



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË**

**KUVENDI**

*Komisioni për Ekonominë dhe Financat*

**PROCESVERBAL**

Tiranë, më 11.03.2021, ora 14:30

**Drejton mbledhjen:**

**Anastas Angjeli – kryetar i Komisionit**

**Rendi i ditës:**

1. Miratimi i procesverbalit të mbledhjes së Komisionit për Ekonominë dhe Financat, datë 5 mars 2021.
2. Shqyrtimi, në cilësinë e komisionit përgjegjës, i projektligjit “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”.

**Marrin pjesë:**

Anastas Angjeli, Arben Elezi, Antoneta Dhima, Blerina Gjylameti, Ervin Bushati, Rolant Xhelilaj, Reme Lala, Senida Mesi, Vullnet Sinaj, Krenar Rryçi, Artur Roshi dhe Ylli Shehu

**Mungojnë:**

Xhevit Bushaj, Edlira Hyseni, Korab Lita, Eljo Hysko dhe Suzana Topi.

**Të ftuar:**

Vasilika Vjero – Zëvendësministre e Financave

Saimir Muçmataj – Drejtor i Programimit, Standardizimit dhe Harmonizimit të Kuadrit Rregullator në Ministrinë e Financave

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

Mitat Tola – Përgjegjës i Sektorit të Analizës dhe Planifikimit në Drejtorinë e Policisë Rrugore në Ministrinë e Brendshme

Anisa Boçi – Përgjegjëse Sektori në Drejtorinë Juridike në Ministrinë e Brendshme

Violanda Theodhori – Drejtoreshë e Departamentit të Çështjeve Juridike dhe Licencimit në Autoritetin e Mbikëqyrjes Financiare

Lyela Rama – Drejtoreshë e Departamenti të Mbikëqyrjes së Tregut të Sigurimeve në Autoritetin e Mbikëqyrjes Financiare

Fatbardha Hebovija – Drejtoreshë e Drejtorisë së Zbatueshmërisë dhe Parandalimit të Pastrimit të Parave në Autoritetin e Mbikëqyrjes Financiare

Aranit Muja – Drejtor i Drejtorisë së Administrimit të Riskut dhe Modeleve Financiare në Autoritetin e Mbikëqyrjes Financiare

Edvin Libohova – Përfaqësues i Shoqatës së Siguruesve të Shqipërisë

Abi Sarjin – Përfaqësues i Shoqatës së Siguruesve të Shqipërisë

Blerina Kërçuku – Përfaqësues i Shoqatës së Siguruesve të Shqipërisë

## HAPET MBLEDHJA

**Anastas Angjeli** – Të nderuar kolegë, fillojmë mbledhjen e Komisionit për Ekonominë dhe Financat. Iu uroj suksese të gjithë kandidatëve për zgjedhjet e ardhshme dhe ata që nuk kandidojnë, t'u japin mbështetje atyre që kandidojnë.

Sot në rendin e ditës kemi dy çështje; së pari, miratimin e procesverbalit të mbledhjes së Komisionit për Ekonominë dhe Financat, datë 5 mars 2021.

Çështja e dytë e rendit të ditës është shqyrtimi, në cilësinë e komisionit përgjegjës, i projektligjit “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”. Relator i këtij projektligji është Anastas Angjeli.

Në postën elektronike ju janë vënë në dispozicion materialet lidhur me këto çështje.

Para se të fillojmë me shqyrtimin, do të bëjmë verifikimin e prezencës së anëtarëve të komisionit në mbledhje. Prezentë janë: Anastas Angjeli, Arben Elezi, Antoneta Dhima, Blerina Gjylameti, Ervin Bushati, Rolant Xhelilaj, Reme Lala, Senida Mesi, Vullnet Sinaj, Krenar Rryçi, Artur Roshi dhe Ylli Shehu. Nuk janë në linjë: Xhevit Bushaj, Edlira Hyseni, Korab Lita, Eljo Hysko dhe Suzana Topi.

Kalojmë në çështjen e parë të rendit të ditës: miratimin e procesverbalit të mbledhjes së Komisionit për Ekonominë dhe Financat, datë 5 mars 2021.

Në postën elektronike keni edhe procesverbalin. A ka ndonjë vërejtje, apo sugjerim për procesverbalin? Nuk ka.

Kush është dakord me procesverbalin? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Vazhdojmë me pikën e dytë të rendit të ditës: shqyrtimi, në cilësinë e komisionit përgjegjës, i projektligjit “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”.

Për të prezantuar projektligjin, me cilësinë e përfaqësuesit të qeverisë dhe hartuesve të projektligjit, të ftuar sot në mbledhje nga Ministria e Financave kemi zëvendësministren, zonjën Vasilika Vjero. A është prezente zonja Vasilika?

**Vasilika Vjero** – Po, këtu jam.

**Anastas Angjeli** – Të ftuar të tjerë nga Ministria e Financave kemi zotin Saimir Muçmataj, drejtor i Programimit, Standardizimit dhe Harmonizimit të Kuadrit Rregullator, si dhe zotin Ergys Misha, drejtor i Përgjithshëm i Drejtorisë Rregullatore dhe Përputhshmërisë.

Të ftuar nga Ministria e Brendshme kemi zotin Mitat Tola, përgjegjës i Sektorit të Analizës dhe Planifikimit në Drejtorinë e Policisë Rrugore dhe zonjën Anisa Boçi, përgjegjëse Sektori në Drejtorinë Juridike.

Të ftuar nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare kemi zonjën Violanda Theodhori, drejtoreshë e Departamentit të Çështjeve Juridike dhe Licencimit; zonjën Lyela Rama, drejtoreshë e Departamentit të Mbikëqyrjes së Tregut të Sigurimeve; zonjën Fatbardha Hebovija, drejtoreshë e Drejtorisë së Zbatueshmërisë dhe Parandalimit të Pastrimit të Parave, si dhe zotin Aranit Muja, drejtor i Administrimit të Riskut dhe Modeleve Financiare.

Gjithashtu, të ftuar kemi edhe përfaqësuesit e Shoqatës së Siguruesve të Shqipërisë, zotin Edvin Libohova, zotin Abi Sarjin dhe zonjën Blerina Kërçuku. Siç ju thashë, relator i këtij projektligji jam unë.

Pa dyshim që do t'ua japim fjalën përfaqësuesve të qeverisë.

Zonja Vjero, ju do ta prezantoni projektligjin apo dikush tjetër?

**Vasilika Vjero** – Kryetar, unë do të bëj një prezantim fillestar, por, sigurisht, që janë edhe kolegët e AMF-së që mund të ndërhyjnë.

**Anastas Angjeli** – Atëherë, fillojmë.

**Vasilika Vjero** – Faleminderit, kryetar!

Projektligji “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit” ka si qëllim përmirësimin e bazës ligjore në tregun e sigurimit të detyrueshëm, duke synuar jo vetëm mbrojtjen e konsumatorit, por, njëkohësisht, edhe përafrimin me standardet më të mira ndërkombëtare. Ligji “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i cili aktualisht është në fuqi, është hartuar në vitin 2009 dhe më tej ka vijuar dhe ka pësuar ndryshime deri në vitin 2011, por duhet të themi që tashmë është një legjislacionin i cili tashme nuk mund të ecë më përkrah ndryshimeve në tregun e sigurimit. Pikërisht ky është edhe qëllim që ne prezantojmë përpara jush një projektligj të ri, i cili është jo vetëm në përputhje me programin politik të Këshillit të Ministrave, ku sigurimi i detyrueshëm motorik zë një vend të veçantë në tregun e sigurimeve, por është edhe një rekomandim i progresraportit të BE-së për Shqipërinë. Gjithashtu, nevoja për këtë ligj erdhi si rezultat i angazhimit të vetë AMF-së për përmbushjen e rekomandimeve të dhëna nga Komisioni Europian, njëkohësisht, edhe të gjitha detyrave që dalin si marrje pjesë me nënkomitetet me BE-në, kryesisht me nënkomitetin “Tregu i brendshëm dhe konkurrenca”.

Ky është një projektligj, i cili merr në konsideratë dhe ka për qëllim të rregullojë mungesën e një platforme të qartë për të zhvilluar në terma afatgjatë këtë treg, njëkohësisht mungesën e inventiveve për transferimin e rrezikut dhe mbrojtjen e konsumatorëve apo edhe numrin e ulët të sigurimeve të detyrueshme.

Ky projektligj respekton marrëveshjet ndërkombëtare, të cilat Republika e Shqipërisë i ka ratifikuar, një prej të cilave që unë dua të përmend lidhet me sistemin e kartonit jeshil. Njëkohësisht, ky projektligj synon edhe përafrimin e pjesshëm me direktivat europiane të fushës së sigurimit motorik, të cilat kanë për qëllim harmonizimin e funksionimit dhe mbikëqyrjes së kësaj veprimtarie, konkretisht me direktivën nr. 103/2009.

Gjatë hartimit të këtij akti është e rëndësishme të themi se janë marrë parasysh edhe aktet ligjore dhe eksperiencat e vendeve të tjera, kryesisht atyre të rajonit, si: Serbia, Kroacia, Italia dhe Kosova. Pra, jemi përpjekur që të kemi edhe një harmonizim dhe një standardizim të legjislacionit vendas me atë të vendeve fqinje me problematika të ngjashme.

Projektligji ka kaluar një fazë të gjatë të konsultimeve me grupet e interesit dhe në këtë dokument që prezantohet sot, janë reflektuar komentet dhe shqetësimet, kemi pasur konsultime shumë të gjera, ku shumë institucione janë shprehur në mënyrë pozitive, pa asnjë lloj komenti për t'i bërë ndryshime apo korrektime draftit, siç ishin Banka e Shqipërisë, Autoriteti i Konkurrencës, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, ndërkohë që komente dhe sugjerime kanë ardhur nga Ministria e Drejtësisë, nga Ministria e Brendshme, nga Shoqata e Siguruesve të Shqipërisë, si një subjekt i interesuar për këtë ligj. Të gjitha këto komente dhe sugjerime janë pjesë e relacionit, që shoqëron projektligjin.

Në mënyrë të përmbledhur, ky projektligj ka për qëllim që të rrisë efikasitetin e marrëdhënieve mes aktorëve në tregun e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile, të ndikojë në uljen e numrit të drejtuesve të mjeteve të transportit, të cilët, fatkeqësisht, edhe sot punojnë të papajisur me kontratë sigurimi të detyrueshme, të zgjidhë problematikën e deritanishme të byrosë, duke riorganizuar në mënyrë tërësore byronë, të ulë shpenzimet e marrjes në sigurim apo të rrisë edhe masën e dëmshpërblimit, që është diçka shumë në favor të konsumatorve. Shkurtimi i afatit dhe ulja e shpenzimeve të trajtimit të kërkesave për dëmshpërblime, sigurisht që është një avantazh dhe diçka e re, e cila prezantohet nëpërmjet këtij legjislacioni dhe shkon konform nënshkrimit të raportit evropian të aksidenteve.

Projektligji është i strukturuar në 10 krerë dhe përbëhet nga 61 nene. Kreu i parë parashikon dispozitat e përgjithshme, kreu i dytë rregullon të gjithë kontratën e sigurimit të detyrueshëm; kreu i tretë trajton sigurimin e pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik; kreu i katërt trajton sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësisë së pronarit të mjetit motorik; në kreun e pestë trajtohen dispozitat në lidhje me mbarëvajtjen dhe mirëfunksionimin e qendrës së informimit; në kreun e gjashtë është parashikuar Byroja Shqiptare e Sigurimit, fondi i garancisë dhe fondi kompensimit; në kreun e shtatë trajtohet siguri i përgjegjësisë së pronarëve të mjeteve lundruese për dëmin e shkaktuar palëve të treta; në kreun e tetë trajtohet siguria e përgjegjësisë së pronarëve të avionëve për dëmin e shkaktuar palëve të treta; kreu i nëntë trajton kundërvajtjet administrative; kreu i dhjetë, që është kreu përmbyllës, parashikon dispozitat kalimtare për të mundësuar më tej përshtatjen dhe harmonizimin me kërkesat e legjislacionit, të të gjithë aktorëve që do të preken nga aplikimi i këtij ligj. Kjo ishte diçka në mënyrë të përmbledhur. Nëse AMF-ja ka diçka të shtuar, por edhe kur të diskutojmë në vijim, do të kemi mundësi të japim përgjigje edhe për pyetjet e shqetësimet, që mund të ngrihen gjatë diskutimit të sotëm.

Faleminderit, kryetar!

**Anastas Angjeli** – A ka ndonjë gjë tjetër apo të vazhdojmë dhe gjatë kohës së diskutimit nen për nen mund të debatojmë për ndonjë çështje të vogël, që mund të ketë? Nuk ka. Ne kemi prezantuar edhe Shoqatën e Siguruesve.

Zoti Libohova, a mendoni ta fillojmë diskutimin nen për nen, sepse ne e kemi parë materialin që keni dërguar dhe kërkesat, apo doni që t'i prezantoni edhe një herë?

**Edvin Libohova** – Unë dua t'ju falënderoj për angazhimin e të qenit pjesë e këtij diskutimi, vërejtjet dhe plotësimet që keni bërë janë të rëndësishme për tregun e sigurimeve. Ne e vlerësojmë variantin e paraqitur nga qeveria, megjithatë ato që kemi prezantuar do të ishte mirë që, nëse janë marrë parasysh, mund të konfirmohen dhe në ato pika që ka diskutime së bashku me AMF-në, mund t'i diskutojmë, për të qenë më efektivë, duke mos kaluar në diskutimin nen për nen të projektligjit.

