgjuar për fondin e kompensimit, që krijohet nga kontributet e shoqërive pranë Byrosë, është i njëjti emërtim. Byroja bën edhe dëmshpërblimet e funksionit të kartonit jeshil, por nëpërmjet kontributeve të shoqërive të sigurimit paguan edhe për dëmet që shkaktojnë makinat e paidentifikuara apo të pasiguruara. Ky term është i njohur ndërkombëtarisht, ndaj mbetet i tillë në ligj.

Për sa u përket pyetjeve të zotit Bitri, se si do të ndikojë për uljen e numrit të makinave të pasiguruara, çfarë risie sjell projektligji, përveç kontrollit që bëhet gjatë kolaudit ose procesit të detyrimit për t’u pajisur me licencë të mjeteve të transportit publik, siç janë autobusët, taksitë, që, në fakt, duhen bërë edhe gjatë procesit të licencimit, por edhe gjatë procesit të kolaudit apo regjistrimit, në nenin 4 është parashikuar edhe masa administrative me gjobë, sipas Kodit Rrugor.

Ne kemi bërë edhe propozimet konkrete, meqenëse Kodi Rrugor është në proces miratimi pranë Kuvendit, që masa e gjobës të përcaktohet te Kodi Rrugor dhe organet përkatëse, që do të kapin një mjet të pasiguar, të bëjnë menjëherë konfiskimin e mjetit dhe mjeti t’i kthehet pronarit vetëm pasi të ketë prerë policën e sigurimit. Ne mendojmë që një harmonizim i mirë i këtij propozimi, me gjobat përkatëse në Kodin Rrugor do të sjellë (ne kemi propozuar edhe një rritje të nivelit të gjobave në Kodin Rrugor), një ndryshim shumë të madh, si për sa i përket ndërgjegjësimit të pronarëve të mjeteve për t’u pajisur me policë siguri, dhe, sigurisht, bën një përmirësim të ligjit për zbatimin e detyrimit ligjor, që të gjithë pronarët e mjeteve të transportit duhet të qarkullojnë të siguar. Autoritetet përgjegjëse duhet të bëjnë zbatimin e këtij detyrimi ligjor.

Për pyetjen e dytë, se cila është pengesa që ligji i paraqitur nuk përputhet plotësisht me standardet europiane, në fakt, është punuar shumë, qoftë edhe me ekspertë të fushës, për ta përqsuar ligjin me direktivat europiane. Rritja që u është bërë limiteve të përgjegjësive në ligj për dëmshpërblimin ndaj palëve të dëmtuara, personit që vdes në një aksident, dëmshpërblimi që u bëhet të afërmeve, dëmshpërblimi që i bëhet një personi të mbetur i paftë dhe të gjithë parashikimet, janë bërë në harmoni me vendimin unifikues, që ka dalë për këtë

dhe me legjislacionet e tjera. Ne mendojmë se është i pranueshëm për situatën parashikimi që kemi bërë për një rritje graduale deri në 5 vjet, në bazë të të ardhurave mesatare që ka Shqipëria për person.

Nëse ne do të shkonim direk në parashikimin maksimal, që ka direktiva evropiane, kjo do të përkthehej përnjëherë me një rritje shumë të madhe të primit. Janë bërë studime nga autoriteti dhe nga ekspertët e fushës për këtë parashikim.

Kur ligji hyn në fuqi ne kemi një rritje me 50% të limitit të përgjegjësisë për dëmet ndaj pronës, nga 10 milionë lekë në 15 milionë lekë, dhe rreth 85% e mjeteve motorike, konkretisht autoveturat dhe mjetet e tjera të ndryshme, si autobusët, kamionët apo mjetet që parashikojnë lëndë të rrezikshme. Kemi parashikuar në projektligj se kjo rritje e limitit të dëmshpërblimit do të shkojë paralelisht me një kufizim të shpenzimeve për shoqëritë e sigurimit të komisioneve të ndërmjetësimit, e cila do të sjellë një përmirësim për pages-raport më të mirë për dëm dhe prime dhe përmirësim të procesit të dëmshpërblimit.

Dëmet ndaj personit janë parashikuar të ndahen sipas figurave të dëmeve dhe sipas praktikës që ka pasur gjykata deri tani. Jemi munduar t'i marrim parasysh. Limiti për një ngjarje sigurimi, në harkun kohor, përllogaritet 5-vjeçar. Për dëmet pasurore dhe jopasurore do të rritet me 37,6%. Pra, nga 54,5 milionë në 75 milionë lekë.

Ne mendojmë se, duke u krahasuar me kuadrin aktual, figurat e dëmit jopasuror janë rritur me 10% pothuajse për çdo shkallë paaftësie. Gjithashtu, është përcaktuar edhe mënyra e llogaritjes së tyre për një proces.

Unë mund të përmend edhe disa gjëra, por ju mund të shikoni tabelën e përputhshmërisë, që ligji është i përputhur me direktivën në shumë dispozita, siç janë afatet, detyrimet që kemi për Byronë e Sigurimit, përafrimi i klientit kompensues brenda Byrosë me departamentet e ndara, kemi organizimin e Byrosë për funksionet e saj, apo të tjera, që mund t'ju përmend ose mund t'ju sjellim me shkrim, që t'i keni më të detajuara.

Nuk e di nëse i ezaurova pyetjet e zotit Bitri.

Pyetjen e tretë nuk e dëgjuam.

Robert Bitri – Pyetja e tretë kishte të bënte me rrisitë.

Ju thoni se risi është pjesa e konsultimeve publike që keni bërë me faktorët, me shoqëritë e sigurimit dhe me institucionet e ndryshme, të cilat ju i shikoni të arsyeshme dhe që preken nga ky ligj. Ideja ishte se çfarë kemi marrë nga këto konsultime? Çfarë ndryshimesh i kemi bërë ligjit ose si i kemi dëgjuar këto konsultime? Sepse njëra anë është t'i dëgjojmë, ndërsa ana tjetër është t'i zbatojmë dhe t'i reflektojmë në ligj.

Violanda Theodhori – Gjatë procesit të konsultimit publik, zoti Bitri, kryesisht bëhet nga Ministria e Financave, e cila është na i ka përcjellë të gjitha komentet e institucioneve përkatëse, qoftë edhe të shoqatës së siguruesve. Për çdo koment ardhur janë dhënë përgjigjet përkatëse, qoftë ato që janë marrë parasysh, por edhe argumentet për komente, të cilat nuk janë marrë parasysh. Këtyre argumenteve u është kthyer përgjigje me shkrim, madje është bërë edhe një relacion i gjatë, të cilin mund t'ia vë në dispozicion komisionit për ta pasur. Në qoftë se doni t'i themi një e nga një...

Robert Bitri – Jo, në rregull.

Unë thashë ato që kanë qenë pikante dhe që kanë ndikuar në përmirësimin ligjor.

Violanda Theodhori – Ne mund t'jua vëmë në dispozicion.

Robert Bitri – Dakord.

Violanda Theodhori – Atëherë, po kaloj te përgjigjet e pyetjeve të zonjës Gjermani. Zonja Gjermani kishte një pyetje: a janë pasqyruar ndryshimet e Kodit Ajror në projektligj? Po, në fakt, jemi konsultuar edhe me ministrinë përkatëse dhe ligji ka pikërisht të njëjtat ndryshime që pasqyrohen edhe në Kodin Ajror. Kodi Ajror referon edhe te ligji i sigurimit të detyrueshëm, kështu që është në harmoni me dispozitat e Kodit Ajror.

Lidhur me projektligjin që po përgatitet për hekurudhat, në fakt, e kemi pasur këtë diskutim edhe me përfaqësuesin e Ministrisë së Transportit dhe ligji i sigurimit të detyrueshëm motorik përcakton se cili është mjeti motorik dhe te përcaktimet në pikën 16: “Mjet motorik” është mjeti që lëviz në tokë, por jo mbi shina me anë të fuqisë motorike, pavarësisht nga numri i rrotave...”, dhe vazhdon përcaktimi i mjetit motorik. Pra, hekurudha këtu është e përjashtuar, ndërkohë që hekurudhat nuk mund të përcaktohen me ligje të tjera. Pra, hekurudha dhe dëmet që shkakton treni gjatë drejtimit nuk është objekt dhe në fushën e këtij ligji, nuk është as në ligjet e tjera.

Eglantina Gjermani – Zonja Theodhori, në fakt, unë doja të dija nëse mund të përdoren të njëjtat skema që janë në këtë projektligj edhe për hekurudhat?

Faleminderit!

