



## REPUBLIKA E SHQIPËRISË

### KUVENDI

#### *Komisioni për Integrimin Europian*

### PROCESVERBAL

Tiranë, më 02.03.2021, ora 12:00

#### **Drejton mbledhjen:**

**Senida Mesi – kryetare e Komisionit**

#### **Rendi i ditës:**

1. Miratimi i procesverbalit datë 03.02.2021
2. Miratimi i kalendarit për periudhën 1 – 19 mars 2021
3. Shqyrtimi i projektligjit “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”.
4. Të tjera.

#### **Marrin pjesë:**

Senida Mesi, Nikolin Staka, Kostaq Papa, Arlind Carcani, Edlira Hyseni, Mirela Kumbaro, Artems Dralo, Ilir Pendavinji, Vasil Sterjovski, Ralf Gjoni, Fatmir Velaj, Musa Ulqini dhe Ardiana Jaku.

#### **Mungojnë:**

Rudina Hajdari , Sadri Abazi, Arben Kamami, Klodiana Spahiu dhe Taulant Balla

#### **Të ftuar:**

Vasilika Vjero – Zëvendësministre e Ekonomisë dhe Financave

Saimir Muçmataj - Drejtor i Programit të Standardizimit dhe Harmonizimit të Kuadrit Rregullator në Ministrinë e Ekonomisë dhe Financave

Ergys Misha - Drejtor i Drejtorisë së Përgjithshme Rregullatore dhe Përputhshmërisë në Ministrinë e Ekonomisë dhe Financave

Violanda Theodhori – Drejtoreshë e Departamentit të Çështjeve Juridike dhe Licencimit në AMF.

Lyela Rama – Drejtoreshë e Departamentit të Mbikëqyrjes së Tregut të Sigurimeve në AMF

Fatbardha Hebovija – Drejtoreshë e Drejtorisë së Zbatueshmërisë dhe Parandalimit të Pastrimit të Parave në AMF.

Edvin Libohova - Sekretar i Përgjithshëm i Shoqatës së Siguruesve të Shqipërisë.

## HAPET MBLEDHJA

**Senida Mesi** – Mirëdita të gjithëve!

Fillojmë sot mbledhjen e Komisionit për Integrimin European sipas agjendës, që secili prej jush e ka në postën elektronike.

Miratimi i procesverbalit të datës 3 shkurt 2021

Miratimi i kalendarit për periudhën 1-19 mars dhe shqyrtimin e projektligjit “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”.

Të tjera, sipas kërkesave të të nderuarve kolegë deputetë.

Besoj se kuorumin e kemi, kam konfirmimin edhe të sekretariatit. Janë të pranishëm: Fatmir Velaj, Musa Ulqini, Ralf Gjoni, Nikolin Staka, Kostaq Papën e kam këtu fizikisht, Edlira Hyseni, Arlind Çacani, Ardiana Jaku dhe Vasil Sterjovski.

Besoj se janë të gjithë të pranishëm. Ndërkohë që nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë kemi zonjën Vasilika Vjero, zëvendësministre, zotin Saimir Muçmataj, Drejtor i Programit të Standardizimit dhe Harmonizimit të Kuadrit Rregullator, zotin Ergys Misha, drejtor i Drejtorisë së Përgjithshme Rregullatore dhe Përputhshmërisë.

Nga AMF-ja kemi zonjën Vjolanda Theodhori, drejtorëshë e Departamentit të Çështjeve Juridike dhe Licencimit, zonja Lyela Rama, drejtoreshë e Departamentit të Mbikëqyrjes së Tregut të Sigurimeve dhe zonja Fatbardha Hebovija, drejtoreshë e Drejtorisë së Zbatueshmërisë dhe Parandalimit të Pastrimit të Parave.

Ndërkohë, me kërkesë të Shoqatës së Siguruesve të Shqipërisë, për sa kohë që ky projektligj prek edhe fushën e përgjegjësisë ku ata veprojnë, kemi të pranishëm zotin Edvin Libohova, sekretar i Përgjithshëm për të na adresuar një kërkesë që vjen nga Shoqata e Siguruesve të Shqipërisë.

Sigurisht që në këtë mbledhje nuk do të mungonte Drejtoria e Përafrimit të Legjislacionit më BE-në. Edhe zoti Dedë Kasneci është i pranishëm këtu.

Pa dashur të humb kohë, do të doja të kaloja në aprovimin e procesverbalit të datës 2 shkurt 2021.

Kush është dakord?

Dakord të gjithë?

Faleminderit!

Edhe kalendari i miratua.

Atëherë kalojmë te pika e radhës për trajtimin e projektligjit.

I jap fjalën zonjës zëvendësministre.

Zonja Vjero, fjala është për ju për një prezantim të përgjithshëm të projektligjit, pastaj në detaje zgjidheni vetë, ose drejtoreshën e Departamentit të Çështjeve Juridike dhe Licencimit, zonjën Vjolanda Theodhori, e cila mund të vazhdojë me shpjegimin më tej të çështjes. Si ta vendosni ju mes jush.

Zonja Vjero, fjala është për ju.

**Vasilika Vjero** – Faleminderit kryetare!

Përshëndetje!

Në fakt, projektligji “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit” ka për qëllim përmirësimin e mëtejshëm të bazës ligjore në tregun e sigurimeve të detyrueshme, duke synuar gjithmonë atë që është me e rëndësishme, mbrojtjen e konsumatorit, por njëkohësisht edhe përafrimin me standardet më të mira ndërkombëtare.