**Anastas Angjeli** – Faleminderit!

Edhe unë po them dy fjalë në emër të komisionit, si relator. Ky projekt, që po diskutohet nga Komisioni i Ekonomisë, që është projektligji “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i propozuar nga Këshilli i Ministrave dhe natyrisht komisioni ynë është komision

përgjegjës. Unë dua t'u bëj me dije ju dhe opinionit publik që, përpara se të diskutohet sot në Komisionin e Ekonomisë, ky projekt është diskutuar në tre komisione të tjera, në Komisionin e Integritit, në Komisionin e Veprimtarive Prodhuese dhe në Komisionin e Ligjeve.

Gjithashtu, siç u theksua, këtu kemi shqyrtuar edhe kërkesën e Shoqatës së Siguruesve, të përfaqësuar nga zoti Libohova, të cilët e kanë dorëzuar me shkrim te ne, në këtë mënyrë mendojmë që i kemi plotësuar të gjitha kushtet për të filluar diskutimin final në Komisionin e Ekonomisë dhe të Financave.

Pa dyshim që sektori i sigurimit të detyrueshëm në sektorin e transportit është një nga llojet më të rëndësishme, edhe në relacion e kemi, edhe zonja Vjero e tha, të sigurimit që ofrohet në vendet në zhvillim, por jo vetëm. Edhe në vendin tonë ky sigurim zë peshën kryesore, zë afërsisht rreth 70% të sigurimeve, dhe mbetet i detyrueshëm për shkak të rolit më të madh që luan në mbrojtjen e interesave të publikut.

Ka një histori të zhvillimit të këtij tregu, të sigurimit të detyrueshëm në sektorin e transportit, histori që fillon edhe nga pikëpamja e kuadrit ligjor, por edhe nga pikëpamja e zbatimit të veprimtarisë së këtij kuadri ligjor nga shoqëritë e sigurimit që prej vitit 1993 dhe përsosjes së mëtejshme që ka ardhur si rrjedhojë edhe e rritjes dhe e përsosjes, por edhe e ndryshimit të kushteve të tregut në vitin 2009. Edhe në vitin 2019 kemi pasur ndryshime ligjore, që janë bërë në respekt të kërkesave të tregut dhe zhvillimit që ka marrë tregu, për arsye se ky zhvillim është pasqyruar në të gjitha statistikat të bëra publike nga AMF-ja, veçanërisht në treguesit financiar, të ardhurat nga primi i sigurimit të detyrueshëm motorik u rritën nga 3,7 miliardë lekë në vitin 2011, në 10,6 milionë, pra 3 herë më shumë në vitin 2020, ndërsa dëmet e paguara për të njëjtën periudhë janë rritur 2 herë.

Pse doli i domosdoshëm hartimi i një ligji të ri? Ka një kohë të gjatë që institucionet e Ministrisë së Financave bashkë me AMF-në po punojnë për përgatitjen e këtij projekti. Siç e thashë, sepse ka edhe një histori të zhvillimit të tregut, pikërisht për të reflektuar reflektimet e tregut që kanë ndodhur në këtë sektor, sidomos në vendin tonë, por në të njëjtën kohë edhe në vendet e rajonit dhe të Europës, u bë e domosdoshme që të reflektojmë edhe ne një projekt për rritjen në ligj të kësaj fushe.

Nga ana tjetër, siç e dimë të gjithë, ne jemi një vend në prag të hapjes së negociatave me Bashkimin Europian, dhe për të përcaktuar të gjitha detyrimet që ka MSA-ja, Marrëveshja e

Stabilizimi – Asociimit, konkretisht për të përafuar legjislacionin e direktivave në këtë fushë, ishte e domosdoshme që ne ta reflektonim dhe ta përputhim atë.

Vitet e fundit ka pasur disa rezoluta në Kuvendin e Shqipërisë për nevojën e përsosjes së legjislacionit në fushën e sigurimit të detyrueshëm të transportit dhe, në të njëjtën kohë, ka edhe rekomandime nga dy institucione: nga Kontrolli i Lartë i Shtetit, nga kontrollet që ka ushtruar dhe nga Autoriteti i Konkurrencës.

Zgjidhja e problematikave të shtruar nga këto dy institucione, të evidentuara prej tyre, gjithashtu, ka shtyrë dhe ka detyruar të reflektohen në ndryshimin e legjislacionit në këtë fushë. Pa dyshim, në të njëjtën kohë, të gjitha këto problematika të evidentuara janë parë shumë hollësisht, duke u reflektuar në mënyrë maksimale, por edhe në përputhje me kushtet e tregut dhe me direktivën e Bashkimit Europian.

Kontrolli i Lartë i Shtetit ka analizuar dy nga treguesit e paralajmërimit të hershëm, që janë: raporti dëme prime-neto dhe shpenzimet prime-neto, dhe ka konstatuar disa problematika në nivelin e shpenzimeve, që kryejnë shoqëritë e sigurimit në raportin e objektivit kryesor të punës së tyre dhe të shpenzimeve të tjera që bëjnë. Të gjitha këto, duke u referuar në kapitujt që përmenda dhe në elementet kryesore të projektligjit, kanë bërë që ky projekt të sjellë, pa dyshim, një sërë risish, që shkurtimisht janë:

Së pari, rritjen e kufirit minimal të përgjegjësisë, duke synuar rritjen e shkallës së përafritimit me direktivën e Bashkimit Europian.

Së dyti, përmirësimin e procedurave dhe afateve të trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim.

Së treti, projektligji ofron mundësi për zbatimin e sistemit bonus-malus për përcaktimin e primit të sigurimit të detyrueshëm motorik në tregun e brendshëm TPL.

Së katërti, forcimi dhe rritja e pavarësisë së Byrosë Shqiptare të Sigurimit për departamentin e kartonit jeshil dhe për departamentin e fondit të kompensimit.

Së pesti, projektligji forcon kundërvajtjen administrative për rastet e moszbatimit të ligjit.

Të gjitha këto janë shtjelluar dhe trajtuar në mënyrë të hollësishme nga Komisioni i Ekonomisë, dhe nga unë si relator, që ky dokumentacion të shoqërojë miratimin e projektit në Kuvend.



Pa dyshim, për një punë kaq voluminoze, duke reflektuar kaq shumë çështje, ka edhe shumë pyetje të mundshme për propozuesit e projektit, ndaj do të ishte me vend të merrnim përgjigje.

Për shembull, projektligji parashikon rritjen e kufirit minimal të përgjegjësisë krahasuar me ligjin aktual.

Krahasuar me vendet e rajonit vërehet se për dëmet ndaj personit, kufiri minimal i përgjegjësisë në vendin tonë parashikohet më i lartë se në Maqedoninë e Veriut dhe në Malin e Zi, por më i ulët se Serbia dhe Kosova. Ndërkohë, për dëmet ndaj pronës, ky kufi është më i ulëti në rajon. Ndoshta do të ishte me vend të na jepnit një sqarim.

Së dyti, a është rritur masa e dëmshpërblimit për figurat e dëmit në këtë projektligj? Nëse po, sa janë rritur përkundrejt ligjit aktual?

Si është masa e dëmshpërblimit për figurat e dëmit në këtë projektligj krahasuar me vendet e rajonit dhe me direktivat e BE-së?

Nëse Shqipëria do të bëhet vend anëtar i BE-së, dhe ne drejt saj po shkojmë, a ka kërkesa detyruese për figurat e dëmit?

Gjithashtu, për Byronë e Sigurimit, problemi më i madh ndër vite, që ka qenë dhe është objekt i komisionit tonë, ka qenë pagesa e fondit të kompensimit, ku qytetarët, për shumë vjet, nuk arrinin të merrnin dëmshpërblimin nga Byroja dhe nga shoqëritë e sigurimit. Shpeshherë janë paraqitur kërkesa edhe ndaj deputetëve dhe komisionit tonë.

A e zgjidh ky projektligj këtë situatë të bartur dhe shumë problematike?

Cilat janë ndryshimet në raport me ligjin aktual, që e përmirësojnë këtë situatë?

A ka ende detyrime të pashlyera ndaj qytetarëve? Nëse po, sa është kjo shumë dhe kur mund të shlyhet? Cili është mendimi i AMF-së për këtë?

Për sa jemi në dijeni, para disa vitesh në komision është thënë se ky projektligj është konsultuar me Bankën Botërore. A janë marrë parasysh të gjitha kërkesat e Bankës Botërore dhe a është dakordësuar me Bankën Botërore varianti final i projektligjit që kemi përpara?

A ka disa elemente apo tregues, që dëshmojnë se sa e mbron ky projektligj konsumatorin më shumë në raport me ligjin e kaluar, ose më atë ligj që ne do të zëvendësojmë ose po ndryshojmë? Si përmirësohet kjo situatë?

Një pyetje për sistemin bonus-malus: ky sistem nuk është i detyrueshëm për shoqëritë e sigurimit. Çfarë garancie ka që shoqëritë e sigurimit do të përdorin edhe malusin, edhe bonusin? A favorizohen shoqëritë e sigurimit me këtë përcaktim ligjor që keni bërë?

Këto ishin disa pyetje.

Mund të ketë edhe pyetje të tjera, por unë do të thosha se në përgjithësi, pas sqarimit të këtyre pyetjeve, projektligji është pa dyshim i një rëndësie të veçantë. Është bërë një punë voluminoze, një punë e studiuar, që pritet të sjellë përmirësim në gjendjen dhe në mbrojtjen e konsumatorit në tregun e sigurimit të detyrueshëm të mjeteve të transportit. Në të njëjtën kohë, do të sjellë edhe reduktimin e numrit të mjeteve, që qarkullojnë të papajisur me policën e sigurimit të detyrueshëm; përmirësimin e afateve dhe procedurave për dhënien e dëmshpërblimit; rritjen e masës së dëmshpërblimit; uljen e shpenzimeve, të marrjes në sigurim; rritjen e edukimit dhe disiplinimit të përdoruesve të mjeteve motorike. Projekti është i domosdoshëm, sepse sjell edhe rritjen e shkallës së përafrimit me direktivën e Bashkimit Europian, që është kërkesë e marrëveshjes së stabilizim-asocimit.

Unë kam edhe disa rekomandime:

Për zbatimin me sukses të këtij ligji AMF-ja duhet të forcojë rolin mbikëqyrës ndaj shoqërive të sigurimit si dhe ndaj Byrosë Shqiptare të Sigurimit.

Hartimi i rregulloreve nga AMF-ja sipas kërkesave të këtij ligji dhe brenda afateve të rishikuara nga komisioni, përbën një domosdoshmëri për zbatimin e ligjit. Ky projekt i shtrin efektet si në nivel qendror, edhe në nivel vendor, ndaj është e nevojshme të rritet bashkëpunimi me të gjitha ministrinë dhe institucionet e ngarkuara me zbatimin e tij, si: Ministria e Financave dhe Ekonomisë, Ministria e Brendshme, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe AMF-ja”.

Faleminderit!

Para se të fillojmë me pyetjet, ju lutem, ndonjë koment ose përgjigje për pyetjet që janë bërë.

Fjala për përfaqësuesit e AMF-së.

**Violanda Theodhori** – Faleminderit!

Unë dua të paraqes disa nga risitë kryesore të këtij projektligji, që, në fakt, ju i përmendët nëpërmjet pyetjeve tuaja. Kryesore në këtë ligj është mbrojtja e konsumatorit dhe përafrimi me standardet ndërkombëtare. Për këtë arsye në projektligj është parashikuar rritja e limitit të dëmshpërblimit dhe kufizimi i nivelit të shpenzimeve të marrjes së sigurimit. Është

parashikuar një rritje e kufirit minimal të përgjegjësisë dhe një rritje në mënyrë progresive, që është e shtrirë në kohë për 5 vjet. Në momentin që ligji do të hyjë në fuqi ne do të kemi një rritje me 50% të limitit të përgjegjësisë për dëmet ndaj pronës, rreth 35% të mjeteve motorike, konkretisht për autoveturat dhe mjetet e tjera motorike të ndryshme që janë autobusë, kamionë dhe mjete që transportojnë lëndë të rrezikshme. Gjithashtu, për këto dëme do të kemi një rritje me 33% të limitit të përgjegjësisë. Limiti për person në një ngjarje sigurimi është rritur me 10% dhe pas 5 vjetësh do të rritet me 60%.

Ne ju kemi paraqitur edhe një tabelë të limiteve, atë që ju përmendët, dhe limiti për ngjarje sigurimi në harkun 5-vjeçar për dëme pasurore dhe jopasurore do të rritet me 37,6%.

Sa u përket dëmeve ndaj personit, të cilat ndahen në dëme pasurore dhe jopasurore, do të kemi një rritje graduale të limitit të përgjegjësisë.

Krahasuar me kuadrin ligjor dhe rregullator aktual, figura e dëmit jopasuror, pra të gjitha figurat, siç janë në nenin 25, janë rritur me 10% për çdo shkallë paaftësie dhe është përcaktuar edhe një mënyrë llogaritjeje, pasi me ligjin që ka qenë ishte objekt i proceseve gjyqësore ose diskutimit në interpretim dhe ka pasur pasoja për mbrojtjen e interesave të konsumatorëve.

Shumë e rëndësishme në ligj është përmirësimi i procedurave dhe afateve të trajtimit të kërkesave të dëmshpërblimit nga ana e shoqërive të sigurimit, si siguroes përgjegjës dhe si siguroes i drejtpërdrejtë për rastet e dëmeve ndaj pronës, dhe është reduktuar koha e bërjes së pagesës, pas përfundimit të trajtimit nga shoqëria.