Violanda Theodhori – Zonja Gjermani, ligji që po përgatitet mbase do të na kalojë edhe ne për mendim. Kështu që për problemin për parashikimin e dëmshpërblimit apo të shumave, ato mund të jenë të njëjta, por duke parë edhe legjislacionet e tjera se si e parashikojnë dëmin e shkaktuar nga hekurudha dhe si shkon polica e sigurimit për këto mjete të transportit hekurudhor. Me kënaqësi do të jemi të gatshëm të bashkëpunojmë për të dhënë ekspertizën tonë.

Një pyetje tjetër ishte: a janë marrë në konsideratë komentet e shoqërive të sigurimit? Sigurisht që jo çdo koment i marrë të shoqërive të sigurimit apo i shoqatës së siguruesve është marrë parasysh. Ne kemi pasur disa takime, këmbime korrespondencash me ta dhe jo të gjitha janë mbajtur parasysh dhe këto janë të pasqyruara në relacionet që kemi paraqitur me shkrim lidhur me komentet e shoqatës apo të shoqërive të sigurimit, pasi qëllimi i autoritetit është mbikëqyrja e shoqërive të sigurimit, mbikëqyrja e shëndetit të tyre financiar, mbikëqyrja e sistemit të dëmshpërblimit që kanë për sigurimin e detyrueshëm. Kështu që nuk kemi qenë dakord me çdo koment apo propozim që kanë shoqata apo shoqëritë e sigurimit.

Mund të vazhdoj me pyetjet e zonjës Piro.

Illir Beqaj – Po, vazhdoni me pyetjet e zonjës Piro.

Violanda Theodhori – Atëherë, një pyetje ishte: a ka ndryshime të funksionit të AMF-së në këtë ligj? Jo, funksionet kryesore të AMF-së janë të përcaktuara në ligjin për AMF-në. Gjithsesi, edhe në këtë ligj ka dispozita të posaçme për rolin rregullator të AMF-së, si: për nxjerrjen e rregulloreve përkatëse; për mbikëqyrjen e procesit të dëmshpërblimit; për mbikëqyrjen e procesit të aktivitetit të Byrosë Shqiptare të Sigurimit, pikërisht për pagesat e fondit të kompensimit për dëmet që shkaktojnë makinat e pasiguruara; për llogaritjen e primit nga shoqëritë e sigurimit; për llogaritjen e provigjioneve që ata duhet të mbajnë që të kenë mundësinë për realizmin e pagesave; për heqjen e licencës së shoqërive të sigurimit të një klase të caktuar, në rast se ato nuk realizojnë pagesat apo nuk shkojnë në përputhje me ligjin; për vendosjen e sanksioneve, si dhe ka një sërë nenesh të posaçme, sanksione që i japin kompetenca më të shtuara AMF-së, meqenëse ky është një ligj i detyrueshëm për t'u zbatuar nga shoqëritë e sigurimit. Gjithashtu, çdo parashikim ligjor apo detyrim që shoqëritë e sigurimit kanë në këtë ligj, është i lidhur me sanksionet përkatëse, në rast se ato do të zbatohen Mendojmë se sanksionet janë ezauruese.

Një pyetje tjetër ishte: në cilat vende jeni mbështetur për hartimin e këtij projektligji? Siç e thashë edhe në fillim të relacionit, kryesisht kemi marrë vendet e rajonit, kemi marrë modelin italian, Kroacinë, Kosovën, Serbinë, pikërisht pasi këto janë vendet e rajonit; kemi edhe përputhjen me direktivë. Shumë pak nene janë të pjesshme nga qasja me direktivën, ndërkohë që shumica janë të përputhura me parashikimet e direktivës për ligjin e sigurimit të detyrueshëm. Në qoftë se nuk ka gjë tjetër, atëherë po vazhdoj me pyetjet e zotit Pëllumbi.

Pyetja e zotit Pëllumbi ishte: cila është arsyeja pse është propozuar një ligj i ri?

Gjatë procesit të hartimit të ligjit, sigurisht që ka pasur diskutime që mund të ishin vetëm ndryshime. Në fakt, ndryshimet këtu ishin madhore, qoftë për shkak të teknikës legjislativë të hartimit të akteve, sepse ka një përqindje të caktuar të neneve, qoftë për shkak të rëndësisë dhe risive që sjell ky projektligj. Pra, nga hartuesit e ligjit, nga grupi i punës, u vendos se duhej të bëhej një ligj i ri, pasi ka ndryshime strukturore në ligj. Ligji tjetër ishte i vjetër, prandaj ka sjellë nevojën e të gjitha këtyre ndryshimeve, prandaj u mendua hartimi i një ligji të ri. Ndryshimet vetëm do ta arnonin ligjin dhe nuk do të jepnin në tërësinë e tyre të gjithë këtë zhvillim të ri që sjell ky ligj që kemi paraqitur.

Pyetja tjetër ishte: a do të sjellë ky ligj rritje të primit?

Në disa nene të ligjit është parashikuar roli i autoritetit lidhur me përcaktimin e tarifave të primit. Aktualisht ne punojmë në një treg të liberalizuar, ku shoqëritë e sigurimit e përcaktojnë vetë primin e sigurimit, por roli i autoritetit për përcaktimin e primit është parashikuar pikërisht në nenin 7 të ligjit që titullohet “Tarifat e primit të sigurimit të detyrueshëm”, ku përcaktohet se shoqëria e sigurimit i përcakton vetë tarifat e primit të sigurimit të detyrueshëm për mjetet motorike, duke marrë parasysh faktorët e riskut; shoqëria e sigurimit njofton autoritetin të paktën 30 ditë kalendrike përpara aplikimit të tarifave të reja të primit; depoziton bazat teknike në autoritet që autoritetit t’i kontrollojë dhe ato shoqërohen me opinione të aktuarit të autorizuar të shoqërisë dhe, në rast se nuk janë të sakta, autoriteti i detyron shoqëritë që t’i kthejë. Ligji parashikon se tarifat e primit nuk mund të ndryshohen më shumë se dy herë brenda një viti kalendrik. E reja e ligjit është se shoqëritë e sigurimit duhet të krijojnë provigjone teknike jo më pak se niveli i provigjoneve teknike i përcaktuar me rregullore nga autoriteti. Pikërisht këto provigjone janë për të siguruar pagesat e dëmeve. Parashikimi i bërë për komisionet e ndërmjetësimit, siç e thashë edhe më parë, që nuk mund të jenë më të larta se niveli i përcaktuar me rregullore nga autoriteti, do të sjellë ulje të shpenzimeve, një kontroll më të mirë të autoritetit ndaj komisioneve të ndërmjetësimit dhe pritet që të gjitha të shkojnë për pagesën e dëmeve. Kështu që deri tani nga llogaritjet që kanë bërë aktuarët e autoritetit nuk mendojmë se do të ketë rritje të tarifave të primit.

Pyetja tjetër ishte: a mund të përbëjë shkak abuzimi Fformulari European i Aksidenteve?

Jo, nuk do të përbëjë shkak abuzimi dhe për të siguruar mosbërjen e abuzimeve, të cilat janë të pranishme në sigurime, kemi bërë një paragraf, ku themi: “Raporti i nënshkruar nga dy drejtuesit e mjeteve nënkupton se ngjarja ka ndodhur sipas rrethanave, modaliteteve dhe pasojave të pasqyruara në formular, përveç rastit kur vërtetohet ndryshe nga shoqëria e sigurimit”. Në këtë mënyrë i japim mundësi shoqërisë së sigurimit të bëjë një verifikim të

thjeshtë të rastit. Nëse do të vërtetohet se është një mashtrim apo stimulim për rast aksidenti, pagesa e dëmshpërblimit nuk do të realizohet.

Isha e qartë në shpjegim?

Ilir Beqaj – Të nderuar kolegë,

Ju kërkoj ndjesë, por, siç ju thashë në fillim, do ta ndërpresim mbledhjen dhe do të rifillojmë në orën 11:15.

(Pas një ndërprerje mbledhja vazhdon)

Vazhdojmë me përfaqësuesit e AMF-së, për të dëgjuar përgjigjet e tyre.

Ju lutem, hapeni mikrofonin, sepse nuk dëgjoheni.

Violanda Theodhori – Dëgjohem, zoti kryetar?

Ilir Beqaj – Po.

Violanda Theodhori – Po vazhdoj me pyetjet e zotit Beqaj.

Në lidhje me pyetjen nëse kemi një bilanc për vitet 2019–2020 për aksidentet nga mjetet e pasiguruara, unë mund t'ju them se për 4 vjet, për aksidentet e shkaktuara nga mjetet e pasiguruara apo të pidentifikuara, nga fondi i kompensimit të kompanive të sigurimit janë paguar rreth 20 milionë euro dëmshpërblime. Vetëm për vitin 2020 janë rreth 3 milionë euro fond kompensimi për dëmet e shkaktuara nga këto mjete të pasiguruara.