Në fakt, ne sot kemi një ligj për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit, i cili ka hyrë në fuqi në vitin 2011 dhe besoj që tashmë është koha, nisur dhe nga gjithë zhvillimi që po merr ky treg, për të ndryshuar dhe për të përmirësuar legjislacionin. Prezantimi i një ligji të ri vjen jo vetëm si nevojë e zhvillimit të tregut, por edhe të angazhimeve që ka marrë AMF-ja për të përmbushur të gjitha rekomandimet e dhëna nga Komisioni Europian nëpërmjet të gjithë progresraporteve, por njëkohësisht edhe nëpërmjet të gjitha komenteve, apo shqetësimeve që shprehen edhe gjatë nënkomiteteve, që në zhvillojmë, përkatësisht tregu i brendshëm dhe konkurrenca.

Gjithashtu ky projektligj vjen edhe në përputhje me programin politik të Këshillit të Ministrave, ku siguri i detyrueshëm zë një vend shumë të rëndësishëm dhe ky vjen përsëri si një rekomandim i progresraportit të BE-së.

Projektligji merr në konsideratë dhe ka për qëllim që të rregullojë mungesën e një platforme të qartë për zhvillimin afatgjatë të tregut, mbështetja në produktet të një natyre motorike, të detyrueshme, mungesën e iniciativave për transferimin e rrezikut dhe mbrojtje e konsumatorëve, si dhe numrin e ulët të sigurimit të detyrueshëm. Projektligji respekton marrëveshjet ndërkombëtare që Republika e Shqipëria ka ratifikuar dhe një prej këtyre marrëveshjeve është ajo e sistemit të kartonit jeshil. Gjithashtu ajo që është e rëndësishme është që ligji synon të përafrohet

pjesërisht me direktivat e BE-së në fushën e sigurimit motorik, të cilat kanë për qëllim harmonizimin e funksionimit dhe mbikëqyrjen e kësaj (*nuk kuptohet*) dhe konkretisht kemi të bëjmë me direktivën nr. 103 të miratuar në vitin 2009 “Për sigurimin e përgjegjësive civile” në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe për zbatimin me forcë të detyrimit për të marrë një sigurim të tillë. Gjatë hartimit të këtij akti janë marrë parasysh edhe eksperiencat e vendeve të rajonit, ku mund të përmend Kroacinë, Serbinë, Kosovën dhe Italinë në fushën e sigurimit të detyrueshëm. Mbështetja në kuadrin ligjor të këtyre vendeve sigurisht që ka për synim edhe standardizimin e legjislacionit tonë me legjislacionet e vendeve fqinje, pasi kemi të bëjmë dhe gjithmonë hasim me problematika të ngjashme në tregjet financiare.

Projektligji ka kaluar një fazë të gjatë konsultimesh, më shumë se një vit, ku ky ligj është diskutuar dhe debatuar me të gjitha grupet e interesit dhe janë reflektuar, komentet dhe shqetësimet e tyre, të cilat janë të detajuara në këtë relacion, janë shprehur dakord dhe nuk ka pasur komente nga BSH-ja, AK-ja, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, ajo e Punëve të Jashtme dhe Ministri i Shtetit për Mbrojtjen e Sipërmarrjes. Ndërkohë që komente dhe sugjerime janë përcjellë nga Ministria e Drejtësisë, ajo e Brendshme, e Infrastrukturës, Komisioneri për të Drejtën e Informimit, Shoqata e Siguruesve të Shqipërisë, si dhe subjektet e interesuara. Të gjitha këto komente ju do t’i gjeni gjerësisht për mënyrën se si ju është dhënë një përgjigje dhe një argument nga hartuesit e ligjit dhe janë pjesë e këtij relacioni.

Në mënyrë të përmbledhur projektligji ka si qëllim të rrisë më tej të gjithë efikasitetin dhe marrëdhëniet e aktorëve në tregun e sigurimit të detyrueshëm, të ndikojë në uljen e numrit të drejtuesve të mjeteve të transportit, të cilët fatkeqësisht vijojnë të qarkullojnë të pa pajisur me kontratën e sigurimit të detyrueshëm dhe kjo do të bëhet nëpërmjet sigurimit të zbatimit të masave administrative, të zgjidhë problematikën e deritanishme të Byrosë nëpërmjet riorganizimit tërësor të Byrosë, i cili jepet më i detajuar në nenet përkatëse, të ulë shpenzimet e marrjes së sigurimit dhe kjo është tejet e rëndësishme për konsumatorët, të rrisë masën e dëmshpërblimit dhe kjo pa diskutim që është një risi dhe është shumë e rëndësishme për përfituesit, të përmirësojë procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim nga ana e të gjitha kompanive të sigurimit në mënyrë që të shmangë problematika dhe raste abuzive me të cilat shpeshherë konsumatorët hasen. Të gjithëve mund të na ketë rënë rasti të jemi ndeshur. Njëkohësisht të bëjë shkurtimin e afateve dhe uljen e shpenzimeve të trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim nga ana e shoqërive të sigurimit me anë të nënshkrimit të raportit evropian të aksidenteve.

Projektligji është i propozuar dhe i strukturuar në 10 krerë të përbërë nga 61 nene. Kreu i parë përcakton dispozitat e përgjithshme, objektin, fushën e ligjit, përkufizimin e termave, tarifa, primi, sistemet e bonusit, e drejta e palës së dëmtuar, të prezantojë kërkesën për dëmshpërblim. Në kreun e dytë rregullohet kontrata e sigurimit të detyrueshëm (*nuk dëgjohet*)... në rastet e mbulimit të, hyrjen në fuqi me pagesën e plotë të primit, si dhe vlefshmërinë territoriale.

Në kreun e tretë projektligji trajton sigurimin e pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik, i cili parashikon detyrimin e pronarëve të mjeteve të transportit publik për lidhjen e kontratës së sigurimit të aksidenteve të pasagjerëve në këtë fushë. Në kreun e katërt, trajtohet sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësishë së pronarit të mjetit motorik për dëmet që ai mund t'u shkaktojë palëve të treta nga përdorimi i këtij mjete. Në kreun e pestë trajtohen dispozita në lidhje me mbarëvajtjen, mirëfunksionimin e qendrës së informacionit, e cila ka për qëllim mbajtjen e të dhënave, statistikave, standardizim të praktikave, si dhe sigurimit të pagesës me eficiencë të dëmeve si rezultat i aksidenteve rrugore.