Kështu, ne mendojmë që me këtë rast të zgjidhen 30-35% kërkesat për dëmshpërblim në nivel shoqërie; shpenzimet për trajtimin e dëmeve; kostot e procedurave administrative që lidhen dhe me procesverbalin e policisë, pikërisht parashikimi që kemi bërë për hartimin e raportit european të aksidenteve. Pra, me pëlqimin e palëve që marrin pjesë në aksident dhe vajtja direkt te shoqëria, do të ulë edhe kostot e procedurave administrative që lidhen me procesverbalin e policisë.

Procedurat që janë për trajtimin e kërkesës për dëmshpërblim janë në përputhje me afatet që ka direktiva. PAGESA e dëmshpërblimit do të kryhet në 10 ditë për dëme ndaj personit, në 30 ditë për dëme ndaj pronës. Është një parashikim ndaj pronës me vlerë deri 100 mijë lekë, që do të paguhet nga shoqëritë e sigurimit brenda 14 ditëve nga marrja e kërkesës për dëmshpërblim. Pasi ka përfunduar trajtimi i kërkesës ky afat, 14 ditë, dhe plotësimi i dokumentacionit pagesa do të kryhet në llogarinë e përfituesit.

Projektligji, gjithashtu, synon uljen e numrit të drejtuesve të mjeteve të transportit, që qarkullojnë të papajisur me kontrata të sigurimit të detyrueshëm. Në projektligj parashikohet...

**Anasatas Angjeli** –Ju lutem, përgjigjuni pyetjeve, sepse nuk ka nevojë për përsëritje. Të mos përsërisim të njëjtat gjëra, relacioni është.

**Violanda Theodhori** – Deri tani unë nuk përsërita, por fola për limitet. Gjithsesi, po kalojmë te pyetjet që kishit. Për pyetjet për rritjen e limitit të përgjegjësisë që parashikon ligji u sqaruar.

Sa u përket sanksioneve ndaj shoqërive, që janë të parashikuara, janë shtuar dhe forcuar, parashikohet pezullim i licencës, masa me gjobë ndaj shoqërive që nuk paguajnë për dëmshpërblimin.

Po ia kaloj fjalën zonjës Hebovia, për t'iu përgjigjur pyetjeve në lidhje me Byronë Shqiptare të Sigurimit.

**Fatbardha Hebovija** – Në lidhje me Byronë Shqiptare të Sigurimit, projektligji ka disa risi, të cilat janë shumë të rëndësishme dhe kanë të bëjnë me ndryshimet nga ligji aktual. Organizimi i byrosë do të bëhet në departamente, në mënyrë që byroja të jetë e përgjegjshme për të gjitha detyrimet që rrjedhin nga anëtarësimi në kartonin jeshil. Për këto dëme do të ketë një fond të veçantë në një llogari të veçantë, që do të shërbejë vetëm për këto dëme dhe pjesa tjetër do të lidhet vetëm me dëmet e fondit të kompensimit.

Sa u përket dëmeve të fondit të kompensimit, duke qenë se kjo ka qenë një problematikë ndër vite, është parashikuar mënyra e pagesës së këtyre dëmeve. Sipas ligjit, parashikohet që dëmet mund të paguhen dhe trajtohen edhe sigurimi i drejtpërdrejtë. Kjo formë e pagesës së dëmeve është parashikuar edhe për dëmet e fondit të kompensimit. Pagesa e dëmeve të fondit të kompensimit janë: siguruesi i drejtpërdrejtë do të rrisë automatikisht edhe trajtimin më të mirë konsumatorit, pra çdo sigurues do të trajtojë konsumatorin e vet. Pra, në këtë rast nuk do të konkurrojë nëpërmjet tarifës së primit, por do të konkurrojë me mënyrën si do të sillet ndaj konsumatorit, do të përshpejtojë afatet e trajtimit të kërkesës për dëmshpërblim, sepse të gjitha këto dëme do të trajtohen njësoj, dëmet që rrjedhin nga kontratat e sigurimit të detyrueshëm TPL..

Po të bëjmë një krahasim midis këtyre rasteve për 2 vjet kemi një raport 70-90% shkojnë dëmet, të cilat lidhen direkt me siguruesin e drejtpërdrejtë.

Për sa u përket detyrimeve të fondit të kompensimit në krahasim edhe TPL-në kemi bërë një raport me të gjitha këto dhe në vlerë mund të themi se kemi një ulje të detyrimeve të fondit të kompensimit, sepse për 5 vjet janë paguar rreth 26 milionë euro dëme, që i përkasin fondit të kompensimit.

Detyrimet e fondit të kompensimit ndër vite mund të themi se për vitin 2017 janë rreth 1 miliard e 580 milionë lekë, për vitin 2018 janë 1 miliard e 136 milionë, për vitin 2019 rreth 980 milionë lekë, ndërsa për vitin 2020 janë rreth 790 milionë lekë.

Gjatë viteve kemi pasur pagesa të konsiderueshme të fondit të kompensimit duke pasur prioritet gjithmonë dëmet me ngjarje më të hershme sigurimi.

Për mënyrën e organizimit të byrosë, është konceptuar që organet drejtuese të byrosë ... do të jenë asambleja, bordi i drejtorëve dhe drejtori ekzekutiv.

Kriteret për bordin e drejtorëve dhe drejtorin ekzekutiv do të jenë të njëjta me kriteret e zgjedhjes së anëtarëve të Këshillit Mbikëqyrës të Shoqërive të Sigurimit, njëkohësisht kemi vendosur edhe një kufizim sa i përket lidhjes midis anëtarëve të bordit të drejtorëve dhe anëtarëve të shoqërive të sigurimit. Është parashikuar që anëtarët e bordit të drejtorëve, byrosë dhe familjarëve të tyre nuk duhet të jenë të lidhura me shoqërinë e sigurimit dhe shoqërinë që auditon pasqyrat financiare të byrosë.

Mendojmë që edhe sanksionet për byronë janë rritur. Është parashikuar edhe revokimi i emërimit të drejtorit të byrosë në qoftë se kemi shkelje të dispozitave të ligjit, përveç sanksioneve me gjobë, të cilat janë rritur në krahasim me ligjin aktual.

Kjo ishte diçka e përmbledhur në lidhje me byronë.

**Anastas Angjeli** – Ka ndonjë pyetje apo diskutim nga kolegët? Nuk ka.

Para se të fillojmë me votimin e projektligjit, ka dy sugjerime nga Komisioni i Integritimit. Që në fillim dua t'ju them se janë propozuar disa ndryshime, që vijnë edhe nga shoqata, por dy sugjerimet kryesoret vijnë nga Komisioni i Integritimit, të cilat janë detyrim, sidomos njëra, ndërsa tjetra vjen si sugjerim.

Shënimi në fund të faqes, që lidhet me titullin e projektligjit, propozohet dhe formulohet si më poshtë. Komisioni i Integritimit thotë: “Ky ligj i është përafuar pjesërisht me direktivën 2009/103 KE të Parlamentit Europian dhe Këshillit Europian, datë 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”. Numri CLEX 32009L0103 Fletore Zyrtare e Bashkimit Europian, seria L, nr. 263, datë 7.10.2009, faqet 11 dhe 31.

Ka edhe një sugjerim të po këtij komisioni, pa filluar diskutimin në parim dhe nen për nen, që është: “Kudo ku përmendet në projektligj pas fjalës “ditë” të shtohet fjala “ditë kalendarike”. Besoj se nuk keni ndonjë kundërshtim dhe jeni të gjithë dakord.

Para se të fillojmë diskutimin nen për nen, hedhim në votim në parim projektligjin “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”.

Kush është pro? Kundër? Abstenim? Një votë kundër nga zoti Roshi.

Miratohet.

Fillojmë me diskutimin dhe miratimin nen për nen.

Neni 1. Kush është pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet me një votë kundër.

Zoti Roshi, do të votoni kundër në të gjitha.

**Artur Roshi** – Po, kryetar!

Unë kam disa rezerva në tërësinë e ligjit, si marrja parasysht, në fakt, e propozimeve të shoqatës.

**Anastas Angjeli** – Po në qoftë se ua marrim parasysht propozimet, do t'i votosh?

**Artur Roshi** – Në qoftë se i merrni parasysht, sigurisht që po.

**Anastas Angjeli** – Faleminderit!

Në pikën 3, të nenit 2 fjalët “ministrit të Mbrojtjes” të zëvendësohen me fjalët “ministrit përgjegjës për mbrojtjen”. Besoj se ky është një rregull i teknikës legjislative, kështu që besoj se asnjë nga të ftuarit dhe kolegët ka vërejtje.

Jeni dakord që ta miratojmë nenin 2, me ndryshimin përkatës? Kundër? Abstenim?

Miratohet neni 2, me një votë kundër të zotit Roshi.

Kalojmë te neni 3, ku propozohet të bëjmë këto ndryshime, me sugjerim të Komisionit të Integritetit dhe Komisionit të Ekonomisë, ndaj do të kërkoja vëmendjen e AMF-së, nëse jeni apo jo dakord, të shtohet një përkufizim si më poshtë, që ka të bëjë me aktuarin. “Aktuari është një profesion, i cili mundëson menaxhimin e rrezikut dhe të pasigurisë me anë të modeleve matematikore dhe statistikore”.

Ka një koment nga ana e AMF-së, sidoqoftë, mund ta thonë , ta vendosim apo jo. Në qoftë se është përfshirë diku tjetër, nuk ka nevojë të vendoset.

**Violanda Theodhori** - Është në ligjin për sigurimin dhe risigurimin, përcaktimi i profesionit të aktuarit, kriteret që ai duhet të plotësojë për t'u pajisur me autorizim nga AMF-ja për punë. Kështu që nuk mendojmë që në këtë ligj...

**Anastas Angjeli** – Neni 3, votohet siç është në projekt.

Kush është pro? Kundër? Abstenim? Një votë kundër.

Miratohet.

Kalojmë te neni 4. Edhe për këtë nen nga Komisioni i Integritetit ka një riformulim në bazë të kërkesave të këtij komisioni në nenin 3, pika 4, është për nenin që ishim, pika 4 e nenit, të cilin e votuam, por ky është vetëm një rregullim që ka bërë Komisioni i Integritetit: “Byro, është Byroja Shqiptare e Sigurimit, e krijuar sipas nenit 35 të këtij ligji, anëtar të të cilit janë shoqëritë e sigurimit, të cilat janë licencuara në Republikën e Shqipërisë për të ushtruar veprimtarinë e sigurimit të detyrueshëm në sektorin e transportit, sipas shkronjave “a” dhe “b” të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji”.

A keni ndonjë kundërshtim që të jetë e formuluar në këtë mënyrë pika 4 e nenit që ne votuam, por që do ta rivotojmë përsëri? Nuk ka.

Pra, është vetëm një kërkesë e bërë nga ana e Komisionit të Integritetit Europian.

Pika 13. Në pikën 13 thuhet që fjala “maksimale” të hiqet. Këtë propozim e ka bërë Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin, ndërsa AMF-ja është kundër.

A mund të më thonë përfaqësuesit e AMF-së pse janë kundër?

**Lyela Rama** – Lidhur me termin “maksimale” mendojmë që të qëndrojmë, sepse është më tepër për të saktësuar dhe për qartësuar situatat që kanë qenë në proceset gjyqësore, pasi shuma maksimale e dëmshpërblimit i referohet kufirit minimal të përgjegjësisë që shoqëria e sigurimit merr përsipër.

**Anastas Angjeli** – Faleminderit!

Atëherë, pika 13 mbetet siç është.

Pika 19, riformulohet si më poshtë: “Mjet lundrues është çdo mjet transporti i destinuar për lundrim i regjistruar, sipas përcaktimeve të Kodit Detar”. Më duket se kjo është më e saktë se ajo që keni ju. Ta miratojmë sugjerimin që kemi për pikën 19, a keni vërejtje? Nuk keni.

Pas pikës 30, shtohet pika 31, që është mendim i Komisionit të Ligjeve, por edhe teknikë legislative, me këtë përmbajtje: “Nënshkrimi elektronik ka të njëjtin kuptim me legjislacionin në fuqi për nënshkrimin elektronik”.

A jeni dakord?

Përfaqësuesit e AMF-së, a janë dakord? Nuk keni vërejtje.

Me ndjesën time, ta votojmë edhe një herë nenin 3. Kush është dakord me të gjitha ndryshimet që u propozuan? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë te neni 4. Për nenin 4 nuk ka ndonjë sugjerim, kështu që po e hedh në votim.

**Mitat Tola** – Me leje?

Sa i takon nenit 4 kam diçka, sepse shoh që të gjitha vërejtjet që ka dërguar Ministria e Brendshme nuk janë pasqyruar te drafti që kemi.

Pika 3, e nenit përkatës...

**Anastas Angjeli** - Më falni, Ministria e Brendshme kujt ia ka dërguar vërejtjet, sepse duhet t'ia ketë dërguar qeverisë?

**Mitat Tola** – Vërejtjet i janë dërguar Ministrisë së Financave dhe qeverisë.

**Anastas Angjeli** – Ato nuk janë miratuar në qeveri dhe ju doni që t'i...

Ne nuk na kanë ardhur paraprakisht.

Fjalën e keni ju.