Ilir Beqaj – Keni numër dëmsh?

Violanda Theodhori – Për momentin nuk kemi, por mund t'ua dërgojmë.

Ilir Beqaj – A e keni një vlerësim se sa për qind e dëmeve ndodhin nga mjete të pasiguruara?

Violanda Theodhori – As këtë nuk e kemi për momentin.

Ilir Beqaj – Sa dëme janë paguar gjithsej vitin e kaluar, sepse thatë që 3 milionë janë paguar nga mjetet e pasiguruara?

Violanda Theodhori – Gjithsej janë paguar rreth 22 milionë dëme.

Ilir Beqaj – Do të thotë se 1/7- janë për dëme nga mjete të pasiguruara. Mund ta themi këtë gjë?

Violanda Theodhori – Mund të themi deri te 1/10-a.

Ilir Beqaj – Dakord.

Violanda Theodhori – Po kaloj te pyetja e dytë, për...

Ilir Beqaj – Kam edhe një pyetje.

Sa është arkëtimi vjetor nga primet e sigurimit të detyrueshëm?

Violanda Theodhori – Arkëtimi i të ardhurave për vitin 2020 është rreth 86 milionë euro.

Ilir Beqaj – Domethënë, arkëtoni 86 dhe shlyeni rreth 20-25?

Violanda Theodhori – Po, por ka edhe dëme pezull dhe rezerva, që duhet të mbajnë shoqëritë. Janë disa kalkulime.

Ilir Beqaj – E kuptova.

Violanda Theodhori – Rreth 31 milionë janë dëmet pezull.

Ilir Beqaj – Të një viti, apo të shumë vjetëve bashkë?

Violanda Theodhori – Të disa vjetëve bashkë.

Ilir Beqaj – Problemi është sa janë shpenzimet e një viti.

Violanda Theodhori – Për një vit nuk e kemi nxjerrë.

Gjithsesi, nëse statistikisht duhen të dhëna më të detajuara, mund t'i nxjerrim.

Ilir Beqaj – Dakord, vazhdojmë me pyetjet e tjera.

Violanda Theodhori – Pyetja tjetër lidhej me parashikimin që kemi në ligj për përgjegjësinë e pronarëve të mjeteve lundruese dhe a është marrë parasysh nxitja e investimeve për turizmin apo kostot e shfrytëzimit...

Ilir Beqaj – Ne kemi një ligj të veçantë për një tonazh të caktuar. Pra, mjetet e lundrimit, nga viti i kaluar, për një tonazh të caktuar kanë një politikë shumë më lehtësuese në shkallë vendi.

Violanda Theodhori – Në kreun VII është sigurimi i përgjegjësisë së pronarëve të mjeteve lundruese për dëmin e shkaktuar palëve të treta. Pra, bëhet fjalë për dëme që shkaktojnë këta pronarë mjetesh, të cilat kanë një fuqi motorike më të madhe se 15, që, sipas rregullave të regjistrimit të mjeteve lundruese, duhet të regjistrohen në regjistrin e mjeteve lundruese. Të gjitha këto mjete janë të detyruara të kenë policën e sigurimit për dëmet që u shkaktojnë palëve të treta. Në këtë policë sigurimi nuk përfshihen personat e bordit të mjetit lundrues, që janë shkaktarë të dëmit, apo personat e mjetit tjetër lundrues, apo në bordin e një mjeti lundrues. Pra, bëhet fjalë vetëm për dëmet që ato u shkaktojnë palëve të treta. Të gjitha mjetet lundruese, që hyjnë në ujërat territoriale të Republikës së Shqipërisë duhet të kenë kontratën e sigurimit për palët e treta, përveçse në rastet kur kanë një garanci tjetër kompensimi për dëme, apo kur përcaktohen ndryshe në marrëveshjet ndërkombëtare.

Gjithashtu, policë sigurimi duhet të kenë edhe pronarët e mjeteve të vogla lundruese me motor gjatë lundrimit në ujërat e brendshëm të Republikës së Shqipërisë. Për mjetet e vogla lundruese është përcaktuar shuma e sigurimit dhe kompensimi i dëmeve deri në 50 milionë për një ngjarje të vetme. E gjithë kjo duhet të zbatohet nga autoriteti përgjegjës, i cili jep lejet përkatëse për këto mjete. Kodi Detar ka parashikime të tjera.

Ilir Beqaj – Dakord, vjet në Shqipëri kemi miratuar një ligj, ku kemi përdorur si pikë dallimi 30 kuaj fuqi. Kur të arrijmë te neni 50, do të ndalemi te përcaktimi i saj, sepse ju keni thënë 15, por këtë diskutim do ta bëjmë te neni 50, ku do të themi pse 15 dhe jo 20, për të mos luajtur kungulleshkash.

Violanda Theodhori – Ne e kemi marrë këtë model nga legjislacionet e tjera.

Ilir Beqaj – Ne kemi legjislacionin tonë, por do të flasim kur të arrijmë neni 50.

Violanda Theodhori – Ministria e Transportit nuk ka dhënë koment për këtë, që ne ta diskutonim.

Ilir Beqaj – Me këtë aspekt është marrë Ministria e Turizmit, por do të diskutojmë te neni përkatës.

Violanda Theodhori – Dakord.

Kishit një pyetje për digjitalizimin.

Ilir Beqaj – Kisha 2-3 pyetje për digjitalizimin.

Violanda Theodhori – Në nenin 15 të ligjit ne e kemi parashikuar se kontrata e sigurimit është e vlefshme edhe kur është në formën e një dokumenti elektronik, në përputhje me dispozitat e ligjit “Për nënshkrimin elektronik dhe për dokumentin elektronik”.

Kemi lënë edhe një pikë tjetër, që autoriteti të përcaktojë me udhëzim kriteret dhe procedurat për njohjen e nënshkrimit elektronik. Mendojmë se ky parashikim e plotëson kërkesën për digjitalizim, përveç projekteve që ka autoriteti.

Pyetja tjetër ...

Ilir Beqaj – Ju thatë në parashtresën tuaj se do të ndërtoni sistemin që do të ndërveprojë në platformën ndërqeveritare të komunikimit.

Violanda Theodhori – Po, në ligj është parashikuar ngritja e qendrës së informacionit, lloji i të dhënave që mbledh nga shoqëritë, nga autoritetet përgjegjëse, detyrimet që ka për të dhënë informacion dhe ka edhe parashikimin përkatës, që shoqëritë e sigurimit kontribuojnë financiarisht për ngritjen dhe funksionimin e kësaj qendre. Këto kontribute do të përdoren për funksionimin, mirëmbajtjen dhe zhvillimin e kësaj qendre. Në strukturë, masa e kontributit, që do t’i japë shoqërisë, do të përcaktohet me rregullore nga autoriteti.

Gjatë këtij viti ne kemi qenë në bashkëpunim të ngushtë me AKSHI-n për procesin e digjitalizimit dhe janë bërë zhvillimet përkatëse të nevojshme. Kryesisht, zhvillimet për qendrën do të jenë nga autoriteti dhe besoj se institucionet e tjera do të kenë zhvillimet e tyre, që i kanë parashikuar në kostot e tyre.

Ilir Beqaj – Me sa parashtruat, do të krijoni një qendër dhe barrën financiare do ta marrin shoqëritë e sigurimit, por vetë *government gateway* ka në kosto. Fakti që kjo qendra juaj e informacionit shfrytëzon *government gateway*, do të duhet të marrë përsipër edhe koston e këtij shfrytëzimi. Ndoshta kur të arrijmë te neni përkatës, është mirë të jemi të qartë, që kompanitë të mos thonë: për këtë nuk keni pse të kërkon para, sepse nuk është jona. Në momentin që qendra e informacionit do të shfrytëzojë *government gateway*, do të duhet të merrni përsipër edhe koston e asaj pjese. Kur të arrijmë te neni përkatës, do ta shikojmë me kujdes.

Violanda Theodhori – Zoti kryetar, nuk kemi pasur koment deri tani për koston.

Ilir Beqaj – Dakord.

Violanda Theodhori – Për digjitalizimin kishit një pyetje për shëndetësinë.

Në fakt, paguajnë shërbimin e sigurimit për dëmet që u shkaktohen rrugës apo shtyllave të elektrikut në përgjithësi.

Kishit edhe një pyetje për emergjencat që shkojnë në aksidente.