Kreu i gjashtë parashikon të gjithë ngritjen e Byrosë Shqiptare të Sigurimit, fondit të garancisë, fondit të kompensimit. Kreu i shtatë trajton sigurimin e përgjegjësishë së pronarëve të mjeteve lundruese për dëmin e shkaktuar nga palët e treta.

Në kreun e tetë trajtohet sigurimi i përgjegjësishë të pronarëve të avionëve për dëmin e shkaktuar palëve të treta.

Kreu i nëntë trajton kundërvajtjet administrative, që ndërmerren në rast se kemi shkelje dhe moszbatimi i detyrimeve në fjalë nga shoqëritë e sigurimit, apo dhe nga Byroja.

Ndërsa kreu u fundit parashikon të gjitha dispozitat kalimtare për të bërë të mundur fillimin e implementimit të legjislacionit dhe njëkohësisht edhe përshtatjen dhe harmonizimin e kërkesave të ligjit.

Kjo, e nderuar kryetare ishte një përshkrim i përgjithshëm i asaj çfarë do të diskutojmë sot. Ky është një ligj, i cili është ndjekur nga AMF-ja dhe sigurisht që për çështje dhe detaje teknike, elemente të caktuara dhe nene të caktuara do të jenë kolegët e AMF-së, të cilët do të mund të japin shpjegimet e tyre përkatëse.

Ministria e Financave patjetër që e ka ndjekur të gjithë këtë proces që nga prezantimi i projektligjit e më tej konsultime me grupet e interesit deri në përcjelljen pranë Kuvendit për t'u diskutuar.

Faleminderit!

**Senida Mesi** – Faleminderit, zonja Vjero!

Nga AMF-ja është ndokush që dëshiron të shtojë diçka, apo t'ua lëmë fjalën kolegëve deputetë për pyetje dhe përgjigje, dhe nëse kanë nevojë do të ndërhyri ju?

Dakord e lëmë.

Në rregull.

Para se t'ua jap fjalën kolegëve deputetë do t'ia kaloja fjalën zotit Dedë Kasneci në lidhje me përafrimin me *acquis* të këtij legjislacioni dhe besoj që raportin e tij e keni marrë të gjithë. Ka disa observacione dhe nuk e di nëse është rënë dakord dhe me Ministrinë e Financave, dhe me AMF-në.

Gjithsesi, zoti Kasneci, fjala është për ju.

**Dedë Kasneci** - Faleminderit, zonja zëvendëskryetare!

Të nderuar deputetë,

Siç u prezantua dhe nga përfaqësuesit e qeverisë, pra nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë dhe Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare, që marrin pjesë këtu, projektligji "Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit" një nga qëllimet e tij ka edhe përafrimin e mëtejshëm të legjislacionit shqiptar në këtë fushë me legjislacionin e Bashkimit Europian.

Konkretisht, projektligji është përafëruar pjesërisht me direktivën e vitit 2009/103, të datës 16 shtator 2009, për sigurimin e përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe zbatimin e detyrimit për të siguruar një përgjegjësi të tillë.

Shërbimi ynë i përafrimit, në mbështetje të veprimtarisë suaj ligjvënëse, të nderuar deputetë, ka analizuar përputhshmërinë. Përputhshmëria ishte bërë shumë mirë, por për një përafrim më korrekt ne kemi paraqitur disa sugjerime. Në total janë 5 sugjerime. Për efeciencë të kohës suaj, këto sugjerime i kemi diskutuar paraprakisht edhe me përfaqësuesit e qeverisë dhe nga 5 sugjerime kemi gjetur dakordësi për 3 prej tyre, ndërsa për 2 pika të tjera nuk e kemi gjetur dakordësinë.

Mund të shkoj në detaje gjatë takimit ose mund të kaloj direkt te pikat ku nuk kemi gjetur dakordësinë. Pra, procedurën e vendosni ju, e nderuar zonja nënkryetare, të nderuar deputetë.

Të vazhdoj?

**Senida Mesi** - Zoti Dedë, ju mund të vazhdoni. Besoj se bëhet fjalë për referencat për nenin 25 të projektligjit.

**Dedë Kasneci** - Po, shumë shkurt. Atëherë, janë dy pika të opinionit tonë: është pika 2, për

të cilën nuk ka ndonjë gjë thelbësore dhe ne mund të tërhiqemi nga sugjerimi ynë, dhe pika 16 e nenit 3, ku jepet përkufizimi i termit "mjet motorik", në linjë me direktivën, ku kemi sugjeruar që fjalët "me anë të fuqisë motorike" të zëvendësohen me fjalët "me anë të fuqisë mekanike", pasi kështu është dhe versioni i direktivës, "*mechanical power*", dhe në gjuhët e tjera, në anglisht e frëngjisht, që i kemi konsultuar.

Përgjithësisht, kur bëhet fjalë për përkufizime, metoda e përafrimit merret fjalë për fjalë, nuk ka shumë hapësirë për t'u marrë me fjalë të tjera. Ky ishte një sugjerim yni në linjë me direktivën.

Komenti i Ministrisë së Financave është që në ligj është përdorur termi "fuqisë motorike". Ne i qëndrojmë sugjerimit tonë për këtë. Pra, për mendimin tonë, është në linjë me direktivën, pra "fuqisë mekanike" dhe jo "fuqisë motorike", siç është sugjeruar në projektligj.

**Senida Mesi** - Ky është njëri nga observacionet.

**Dedë Kasneci** - Observacionin tjetër, zonja zëvendëskryetare, të nderuar deputetë, e konsiderojmë shumë të rëndësishëm. Bëhet fjalë për nenin 25 të projektligjit, i cili është përafruar me pikën 1 të nenit 9 të direktivës. Le të themi, është pothuajse elementi më thelbësor i projektligjit. Bëhet fjalë për kufijtë minimalë, për kompaninë e sigurimit dhe pronarin ose përdoruesin e mjetit, pra për shumën që ata i detyrohen palës së tretë në rast se dëmtohet.