**Mitat Tola** – Ka një tejkallim të Kodi Rrugor në pikën 3, në të cilën kërkohet që në rastin kur një drejtues mjeti konstatohet pa policë sigurimi, t'i bllokohet mjeti. Në Kodin Rrugor ndëshkimi ekzistues, por edhe në propozimet e AMF-së dhe të byrosë, nuk është vendosur kjo kërkesë. Ka disa vite, që nga vitin 2011, që është hequr ndalimi administrativ i mjetit kur drejtuesi i mjetit është pa policë, por ka vetëm masa administrative nga 10 deri në 40 mijë lekë të vjetra.

**Anastas Angjeli** – Cili është propozimi juaj konkret dhe çfarë ndryshoni?

**Mitat Tola** – Në pikën 3 të mos vendoset ndalimi administrativ i mjetit, por vetëm masë administrative me gjobë ose, meqenëse grupet e interesit kërkojnë që të ndalohet administrativisht mjeti, të bëjnë propozimin përkatës në draftin e Kodit Rrugor që është në diskutim e sipër.

**Anastas Angjeli** – Pika 3 të mbetet kështu siç është apo të ndryshojë?

**Mitat Tola** – Jo, pika 3 të ndryshohet, pra të hiqet ndalimi administrativ...

**Anastas Angjeli** – “Kur personi i autorizuar për kontrollin e trafikut vëren shkelje të pikës 1, të këtij neni, bën ndalimin administrativ të mjetit...”



**Artur Roshi** – Kryetar, edhe unë jam dakord.

**Anastas Angjeli** – Të lutem, ta mbaroj fjalën!

Ju mendoni të hiqet?

**Mitat Tola** – Të hiqet “ndalimi administrativ i mjetit”. Në nenin 191 të Kodit Rrugor është parashikuar ndëshkim vetëm me masë administrative, me gjobë.

**Anastas Angjeli** – Më pas vazhdon: “si dhe vendos masën e dënimit administrativ me gjobë”.

Cili është komenti i përfaqësuesve të AMF-së?

**Fatbardha Hebovija** – Në lidhje me parashikimin për ndalimin administrativ të mjetit kemi pasur disa komunikime edhe me Ministrinë e Brendshme, për përfshirjen e kësaj dispozite në ndryshimet e Kodit Rrugor. Po ashtu, theksojmë se këtu kemi një mospërputhje me parashikimet që ka bërë Ministria e Brendshme për ndryshime të Kodit dhe ia referon sanksionin me gjobë ligjit organik, që është projektligji i ri nr. 10 076, të cilin po diskutojmë, në një kohë që ne në projektligj nuk e kemi parashikuar sanksionin me gjobë. Megjithatë, mendimin tonë do ta shprehim edhe me shkrim.

Sa i përket ndalimit administrativ të mjetit e shohim si shumë të rëndësishëm që të parashikohet, po e ritheksoj edhe një herë që ia kemi dërguar me shkrim ministrisë për ta përfshirë në Kod, sepse ka një masë, e cila i shërben...

**Anastas Angjeli** – Më falni, veprimin tuaj nuk mund ta bëjmë dot, për arsye se biem në kundërshtim me ligjin dhe Kushtetutën, sepse ajo që propozon Ministria e Brendshme është e rregulluar me Kod, Kodi miratohet me 3/5-at, kurse ligji që kemi këtu miratuar me 50% plus 1. Në bazë të Kushtetutës një ligj i votuar me 50% plus 1 nuk mund të bie ndesh me një akt tjetër ligjor që votohet në formën e Kodit. Unë mendoj që të merret në konsideratë vërejtja e bërë nga ana e përfaqësuesit të Ministrisë së Brendshme, duke hequr pjesën që ka të bëjë me ndalimin administrativ dhe të vini atë të penaliteteve që është më poshtë.

A keni ndonjë sugjerim tjetër përfaqësuesit e Ministrisë së Brendshme? Jo.

Jeni dakord? Po.

Votojmë nenin 4, me ndryshimin e propozuar nga Ministria e Brendshme. Kush është dakord? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet me të gjitha votat.

Neni 5. Për nenin 5 nuk ka ndonjë sugjerim. Kush është dakord? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

**Violanda Theodhori** – Zoti kryetar, a mund të kthemi pak te neni 4, pika 3?

Sa i takon nenit 4, pika 3, meqenëse u pranua, mendoj se nuk duhet të hiqet vetëm ndalimi administrativ i mjetit, por edhe pjesa tjetër e fjalisë.

**Anastas Angjeli** – E thashë, kështu që është detyra juaj dhe e këshilltarëve që të bëni rregullimin e fjalisë. Siç e thashë mbetet pjesë e penalitetit, rregullimin e teknikës legislative bëjeni ju. Ishim te neni 5, sepse ma ndërpretë votimin...

**Mitat Tola**- Ju lutem, a mund të ndërhyj pak?

Është e rëndësishme të rregullohet kjo pjesë, pasi në propozimin e AMF-së dhe të Byrosë, te ndryshimet e Kodit është shkruar në mënyrë eksplicite: “Ndëshkimi administrativ i mjeteve, të cilat nuk kanë policë sigurimi, të bëhet sipas ligjit për sigurimin e detyrueshëm të mjeteve”, ndërkohë neni 4 nuk ka një shumë financiare ndëshkimi minimum apo maksimum dhe, në qoftë se do t’i lëmë të dy projektet që janë në diskutim, të gjithë drejtuesit e mjeteve shpëtojnë pa u ndëshkuar, sepse te njëri projekt thuhet: “Ndëshkohet sipas Kodit” dhe te projekti që kanë sjellë thuhet: “Ndëshkohet sipas ligjit për sigurimin e detyrueshëm të mjeteve”. Kështu që është me rëndësi pika 4 me ndryshimet përkatëse.

**Anastas Angjeli**- Pra, në nenin 4, pika 3, hiqet pjesa që ka të bëjë me ndalimin administrativ të mjetit dhe me dënimin administrativ dhe vendoset vetëm pjesa që ka të bëjë me gjobën. Pavarësisht se thuhet sipas parashikimit të Kodit Rrugor, ju, në fund të mbledhjes, dhe ekspertët e AMF-së, duhet të na jepni edhe masën e gjobës, që ne ta votojmë sot dhe të vendoset në rregullimin e nenit.

**Edvin Libohova**- Kryetar, a mund të bëj një plotësim, ju lutem?

**Anastas Angjeli**- Edvin, sipas Rregullores së Kuvendit nuk lejohet që të ndërhyni, sepse ju i keni paraqitur me shkrim sugjerimet tuaja dhe ne do t’i themi. Shikoje mesazhin që ju kam nisur.

Pra, para se të votojmë në tërësi projektligjin, përfaqësuesit e AMF-së dhe Ministrisë së Financave duhet të kenë rakorduar me njëri-tjetrin dhe të na thonë konkretisht se çfarë lloj gjobash do të vendosim.

Kalojmë te neni 5. Kush është dakord? Kundra dhe abstenime nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë te neni 6. Ka një sugjerim për nenin 6 fjalët “për mbikëqyrjen e trafikut” të zëvendësohen me fjalët “për kontrollin e trafikut”. Kush është dakord? Kundra dhe abstenime nuk ka.

Miratohet.

Neni 7. Në nenin 7 rekomandohet të bëhen këto ndryshime: Pikat 2 dhe 3 të riformulohen si më poshtë:

Pika 2. “Shoqëria e sigurimit njofton Autoritetin të paktën 30 (tridhjetë) ditë kalendarike përpara aplikimit të tarifave të reja të primit dhe depoziton në Autoritet bazat teknike, faktorët e riskut dhe vlerësimet aktuariale të përdorura për llogaritjen e këtyre primeve, të shoqëruara me opinionin e aktuarit të autorizuar të shoqërisë”.

Pika 3. “Autoriteti në funksion të mbikëqyrjes së veprimtarisë së shoqërisë së sigurimit urdhëron rishikimin e tarifave të reja të primeve nëse konstaton se baza e të dhënave për hartimin e tabelave të primit nuk është e saktë, ose shoqëria e sigurimit nuk ka vepruar në përputhje me parimet aktuariale dhe metodologjinë e përdorur për përfshirjen e faktorëve të riskut të përcaktuara me rregullore nga Autoriteti”. A ka vërejtje nga përfaqësuesit e AMF-së? Nuk ka.

Te ky nen ka edhe një sugjerim që pika 9 të hiqet. “Autoriteti përcakton parimet e sistemit bonus-malus, kategoritë e mjeteve ku zbatohet, si dhe të dhënat e nevojshme për zbatimin e këtij sistemi”. A jeni dakord? Dakord.

Atëherë, hedhim në votim nenin 7 me ndryshimet që propozova. Kush është dakord? Kundra dhe abstenime nuk ka.

Miratohet me ndryshimet e komisionit.

Neni 8. Kush është dakord? Kundra dhe abstenime nuk ka.

Miratohet.

Neni 9. Kush është dakord? Kundra dhe abstenime nuk ka.

Miratohet.

Neni 10. Për nenin 10 kemi sugjerime të shoqatës, një pjesë e të cilave edhe mund të konsiderohen, megjithatë, fillojmë diskutimin. Nga pika 1 deri në pikën 10 nuk ka ndryshime, ndërsa në pikat 10 dhe 11 kërkohet riformulimi si më poshtë:

Pika 10, “Në rast se shoqëria e sigurimit, nuk i përgjigjet palës së dëmtuar brenda afatit të përcaktuar në pikën 1 të këtij neni, dhe/ose pala e dëmtuar nuk është dakord me masën e dëmshpërblimit të ofruar nga shoqëria e sigurimit dhe/ose pala e dëmtuar nuk është dakord me

shkaqet e refuzimit të dëmshpërblimit nga shoqëria e sigurimit, vetëm në këtë rast pala e dëmtuar ka të drejtë të ngrejë padi civile kundër shoqërisë së sigurimit.” Pra, shtohet fjala “vetëm në këtë rast”. Besoj se kjo nuk prish punë dhe nuk kemi arsye pse të mos e marrim parasysht, pasi është vetëm çështje fjalish të rregulluara mirë.

Pika 11, “Afatet sipas pikës 1 të këtij neni dhe e drejta e palës së dëmtuar për përfitimin e interesit të pagueshëm për mosrespektim të këtyre afateve nuk zbatohen për rastet e aksidenteve, ku janë përfshirë mjetet motorike të regjistruara jashtë shtetit dhe të pajisura me karton jeshil, si dhe për rastet e aksidenteve, ku janë përfshirë mjete motorike të pasiguruara dhe të pidentifikuara sipas nenit 41 të këtij ligji”. A ka ndonjë sugjerim nga përfaqësuesit e Autoritetit për këtë rregullim që i është bërë kësaj pike? Nuk ka.

**Violanda Theodhori** – Jemi shprehur se nuk jemi dakord për këtë formulim.

**Anastas Angjeli** – A keni ndonjë arsye pse nuk jeni dakord për nenin 11, sepse është kollaj të themi se nuk jemi dakord?

**Fatbardha Hebovija** – Atëherë, propozimi në lidhje me përjashtimin nga interesat e pagueshme të dëmeve të fondit të kompensimit mendojmë se nuk duhet të jenë pjesë e projektligjit, sepse një gjë e tillë nuk është parashikuar në asnjë legjislacion të vendeve të rajonit dhe as në direktivë nuk ka. Ata duhet të trajtohen njësoj si dëmtuarit e tjerë dhe heqja e interesave do të sjellë vonesa në trajtimin e kërkesave për dëmshpërblim. Kështu që mendojmë se kjo dispozitë duhet të rrijë për shkak se vetë ndarjen e trajtimit të dëmeve të fondit të kompensimit tashmë e kemi orientuar drejt dy drejtimeve: shoqëria, dëmet e saj TPL, pra automatikisht i bie që edhe interesat janë të zbatueshme për këto, dhe byroja për pjesën tjetër që është shumë e vogël, në krahasim me dëmet e tjera që trajtojmë direkt shoqëritë e sigurimit. Kështu që mendojmë se...

**Anastas Angjeli** – Këtu bëhet fjalë për afatet, vetëm për kohën. Pika 11 bën fjalë për afatin kohor, me aq sa e kuptoj unë, propozimin e shoqatës.

**Fatbardha Hebovija** – Është e dëmtuar për përfitim të interesit të pagueshëm, pra afatet bazohen tek interesi i pagueshëm.

**Anastas Angjeli** – Afatet, sipas pikës 1 të këtij neni, edhe drejta e pagës së dëmtuar për përfitimin e interesit të pagueshëm për mosrespektimin e këtyre afateve nuk zbatohen për rastet e aksidenteve, kur janë përfshirë mjetet motorike të regjistruara jashtë shtetit dhe të pajisura me

karton jeshil, si dhe për rastet e aksidentit kur janë përfshirë mjetet motorike të pasiguruara dhe të pidentifikuara sipas nenit 41.

**Fatbardha Hebovija** – Për mjetet e pasiguruara jo, vetëm kështu siç është propozuar nga Këshilli i Ministrave.

**Anastas Angjeli** – Pra, pas pikës 11 shtohet pika 12 me këtë përmbajtje: “Në përfundim të trajtimit të kërkesës për dëmshpërblim, në rast pranimit të kërkesës, shoqëria e sigurimit duhet të njoftojë palën e dëmtuar për masën e dëmshpërblimit të vlerësuar prej saj. Siguruesi përgjegjës, gjithashtu, ka të drejtë të publikojë në faqen e internetit apo nëpërmjet programeve analogeve listën e përfitueseve të dëmshpërblimit, emër mbiemër dhe t’i ftojë ata të paraqiten pranë zyrave përkatëse për t’u njohur me vlerën e përlllogaritur për ta tërhequr atë, nëse e pranojnë, dhe për ta përmbyllur kështu praktikën përkatëse të dëmshpërblimit”. A ka ndonjë sugjerim në lidhje me këtë propozim? Transparencë është vetëm.