Nga konsultimi që kemi pasur me legjislacionet e tjera, nuk ka një parashikim specifik për urgjencat. Ndoshta ka nevojë për ndërhyrje në ligjet e tjera, si ligji i sigurimit të detyrueshëm, te kujdesi shëndetësor apo fondi shëndetësor, sepse aty është parashikuar që urgjencat paguhen nga ky fond dhe për popullsinë janë falas.

Ilir Beqaj – Qytetari e merr shërbimin e urgjencës falas. Urgjenca nuk përballohet me sigurime, por nga taksimin. Unë ju bëra parantezë se bashkitë e zhvillojnë gjelbërimin publik me taksat e qytetarëve. Kur një përdorues mjeti e dëmton pemën ose shtyllën e ndriçimit publik, pra polica e sigurimit e dëmshpërblen bashkinë për dëmin e shkaktuar. Edhe Shërbimi Kombëtar i Urgjencës ka kosto që vjen dhe e merr të aksidentuarin dhe e dërgon në spital, por qytetari e merr falas shërbimin. Edhe në kur kalojmë në rrugë e gëzojmë gjelbërimin falas që me taksat tona e ka bërë bashkia. Këtu është thelbi.

Violanda Theollori – Në fakt, pavarësisht se në ligj nuk është e shprehur, sepse nuk është as te legjislacionet e tjera kjo që ju parashtroni, zoti kryetar, por në nenin 30 është një parashikim që shoqëria e sigurimit detyrohet të kompensojë dëmet e institucioneve që mbulojnë sigurimet e shëndetit, pensionit, të paaftësive brenda kufijve, përgjegjësive të siguruar brenda kufijve të përcaktuar në kontratën e sigurimit. Pastaj tregon si mbulohen shpenzimet shëndetësore dhe shpenzime të tjera që kryhen në përputhje me ligjet e sigurimit të shëndetit, përfshirë edhe një masë përpjesëtimore të pensionit të palës së dëmtuar. Në pikën 4 neni vazhdon me një parashikim që zbatohet kryesisht edhe për kompensimin e

dëmeve të paguara nga sigurimet vullnetare të shëndetit, të pensionit dhe sigurimeve. Mbase kjo dispozitë mund të jetë e aplikueshme për kompensimin e institucioneve shëndetësore.

Ilir Beqaj – Nuk është e aplikueshme për faktin se mënyra si është shprehur në nenin 30 lidhet me atë çfarë krijohet si barrë ndaj individit. Por kur të shohim me kujdes nenin 3, “Përkufizimet”, të dëmi ndaj pronës ndaj personit pasuror dhe jopasuror, do të duhet të ndalemi, sepse, nëse ai dëm që unë pretendoj se duhet të merret përsipër nga polica e sigurimit nuk është as ndaj pronës, as ndaj personit, as pasuror dhe as jopasuror nuk ka si të kompensohet nëse nuk arrijnë të gjejë veten të përkufizimet që ka ligji. Por kur të vijmë te detajet e ndjekim aty këtë çështje.

Gjithashtu, desha një opinion nga ju për afatet. Cili është mendimi juaj, a janë të ngushta?

Violanda Theollori – Po, afatet kohore janë të ngushta për t’i realizuar, në fakt, dhe ligji parashikon shumë rregullore dhe ka një periudhë tranzitore. Po mund ta shtojmë afatin.

Ilir Beqaj – Unë besoj se shteruaam përgjigjet për pyetjet e bëra deri tani.

A ka pyetje?

Robert Bitri – A ka ardhur koha që autoritetet e mirëmbajtjes së rrugëve në bashki, sidomos në rrugët nacionale dhe kryesore nacionale, të përgjigjen për prishjen e makinave dhe ky sigurim të mbulojë edhe këtë dëm?

Violanda Theollori – Ky ligj i sigurimit të detyrueshëm është për pronarët e mjeteve të transportit, si edhe përgjegjësinë ndaj palëve të treta. Pra, këtë siguron ky ligj makinat e siguruara, pikërisht dëmet ndaj palëve të treta. Problemet e mbulimit ose dëmet që kanë rrugët ose si do të bëhet kompensimi nuk është objekt i këtij ligji.

Ilir Beqaj – Atëherë, kalojmë në votim. Janë prezent deputetët: Ndraxhi, Konomi, Marto, Pëllumbi, Gjermani, Isufi, Gjuzi, Shtjefni, Bitri, Musai, Pirro dhe Beqaj. Kourumin e kemi.

A jeni dakord në parim me projektligjin? Kundër? Abstenime? Gjuzi.

Miratohet.

Neni 1. “Objekti”. “Ky ligj rregullon sigurimet e detyrueshme në sektorin e transportit. Kush është dakord? Kundër? Abstenime? Gjuzi.

Miratohet.

Neni 2 “Fusha e veprimit”. “1. Sigurimi i detyrueshëm i mjeteve të transportit përfshin: a) sigurimin e përgjegjësisë së pronarit përdorues të mjeteve motorike për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i këtij mjete; b) sigurimin e pasagjerëve në aksidentet e transportit publik; c) sigurimin e përgjegjësisë së pronarit të përdoruesit të

mjetit lundruer për dëmet e shkaktuara nga palët e treta nga përdorimi i këtij mjete, sigurimin e përgjegjësisë së pronarit, përdoruesit të avionit për dëmet e shkaktuara rreth palëve të treta dhe pasagjerëve nga përdorimi i këtij avioni.

2. Dispozitat e këtij ligji nuk zbatohen në kategori të veçanta të mjeteve motorike të Forcave të Armatosura

3. Kategoritë e veçanta të mjeteve të Forcave të Armatosura procedurat dhe pagesat dëmshpërblimit për dëmet e shkaktuara nga përdorimi i tyre përcaktohen me udhëzim të përbashkët të ministrit të Mbrojtjes dhe ministrit përgjegjës për Financat.

Unë kam një pyetje dhe besoj se këtu kam edhe miratimin zotit Gjuzi. Duhet të themi “sigurimin e pasagjerëve” apo të “udhëtarëve”, meqenëse të përkufizimet nuk e kemi fjalën “pasagjerit”? Korrektimin ia lëmë shërbimeve ta bëjnë. Madje të shihet si e kanë kodet.

Violanda Theollori – Duhet përdorur termi “pasagjer” dhe jo “udhëtar” të neni 18, sepse të ai nën kemi parashikuar kush janë pasagjerët e transportit publik, janë personat që udhëtojnë me njërin nga mjetet e transportit, të destinuara për transportin publik pavarësisht nëse kanë blerë një biletë, përfshirë edhe personat që kanë të drejtë të udhëtojnë pa pagesë, personat që ndodhen në territorin e stacionit molit portit aeroportit. Pra, udhëtar është vetëm ai që është në mjet, ndërsa pasagjer është më e gjerë, sepse bëhet fjalë për përgjegjësinë e palëve të treta.

Ilir Beqaj - Kjo është çështje përkufizimi, sepse po të jetë kështu pasagjerin nuk mund ta përkufizojmë të neni 18, do të duhet ta përkufizojmë të neni i përkufizimeve. Pra e kalojmë të neni 3 ta shtjellojmë. Po ta lexosh paragrafin e parë të nenit 18, është si përkufizim. Po të jetë kështu do të duhet të spostohet të përkufizimet.

Së fundi, për të qenë koherent me mënyrën e të shprehurit, të pika 3 në vend të “ me udhëzim të ministrit të Mbrojtjes dhe ministrit përgjegjës për Financat” duhet “ministrit përgjegjës për Mbrojtjen dhe ministrit përgjegjës për Financat”.

Kush është dakord me nenin 2? Kundër? Abstenime?

Miratohet.

Neni 3 “Përkufizimet”. “Në këtë ligj termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. “Aksident” është ngjarja, ku rezulton dëm nga përdorimi i mjetit të transportit.
2. “Mjet transporti” është mjeti motorik, avioni dhe mjeti lundruer.
3. “Mjet motorik” është mjeti që lëviz në tokë, por jo mbi shina, me anë të fuqisë motorike, pavarësisht nga numri i rrotave. Mjet motorik është edhe rimorkioja dhe gjysmërimorkioja, të bashkuara ose jo me mjetin motorik tërheqës.

4. Përdorues i një mjeti transporti” është një person fizik apo juridik, që përdor mjetin e transportit me miratimin e pronarit.

5. “Drejtues” është personi që drejton mjetin e transportit.

6. “Policë sigurimi” është kontrata e sigurimit, sipas përkufizimit të dhënë në ligjin “Për veprimtarinë e sigurimit, të risigurimit dhe ndërmjetësimit në sigurime dhe risigurime”.

7. “Dëm pasuror” është dëmi i pësuar si rezultat i dëmtimit apo i humbjes së pasurisë.