Direktiva në nenin 9 parashikon kufijtë minimalë të kategorizuar, le të themi, sipas llojit të dëmit. Në rastin e dëmit ndaj personit, pra që mund të jetë vdekje, humbje e aftësisë, përkeqësim e të tjerë minimumi për person të dëmtuar ose për viktimë është 1 milionë euro, ndërsa alternativa tjetër që jep direktiva është: për të gjithë ngjarjen 5 milionë euro, pavarësisht numrit të viktimave.

Kjo ishte në rastin e dëmit që i shkaktohet një personi, ndërsa në rastin e dëmit që i shkaktohet pasurisë direktiva e ka për ngjarje, pra për fatkeqësi në rastin e sigurimit, dhe e ka 1 milion euro.

Duke krahasuar kufijtë minimalë të shumës së siguruar që janë parashikuar në projektligj, neni 25, pika 2, në të gjitha rastet ato janë shumë herë më pak, e nderuar zonja zëvendëskryetare, të nderuar deputetë. Pra, në nenin 25, pika 2, shkronja "a", ku parashikohen dëmet pasurore ndaj personit, metodologjia në projektligj është për ngjarje dhe më pas kufiri minimal është i përshkallëzuar sipas llojit të mjeteve të transportit që përdoren. Pra, për autobusët e kamionët është thënë 150 milionë lekë. Kjo është 4 herë më pak sesa shuma që parashikon direktiva, që është 5 milionë euro, e cila, në vlerë ekuivalente, pra e llogaritur sipas kursit zyrtar të Bankës së Shqipërisë



dje, është 618 milionë e 150 mijë lekë, ndërsa në ligj është 4 herë më pak. Po kështu, edhe për mjetet e transportit me lëndë të rrezikshme është 200 milionë lekë, pra 3 herë më pak; edhe për mjete të tjera, përfshirë mjetet e paidentifikuara, është 55 milionë, pra këtu është 11 herë më pak.

Po të kalojmë në kategorinë tjetër, pra te dëmet që i shkaktohen pasurisë, direktiva e ka 1 milion euro, në vlerë ekuivalente, sipas metodologjisë që thamë më lart, pra kursit të këmbit që ka pasur euro me lekun dje, sipas Bankës së Shqipërisë, është 123 milionë e 630 mijë lekë, ndërsa në projektligj është pothuajse 6 herë më pak. Për autobusë dhe kamionë është thënë 20 milionë; për mjetet e transportit me lëndë të rrezikshme 20 milionë dhe për mjete të tjera është 15 milionë lekë.

E nderuar zonja zëvendëskryetare, Ministria e Financave ka paraqitur argumentet e saj dhe aty thuhet që, në fakt, në pikat e tjera të nenit 25 parashikohet një rritje progresive, por në momentin kur propozohet një projektligj ai duhet të jetë në përputhje me direktivën, dhe kufijtë minimalë, siç e ka direktiva, janë detyrues, pra, mund të shkosh më lart, por nuk lejohet të jesh më poshtë.

Po kështu, argumenti që e kanë dhe vendet e rajonit nuk qëndron. Ne nuk përafrohemi me vendet e rajonit; ne kemi detyrimin, sipas nenit 70 të MSA-së, të përafrohemi me legjislacionin e Bashkimit European. Mund të ketë vështirësi në përafrim, por duhet të jepen argumente.

E fundit, e nderuar zonja zëvendëskryetare, në një marrëdhënie juridike, shteti juridik ekziston për të mbrojtur të dobëtin. Të fortët në këtë rast janë kompanitë e sigurimit dhe pronari ose përdoruesi i mjetit që u kanë shaktuar dëmin të tretëve. Në këtë rast, është viktima personi i dobët. Duke ulur kufijtë në projektligj poshtë kufirit minimal të shumës së siguruar që parashikon direktiva, kjo është drejtpërdrejt në disfavor të viktimave, pra të personave të tretë, që mund të pësojnë dëmtime si person ose në pasuri nga aksidentet që shkaktohen nga këto mjete dhe është në favor të kompanisë së sigurimit, por njëkohësisht edhe të personit që ka lidhur kontratën e sigurimit, që është pronari i automjetit, i cili, sigurisht, paguan prime më pak në momentin kur lidh kontratën e sigurimit.

Pra, ne, e nderuar zonja zëvendëskryetare, e konsiderojmë shumë të rëndësishme këtë pikë dhe i qëndrojmë sugjerimit tonë.

Faleminderit!

**Senida Mesi** - Të falënderoj, zoti Kasneci!

Sigurisht, është shumë e rëndësishme të kuptojmë dhe një element të rëndësishëm. Shqipëria është një vend që së shpejti pret të bëjë Konferencën e parë Ndërqeveritare për hapjen e

negociatave dhe çdo përafrim legjislacioni me *acquis* jo domosdoshmërisht e kemi të detyrueshëm për ta kopjuar ose përshtatur, sepse fjala kopjim nuk besoj se gjen vendin e duhur ktu, aty ku mundemi, në 100-përqindëshin e mundshëm, me direktivat e Bashkimit European.