Besoj se jemi dakord?

**Vilonda Theodhori** – Zoti kryetar, ky është një propozim, që është diskutuar dhe është trajtuar me Shoqatën e Siguruesve edhe gjatë takimeve për hartimin e ligjit. Autoriteti vlerëson se ky është një parashikim që duhet trajtuar në kuadër të ruajtjes së konfidencialitetit. Ne nuk e jemi shprehur dakord që të shtohet kjo dispozitë.

**Anastas Angjeli** – Mund ta përsërisni edhe një herë, sepse nuk u dëgjuat.

**Violanda Theodhori** – Ky propozim është trajtuar dhe është diskutuar më parë me Shoqatën e Siguruesve. Autoriteti i qëndron mendimit se ky parashikim duhet të trajtohet në kuadër të ruajtjes së konfidencialitetit dhe publikimi i të dhënave personale, pra nxjerrja e emrave se cilët janë përfituesit duhet bërë në përputhje me ligjin “Për mbrojtjen e të dhënave personale”.

**Anastas Angjeli** – Në rregull, ta shtojmë në fund propozimin “në përputhje me ligjin “Për mbrojtjen e të dhënave personale””.

Ju doni që të jeni në rregull me ligjin “Për mbrojtjen e të dhënave personale”. Pra, shtohet pika 12 dhe në fund “përkatëse të dëmshpërblimit, në përputhje me ligjin “Për mbrojtjen e të dhënave personale””, pra do të japim aq informacion sa na lejon ligji. Në rregull?

Me këto ndryshime i rikthehem edhe një herë ndryshimit të pikës 10, argumentit që kishim për sa i përket afatit të së drejtës dhe pagimit të interesave. A ka ndonjë deputet komente

që ta mbyllim këtë nen, sepse kishte shumë ndryshime? Pra, do të mbetet propozimi i shoqatës apo do të mbetet qëndrimi i AMF-së?

Urdhëroni, zoti Roshi!

**Artur Roshi** – Unë them të mbetet propozimi i shoqatës, sepse më duket më me këmbë në tokë se sa propozimi i AMF-së.

Faleminderit!

**Anastas Angjeli** – Urdhëroni, zonja Rryçi!

**Krenar Rryçi** – Faleminderit, zoti kryetar!

Edhe unë do të mbetem me propozimin e shoqatës.

**Anastas Angjeli** – Faleminderit!

E hedhim në votë.

Kush është dakord me propozimin e shoqatës, të ngrejë dorën? Kush është kundër? Nuk ka.

Atëherë, mbetet propozimi i pikës 11.

Miratojmë nenin 10 me ndryshimet e propozuara me shtesën që, kur të shtohet pika 12, të vendoset në përputhje me ligjin “Për mbrojtjen e të dhënave personale”.

Kush është dakord me nenin 10, me ndryshimet e propozuara, të ngrejë dorën? Abstenim? Kundër? Nuk ka.

Miratohet neni 10.

Kalojmë te neni 11. Për nenin 11 nuk ka ndonjë sugjerim. Kush është dakord me nenin 11? Abstenim? Nuk ka. Kundër? Nuk ka.

Miratohet neni 11.

Kalojmë te neni 12. Për nenin 12 nuk ka ndonjë sugjerim.

Kush është dakord me nenin 12? Abstenim? Kundër? Nuk ka.

Miratohet neni 12.

Neni 13. Nuk ka ndonjë sugjerim, as vërejtje.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 14 ka një sugjerim. Te pika 1, fjalët “sipas një formulari të miratuar” të zëvendësohen me fjalët “sipas formularit të miratuar”. Është teknikë legjislative.

Kush është dakord me këtë ndryshim?

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Votojmë nenin 14.

**Mitat Tola** – Zoti kryetar, kam një ndërhyrje për nenin 14. Në paragrafin II është vendosur një vlerë kur dëmi kap 30 mijë lekë dhe, nëse palët nuk bien dakord, thërrasin Policinë Rrugore. Nuk e di si mund të realizohet teknikisht kur diku në Dhërmi dy palë përplasen dhe Policinë Rrugore më të afërt e kanë ose 100 km larg, në Sarandë ose në Vlorë, dhe ku mund ta ndajnë këtë 30 mijëlekësh për ta thirrur policinë. Më duket pa sens vendosja e një kufiri në vlerë lekësh për të thirrur policinë.

Edhe paragrafi V, që lidhet me paragrafin II, për mendimin tim duhet të modifikohet.

Palët mund ta thërrasin policinë kur nuk bien dakord. Policia shkon dhe pastaj ia ngarkon shpenzimet palës që e merr në telefon, si në çdo vend europian.

Praktika që ne përdorim sot është që në 10 mijë aksidente me dëme materiale, i kushton policisë shërbime, zhvendosje për të shkuar nga 3 orë, nga Korça në Ersekë, për një stop makine.

Kur palët nuk bien dakord, policia do të shkojë se për atë punë është, por të hiqet kjo vlera 30 mijë lekë se ngatërrojnë punë, për mendimin tim.

**Anastas Angjeli** – Cili është mendimi i AMF-së, ju lutem?!

**Violanda Theodhori** – Kjo është një pikë shumë e rëndësishme për ligjin dhe konsumatorin, është edhe risi e ligjit, sepse zgjidh trajtimin e kërkesave për dëmshpërblim në vlera të vogla, në afate shumë të shkurta, pa pasur nevojë për kosto shtesë, se shumë nga konsumatorët e zgjidhin mes tyre pagesën e dëmeve të vogla.

Në këtë rast, me atë raport, ato nuk kanë nevojë as të thërrasin organet e policisë dhe dëmshpërblehen nga shoqëria e sigurimit. Për sa i përket pjesëmarrjes së policisë gjatë aksidentit ai është një detyrim që zbatohet edhe sot, kështu që nuk mund ta përjashtojmë dot, aq më tepër kur ka edhe dëme shëndetësore, policia patjetër duhet të jetë në vendngjarje. Ky kod e ka parashikuar praninë e organeve të drejtësisë, por për ne kjo pikë duhet të rrijë, sepse është një pjesë e konsiderueshme e dëmeve që raportohen te ne në vlerë të vogël dhe konsumatori sorollatet dhe ka kosto shtesë për këto dëme, pa menduar që ka dëme, të cilat nuk janë raportuar dhe janë zgjidhur midis palëve.

**Anastas Angjeli** - Faleminderit!

**Edvin Libohova** – Kush do ta përcaktojë vlerën 30 mijë lekë, se më shqetëson.

**Anastas Angjeli** – Është mirë që, kur ka sugjerime dhe vërejtje brenda dy ministrive, t'i kishit sheshuar para se të shkonit në mbledhje të qeverisë.

**Edvin Libohova**– Të gjitha këto ne i kemi dërguar me shkrim.

**Anastas Angjeli** – Tani qeveria e ka miratuar, e ka parë të arsyeshme, por kjo s'do të thotë se nuk keni të drejtë t'i paraqisni edhe këtu.

Mendim i AMF-së e konsideron që duhet kjo pikë.

Neni 14 hidhet në votim me ndryshimet në pikën 1, të referuara vetëm për ndryshimin e “një formulari”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 15 ka tre ndryshime.

Në pikën 3, referenca në nenin 16 zëvendësohet me referencën në nenin 17, se ka një gabim aty.

Në pikën 7 propozohet të hiqet.

Pas pikës 1 të shtohet një pikë e re, ku të parashikohet detyrimi i shoqërive të sigurimit për 3-mujor e 6-mujor e të tjera, të cilat, nga argumentet që ka dhënë AMF-ja, bien.

Pra, mbetet që në nenin 15, për pikën 3, t'i referohemi nenit 17 dhe jo nenit 16. Besoj se për këtë AMF-ja dhe MEF-ja nuk kanë kundërshtim, kurse që të hiqet pika 7, duhet të na thoni mendimin tuaj.

AMF-ja si mendoni?

**Violanda Theodhori** – Ky ka qenë propozim i Komisionit të Veprimtarive Prodhuese dhe kur është vënë në ligj, gjatë diskutimeve, ka qenë propozim i Ministrisë së Drejtësisë dhe prandaj është shtuar pika 7. Ne ramë dakord me propozimin e komisionit, meqenëse ka një ligj të posaçëm për nënshkrimin elektronik. Nuk është AMF-ja që do të përcaktojë udhëzimet dhe kriteret për nënshkrimin elektronik.

**Anastas Angjeli** – Dakord.

Hedhim në votim nenin 15 me ndryshimin në pikën 3 dhe me ndryshimin që hiqet pika 7. Për sa i përket shtesës së pikës 1 për të pasur kontrata 1-mujore, 3-mujore, 6-mujore etj., nuk jemi dakord besoj, se keni dërguar me shkrim argumentet.

Pro? Faleminderit! Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet neni 15.



Neni 16. Për nenin 16 nuk ka ndonjë vërejtje.

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

Miratohet.

Neni 17. Për nenin 1, pika 2, kërkohet të bëhen këto ndryshime të hiqen shkronjat “dh” dhe “e” me këtë përmbajtje... A mund të na sqaroni? Shoqata e Siguruesve ka bërë propozimin që të hiqet dhe AMF-ja është dakord.

Atëherë, meqenëse jemi dakord, votojmë nenin 17.

*(Ndërhyrje pa mikrofon.)*

AMF-ja nuk është dakord për dakord për shkronjat “dh” dhe “e”, por është dakord që të shtohet shkronja “f” me këtë përmbajtje: “E mjeteve motorike që përdoren për transportin e fëmijëve dhe nxënësve me destinacion kopshtet dhe shkollat.”. Kështu? Shoqata thotë të hiqen shkronja “dh” dhe “e” me këtë përmbajtje: “dh) Teleferikët dhe të mjeteve të transportit mbi shina, që përfshijnë trenat, tramvajin, metrotë si dhe të mjeteve të tjera të cilat lëvizin mbi shina”.

e) Të gjitha mjeteve të tjera të transportit, pavarësisht nga fuqia e përdorur për transportin publik me pagesë të pasagjerëve”. A ka mundësi të na sqarojë AMF-ja pse nuk është dakord për shkronjat “dh” dhe “e”?

**Violanda Theodhori** – Zoti kryetar, qëllimi i kësaj dispozite është që çdo pasagjer që udhëton në transportin publik, pavarësisht se me çfarë mjeti udhëton, të jetë i siguruar nga aksidentet. Në nenet përkatëse është fusha e mbulimit të aksidenteve për këtë policë të pasagjerëve. Ky parashikim ka qenë edhe në ligjin ekzistues, është edhe në modelet e disa legjislacioneve të tjera.

Ne e kemi diskutuar sugjerimin e shoqatës, por, referuar dhe modelit të legjislacions që kemi parë, mendojmë të qëndrojmë siç është dhe të shtojmë dispozitën përkatëse që kemi sjellë lidhur me sigurimin e mjeteve motorike që transportojnë fëmijët në shkolla apo studentët.

Ky është qëndrimi. Këto janë sigurime të detyrueshme. Këtu është një gamë e gjerë e parashikuar për sigurimet e detyrueshme të pasagjerit. Edhe pse aktualisht në Shqipëri nuk ka tramvaj apo metro, mund të ketë, pasi ligji bëhet për një kohë të gjatë, prandaj nuk mendoj se heqja e këtyre parashikimeve...

**Anastas Angjeli** – Më fal, teleferik ka apo jo?

**Violanda Theodhori** – Po.

**Artur Roshi** – Zoti kryetar, a mundem?

**Anastas Angjeli** – Po.

**Artur Roshi** – Le të marrim konkretisht teleferikun e Dajtit. Duket si qesharake në njëfarë mënyrë për të futur në ligj sigurimin për teleferikun e Dajtit.

Le të qëndrojmë te propozimi i shoqatës dhe, kur të vijë koha që vendi të zhvillohet më tepër, ndoshta mund ta kemi më të mirë menduar në njëfarë mënyre edhe gamën e përfshirjes më të madhe. Prandaj, për mendimin tim, është që të mos kalojmë tej propozimit të shoqatës.

**Anastas Angjeli** – Kush ka ndonjë sugjerim tjetër?

Atëherë, edhe një herë neni 17, pika 2: kemi propozimin e shoqatës, ku kërkohet që shkronjat “dh” dhe “e” të hiqen, kemi edhe propozimin e Komisionit të Ekonomisë, ku edhe AMF-ja është dakord që shkronja “f” që të shtohet me një përmbajtje të caktuar të mjeteve motorike që përdoren në transportin e fëmijëve, të nxënësve me destinacion kopshtet dhe shkollat.

Hedhim në votim propozimin e shoqatës për heqjen e shkronjave “dh” dhe “e”. Kush është dakord që të hiqen shkronjat “dh” dhe “e”? Kundër? Abstenim?

Mbeten shkronjat “dhe” dhe “e”.

Hedhim në votim shkronjën “f”.

Kush është dakord me shkronjën “f”? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Kush është dakord me neni 17 me këto ndryshime? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka. Miratohet.

Neni 18. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 19. Kush është dakord sipas propozimit të qeverisë? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 20. Në nenin 20, pika 1, fjalët “të kësaj kontrate” të zëvendësohen me fjalët “të kontratës së sigurimit” për arsye të teknikës legislative. E hedhim në votim nenin me ndryshimin e propozuar. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 21. Nuk ka ndonjë sugjerim. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 22. Kush është dakord?

Faleminderit!

Abstenim nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet!

Neni 23.

Kush është dakord me nenin 23?