8. “Dëm jo pasuror” është dëmi biologjik, moral dhe ekzistencial, që vjen si rezultat i vdekjes, dëmtimeve trupore dhe përkeqësimeve të shëndetit, që pësojnë pala e dëmtuar ose të afërmit e saj.

9. “Palë e siguruar” është personi, interesi pasuror i të cilit është i siguruar.

10. “Palë e dëmtuar” është çdo person që ka pësuar dëme, të cilit i lind e drejta të kërkojë dëmshpërblim, sipas këtij ligji, për humbjet apo dëmtimet e pësuar, të shkaktuara nga mjeti i transportit.

11. “Sigurues i drejtpërdrejtë” është shoqëria e sigurimit, me të cilën pronari i mjetit motorik të dëmtuar ka kontratë për sigurimin e përgjegjësisë për dëme shkaktuar palëve të treta.

12. “Sigurues përgjegjës” është shoqëria e sigurimit, me të cilën pronari i mjetit të transportit, që ka shkaktuar dëmin, ka lidhur kontratën e sigurimit të përgjegjësisë për dëme shkaktuar palëve të treta.

13. “Mjet motorik i pasiguar” është mjeti, sipas pikës 3 të këtij neni, për të cilin nuk është lidhur kontrata për sigurimin e përgjegjësisë, që rezulton nga përdorimi i mjetit, ose periudha e sigurimit ka përfunduar dhe kontrata e sigurimit nuk është rinovuar.

14. “Mjet motorik i paidentifikuar” është mjeti, sipas pikës 3 të këtij neni, për të cilin nuk ka qenë e mundur të bëhet as identifikimi i mjetit dhe as i siguruesit përgjegjës.

15. “Avion” është çdo mjet transporti, sipas përcaktimeve të dhëna në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë.

16. “Transportues ajror” është çdo operator, që ka një dëshmi aftësie ose një licencë tjetër ekuivalente, për të vepruar në transportin ajror.

17. “Përdorues avioni” është personi, i cili përcakton mënyrën e përdorimit ose të veprimit të avionit, ose personi, në emër të të cilit është regjistruar avioni në regjistrin shqiptar të avionëve civilë ose në ndonjë regjistr tjetër të barasvlershëm të avionëve.

18. “Fluturim i avionit” në lidhje me:

a) pasagjerët dhe bagazhet e tyre personale, të vendosura në bordin e avionit, është periudha gjatë së cilës pasagjerët transportohen me avion;

b) mallrat dhe bagazhin e regjistruar, është periudha e transportimit të mallrave dhe bagazheve nga koha e regjistrimit të bagazhit ose dorëzimit të mallrave tek transportuesi përkatës ajror deri në kohën e dorëzimit të tyre te marrësi ose pritësi i autorizuar;

c) palët e treta, është periudha e përdorimit të avionit nga koha e ndezjes së motorëve për ngritjen nga sipërfaqja e tokës deri në kohën kur avioni ulet në sipërfaqen e tokës dhe motorët e tij janë tërësisht të fikur, si dhe lëvizja e një avioni me përdorimin e forcave për rimorkimin, shtyrjen apo lëvizjen e tij.

19. “Mjet lundrues” dhe “mjet i vogël lundrues” janë çdo mjet transporti i destinuar për lundrim, sipas përcaktimeve të Kodit Detar.

20 “Zona e shteteve anëtare të sistemit të kartonit jeshil” është territori i shteteve anëtare të sistemit të kartonit jeshil, sipas rregullave apo marrëveshjeve të këshillit të byrove.

21. “Territori, ku mjete motorik ka qëndrim të përhershëm” është territori i shtetit:

a) targën e regjistrimit të të cilit mban mjete motorik, pavarësisht nëse targa është e përhershme apo e përkohshme;

b) që lëshon targën e sigurimit ose çdo shenjë tjetër dalluese, analoge me targën e regjistrimit, të konceptuar për mjetet motorike, në rastet kur, për tipa të veçantë mjetesh motorike, targa e regjistrimit nuk është e nevojshme;

c) në të cilin përdoruesi i mjetit motorik ka, kryesisht, qëndrimin, në rastet kur tipi i caktuar i mjetit nuk ka nevojë për targë regjistrimi apo për karton sigurimi ose ndonjë shenjë tjetër dalluese, analoge me targën e regjistrimit;

ç) në të cilin ka ndodhur aksidenti rrugor, në rastet kur mjete i transportit, i përfshirë në aksident, nuk ka targë regjistrimi ose targa e regjistrimit nuk i përgjigjet apo nuk i përket më atij mjete.

22. “Marrëveshja e Kretës” është marrëveshja që rregullon marrëdhëniet e ndërsjella ndërmjet zyrave kombëtare të vendeve anëtare të sistemit të kartonit jeshil.

23. Kartoni jeshil “është certifikata ndërkombëtare e sigurimit, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes së Kretës.

24. “SDR (Special Drawing Rights)” është njësi bazë e llogaritjes, e përcaktuar nga Fondi Monetar Ndërkombëtar.

25. “MTOM (Maximum Take Off Mass)” është masa maksimale e lejueshme e avionit në çastin e ngritjes, e cila i përgjigjet masës specifike, të certifikuar për çdo lloj avioni, siç është deklaruar në certifikatën përkatëse të kushteve të fluturimit të avionit.

26. “Autoritet” është Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare.

27. “Byro” është Byroja Shqiptare e Sigurimit.

28. “Interes i pagueshëm” është penaliteti i normës zyrtare të interesit të pagueshëm nga një debitor, në rastin kur ai nuk e përmbush detyrimin financiar brenda afateve kohore të përcaktuara”.

A ka komente? Nuk ka.

Kam një pyetje për propozuesit e ligjit, sepse me aq sa kam lexuar në rastin kur flasim për mjet motorik apo mjet transporti ajror u referohemi regjistrave, por edhe për mjetet lundrues ne kemi një regjistër në Shqipëri.

Pra, te mjetet lundruese ju i referoheni vetëm Kodit, ndërsa te mjetet e tjera i referoheni edhe regjistrave të tyre. A mos mungon kjo hallkë për mjetet lundruese?

Violanda Theodhori – Në regjistër flitet për ato që janë të regjistruara.

Ilir Beqaj –Kjo i takon pikës 19.

Për këtë pikë kaq mund të thoni?

I destinuar për lundrim, por tek toka dhe tek ajri keni regjistrim edhe regjistra, ndërsa, ndërsa këtu thoni vetëm mjet i destinuar, ndërkohë që ne kemi një regjistër detar në Shqipëri.

Violanda Theodhori – Mund të shtojmë: “I regjistruar në regjistrin e mjeteve lundruese”.

Ilir Beqaj – Këtë duhet ta saktësojmë në momentin e zbardhjes dhe t’i referohemi saktësisht se çfarë kemi qoftë në Kodin Detar, qoftë edhe në legjislacionin tjetër.

Sa i takon pikës 13 kam një pyetje. Kufiri minimal i përgjegjesisë është shuma maksimale?

Violanda Theodhori – Ne jemi munduar të saktësojmë në këtë përkufizim problematikën që është shfaqur gjithë këtyre vite me kuptueshmërinë e limitit të përgjegjesisë kryesisht me vendimet gjyqësore, për ta kuptuar që limiti i përgjegjesisë fillonte që aty, pagesa minimalisht e shumës së dëmshpërblimit, jo si limit që këtu mbaron domethënë, pra ky është limiti dhe ky duhet paguar.

Ilir Beqaj – Atëherë, përse e quani kufi minimal, sepse vetë ky përkufizim të tërheq vëmendjen?

Violanda Theodhori – Sepse më i vogël se kaq nuk mund të aplikohet.

Ilir Beqaj – Pastaj i vini tavanin. Ju thoni se kufiri minimal është shuma maksimale.

Violanda Theodhori – Këtë diskutim e kemi pasur edhe më parë.

Për këtë mund t’ju flasë Ergysi, i cili mund t’ju bëjë një shpjegim më të detajuar.

Ergys Misha – Përshëndetje!

Ne kemi vendosur si kufi minimal të përgjegjësisë, pra faktin që shoqëritë e sigurimit mund të vendosin një kufi përgjegjësie tjetër. Por, që të arrihet të kjo vlerë kjo varet nga mosha e personit, nga të ardhurat që ka personi, nga familjarët e tij, sepse jo të gjithë e arrijnë këtë kufi minimal. Për këtë arsye ne e kemi quajtur që maksimumi i dëmshpërblimit shkon deri te kufiri minimal. Po të vendosim kufirin maksimal shoqëritë e sigurimit nesër mund të vendosin si limit një kufi më të vogël sesa është parashikuar te ligji, duke iu referuar gjithmonë direktivës...