Sot gjej rastin të bëj edhe një vlerësim për të gjitha këto projektligje që kemi kaluar gjatë këtij sezoni parlamentar dhe gjatë gjithë kësaj periudhe, edhe pse Shqipëria nuk i ka të detyrueshme këto përafrime. Pra, kemi përfaruar shumicën e ligjeve me një përafrim të pjesshëm. Këtu më pas do të dalë edhe raporti i këtij komisioni, për të parë edhe sa përafrime kemi bërë në mënyrë totale, por kur flasim pastaj për vlera dhe për shifra, personalisht, gjykoj se duhet të kemi dhe mirëkuptimin e të gjitha palëve, pasi po të ishte kështu me të gjitha standardet e Bashkimit European ne do t'i merrnim të gjitha direktivat, do t'i përafronim dhe tashmë do të ishim dhe vend anëtar i Bashkimit European. Pra, është një proces që, në gjykimin tim, ne e fillojmë sot dhe në momentin e marrjes së anëtarësisë me të drejta të plota në Bashkimin European jo thjesht të kemi përafruar *acquis*-në, por të jemi qoftë me standardet tona ligjvënëse, qoftë me standardet tona qeverisëse, qoftë me standardet e shërbimeve të ofruara në Republikën e Shqipërisë aty ku çdo anëtar dhe qytetar i Bashkimit European është.

Thënë kjo, sigurisht që logjika qëndron, unë do të doja t'u bëja pyetje përfaqësuesve të Ministrisë së Financave dhe të AMF-së për këtë problematikë, pra sa janë vlerat sot që flasim, ku është problematika për të shkuar në vlerat e rekomanduara sipas direktivës dhe sipas asaj që shpjegoi dhe zoti Kasneci, dhe një sqarim të mëtejshëm të nenit 25, pika 2 shkronjat "a" dhe "b" në lidhje me shpërblimet për dëmet dhe përgjegjësinë e shoqërisë së sigurimit, nëse janë për ngjarje apo për individë.

Me sa u sqarua edhe nga zoti Kasneci, janë për ngjarje, ndërkohë që direktiva ka dy opsione, ka edhe për individë, edhe për ngjarje.

Kush dëshiron ta marrë fjalën për të na sqaruar?

Nga AMF-ja fjalën e ka zonja Theodhori.

**Violanda Theodhori** - Atëherë, krahasuar me ligjin aktual, në projektligj është parashikuar një rritje e menjëhershme e kufirit minimal të përgjegjësisë, si dhe një rritje në mënyrë progresive, e shtrirë në kohë, që duhet të fillojë që nga 1 janari i vitit 2022 deri në dhjetor të vitit 2026. Konkretisht, në momentin e hyrjes në fuqi të këtij projektligji do të kemi një rritje me 50% të limitit të përgjegjësisë për dëmet ndaj pronës. Do të kemi rritje me 33% të limitit të përgjegjësisë për autobusët; rritje të limitit për person në ngjarje sigurimi me 10% dhe pas 10 vjetësh rritet me

60%; rritja e limit për ngjarje sigurimi në harkun 5-vjeçar për dëmet pasurore dhe jopasurore së bashku shkon në 37,6%.

Kjo rritje e parashikuar, ky kalendar që parashikon ligji për rritjen progresive i shtrirë në kohë konsiderohet një qasje në drejtim të direktivës që Shqipëria do ta arrijë me anëtarësimin në BE. Ne kemi parë edhe vendet e rajonit si kanë shkuar gradualisht. Kemi shembullin e Kroacisë, e cila tani hyri në BE, që e ndërroi edhe ligjin. Siç tha edhe zonja zëvendësministre, ligji është konsultuar me palët e interesit, me ekspertë të Bankës Botërore, pra ka dakordësi për këtë kalendar progresiv rritjeje për limitet e përgjegjësisë.

Lidhur me diskutimin për nenin 25, pika 2, bëhet fjalë për ngjarje.

**Senida Mesi** – Do të doja t’ua kaloja fjalën kolegëve deputetë, nëse kanë pyetje, pa dashur të jap edhe unë mendimin apo rekomandimin tim personal. Ka pyetje apo diskutim, qoftë për këtë çështje që po diskutojmë dhe që ka, le të themi një mosdakordësi, por edhe për elemente të tjera të këtij projektligji?

Po, zoti Gjoni.

**Ralf Gjoni** – Faleminderit, zonja Mesi!

Kam dy komente në formë pyetjeje. Së pari, ne kemi marrë një *e-mail* me parashtrimin e kërkesës së Shoqatës së Siguruesve të Shqipërisë për amendim në nenin 43, ku kërkohen të bëhen kufizimet, përkatësisht deri 10% për dëmshpërblimet në rastet e dëmeve që shkaktohen nga mjete motorike të paidentifikuara. Do të doja, nëse ju do të ishit dakord, që të elaborohej pak më tepër nga përfaqësuesit e shoqatës, nëse janë këtu prezentë.

Pyetja për zonjën Vjero lidhet me rritjen e masës së dëmshpërblimit. Ju thoni në relacion që ky projektligj synon, përveç përafrimit të legjislacionit me *acquis communautaire*, edhe rritjen e masës së dëmshpërblimit dhe uljen e nivelit të shpenzimeve të marrjes në sigurim për konsumatorët, pra për të gjithë ne. Jam dakord që t’i përmirësojmë të gjitha procedurat e nevojshme jo vetëm për t’i përafruara ato me BE-në, por dhe me qëllim primar: shërbimin ndaj konsumatorit shqiptar. Jam dakord që ne të kalojmë pjesëza legjislacioni dhe amendime apo projektligje në parlament që ndikojnë në uljen e numrit të drejtuesve të mjeteve të transportit që qarkullojnë pa sigurim të detyrueshëm.

Është e qartë që Shoqata e Siguruesve dhe kompanitë e siguruesve shqiptarë janë të interesuar për ta maksimizuar fitimin e tyre, por edhe për t’u mbrojtur në njëfarë mënyre nga abuzimet që janë të shumta në një vend si Shqipëria.

Do të doja të dija, zonja Vjero, si mbrohet konsumatori shqiptar përmes këtyre propozimeve? A mund të na e shpjegoni në praktikë sesi rritet masa e dëmshpërblimit dhe si ulen shpenzimet e marrjes në sigurim për konsumatorin shqiptar?

Faleminderit!