Faleminderit!

Abstenim nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet!

Neni 24.

Kush është dakord me nenin 24, të ngrejë dorën.

Faleminderit!

Abstenim nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet!

Nenin 25?

Në nenin 25 propozohen disa ndryshime, prandaj më ndiqni me vëmendje. Shoqatat dhe AMF-ja të më ndjekin me vëmendje.

Në pikën 2, shkronja ‘a’ ‘iii’ të riformulohet si më poshtë:

“Mjete të tjera, përfshirë mjetet e pidentifikuar, 50 milionë lekë.”

Në pikën 2, shkronja ‘b’ i’ të riformulohet si më poshtë:

“Mjete të tjera, përfshirë mjetet e pidentifikuara, 10 milionë lekë.”

Pika 4 e shkronjës “a” të riformulohet si më poshtë:

“Vlera e dëmit biologjik për çdo person të dëmtuar do të jetë jo më shumë se 110 mijë lekë për çdo 10 % të shkallës së paaftësisë së përhershme, të pjesshme ose të plotë. Shuma e përfitimit, e parashikuar në këtë pikë duhet të bazohet në moshën dhe shkallën e paaftësisë së të dëmtuarit.”

Pikat 9 e 10 të hiqen. Pas pikës 10 të shtohet një pikë me këtë përmbajtje:

“Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare, 30 ditë përpara fillimit të vitit kalendarik publikon kufirin minimal të përgjegjësisë, të indeksuar me normën mesatare të inflacionit vjetor për mjetet e caktuara në nëndarjen ‘iii’ të shkronjës ‘a’ të pikës 2 të këtij neni, dhe për çdo person, sipas pikës 5 të këtij neni”.

Në pikën 9, fjalët “nga data 1 janar 2021 deri më datë 31 dhjetor 2025” të zëvendësohen me fjalët: “nga data 1 janar 2022 deri më datë 21 dhjetor 2026”.

Pika 10 të riformulohet si më poshtë: “në kontratën e lidhur nga data 1 janar 2027 e në vijim, kufiri minimal i përgjegjësisë është i njëjtë me kufirin minimal të përgjegjësisë së kontratave të lidhura në vitin 2026”.

Këto janë ndryshimet që bëhen në nenin 25.

Komentet që ka AMF-ja, ju lutem, i mbani mend, apo doni t’i them një nga një? Ju i keni, besoj.

**Violanda Theodhori** – Po, zoti kryetar!

Propozimi për ndryshimin e këtyre limiteve, nga shoqata e siguruesve, e çon ligjin në një nivel shumë më të ulët se sa limitet ekzistuese në ligjin aktual. Një nga risitë e këtij ligji ishte pikërisht kjo: rritja e limiteve të sigurimit. Kështu që, ne nuk jemi dakord me propozimin e shoqatës dhe me argumentet e tyre.

**Anastas Angjeli** – Po për pikat 9 e 10, që janë propozimet e Komisionit të Ekonomisë?

**Violanda Theodhori** – Po, për pikat 9 e 10 jemi dakord, për kontratat e lidhura, sepse ka qenë data 1 janar 2021, që tani bëhet 2022, dhe shtrihet deri në 31 dhjetor 2026, ndërsa në pikën 10, data 1 janar 2026 bëhet 1 janar 2027.

**Anastas Angjeli** – Atëherë, votojmë nenin 25, që sugjerimet për pikat 9 e 10 të miratohen, ndërsa për pjesën tjetër të sugjerimeve, që të mos miratohen.

Kush është dakord?

Faleminderit!

Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet neni 25.

Kalojmë te neni 26.

Kush është dakord, le të ngrejë dorën.

Faleminderit!

**Artur Roshi** – Më fal, kryetar!

**Anastas Angjeli** – Po.

**Artur Roshi** – Për dëmin biologjik jemi dakordësuar edhe me AMF-në.

**Anastas Angjeli** – Ato për cilat jemi dakordësuar, u votuan. Ato për të cilat nuk jemi dakordësuar, nuk u miratuan.

Pika 4, shkronja 'a', që ka vlerën e dëmit biologjik, votohet. Pika 9 votohet. Pika 10 votohet.

**Artur Roshi** - Mirë, në rregull!

**Anastas Angjeli** – Jemi te neni 26.

**Violanda Theodhori** – Zoti kryetar, më falni që po ju ndërpres...

**Anastas Angjeli** – A jeni dakord?

**Violanda Theodhori** – Jo, jo. Ne jemi që neni 25 të qëndrojë siç ka ardhur, me vetëm një ndryshim në pikën 9, për datat, si dhe për pikën 10. Lidhur me diskutimin që kemi pasur edhe me shoqatën, me të cilën nuk është se jemi dakordësuar në lidhje me parashikimin për përfitimin e dëmit biologjik, që rregullon ligjin aktual. Nga shqyrtimi i legjislacioneve, veçanërisht i vendimit të Gjykatës së Kasacionit të Italisë, sepse ai është marrë si model, interpretohet se dëmi biologjik përfitohet në rast se i dëmtuari ka mbijetuar pas aksidentit për një periudhë kohë, ndërsa më pas ka ndërruar jetë. Kjo është, zakonisht shkon një ditë, e më pas bëhen përlllogaritjet.

**Anastas Angjeli** – Nuk i jemi referuar Gjykatës së Kasacionit të Italisë, por po flasim për një dëm biologjik.

Ka diskutime? A doni të merremi përsëri me këtë pikë?

**Edvin Libohova** – Me leje, le ta sqarojmë pak këtë, sepse është shumë e rëndësishme.

**Anastas Angjeli** – Po.

Po, kush e ka fjalën? Nuk po dëgjoj asgjë. Afrohuni te mikrofoni, nëse doni të flisni.

**Edvin Libohova** - Po. Zoti kryetar, me të vërtetë që AMF-ja i referohet Gjykatës së Kasacionit të Italisë, por ne kemi një vendim unifikues të Gjykatës së Lartë të Republikës së Shqipërisë, i cili i ka unifikuar figurat e dëmit jopasuror. Dëmin biologjik e përfiton drejtpërsëdrejti vetëm personi i dëmtuar, jo familjarët e tij. Familjarët e tij përfitojnë dëmin moral dhe dëmin ekzistencial. Qartazi, gjatë kësaj periudhe, ne e kemi furnizuar edhe AMF-në me gjithë informacionin, me të gjitha vendimet e gjykatave përkatëse. Nuk e dimë arsyen se pse sot ka ndryshuar qëndrim, sepse kemi pasur mirëkuptim, gjithmonë në zbatim të ligjit. Është unifikim i dispozitës 625 të Kodit Civil, ku janë unifikuar figurat e dëmit jopasuror. Dëmin biologjik e përfiton drejtpërsëdrejti vetëm personi i dëmtuar.

**Anastas Angjeli** – A është njohur AMF-ja me këtë vendim unifikues të Gjykatës së Lartë?

**Violanda Theodhori** – Po, zoti kryetar! Vendimi unifikues i Gjykatës së Lartë ka disa vite që ka dalë dhe pjesërisht është pasqyruar edhe në ligjin ekzistues. Tashmë, këtu figurat janë përmirësuar, dhe rritja e limiteve të përgjegjësisë...

**Anastas Angjeli** – Në qoftë se kemi një vendim unifikues nga gjykata, si mund të veprojmë ndryshe? Ka një vendim unifikues të gjykatës shqiptare.

**Saimir Muçmataj** – Përshëndetje, zoti kryetar!

Mundem?

**Anastas Angjeli** – Po.

**Saimir Muçmataj** – Përshëndetje!

Ligji nr. 1076 i vitit 2009 ka dalë pas vendimit unifikues të gjykatës, që është i vitit 2007, në të cilin njihet edhe dëmi biologjik. Ne i kemi referuar edhe direktivës, pastaj kemi parë në detaje edhe legjislacionin italian, siç u tha edhe nga kolegja, dhe pikërisht vendimi i fundit në Itali është i vitit 2019, ku e trajtojnë pikërisht dëmin biologjik, e përfitojnë edhe familjarët nëse pala e dëmtuar, viktima, mbijeton mbi 24 orë. Pra, është një e drejtë që fitohet dhe trashëgohet pastaj tek trashëgimtarët.

**Anastas Angjeli** – Faleminderit!

U sqaruam.

Nuk ka nevojë më, është e sqaruar.

**Abi Sarjin** – Thjesht një saktësim, zoti kryetar, në qoftë se është e mundur.

**Anastas Angjeli** – Po.

**Abi Sarjin** – Vendimi unifikues është i vitit 2007, ka unifikuar Kodin Civil të Republikës së Shqipërisë, dhe ajo dispozitë është në fuqi edhe sot. Të mos bëjmë gafa juridike. Në qoftë se do AMF-ja, t'i drejtohet edhe Gjykatës së Lartë, të marrin një informacion se çfarë është koncepti i dëmit biologjik. Por sot po flasim për një ligj. Vendimi unifikues në rastin konkret është ligj për të gjithë ne. Thjesht këtë sqarim desha.

Faleminderit!

**Anastas Angjeli** – Atëherë, rikthehemi te neni 25.

Kemi disa propozime nga të cilat, për dy jemi dakord, për pikat 9 dhe 10 që AMF-ja është dakord, si dhe kemi çështjen e dëmit biologjik, për të cilën patëm dy diskutime të kundërta, një të shoqatës dhe një të AMF-së.

Ju lutem, ta vendosim me votim.

Kush është dakord me mendimin e shoqatës, të ngrejë dorën. Ka njeri që është dakord me mendimin e shoqatës? Pesë.

Kush është dakord me mendimin e AMF-së? Nuk ka. Abstenim? Kundër?

Mbetet pika 4, siç e ka propozuar shoqata dhe mbeten pikat 9 dhe 10 me votimin përkatës.

E votojmë edhe një herë nenin 25 që të jemi korrektë me zbatimin e Rregullores.

Kush është dakord me këto ndryshime, të ngrejë dorën. Dakord.

Kush abstenon? Asnjë.

Kush është kundër? Nuk ka.

Vazhdojmë me nenin 26, për të cilin nuk kemi asnjë ndryshim.

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

Miratohet neni 26.

Vazhdojmë me nenin 27, për të cilin nuk kemi asnjë ndryshim.

Kush është dakord me nenin 27? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 28. Për nenin 28 ka një riformulim të pikës 4, të cilin po jua lexoj: “Kriteret që duhet të plotësojë një strukturë e specializuar për trajtimin e dëmeve të kartonit jeshil janë: të ketë kapital financiar në vlerën jo më të vogël se 3 milionë euro, e cila duhet të jetë e bllokuar në formën e garancisë dhe në një nga bankat e nivelit të dytë; të jetë i licencuar nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare, si vlerësues i dëmeve shëndetësore dhe materiale; të ketë eksperiencë jo më pak se 10 vjet si trajtues dëmsh i licencuar nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare”. Ka ndonjë mendim nga AMF-ja?

**Violanda Theodhori** – Po, zoti kryetar.

Në lidhje me nenin 28, në draftligj është parashikuar që byroja mund t’ua delegojë shqyrtimin në pikën 3 dhe pagesën e dëmeve anëtarëve ose një korrespondenti të emëruar nga byroja. Pra, emri, përcaktimi “strukturë e specializuar” nuk është në këtë nen.

**Anastas Angjeli** – Po, e deleguar? Po që ta delegoni si është?

**Violanda Theodhori** – Kështu që ne nuk mendojmë se është me vend.

**Anastas Angjeli** – Po pse me të deleguar e mendoni dhe me një organ jo të specializuar nuk e mendoni?

**Violanda Theodhori** – I gjithë rregullimi i Byrosë Shqiptare të Sigurimeve bazohet në marrëveshjet ndërkombëtare, rregullohet me rregullat e Këshillit të Byrove dhe ky i fundit njihet vetëm përcaktimin e korrespondentit. Ndërsa për të tjerat jep rregulla byroja. Të paktën ky është legjislacioni dhe rregulloret e Këshillit të Byrove që ne...

**Anastas Angjeli** – Ma thoni edhe një herë si është? E bën Byroja?

**Violanda Theodhori** – Po. Në Byronë Shqiptare të Sigurimit janë anëtarë të gjitha shoqëritë e sigurimit, të cilat shesin edhe kartonin jeshil. Për pagimin vendet anëtare, domethënë anëtarët, janë të detyruar të bëjnë edhe pagesat e kartonit jeshil, që janë shoqëritë e sigurimit. Kjo bëhet nëpërmjet byrosë dhe/ose nëpërmjet delegimit që i bën byroja anëtarit të byrosë, që, në këtë rast, është Shoqëria e Sigurimit ose një korrespondent dhe këta janë termat që përdor ky legjislacion.

Togfjalëshi “strukturë e specializuar” nuk është...

**Anastas Angjeli** – Çfarë dëmton, po të jetë “strukturë e specializuar, e deleguar nga byroja”? Është si atë që autorizon byroja, ia autorizon kësaj strukture.

**Violanda Theodhori** – Në qoftë se Komisioni juaj e shikon me vend këtë propozim, ne mbetemi në vlerësimin tuaj, zoti kryetar.