Ilir Beqaj – E kuptoj.

Atëherë, në këtë rast, duke mos pretenduar që të jem ekspert, fjala “shuma maksimale” bie, pra “shuma e dëmshpërblimit”.

Ergys Misha – Jo në të gjitha rastet është maksimale, sepse shuma e dëmshpërblimit mund të jetë edhe më e vogël.

Po marr një rast analog, nëse e siguron shtëpinë për 100 mijë euro. Dëmi që mund të ndodhë mund të jetë nga 1 euro deri nën 100 mijë, pra maksimumi është 100 mijë si dëmshpërblim, ndërsa si kufi, si shumë e sigurimit është 100 mijë euroshi. Kjo gjë arrihet nëse ndodh dëmi dhe shtëpia shembet, pra nuk ekziston më si objekt i siguruar.

Gjithmonë...

Ilir Beqaj – Më falni!

Me shembullin që sollët ju, kufiri 100 mijë euro nuk qenka kufiri minimal i përgjegjësisë?

Ergys Misha – Kufiri minimal i përgjegjësisë është.

Ilir Beqaj – Në mënyrën se si e shpjeguat, pasi thatë që keni bërë një policë sigurimi për shtëpinë 100 mijë euro, por dëmi mund të jetë sipas vlerësimit të dëmit, nuk e kalon 100-mijëshin, atëherë 100-mijëshi nuk është minimal?

Ergys Misha – Në momentin që ndahet, sepse bëhet fjalë për ndarjen e përgjegjësive ndërmjet palëve të treta, shoqërisë i lind mundësia që të ketë një shumë më të lartë sesa është minimali, kjo është e vendosur te neni 25, të cilin do ta shohim më pas. Maksimumi i dëmshpërblimit shkon deri te kufiri minimal i përgjegjësisë, i cili në rastin analog që morëm si shembull është 100 mijë euroshi.

Mund të ndodhë edhe ndonjë dëm që nuk shkon te 100 mijë euro, por mund të jetë 20 euro.

Ilir Beqaj – Po e marr si aksiomë, ndoshta mund të jetë paaftësia ime për ta kuptuar...

Robert Bitri – Po ajo si quhet kur është 60 apo 70 mijë euro?

Ilir Beqaj – A do ta votojmë?

Robert Bitri – Janë dy të kundërta që nuk mund të jenë bashkë.

Ergys Misha – Janë dy koncepte të ndryshme, dëmshpërblimi...

Ilir Beqaj – Atëherë mos bashkoni një përkufizim dy koncepte.

Robert Bitri – Janë futur dy gjëra të ndryshme.

Ilir Beqaj – Atëherë, dy gjëra të ndryshme nuk mund të jenë në një përkufizim.

Ergys Misha – Ne gjithmonë u jemi referuar ligjeve të tjera dhe direktivës dhe ato kanë të njëjtin përkufizim.

Robert Bitri – Atëherë, mund të marrësh të marrësh termin, por hiq shpjegimin ose bëje shpjegimin më të qartë.

Ergys Misha – Në rregull, do ta rishikojmë.

Ilir Beqaj – Sa i takon pikës 19 deri nesër duam një riformulim, sepse nuk do ta mbarojmë sot.

A jeni dakord me nenin 3 me komentin që pikën 19 do ta saktësojmë nesër? Abstenim? Zoti Gjuzi. Kundër? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 4.

Kolegë, për të mos ju humbur kohë, të gjithë i keni komentet përpara kështu që nuk po vazhdoj me leximin, por kush ka ndonjë gjë mund të shprehet.

Kush është dakord me nenin 4? Abstenim? Zoti Gjuzi. Kundër? Nuk ka.

Neni 5 “Detyrimet e pronarit ose përdoruesit të mjetit të transportit”. Kush është pro? Abstenim?

Zonja Gjermani, abstenoni?

Në rregull.

Zoti Gjuzi.

Neni 6 “Detyrimi për të dhëna”.

Sa i takon këtij neni kam një pyetje. A mundemi ne me një ligj, që është ligj me shumicë të thjeshtë, të ndërhyjmë në mënyrën se si përgjigjen, për shembull, organet gjyqësore që janë ligje që miratohen me shumicë të cilësuar? Këtu me këtë ligj u japim detyrimin atyre t’ju vënë juve në dispozicion të dhënat.

Urdhëroni.

Violanda Theodhori – Detyrimi është kur kërkojnë të dhëna shoqëritë e sigurimit, për shembull në rastin kur japin vendimin në rast aksidenti apo dëmtimi, kur personi është

implikuar në diçka tjetër ose në rast se del fajësia nga prokuroria, nga gjyqi penal, sepse është pjesë e dosjes së dëmit. Vendimet përkatëse që lidhen me ngjarjen e aksidentit janë për shoqërinë dhe Byronë Shqiptare të Sigurimit.

Illir Beqaj – Kur thoni “organet e autorizuara për mbikëqyrjen e trafikut”, çfarë keni parasysh?

Violanda Theodhori – Kemi parasysh Policinë Rrugore, e cila mund të shkojë në vendngjarje dhe bën procesverbalin, sepse ka një procedurë të posaçme se si hartohen procesverbalet.

Illir Beqaj – Kam një merak sa i takon trafikut, për të parë nëse kemi në Kodin Rrugor ndonjë përkufizim më të saktë të qarkullimit. Fjala “trafik” është diçka shumë gjenerike.

Violanda Theodhori – Do ta rishikojmë.

Illir Beqaj – Pjesa që i takon mbikëqyrjes së qarkullimit të mjeteve duhet parë pak.

E hedhim në votim nenin 6 me këtë specifikë, që në zbardhje të gjejmë një saktësim sa i takon shprehjes “trafik”.

Kush është dakord? Abstenim? Zoti Gjuzi. Kundër?

Miratohet.

Neni 7.

Sa i takon këtij neni kam këto komente. Te pika 2 themi: “Shoqëria e sigurimit njofton autoritetin të paktën 30 (tridhjetë) ditë kalendrike përpara aplikimit të tarifave të reja të primit dhe depoziton në Autoritet ...”. Po publiku a duhet të njoftohet? Duke qenë se publiku nuk mund të pretendojmë që të jetë aq drejtpërdrejtë dhe i interesuar, siç mund të jetë AMF-ja, mos duhet që afati 30 ditë të bëhet 60 ditë, në mënyrë që AMF-ja të ketë kohën e nevojshme të veprojë sipas asaj që ka marrë në pikën 3, që vijon, por edhe qytetari të jetë i informuar në kohë?!

Lidhur me pikën 9, “Autoriteti përcakton parimet e sistemit bonus-malus, kategoritë e mjeteve ku zbatohet, si dhe të dhënat e nevojshme për zbatimin e këtij sistemi”. Kam një pyetje për këtë pikë. Çfarë keni parasysh me “kategoritë e mjeteve ku zbatohen”. Mjetet ku mund të zbatohen, apo ku do të zbatohen me detyrim?

Violanda Theodhori - Lidhur me afatin 30 ditë kalendrike para aplikimit të tarifave të reja, ne e kemi kalkuluar që është i mjaftueshëm për kaq shoqëri sa janë në treg dhe të shikohen nga autoriteti bazat teknike dhe vlerësimet është quajtur kohë e mjaftueshme.

Ndërsa lidhur me njoftimin e publikut, shoqëritë e sigurimeve janë të detyruara të afishojnë në faqet e tyre, ku ligji i sigurimit dhe i risigurimit për transparencën ndaj

konsumatorit e ka të parashikuar, si edhe neni 15 ka elementet e kontratës së sigurimit. Kështu që mendojmë se është e ezauruar.

Ilir Beqaj - Pra, ju nuk mendoni se qytetari ka nevojë të informohet më shpejt?

Violanda Theodhori - Jo.

Për pikën 9 mund të vijë aktuari dhe t'ju japë një shpjegim. Gjithsesi, ne duam ta riformulojmë pikën 9, ta bëjmë më të përgjithshme dhe mund t'ju sjellim...

Ilir Beqaj- Ne duam ta bëjmë më specifike, jo më të përgjithshme, që të mos zbatohet kurrë.

Violanda Theodhori - Janë futur të gjitha faktorët e riskut, sepse këtu kemi përcaktuar vetëm kategoritë e mjeteve ku zbatohet dhe ne duam që të përfshijmë faktorët e riskut dhe ta shtonim fjalinë.

Ergys Misha – Për sa u përket kategorive, si fillim e kemi parashikuar vetëm autoveturat, sepse kemi një numër të madh risku dhe të siguruar, që e lejojnë aplikimin e mundshëm të sistemit bonus-malus. Pra, vetëm për autoveturat, për kategoritë b1 dhe b2, sipas klasifikimit.