**Senida Mesi** – Po, zonja Vjero, nëse jeni gati për një përgjigje.

Po, zoti Gjoni, sikurse e bëra edhe prezente, ne kemi një përfaqësi nga Shoqata e Siguruesve të Shqipërisë, kemi prezent zotin Libohova.

**Ralf Gjoni** – Zonja nënkryetare, meqenëse ata kanë bërë një propozim, është e udhës që t'i dëgjojmë, sepse, në fund të fundit, janë kompani, për të cilat ne kemi shumë nevojë në momentin që marrim timonin, makinën dhe dalim në rrugë, pra kemi nevojë që ky sektor të jetë sa më i fortë dhe sa më afër standardeve europiane, por do të ishte mirë që ta dëgjonim nga goja e tyre se çfarë interesi kanë dhe pse bëhet ky propozim.

**Senida Mesi** – Patjetër që do t'i dëgjojmë.

Zoti Libohova, ne kemi propozimin tuaj dhe shpjegimin në lidhje me ndryshimet në nenin përkatës. Bëhet fjalë për nenin 46, pikën 2, dhe jo për nenin 43 të projektligjit. Të nderuarit kolegë deputetë e kanë të depozituar në postën e tyre elektronike.

Për më gjatë, do të dëshiroja t'ju jepja fjalën juve për shpjegimet dhe për komentet e rastit. Zoti Libohova, fjala është për ju.

**Edvin Libohova** – Faleminderit, zonja Mesi!

Të nderuar deputetë,

Siç e keni marrë edhe prononcimin tonë, propozimi lidhet me një ndryshim për sa u përket dëmeve që shkaktohen në rastet e ngjarjeve kur autorët janë të paidentifikuar. Dihet që në këto raste ka shumë elemente abuzive dhe është e pamundur të përcaktohet direkt përgjegjësia.

Në këtë rast, te neni 46, pika 2, kemi propozuar të ketë një lloj kufizimi për sa i përket masës së dëmit të paguar nga shoqëritë e sigurimeve, konkretisht kemi propozuar për dëmet ndaj personit që vijnë si rezultat i dëmtimeve trupore apo i përkeqësimit të shëndetit. Flasim gjithmonë për dëmin shëndetësor. Pala e dëmtuar ka të drejtë të përfitojë deri në 10% të shumës së dëmshpërblimit që do të rezultonte nga përllogaritja, nëse mjeti shkaktar do të ishte identifikuar në ato limitet që diskutuam deri në 10%. Ku bazohet kjo? Bazohet në të gjithë eksperiencën e këtyre viteve, ku pothuajse në të gjitha rastet, kur aksidentet janë me autorë të paidentifikuar, gjithmonë shumat rriten në mënyrë abuzive dhe kjo ka bërë që fondet e byrosë shqiptare motorike,

që shkojnë në këtë drejtim, të jenë milionë e miliona euro, në vend që të shkonin për të paguar realisht ata që janë aksidentuar.

Lidhur me përafrimin me legjislacionin evropian, duhet të kemi parasysh që në legjislacionin evropian përcaktohet se për demet e shkaktuara nga mjetet motorike të pidentifikuara byrotë përkatëse paguajnë në ato raste që ka vdekje ose me pasoja të rënda për shëndetin.

Për sa u përket limiteve, një dëm shëndetësor i qenësishëm ose i rëndësishëm konsiderohet kur dëmtimet janë mbi 33% të humbjes së funksioneve ose të aftësisë për punë.

Propozimi ynë është që edhe në rastet e mjeteve të pidentifikuara duhet të kemi dëmshpërblime, por, duke e limituar, ne u presim rrugën abuzimeve që kanë qenë në numra dhe në shifra të pallogaritshme, miliona e miliona euro në këta vjet. Ky ka qenë dhe qëllimi, pak a shumë, i propozimit tonë.

Faleminderit!

**Senida Mesi** – Faleminderit, zoti Libohova, për shpjegimin!

Do t'ua kaloj fjalën për sqarim, për dakordësi apo mosdakordësi Ministrisë së Financave apo dhe Autoritetit të Mbikëqyrjes Financiare në lidhje me propozimin e zotit Libohova.

**Violanda Theodhori** – Lidhur me propozimin, ne i jemi drejtuar edhe njëherë direktivës. Direktiva shprehet qartë, pra thotë se shtetet anëtare mund të kufizojnë ose të përjashtojnë pagimin e kompensimit nga organi. Në këtë rast bëhet fjalë për byronë, pra në rast të dëmtimit të pronës nga një automjet i pidentifikuar. Në asnjë rast në nenin 10 të direktivës nuk flitet për kufizime të pagimit për dëmtime të shëndetit, dëmtime trupore apo rastin e vdekjes së viktimave. Këtë gjë nuk e kemi gjetur as në legjislacionet e tjera me të cilat jemi krahasuar. Prandaj për t'i qëndruar korrektë direktivës mendojmë se neni, që kemi propozuar së bashku me Ministrinë e Financave, është korrekt.

**Senida Mesi** – Po, zoti Kasneci.

I referoheni edhe ju se është në kundërshtim me direktivën, pra jeni në të njëjtën linjë me AMF-në?

Zoti Kasneci, më dëgjon!

**Dedë Kasneci** – Po, zonja nënkryetare!

Jemi shumë dakord me komentet që bëri Ministria e Financave.

**Senida Mesi** – Në kuptueshmërinë time, bëhet fjalë për diferencim (këtu, zoti Libohova, kërkoj edhe vëmendjen tuaj) të shpërblimit për individin nëse është i dëmtuar nga një person që identifikohet apo mjet motorik që është identifikuar kundrejt një individi, mjete që nuk është identifikuar. Ai që pëson dëmin në rastin konkret duhet të paguhet ose 100%, nëse është identifikuar pala që bëri dëmin, ose 10% nëse nuk është identifikuar pala që bëri dëmin. Në fund të ditës, ai që është i dëmtuari, duhet të diferencohet vetëm për shkakun se cila është pala që ia shkaktoi dëmin. Me këtë gjykim unë e diferencoj dhe e diskriminoj palën e dëmtuar, pavarësisht shpjegimeve teknike që ju bëtet dhe dëmit që mund të shkaktohet si rezultat i mosdeklarimit dhe i mosregjistrimit të palës që shkaktoi dëmin. E kam të saktë?