**Anastas Angjeli** – Domethënë, të bëhet “strukturë e specializuar, e deleguar nga byroja”? Si?

**Violanda Theodhori** – Ne nuk jemi dakord. Por në qoftë se ju e mendoni që sugjerimi juaj...

**Anastas Angjeli** – Jo, pyetja është kjo: Përse byroja mund t’ia delegojë dikujt dhe jo një strukture të specializuar?

**Violanda Theodhori** – Po, ia delegon vetëm korrespondentit.

**Anastas Angjeli** – Ku qëndron ndryshimi?

**Violanda Theodhori** – Ua delegon vetëm shoqërive të sigurimit...(Nuk dëgjohet.)

**Anastas Angjeli** – Nuk dëgjohet mirë.

**Lyela Rama**– Pra, byroja ia drejton...

**Anastas Angjeli** – Nuk dëgjoheni mirë, se keni mbyllur mikrofonin.

**Lyela Rama**– Atëherë, trajtimi i dëmeve të kartonit jeshil bëhet nga... Pra, bëhet fjalë tani për shtetas shqiptarë që aksidentohen nga mjete me targa të huaja. Byroja jonë mund t’ia delegojë trajtimin e dëmeve një shoqërie sigurimi ose korrespondentit, i cili është përzgjedhur



nga byroja respektive e vendit tjetër, në të cilin mjeti ka qenë i siguruar dhe është emëruar nga Byroja Shqiptare.

Kriteret e korrespondentit përcaktohen nga rregullorja e Këshillit të Byrove. Pra, çdo byro mund t'i vendosë vetë kriteret për korrespondentin. Këto janë dy. Ndërkohë, për delegim për strukturë pastaj është diskutim tjetër.

**Anastas Angjeli** – Okej.

Atëherë, e hedhim nenin...

**Edvin Libohova** – Zoti kryetar, a mund të bëj një sqarim për këtë pikë?

**Anastas Angjeli** – Po.

**Edvin Libohova** – Atëherë, përderisa flasim për një strukturë të specializuar, që mund të jetë një kompani, mund të jetë një institucion apo të tjerë, kriteret janë vendosur, në mënyrë që mos abuzohet dhe të zgjedhësh këdo në treg. Pra, duhet të jetë dikush që është profesionist, është i garantuar financiarisht, ka eksperiencë dhe sigurisht ka miratimin nga AMF-ja. Pra, kjo nuk prish asnjë punë përveçse rregullon situatën dhe ti je i garantuar që nuk i lë procedurat përgjysmë. Kjo është e gjithë ideja e vendosjes së disa kriterëve financiare dhe eksperience, në këtë rast. Prandaj e kemi kërkuar.

**Anastas Angjeli** – Si është eksperiencia e vendeve të tjera? AMF-ja të përgjigjet, edhe juve të përgjigjeni. Si është eksperiencia e vendeve të tjera, ka vende që e kanë siç është propozimi i AMF-së apo ka vende siç e propozon...?

Ju lutem, përgjigja e AMF-së, si është eksperiencia e vendeve të tjera?

**Violanda Theodhori** - Ne e kemi paraqitur në projektligjin që ju ka ardhur për miratim, eksperiencën. Kjo është ajo që kemi paraqitur.

**Anastas Angjeli** – Po një shtet që e ka kështu siç e keni ju, që e keni paraqitur? Mos më thuaj që kështu e kanë të gjitha shtetet dhe keni bërë një fjali. Mos më thuaj që të 27-ë shtetet e Bashkimit Europain e kanë kështu.

Më thoni një shtet, e kanë të 20-ë shtet e bashkimit Europian, që të referohemi diku.

**Violanda Theodhori** – Rregullorja e Këshillit të Byrove këtë përcakton që, vendet anëtare, që marrin pjesë në Këshillin e Byrove, siç është edhe Shqipëria, kanë të drejtat dhe detyrimet e tyre për të plotësuar, prandaj ka një kapitull të tërë këtu për detyrimet e kartonit jeshil, për kodin e garancisë, ka detyrimet për shoqëritë e sigurimit, si duhet të bëjnë pagesat, si janë afatet për pagimin e interesave në qoftes e nuk realizohen, ka dhe të drejtën për t'ia vënë

një korrespondenti. Madje edhe në faqen e Byrosë Shqiptarisë të Sigurimeve, përcaktohen edhe kush janë korrespondentët, pra të gjitha vendet janë të detyruara të caktojnë, pra siç është edhe Shqipëria të caktojnë korrespondentët, në bazë të rregullave të përcaktuara nga Byroja. Dhe është drejtë e Byrosë Shqiptare të sigurimit që, në përputhje dhe me këto akte ndërkombëtare, në rregulloret e saj të përcaktojë këto kritere, qoftë të korrespondentit, qoftë të kësaj strukturës së specializuar, që për mendimin tonë mbetet strukturë pa emër. Megjithatë, kjo mbetet në vlerësimin tuaj, në qoftë se doni të diskutojmë më tej për këtë

**Anastas Angjeli** – Zoti Edvin, ju keni një përgjigje?

**Edvin Libohova** – Me ç`kuptoj, është drejta e Byrosë Kombëtare të Sigurimeve të përcaktojë kriteret dhe të bëjë përzgjedhjen e trajtuesit të dëmeve. Në këtë rast këto janë kriteret që ne mendojmë që të jenë në ligj. Nëse duhet të jenë kritere të tjera..., por është Byroja që i vendos kriteret.

Pra, është Byroja që e ka këtë target. Ne ia japim këtë target Byrosë dhe ajo përzgjedh në bazë të këtyre kritereve një trajtues dëmsh që të jetë vërtet i nivelit, siç e kërkon koha. Kjo është ideja e propozimit.

**Anastas Angjeli** - Kjo është ideale për sugjerimin e pikës 4 te neni 28.

**Abi Sarjin** – (*Nuk dëgjohet*) ...ka disa kritere. Kriteret kryesisht i ka në ligje, i ka dhe me akte nënligjore. Ne po propozojmë që kriteret, siç i ka Këshilli i Byrove të jenë në ligj të mirërregulluara, në mënyrë që edhe shteti shqiptar që është garant ndaj dëmeve të kartonëve jeshil....

**Anastas Angjeli** – Nuk dëgjoheni, përsëriteni atë që thatë.

**Abi Sarjin** – Më falni!

Zoti kryetar, këto kritere që ne kemi përcaktuar për këtë strukturë të specializuar, janë të përcaktuara në Rregulloren e Këshillit të Byrove, të cilën shteti shqiptar e ka miratuar që vitin 1992 dhe këto kritere një sërë vendesh i kanë në ligj, disa i kanë në akte nënligjore. Ne kemi propozuar, që siç thotë...

**Anastas Angjeli** – Ju kërkon që të jetë në ligj?

**Abi Sarjin** - Patjetër që të jetë në ligj, të jetë i mirërregulluar. Pse?

Ne kërkojmë që të jetë në ligj, sepse përgjegjësia mund të shkojë miliona euro dhe është garant shteti shqiptar në fund, kështu që ne kërkojmë që të jenë subjekte të mirorganizuara dhe të garantojnë me financa dhe me burime njerëzore, trajtimin e këtyre dëmeve, prandaj e kemi

kërkuar në ligj. Kemi kufizuar veten, kemi kufizuar disa të tjerë, që të plotësojnë disa kritere ligjore. Besoj që edhe AMF-ja është dakord.

**Anastas Angjeli** – Dakord, por keni thënë “një strukturë e specializuar” dhe nuk keni lënë asnjë sqarim që është një strukturë e specializuara dhe nga varet.

**Abi Sarjin** - Persona juridik, person juridik.

**Anastas Angjeli** – Po të shkoj të regjistrohem unë nesër, do m’i besosh mua?

**Abi Sarjin** - Duhet të jetë i lincencuar.

**Anastas Angjeli** – Po, duhet të jetë i lincencuar dhe që të varet nga Byroja, se si do jetë kështu.

**Abi Sarjin** - Janë vendosur këto kritere, kryetar në ligj, ku thuhet eksperiencia 10-vjeçare si trajtues dëmsh i licencuar nga AMF-ja, pika 4/c. Në draftin tonë të propozuar është vendosur 4/b, ku thuhet “të jetë e licencuar nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare”. Jo pa qëllim i kemi futur në ligj këto gjëra, që të jetë edhe kontrolli i AMF-së, edhe kontrolli i Byrosë, por me ligj, që të mos futen subjekte, siç ka ndodhur rëndom deri tani, ku struktura të paspecializuara trajtojnë dëme që rrjedhin nga kartoni jeshil dhe kanë ardhur pasoja financiare jo të vogla, shpeshherë.

**Anastas Angjeli** – Çfarë dëmi i sjell AMF-së po të jetë në ligj? Pyetje për AMF-në.

**Violanda Theodhori** - Jo, kryetar këtu nuk flasim për dëme. AMF-ja në nenin 28, pika 4...

**Anastas Angjeli** – Ku është negativja? Domethënë, çfarë ane negative ka kjo gjë, në qoftë se bëhet? E përmirëson punën apo e dëmton punën, këtu e kam fjalën?

**Violanda Theodhori** – Sipas draftit që ka ardhur, në pikën 4 janë kriteret që duhet të plotësojë korrespondenti për trajtimin e dëmeve, përcaktohen nga Byroja dhe miratohen nga Autoriteti. Ne këtë parashikim ia kemi lënë Byrosë që të përcaktojë kriteret me Këshillin e Byrove, pastaj ne t’i shohim edhe t’i miratojmë apo jo. Gjithmonë, në përputhje me Këshillin e Byrove.

Ky ka qenë qëndrimi ynë.

**Anastas Angjeli** – E kam fjalën e dëmton punën nëse vendoset në ligj? Pyetja është direkte.

**Violanda Theodhori** - Nuk e dëmton, por është ... *(Nuk dëgjohet)*

**Anastas Angjeli** – Atëherë, meqenëse nuk e dëmton punën, votojmë nenin 28 me ndryshimin e dhënë. Kush është dakord me nenin 28, me ndryshimin e dhënë? Dakord. Abstenim? Nuk ka. Kundër? Nuk ka.

Miratohet.

Vazhdojmë me nenin 29.

Për nenin 29 nuk ka asnjë propozim Kush është dakord? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 30. Titulli të bëhet: “Kërkesa për rimbursim e mbartësit të sigurimit shoqëror dhe shëndetësor”. AMF-ja është dakord? Është teknikë legislative. Kush është dakord me nenin 30? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 31, pika 6, fjala “ligjet” të zëvendësohet me fjalët “legjislacionin në fuqi”. Është teknikë legislative.

Në nenin 31 të shtohet një dispozitë e re, e cila të parashikojë detyrimin e qendrës së informacionit që në ngritjen e bazës elektronike...

Atëherë, neni 31 të votohet vetëm për pikën 6, fjala “ligj” të zëvendësohet me fjalën “legjislacion”. Kush është dakord me nenin 31 me këtë ndryshim. Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 32.

Kush është dakord me nenin 32? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Për nenin 33 nuk ka sugjerime. Kush është dakord? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 34. Në pikën 5 fjalët “akt nënligjor” të zëvendësohen me fjalën “marrëveshje”. Kush është dakord? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 35. Kush është dakord? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 36.

Në nenin 36, pika 7 propozohet të hiqet. AMF-ja është kundër. “Anëtarët e Bordit të Drejtorëve, si dhe familjarët e tyre nuk mund të jenë palë të lidhura me shoqëritë e sigurimit dhe shoqëritë që auditojnë pasqyrat financiare të Byrosë për rastet e konflikteve e të tjera”. Votojmë sipas variantit të AMF-së. Kush është dakord? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 36, pika 7, nuk hiqet.

Në nenin 40, pika 4, hiqen fjalët “investime aktive në mbulim të provigjoneve”. AMF-ja?

**Violanda Theodhori** - Ne kemi kërkuar të hiqet termi “investime aktive në mbulim të provigjoneve” për sa kohë që nuk bëhet fjalë për provigjone teknike të kontratave të lidhura drejtpërdrejt nga shoqëritë e sigurimit. Këto quhet provigjone të tjera. Kështu që, në këtë kuadër nuk ka parashikime për kufizime të investimeve apo mbulim në këto provigjone.

**Anastas Angjeli** – Dakord. Faleminderit!

Ka ndonjë koment? Nuk ka.

Para se të shkojmë te neni 40, votojmë nenin 37, për të cilin nuk ka asnjë koment. Kush është dakord? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 38. Kush është dakord? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 39. Kush është dakord? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 40, që përmendëm pak më parë, për investimet aktive në mbulim të provigjoneve. AMF-ja e komentoi qëndrimin e saj, kështu që miratojmë nenin 40, siç është. Kush është dakord? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 41.

Nuk ka komente. Kush është dakord? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 42, pika 3 të riformulohet si më poshtë: “Kontributet e fondit mbahet nga byroja në një nga bankat e nivelit të dytë në Republikën e Shqipërisë si llogari qëllimore për fondin e kompensimit. Kjo llogari do të titullohet “fondi i kompensimit” dhe do të shërbejë për pagesën

e dëmeve të fondit të kompensimit ose në rast të autorizimit, sipas pikës 2 të nenit 40 të këtij ligji”. AMF-ja, pse jeni kundër?

**Lyela Rama-** Ne mendojmë që për dispozitën e nenit 42, pika 3, formulimi i Autoritetit është i saktë, kështu që delegimi është i parashikuar në ligj. Pagesa dhe trajtimi me delegim është i parashikuar, kështu që nuk e shikojmë të nevojshme futjen e këtij paragrafi në këtë pikë.

**Anastas Angjeli** - Po shoqata ku bazohet?

**Abi Sarjin** – Këtu është një saktësim që e forcon atë, sepse themi vetëm “fondin e kompensimit”, por ndërkohë dimë që ka raste që fondi i kompensimit i delegohet shoqërive sipas nenit 40, pika 2. Kështu që, se e përforcojmë e sqaron që të mos lëmë ekuivokë.