Ilir Beqaj - Ky është mendimi juaj.

Ergys Misha - Do të përcaktohet me rregullore.

Ilir Beqaj - Jo, nuk mund të jetë kështu. Nuk mund të merrni me rregullore fuqi të pakufizuara dhe të bëni çfarë të doni e si të doni në treg. Në qoftë se keni nevojë për kalendar mund të thoni që në vitin 2022 do të bëjmë këtë kategori, në vitin 2023 këtë kategori, në 2024 këtë kategori e të tjerë, por jo t'ia lini dëshirës tuaj me rregullore. Nuk mund të jetë kështu. Nuk mund ta merrni gjithë këtë fuqi vetëm me pikën që Autoriteti përcakton parimet, kategoritë e të tjerë. Ju mund përcaktoni kalendarin, ose, të paktën, kaloni në Këshill të Ministrave.

Violanda Theodhori - Zoti kryetar, por të shohim nenin 8, që është i lidhur, bonus-malus, është një nga faktorët e riskut dhe i lë mundësinë që çdo shoqëri të zbatojë në tarifimin për sigurimin e përgjegjësishë ndaj të siguruarit. Te rregullorja këto do të përcaktohen.

Ilir Beqaj- Për mua, pika 2 e nenit 8, sistemi bonus-malus, është një faktorët e riskut që shoqëritë kanë të drejtë ta zbatojnë, po detyrim a kanë, si mbrohet konsumatori, dikujt ia zbaton dhe dikujt jo, dikujt i jep vetëm malusin dhe bonusin e ka fakultative?! Ne nuk mund t'i lëmë kaq shumë shkallë lirie shoqërive. Prandaj, ose do t'i vendosim këto standarde dhe t'i aplikojmë në mënyrë uniforme, ose do të shtrihemi në kohë.

Violanda Theodhori- Pikërisht parimet që do të përcaktohen në rregulloren e Autoritetit do të bëjnë edhe këtë rregullim.

Ilir Beqaj – Parimet nuk mund të jenë në rregullore, sepse rregulloret nuk përcaktojnë parimet. Parimet ose i vendosim në ligj....

Ergys Misha- Ne kemi konsultuar edhe direktivën dhe kemi parë që direktiva nuk e ka të vendosur si detyrim që të aplikohet sistemi bonus-malus. Pra, edhe direktiva ua ka lënë në dorë vendeve të BE-së që të jetë një ndër faktorët, por jo i detyrueshëm që të aplikohet.

Ilir Beqaj- Direktiva ka thënë që e përcaktojnë shtetet dhe jo që e përcaktojnë kompanitë e sigurimit të vet. Pra, në këtë rast, ne jemi shteti dhe po miratojmë një ligj për të vendosur rregulla në Shqipëri.

Ergys Misha- Kemi parë edhe shtete, si rasti i Italisë, i Kroacisë e të tjerë, të cilët nuk e kanë të përcaktuar në mënyrë eksplicite që të jetë një ndër faktorët, pasi mund të jenë 30 faktorë, mund të jetë patenta, fuqia motorike e të tjerë. Prandaj mund të lihet me rregullore, të cilët, në bazë edhe të konjunkturës të standardeve të shtetit kur mund të aplikohet.

Ilir Beqaj- Pra, ju jeni institucioni kompetent, ju e njihni standardin shqiptar dhe ju jeni ata që duhet të na thoni se si duhet, por jo ta keni.

Ergys Misha- Pra, ne pamë edhe ligje të tjera, të cilat nuk e kanë të përcaktuar në mënyrë eksplicite se cilët faktorë risku duhet të merren parasysh në tarifimin e TPL-së së brendshme, sepse mund të ketë gradualisht futje të faktorëve të tjerë të riskut.

Ilir Beqaj- Dakord, të bëjmë një ligj për të ardhmen. Na bëni periudhën e tranzicionit me vite se si do të jetë kalendari gradual. Nuk mund t'i jepni vetes me ligj një gradualitet të pakufizuar në kohë dhe hapësirë.

Unë besoj se të gjithë ne nisemi nga interesi i atij që dëmtohet, prandaj bëhet sigurimi, dhe nuk nisemi nga të drejtat që duhet të kenë shoqëritë, sepse shoqëritë kanë detyrime, prandaj është sigurim i detyrueshëm.

Kam një sugjerim. Unë them ta miratojmë nenin 7 pa pikën 9, e lëmë nenin 8 pa miratim dhe kalojmë te neni 9, ose i lëmë të dy nenet pa miratim, edhe 7 edhe 8, meqenëse thoni që pikën 9 të nenit 7 doni ta shtjelloni më shumë, dhe në fund të shtjellimit të pikës 9 të nenit 7 rishikojmë edhe nenin 8.

Kalojmë te neni 9. Te pika 1 ju thoni që kërkesa për dëmshpërblim mund të paraqitet me shkrim, ose në rrugë elektronike. Çfarë keni parasysh “Në rrugë elektronike”?

Violanda Theodhori- Nëpërmjet komunikimit elektronik, me email, ose në faqen zyrtare të shoqërive, të cilët janë të detyruar të kenë formularin e aplikimit.

Ilir Beqaj- Sipas mendimit tim “Në rrugë elektronike” është shumë e larmishme, sepse për mua, personalisht dhe naivisht, rrugë elektronike është edhe Whatsapp-i, sms-ja e të tjerë

Violanda Theodhori- -Po, është mjet provues nëse ata e çojnë kërkesën, por dokumentet e tjera derisa të plotësohet dosja mund t’i ngarkojnë edhe elektronikisht, ose t’i çojë më letër. Tashmë problemi i pandemisë globale u hap rrugë më shumë komunikimeve elektronike.

Ilir Beqaj- Dakord, por mos duhet ta shtjellojmë më shumë dhe të themi: “Në platformën elektronike të kompanive të sigurimit”.

Violanda Theodhori- Mund ta detajojmë në rregullore.

Ilir Beqaj –Të gjithë qejfin e keni që, si institucion i pavarur, t’i bëni të gjitha me rregullore, t’i miratoni rregulloret vetë, t’i vini te kontratat, si të gjitha institucionet financiare, me germa të vogla që të mos i lexojnë përdoruesit dhe pastaj...

Violanda Theodhori- Zoti kryetar, ne jemi shumë të kujdesshëm.

Ilir Beqaj- Të gjitha institucionet në botë të njëjtën sëmundje kanë.

Violanda Theodhori- Jo, besoj se me institucionin tonë nuk e keni këtë praktikë.

Ilir Beqaj- Neni 9. Kush është dakord në parim? Abstenim? Kundër?

Miratohet.

Neni 10. Kush është dakord? Abstenim? Zoti Gjuzi abstenim. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 11 “Rregullat e trajtimit të dëmshpërblimit”. Kush është dakord? Abstenim? Kundër?

Miratohet.

Neni 12 “Dëmshpërblimi i kërkesave me vlerë të vogël”.

Kush është dakord? Abstenim? Kundër?

Miratohet.

Neni 13 “Rimbursimi i shoqërisë së sigurimit”.

Kush është dakord? Abstenim? Kundër?

Miratohet.

Neni 14 “Raporti europian i aksidenteve”.

Kush është dakord? Abstenim? Kundër?

Miratohet.

Neni 15. Kam një pyetje: a mund t’i vendosim këtu edhe afatet që mund të kenë kontratat, pra 1-mujore, 3-mujore, 6-mujore dhe 12-mujore?

Violanda Theodhori – Nuk është se nuk e kemi bërë këtë diskutim. Nuk e kemi parë në asnjë legjislacion tjetër, prandaj ua kemi lënë shoqërive afatin e kontratës, kontratat që lidhim për TPL-në e brendshme dhe kufitarja ka afatin e saj, TPL-ja e brendshme e ka 1-vjeçar tarifimin dhe kartoni jeshil e ka sipas afatit që kërkon të dalësh jashtë, pra e ka këshilli i byrosë...

Ilir Beqaj – A duhet të kenë, të paktën kontratat e sigurimit të detyrueshëm, të njëjtat afate, siç i kanë edhe targat e automjeteve?

Violanda Theodhori – Të bëhet një bashkërendim?

Ilir Beqaj – Një bashkërendim, sepse ti merr targë provizore 1-mujore, ti merr targë vjetore ose pa afat. Unë e di që shoqëritë nuk kanë ndonjë interes të bëjnë kontratat afatshkurtra, por konsumatori, qytetari mund të ketë nevoja të tilla. Pra, si mund të mbrohet qytetari nga një kartel i pashkruar që bën tregu, pra bie dakord dhe thotë se nuk ka kontrata afatshkurtra, ndërkohë që ka kontrata afatshkurtra?