**Edvin Libohova** – Ju jeni e saktë. Edhe pretendimi ynë është i tillë që në rastet e paidentifikuara ka elemente shumë të mëdha abuzimi që nuk mund të kontrollohen. Kjo ka qenë edhe ideja.

Në rastin e identifikimit, rasti është më konkret dhe është më i menaxhueshëm. Nga eksperiencia e legjislacionit gjerman, ky kufizim shkon deri në 20%. Megjithatë, si ta gjykoni.

**Senida Mesi** – Kam një pyetje për palët që punojnë direkt me pjesën e sigurimeve, AMF-në dhe për pjesën juridike Ministrinë e Financave. Çfarë mund të bëjmë që ta rrisim identifikimin?

Nga njëra anë jemi dakord për një propozim apo një koment që të mospaguajmë 100%, sepse në momentin që kemi një palë të paidentifikuara që shkakton dëmin, e kemi shumë të vështirë edhe menaxhimi i procesit dhe mund të ketë abuzime.

E dyta është që ligji duhet të parashikojë apo të parashikojë edhe mundësinë që ne të kemi një numër gjithnjë e më të rritje të palës që shkakton dëmin, por që është e paidentifikuar.

A parashikojmë ndonjë gjë në projektligj që ne të nxisim dhe të bëjmë qoftë regjistrimin apo të krijojmë edhe mekanizma që pjesa e paidentifikuara të jetë më e vogël, minimale?

**Violanda Theodhori** – Ligji, në fakt, ka një sërë dispozitash me detyrime për regjistrim, për certifikim të mjeteve, bashkëpunim me organet ligjzbatuese, me Policinë e Shtetit për regjistrimin e mjeteve, kurse për identifikimin pastaj është mbetet punë e Policisë Rrugore. Lidhur me mjetet e paidentifikuara ka eksperiencia të ndryshme në vende të ndryshme se si bëhet identifikimi. Një identifikim tashmë bëhet qoftë edhe me kamerat e sigurisë që vendosen, por ligji për mjetet e paidentifikuara nuk është se ka ndonjë specifikim të veçantë, ka për regjistrimin, për detyrimin për t'u pajisur me polisë siguri, bashkëpunimi midis institucioneve, krijimin e qendrës së informacionit për shkëmbimin e informacionit nëpërmjet realizimit të marrëveshjeve,

platformave elektronike, shkëmbimit me DPSHTR për mjetet e regjistruara, për mjetet e paregjistruara, detyrimin që kjo qendër t'i çojë informacionin policisë për të marrë numrin dhe listën e mjeteve të pasiguruara.

Mosidentifikimi apo largimi nga vendngjarja mbetet punë hetimore e organeve policore.

**Senida Mesi** – Në fakt, po e zgjas ndoshta më shumë se sa duhet, sepse kemi dy elemente: një element që të minimizojmë abuzimet dhe e kuptoj logjikën e zotit Libohova, sepse abuzimet mund të jenë të shumta dhe në momentin që nuk e identifikojmë palën tjetër, mund të prezumojmë që të dyja palët kanë rënë dakord për ta kryer aksidentin për marrë shumën 100% të dëmshpërblimit, nga njëra anë.

Nga ana tjetër, një palë që nuk identifikohet, është një palë që nuk ka asnjë sigurim të paguar. Problemin, kur e shohim te ligji, e shohim te pala e dëmtuar.

Nëse pala e dëmtuar, pavarësisht se kush e ka dëmtuar, në rastin konkret, nuk merr 100% të dëmshpërblimit, por vetëm 10%, pyetja e ligjshme që mund të bëhet në këtë rast është: Po 90%-shin kush mund t'ia rikuperojë apo dëmshpërblejë palës së dëmtuar, nëse nuk është në rastin konkret kompania e sigurimit? Në këtë rast ndodhemi në një trajtim jo të barabartë, që mund të krijojë ligje ose mund të prezumojmë që ligji mund t'i krijojë një trajtim jo të barabartë palëve të dëmtuara, pra krijon një precedent shumë të rrezikshëm.

Zoti Papa bën një pyetje: Si e ka trajtuar Gjermania rastin konkret? Zoti Libohova, ju thatë jo më shumë se 20%?

**Edvin Libohova** – Nga kolegët jam informuar se deri në 20% paguan Gjermania, megjithatë kjo është për t'u verifikuar nëse ka edhe shtete të tjera që e kanë këtë kufizim ose këtë përjashtim.

**Senida Mesi** – Ndoshta duhet të ketë edhe hapësira të tjera ligjore ose shpjegime të tjera që, në qoftë kompania e sigurimit paguan 20%, i bie që shteti apo dikush tjetër merr ndoshta përsipër për të paguar pjesën tjetër, sepse nuk ka mundësi që ligji të trajtojë një çështje të tillë, ndryshe për një qytetar dhe ndryshe për një tjetër, për sa kohë qytetari në rastin konkret është i dëmtuari. Megjithatë, ndoshta kjo kërkon hulumtim më të detajuar të çështjes.

Urdhëroni, zoti Gjoni!

**Ralf Gjoni** – Faleminderit, zonja Mesi!

Në fakt, meriton vëmendje dhe unë ndaj e ngrita si çështje sepse më duket jashtëzakonisht interesante për ta parë si propozim, por, nga ana tjetër besoj se edhe kolegët do të ishin dakord që

propozim për amendim të një neni në një projektligj të tillë meriton, gjithashtu, një mbështetje kërkimore më të madhe, ndoshta me raste empirike nga vende të tjera të BE-së, jo thjesht me një fjali që kështu e ka Gjermania dhe hajde e bëjmë edhe ne si Gjermania.