**Anastas Angjeli** – Meqenëse është çështje teknikës legislative, lëmë variantin që ishte. Kur të zbardhet, nëse AMF-ja ka ndonjë ide me ju, mund ta përforconi ose jo. E votojmë siç është. Neni 42 votohet siç është. Nëse keni nevojë ta përforconi, rregullojeni.

Kush është dakord me nenin 42 siç është? Abstenim? Nuk ka. Kundër nuk ka.

Miratohet.

Neni 43.

Neni 43, pika 3, kërkohet nga shoqata e siguruesve një riformulim

“Shoqëritë e sigurimit, trajtojnë, paguajnë, dhe rimbursojnë dëmet e përcaktuara në pikën 1 të këtij neni sipas procedurave dhe afateve të parashikuara në nenet 10, 11, dhe 12 të këtij ligji.” Çfarë sjell kjo? Pse, nuk bëhet sipas neneve 10, 11, dhe 12 të këtij ligji procedura? Shtohet fjala “rimbursim”.

AMF-ja çfarë komenti ka për nenin 43, pikën 3, që riformulohet duke shtuar fjalën “rimbursim”?

**Fatbardha Hebovija** - Në projektligj, në nenin 40, pika 2, është parashikuar ndjekja e procedurave për trajtimin e dëmeve të kryera, pagesave dhe rimbursimet. Kështu që ne mendojmë se kjo është e saktë. Megjithatë, kjo është qartësim dispozite. Kështu që, si ta vlerësoni ju.

**Anastas Angjeli** - Dakord.

Miratohet.

Pas pikës 5 shtohet pika 6: "Shoqëritë e sigurimit nuk kanë detyrim për financimin e fondit të kompensimit, për pjesën e këtij fondi që lidhet me detyrimet e lidhura para fillimit të

ushtrimit të veprimtarisë së saj." Nuk ka nevojë të bëjmë ndonjë koment.

Kur ju të AMF-së e keni përgatitur projektligjin, e keni shpallur edhe në faqen tuaj zyrtare këtë pikë dhe nuk e di pse ka humbur rrugës.

Kështu që neni 43 votohet me të dyja pikat. Kush është dakord me nenin 43, me të dyja pikat?

**Violanda Theodhori** - A mund të kemi një koment, kryetar, për propozimin që erdhi në fund?

**Anastas Angjeli** - Që ju çoi atje ku e keni bërë ju në fillim. Nuk ju erdhi në fund.

**Violanda Theodhori** - Projektligji ka qenë i diskutuar...

**Anastas Angjeli** - E keni në faqen tuaj zyrtare, hapeni!

**Violanda Theodhori** - Unë nuk jam për debat këtu. Unë vetëm dua të sqaroj se cila është fryma e projektligjit, që ka ardhur i miratuar nga Këshilli i Ministrave. Në frymën e projektligjit dispozita që po propozohet sot, është një çështje e zgjidhur. Sipas projektligjit, që është paraqitur nga Këshilli i Ministrave, shoqëritë krijojnë dhe mbajnë provigjone për dëmet që shkaktohen nga mjetet e pasiguruara, të pidentifikuara, apo pasagjeri i pasiguar, në të njëjtën mënyrë për dëmet që rrjedhin nga kontrata e sigurimit. Ky provigjon, që do të krijohet dhe do të llogaritet çdo vit mbi të dhënat e dëmeve në proces dhe atyre...

**Anastas Angjeli** - Ku është kjo që po na lexon? Ku ndodhet?

**Violanda Theodhori** - Është në propozimin e pikës 6. Ne nuk jemi dakord me këtë propozim, prandaj po japim një sqarim, se nuk është në projektligjin e parashikuar dhe e prezantuam.

**Anastas Angjeli** - Por në faqen tuaj zyrtare është.

**Violanda Theodhori** - Unë nuk besoj se Komisioni i Ekonomisë ecën me faqe zyrtare, por me projektligjin që ka ardhur nga Këshilli i Ministrave.

**Anastas Angjeli** - Atëherë, Komisioni i Ekonomisë ecën me propozimin konkret dhe do ta votojë. Në qoftë se votohet, sqarimin tuaj e dëgjuam.

**Violanda Theodhori** - Do të vazhdoja dhe me direktivën, në qoftë se do të më lejoni.

**Anastas Angjeli** - Faleminderit! Se edhe kontabilitetin duhet ta zhvillojmë akoma më shumë, që të merremi dhe me vitet e kaluara.

A ka ndonjë pyetje për dy propozimet për nenin 43? A ka ndonjë koment tjetër? Nuk ka.

Votojmë nenin 43, me riformulimin e pikës 3, për të cilën AMF-ja nuk ka ndonjë

problem në qoftë se trajtohet kështu çështja e rimbursimit, megjithëse është trajtuar në pikën 2, siç u tha, dhe shtesën në fund, pas pikës 5, të pikës 6. Kush është dakord me këto dy komente? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 44. Nuk ka komente. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 45. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 46. Ka një riformulim të pikës 2, për të cilin kërkoj vëmendjen e AMF-së: "Palët e dëmtuara kanë të drejtë të dëmshpërblehen për dëmet ndaj personit, që vijnë si rezultat i vdekjes, deri në shumën e përcaktuar në nenin 25 të këtij ligji. Për dëmet ndaj personit, që vijnë si rezultat i dëmtimeve trupore apo përkeqësimit të shëndetit, palët e dëmtuara kanë të drejtë të përfitojnë deri në 10% të shumës së dëmshpërblimit, që do të refuzonte nga përlllogaritja, nëse mjeti shkakhtar do të ishte identifikuar". AMF-ja, sipas komenteve që më ka dërguar, është kundër. A ka ndonjë arsye? Se nuk mund t'i mbaj mend të gjitha përmendësh.

**Violanda Theodhori** - Propozimi që ka ardhur nuk është në përputhje me direktivën. Direktiva nuk e kufizon pagesën e dëmit ndaj personit...

**Anastas Angjeli** - Në qoftë se nuk është në përputhje me direktivën, ne nuk dalim kundër direktivës.

Rrëzohet propozimi për pikën 2.

Propozohet që pika 3 e nenit 46 të hiqet. Kjo është e lidhur me pikën 2. Kështu që AMF-ja është kundër edhe këtu.

Atëherë, në nenin 46 kemi dy propozime të shoqatës, për të cilat AMF-ja është kundër, me argumentin se cenohet direktiva.

Kalojmë në votim. Neni 46 mbetet në fuqi siç është. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 47. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 48. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.



Neni 49. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.  
Miratohet.

Neni 50. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.  
Miratohet.

Neni 51. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.  
Miratohet.

Neni 52. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.  
Miratohet.

Neni 53. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.  
Miratohet.

Neni 54. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.  
Miratohet.

Neni 55. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.  
Miratohet.

Neni 56. Ka një propozim, që titulli të bëhet: "Shkeljet e dispozitave nga byroja".

A është dakord AMF-ja? Faleminderit!

E hedhim në votim nenin 56, me ndryshimin e propozuar. Kush është dakord? Kundër?  
Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 57. Ka një propozim, që titulli të bëhet: "Përsëritja e shkeljeve të dispozitave.

AMF-ja është dakord?

Kush është dakord? Kundër, apo abstenim nuk ka.

Faleminderit!

Miratohet.

Neni 58 në pikat 1, 2 dhe 3. "Afati 90 ditë të zëvendësohet me afatin 180 ditë" dhe në pikën 1 fjalët "Ministri i Mbrojtjes" të zëvendësohet me fjalët "Ministri përgjegjës për Mbrojtjen".

AMF-ja është dakord me 180-ditshin?

Dakord.

Kush është dakord me ndryshimin e bërë për nenin 58?

Kundër, apo abstenime nuk ka.

Miratohet.

Faleminderit.

Neni 59.

Kush është dakord me nenin 59?

Ka një vërejtje për nenin 59 që në pikat 1 dhe 2 afati nga 3 muaj të bëhet 180 ditë.

A është dakord AMF-ja?

Faleminderit!

Votojmë nenin 59.

Kush është dakord me nenin 59? Kundër, apo abstenim nuk ka.

Miratohet neni 59.

Faleminderit!

Neni 60.

Kush është dakord? Kundër, apo abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 61, që është hyrja në fuqi të riformulohet si më poshtë: “Ky ligj hyn në fuqi në datën 1 korrik 2021”. Kjo është e lidhur me plotësimin e akteve.

AMF-ja është dakord?

Faleminderit AMF-së!

Kush është dakord me nenin 61 me ndryshimin e propozuar nga Komisioni i Ekonomisë?

Miratohet.

Faleminderit!

Kalojmë në miratimin e ligjit në tërësi.

Ju lutem, votojmë pas një diskutimi maratonë projektligjin “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”.

A i kemi të gjithë të pranishëm?

**Fatbardha Hebovija** - ... zoti kryetar, kemi nevojë të saktësojmë diçka në nenin 4 të projektligjit.

**Anastas Angjeli** – Po, te neni 4, ke të drejtë. Kemi çështjen e gjobës.

**Fatbardha Hebovija** – Aktualisht Kodi e ka të parashikuar masën e sanksionit me gjobë, në rast se mjeti qarkullon i pasiguruar. Pra, duke qenë se prevalon Kodi çdo mjet që qarkullon i pasiguruar dënohet me gjobë sipas parashikimeve të Kodit, kështu që ne mendojmë të mbetet kjo

dispozitë, sepse edhe te propozimet që kemi bërë për ndryshime të Kodit, ne duam ta forcojmë masën e gjobës për mjete që qarkullojnë të pasiguruara, duke parashikuar ndoshta edhe bllokimin e mjetit. Është shumë e nevojshme, sepse kemi një numër të konsiderueshëm mjeteve të...

**Anastas Angjeli** – Deri sa të sigurohen këto ndryshime në Kod, nëse ndodh një rast si do të gjobitet ai? Me çfarë vlere?

**Mitat Tola** – Në nenin 178 të kodit janë parashikuar rastet kur ndalohet administrativisht mjeti. E sqarova që ka qenë...

**Anastas Angjeli** – Po, por nuk ka gjobë.

**Mitat Tola** – Ka vetëm gjobë, nuk ndalohet administrativisht mjeti.

**Anastas Angjeli** – Sa është gjoba?

**Mitat Tola** – Gjoba është 10 mijë deri në 40 mijë lekë të reja.

**Anastas Angjeli** – Nëse ka gjobë hiqet pjesa administrative dhe mbetet ajo gjobë.

A jemi dakord kështu?

AMF-ja është në rregull?

Po të ndryshoni Kodin, jemi dakord edhe ne.

Dakord?

Atëherë u sqarua edhe kjo pikë që kishte mbetur e pasqaruar.

Para se të votojmë në tërësi ligjin duhet të sigurojë edhe praninë e një personi.

A është numri i plotë?

Dakord.

Dua t'i bëj me dije anëtarët e komisionit që radhën e kaluar në mbledhjen e parafundit morëm në dëgjuesë 4 kandidatë për Bordin e Mbikëqyrjes të Fondeve Publike. Para 4 vjetësh nuk është zhvilluar ndonjë dëgjuesë, është caktuar një person direkt dhe nuk është shkelje procedure nga komisioni, ne nuk kishim bërë shpallje dhe u paraqitën 4 vetë në bazë të shpalljes që ka bërë Ministria e Financave. Dua t'ju bëj me dije që këta të katërt ishin paraqitur edhe në listën për dëgjuesë në Ministrinë e Financave, për të konkurruar edhe në Ministrinë e Financave, megjithatë për të qenë transparentë ne bëmë dëgjuesë dhe për këtë dëgjuesë që bëmë u paraqitën 4 vetë, njëri prej të cilëve prej fillimit të dëgjuesës, deri në fund, nuk mundi të aksesojë. Kështu që mbetën 3, nga të cilët 2 i vlerësova më të mundshmit, që ishin Ervin Koçi dhe Gjergji Duro.

Ervin Koçin, duke e falënderuar për besimin e dhënë, ju vë në dijeni se dorëhiqet si kandidat për Bordin e Mbikëqyrjes të Fondeve Publike, për shkak të angazhimeve të ardhshme

profesionale e më gjerë dhe të mundësisë së konfliktit të interesit në ushtrimin e kësaj detyre. Kështu që i vetmi kandidat nga vlerësimet e bëra mbetet Gjergji Duro, të cilin ia vë në dispozicion Ministrisë së Financave.

A jemi në rregull tani për votim?

Atëherë kush është dakord për votimin në tërësi të projektligjit “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”?

Kundër, apo abstenim nuk ka.

Faleminderit!

Meqenëse pjesën me kryesore të shoqatës e morëm në konsideratë besoj se do të votosh pro. Votove pro, kështu që nuk ka asnjë kundër.

Me të gjitha votat pro dhe asnjë kundër miratohet në tërësi projektligji “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”.

Faleminderit!

Punë të mbarë dhe suksese në zgjedhje të të gjithë atyre, që do të kandidojnë dhe atyre që mbështesin!

Jeni shumë të mirë.

Për momentin nuk do të ketë mbledhje tjetër, por kur të ketë, ndoshta pas zgjedhjeve, se në bazë të Kushtetutës (*nuk kuptohet*) ... por nuk bëhen akte normative për shkak të situatës së krijuar, do të jemi përsëri në dispozicion.

Mirupafshim dhe ditë të mbarë!

## **MBYLLET MBLEDHJA**

**Kryetar I Komisionit**

**Anastas Angjeli**

**Përgjegjësja e Sektorit të Redaktorëve**

**Euzheni Pengili**

**Sekretar i komisionit**

**Elvi Prifti**