Violanda Theodhori – Pikërisht është e kundërta. Mospërcaktimi në ligj i afatit lë mundësi për TPL-në e brendshme, për lidhjen e kontratave të tjera me afat më të shkurtër, pavarësisht se ato tarifimin për primin e sjellin vjetor, nuk pengohen për ta bërë më të shkurtër.

Ilir Beqaj – Ato nuk pengohen, por a duhet t'i detyrojmë?

Zoti Pëllumbi.

Arben Pëllumbi – Në ligjin aktual që kemi në fuqi, a është i përcaktuar afati, apo edhe aty është lënë që shoqëritë e sigurimit ta përcaktojnë vetë? Pikërisht ky është konflikti që lind për targat që mund të jenë me afat 1-mujor, por edhe për makina të tipit retro, që i nxjerr një herë në vit kur ke një aktivitet të caktuar dhe duhet t'i sigurosh gjithë vitin atë. Pra, a mund t'u vijmë në ndihmë qytetarëve për disa raste specifike, të cilat deri më sot nuk ka funksionuar?

Violanda Theodhori – Edhe në ligjin ekzistues nuk ka afat pikërisht për të lënë mundësinë për të bërë kontrata me afat të vogël.

Arben Pëllumbi – Po, por nuk është bërë asnjëherë kjo gjë.

Ilir Beqaj – Këtu është puna, sepse asnjëherë nuk është bërë. Ne po themi a t'i detyrojmë kompanitë.

Violanda Theodhori – Në fakt, jemi në një diskutim me DPSHTRR-në dhe me Shoqatën e Siguruesve lidhur me përcaktimin e elementeve të këtyre kontratave qoftë për targat provizore, qoftë për retrot për të t'i bërë me afat më të shkurtër.

Ilir Beqaj – Ligji do t'i bëjë me afat më të shkurtër, apo përsëri ju?

Violanda Theodhori – Do t’i bëjnë vetë shoqëritë. Ne vetëm shikojmë elementet...

Ilir Beqaj – Po nuk i detyruam, shoqëritë nuk do t’i bëjnë kurrë. Pse nuk i kanë bërë deri dje? Kur lind nevoja, siç tha edhe kolegu Pëllumbi...

Vjolanda Theodhori – Për targat provizore ka pasur dhe problematika të tjera, nuk është vetëm ky problemi.

Ilir Beqaj – Hajdeni t’i zgjidhim. Ne prandaj jemi.

Violanda Theodhori – Ligji lë hapësira të tjera. Duke vënë detyrimin që çdo mjet që del në qarkullim duhet të sigurohet, besoj se ligji është i plotë.

Ilir Beqaj – Nuk po kuptohemi. Shqetësimin tonë nuk po e kuptoni. Ne po ju themi se ka nevoja për sigurime më të shkurtra se një vit, që lidhen me targa afatshkurtër apo me automjete retro. Sigurisht, shoqëritë e kanë mundësinë ta bëjnë, por nuk e bëjnë.

Violanda Theodhori – Ne mendojmë se nuk ka pengesa ligji dhe nuk ka pse të jetë detyruet të vendosen afate duke e specifikuar këtë.

Ilir Beqaj – Ka nevojë qytetari, sepse për një makinë retro, që del 3 herë në vit, duhet të bëjë një vit sigurim.

Violanda Theodhori – Ne e kemi ezauruar, janë bërë edhe modelet e kontratave. Domethënë, ua kemi dërguar edhe shoqatës dhe DPSHRR-së, pra jemi dhe me afate më të ulëta...

Ilir Beqaj – Tani vetëm këtë arsye nuk e pranoj, sepse jemi duke bërë një ligj të ri. Në qoftë se ju i keni bërë të gjitha gjërat, atëherë pse vini për ligj? Ju i paskeni mbaruar punët! Paskeni bërë bisedimet, paskeni bërë kontratat dhe rregulloret. Vazhdoni punën! Pse vini për ligj?!

Violanda Theodhori – Nuk kemi bërë, por thatë apo e plotësonim dëshirën e qytetarëve për të pasur...

Ilir Beqaj – Jo, dëshirë, por nevojë, sepse nuk është dëshirë.

Violanda Theodhori – Më falni për shprehjen!

Ne themi se ligji e plotëson nevojën. Nuk është se kemi pasur ndonjë ankesë të ndonjë qytetari, i cili ka shkuar dhe nuk ka lidhur kontratë me afat më të shkurtër për ndonjë makinë retro, pra që nuk ia kanë lidhur kompanitë e sigurimit. Po ta shikoni, edhe neni është i qartë që shoqëritë e sigurimit janë të detyruara të lidhin kontratat e sigurimit sipas afateve.

Ilir Beqaj – Sipas cilave afate?!

Violanda Theodhori – I shikojnë vetë afatet, në qoftë se kanë ndonjë kërkesë

Ilir Beqaj – Si i shikojnë vetë, shoqëria apo qytetari?

Violanda Theodhori – Në rastin që ju po përmendni të makinave retro, nuk është se kemi ndonjë...

Ilir Beqaj – Janë edhe targat provizore.

Violanda Theodhori – Gjithsesi, shqetësimin e komisionit do ta shqyrtojmë në grupin e punës dhe nesër, në qoftë se do të kemi ndonjë riformulimin për t'i ardhur në ndihmë rregullimit ligjor...

Ilir Beqaj – E hedhim në votim nenin sot dhe, në qoftë se na vjen ndonjë gjë nesër, ia shprehim si mendim në relacion komisionit përgjegjës.

Arben Pëllumbi – Pavarësisht faktit se çfarë do të na vijë nesër, unë mendoj që në relacionin, që do t'i çojmë komisionit përgjegjës, ta theksojmë në mënyrë eksplicite këtë punë që të shikohet mundësia e përkufizimit të kontratave 1, 3, 6 apo 12-mujore, në mënyrë që edhe qytetari, kur të shkojë te kompania e sigurimeve, të jetë i qartë që ekzistojnë këto tipe kontratash. Deri më sot nuk ka funksionuar dhe e kuptojmë pse nuk ka funksionuar.

Ilir Beqaj – Dakord.

Te pika 7 e nenit 15 kam një merak: a duhet të jetë autoriteti që e përcakton këtë gjë? Mos është një gjë që lidhet me institucione që kemi në Shqipëri për këtë arsye? “Autoriteti përcakton me udhëzim kriteret dhe procedurat për njohjen e nënshkrimit”, sepse kemi ligj. Për nënshkrimin, thoni edhe te neni 6. Pse duhet atëherë, në qoftë se kemi ligj? Ne kemi edhe një autoritet të sigurisë kibernetike elektronike.

Violanda Theodhori – Po, unë do të shikoj pak relacionin e komenteve, pasi na ka ardhur nga Ministria e Drejtësisë për t'u shtuar.

Ilir Beqaj - Ministria e Drejtësisë, po a jeni ju autoriteti që jepni udhëzim se si njihet nënshkrimi elektronik në Shqipëri?

Violanda Theodhori – Po, ka qenë sugjerimi të shtohet pika 7 me këtë përmbajtje: “Autoriteti përcakton me udhëzim kriteret dhe procedurat për njohjen e nënshkrimit elektronik”.

Ilir Beqaj – Ndjesë, nëse ju bëj një pyetje ofensive: a keni ju kompetenca?

Violanda Theodhori – Jo, nuk është qëllimi ynë. Ka ligj për nënshkrimin e elektronik.

Ilir Beqaj – Ka autoritete që në Shqipëri merren me këtë punë. Ne sot përdorim nënshkrimin në shumë institucione të ndryshme dhe jo çdo institucion e bën këtë punë.

Unë propozoj që pika 7 të hiqet.

E hedhim në votë nenin 15, pa pikën 7. Kush është dakord? Abstenim? Zoti Gjuzi. Kundër?

Miratohet.

Neni 16 “ Hyrja në fuqi dhe vlefshmëria territoriale”.

Kush është dakord? Abstenim? Kundër?

Miratohet.

Unë propozoj ta ndërpresim këtu, sepse u bë 2 orë e gjysmë që jemi në mbledhje. E vazhdojmë nesër, si thoni?

Meqenëse ka volum, do të ishte mirë ta mbyllim nesër, sepse na kërkojnë edhe komisionet e tjera që të ecim me miratimin e projektligjit. A mund ta fillojmë mbledhjen nesër në orën 09:30 dhe jo në orën 10:00? Dakord.

Faleminderit!

Nesër në orën 09:30 vazhdojmë diskutimin nen për nen.

Ditë të mbarë!

MBYLLET MBLEDHJA