Mendoj dhe sugjeroj, zonja kryetare, që pa pasur një relacion shterues që të shtjellojë në tërësi problematikat e abuzimeve, pa pasur edhe një lloj, ndoshta edhe një të dhënë statistikore se sa janë rastet e abuzimeve, sa janë rastet e aksidenteve në RSH nga mjete të pidentifikuara, çfarë kostosh përfaqësojnë këto lloj aksidentesh për shoqatat ose për kompanitë e sigurimit shqiptar.

Unë mendoj se ky komision e ka të pamundur të marrë një vendim për sa i përket këtij propozimi, pa pasur arsenalin e nevojshëm nga prapa, me argumentimet e nevojshme juridike, por edhe empirike dhe krahasuese me vendet e tjera të BE-së.

Ky është sugjerimi im, kuptohet, me shumë dashamirësi edhe për shoqatën e sigurveve shqiptarë, por nga ana tjetër, kërkohet edhe një minimum serioziteti për sa i përket materialit që ne kemi përball si deputetë, përpara se të marrim një vendim dhe të votojmë.

**Senida Mesi** – Faleminderit, zoti Gjoni!

Në fakt, është një çështje që ligji duhet të garantojë barazinë për të gjithë qytetarët dhe në rastin konkret për të dëmtuarit. E kuptoj shqetësimin edhe të të gjitha kompanive të sigurimit në lidhje me çështjen. Besoj se në rastin konkret nuk është thjesht analiza, por është edhe hulumtimi se si e kanë zgjidhur vendet anëtare të BE-së një çështje të tillë, duke përfshirë edhe faktin se janë edhe institucione të tjera në mes për identifikimin e palës që ka bërë dëmin, pra Drejtoria e Policisë në rastin konkret, është Autoriteti Rrugor Shqiptar, i cili duhet të garantojë edhe sigurinë gjatë transportit.

Pra, janë një sërë institucionesh që, nëse dështojnë ta bëjnë punën e tyre, ndoshta duhet të jenë pjesë të angazhimit të dëmshpërblimit të personit, i cili ka pësuar dëmin dhe jo barrën, në rastin konkret, t'i bie vetëm kompanisë së sigurimeve. Kjo mund të jetë një nga ato propozime që ne këtu jemi dhe ia vlen për t'i diskutuar në aktet e tjera nënligjore për sa kohë që këtu si Komision Integrimi ne flasim edhe për përafrimin me direktivat e BE-së dhe me acqui-në. Mundohemi të jemi në linjë me ta, striktë, sikurse do edhe Dedë Kasneci, ndoshta jo komplet, apo drejtoria që ai përfaqëson, për sa kohë që jemi në një proces ku, edhe po të shohim standardet, edhe rritjen ekonomike, edhe GDP-në nuk jemi aty ku janë vendet anëtare të BE-së.

Kështu që, në rastin konkret, do të kërkoja edhe mirëkuptimin, pasi dëgjuam edhe komentimin dhe logjikën e Ministrisë së Financave në lidhje edhe me pjesën e dëmshpërblimeve. Më vjen mirë



që kemi një rritje 20-30% të dëmshpërblimit për ngarjet, në rastin konkret, pavarësisht se jemi akoma larg volumeve apo vlerave që BE-ja ka të përcaktuara në lidhje me direktivën përkatëse.

Ne jemi komision për dhënie mendimi. Fokusi ynë është për përafrimin e legjislacionit me acqui-në. Përderisa zoti Libohova do ta përcjellë edhe te komisioni përgjegjës që është Komisioni i Ekonomisë dhe Financave, prandaj nëse nuk keni pyetje dhe diskutime, do të doja të kaloja në kaloja në votim.

Kush është dakord me projektligjin në parim?

Faleminderit!

Abstenim? Kundër? Nuk ka.

Miratohet ligji në parim.

Kalojmë në votimin nen për nen, me komentet e Drejtorisë së Përafrimit të Legjislacionit, me përjashtim të dy pikave, që nuk është darkodësuar, pika 16 e nenit 3 “Përkufizime të projektligjit të propozuar sugjerojmë të riformulohet si më poshtë: zëvendësohet pjesa “motorike” me “mekanike””.

Duke qenë se është edhe një përkufizim dhe sqarohet më tutje se çfarë nënkupton “mjeti motorik” besoj se nëpërmjet fuqisë mekanike (tani nuk e di nëse kemi ndonjë fizikan këtu për të na kundërshtuar edhe nga ana e forcave fizike, që mjeti motorik lëviz nëpërmjet mekanizmave apo forcave mekanike). Unë besoj se është ky definicion i shpjeguar qartë.

Kemi edhe pjesën e dëmshpërblimeve, neni 25, pika 2/a dhe 2/b. Me shpjegimet që u bënë nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë dhe Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare do të jenë sipas propozuesit, kurse pikat e tjera të propozuara nga Drejtoria e Përafrimit të Legjislacionit të merren parasysht.

Nëse jeni dakord me sa parashtrova, kalojmë në votimin nen për nen, me përjashtim të këtyre dy neneve që nuk është gjetur dakordësia.

Kush është dakord?

Faleminderit!

Abstenim? Zonja Hyseni. Kundër? Nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë në votimin në tërësi të projektligjit.

Kush është dakord? Abstenim? Zonja Hyseni. Kundër? Nuk ka.

Miratohet projektligji në tërësi.

Faleminderit të gjithë të ftuarve nga Ministria e Financës, AMF-ja dhe zotin Libohova!  
Nëse kolegët deputetë kanë ndonjë pyetje apo diskutim për çështje jashtë rendit të ditës,  
janë të lirë, nëse jo unë e deklaroj të mbyllur mbledhjen.

Faleminderit!

Një ditë të mbarë!

## **MBYLLET MBLEDHJA**