**RELACION**

**PËR**

**PËR PROJEKTLIGJIN “PËR SIGURIMIN E DETYRUESHËM NË SEKTORIN E TRANSPORTIT”**

**I. QËLLIMI I PROJEKTAKTIT DHE OBJEKTIVAT QË SYNOHEN TË ARRIHEN**

Projektligji i sigurimit të detyrueshëm propozohet me qëllim përmirësimin e bazës ligjore të sigurimit të detyrueshëm. Ky zhvillim ligjor ndërmerret në një kohë kur tregu i sigurimeve është zhvilluar me shpejtësi dhe kërkohen ndryshime ligjore në përgjigje të këtij zhvillimi, me qëllim mbrojtjen e konsumatorit dhe përafrimit me standartet ndërkombëtare. Ligji “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, akoma në fuqi, është hartuar që në vitin 2009 dhe ndryshuar në vitin 2011.

Ky projektligj synon:

* përafrimin dhe harmonizimin e mëtejshëm të legjislacionit me direktivat evropiane;
* të ndikojë në edukimin, ndërgjegjësimin dhe disiplinimin e konsumatorit si dhe të rrisë cilësinë e shërbimit ndaj tij;
* rritjen e kufirit minimal të përgjegjësisë në mënyrë progresive të shtrirë në kohë;
* zgjidhjen e problematikave të Byrosë;
* të shmangë interpertimit me standarde të dyfishta, për të njëjtën çështje, të ligjit dhe akteve nënligjore në zbtim të tij;
* përshtatjen me zhvillimet dhe kërkesat e tregut të sigurimeve;
* të ndikojë në uljen e numrit të drejtuesve të mjeteve të transportit që qarkullojnë të pa pajisur me kontratën e sigurimit të detyrueshëm sipas këtij Ligji;
* të përmirësojë procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim nga ana e shoqërive të sigurimit;
* përmirëson procedurat që do të zgjidhen me mirëkuptimin midis palëve të përfshira në aksident, për rastet e dëmeve materiale me një vlerë të vogël;
* të drejtën e implementimit të sistemit Bonus Malus.

**II. VLERËSIMI I PROJEKTAKTIT NË RAPORT ME PROGRAMIN POLITIK TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE, ME PROGRAMIN ANALITIK TË AKTEVE DHE DOKUMENTE TË TJERA POLITIKE**

Ky projektligj është në përputhje me programin politik të Këshillit të Ministrave, ku sigurimi i detyrueshëm motorik zë një vend të veçantë në tregun e sigurimeve. Mungesa e një legjislacioni stimulues renditet si një nga problemet që ka kushtëzuar gjendjen aktuale, pa anashkaluar edhe problematika të tjera si: mungesa e një platforme të qartë për zhvillimin afatgjatë të tregut; mbështetja në produkte të një natyre kryesisht motorike të detyrueshme; mungesa e iniciativave për transferimin e rrezikut dhe mbrojtjen e konsumatorëve, si dhe numri i ulët i sigurimit të detyrueshëm, etj.

Në këtë aspekt, hartimi i këtij projektligji është një hap i rëndësishëm në procesin e zbatimit të programin politik strategjik të Këshillit të Ministrave, si dhe rekomandimit në progres raportin e BE të vitit 2018 për Shqipërinë.

**III. ARGUMENTIMI I PROJEKTAKTIT LIDHUR ME PËRPARËSITË, PROBLEMATIKAT, EFEKTET E PRITSHME**

Projektligji i sigurimit të detyrueshëm synon ti japë zgjidhje problemeve të hasura gjatë zbatimit të tij, përafrimin e mëtejshëm me direktivat evropiane, përshtatjen me zhvillimet dhe kërkesat e tregut të sigurimeve, si dhe të drejtën për të aplikuar sistemin Bonus-Malus. Nevoja për këtë ligj erdhi edhe si angazhim i AMF-së për përmbushjen e rekomandimeve të të dhëna nga Komisioni Evropian, si nëpërmjet progres raporteve ashtu edhe nëpërmjet takimeve vjetore të Nën-Komitetit BE-Shqipëri “Tregu i brendshëm dhe Konkurrenca”.

Projektligji ka si qëllim:

* të rrisë efikasitetin e marrëdhënieve ndërmjet aktorëve në tregun e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile nga përdorimi i automjeteve në funksion të rritjes së cilësisë së shërbimit ndaj konsumatorit.
* të ndikojë në uljen e numrit të drejtuesve të mjeteve të transportit që qarkullojnë të pa pajisur me kontratën e sigurimit të detyrueshëm nëpërmjet shtimit të masave administrative;
* të adresojë problematikat e ligjit aktual të sigurimit të detyrueshëm nga ana e autoriteteve përgjegjëse;
* të zgjidhë problematikat e deritanishme të Byrosë, nëpërmjet riorganizimit tërësor të Byrosë duke e ndarë në dy departamente të pavarura dhe konkretisht: Departamenti i Kartonit Jeshil dhe Departamenti i Fondit të Kompensimit. Funksionet dhe mënyra e organizimit, si dhe fusha e veprimtarisë së Departamentit të Kartonit Jeshil dhe Departamentit të Fondit të Kompensimit, përcaktohen në statutin e Byrosë.
* të harmonizojë më tej legjislacionin me Direktivat Evropiane të fushës së sigurimit motorik të cilat kanë për qëllim harmonizimin e funksionimit dhe mbikëqyrjes së kësaj veprimtarie dhe konkretisht Direktiva 2009/103/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 16 shtator 2009 për sigurimin e përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe për zbatimin me forcë të detyrimit për të marrë një sigurim të tillë;
* uljen e shpenzimeve të marrjes në sigurim;
* rritjen e masës së dëmshpërblimit;
* të përmirësojë procedurat dhe afatet e trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim nga ana e shoqërive të sigurimit në mënyrë që të shmangen problematikat dhe rastet abuzive që janë hasur deri më sot në trajtimin e kërkesave për dëmshpërblim si dhe procesi i dëmshpërblimit të jetë sa më transparent për përfituesin;
* shkrutimin e afatit dhe uljen e shpenzimeve të trajtimit të kërkesave për dëmshpërblim nga ana e shoqërive të sigurimit me anë të nënshkrimit të “Raporti Evropian i Aksidenteve”;
* parashikimin e të drejtës së shoqërisë së sigurimit për aplikuar sistemin Bonus Malus, i cili përfaqëson një sistem efiçent tarifimi i cili pasqyron profilin e riskut, duke individualizuar tarifat e primeve.

**IV. VLERËSIMI I LIGJSHMËRISË, KUSHTETUTSHMËRISË DHE HARMONIZIMI ME LEGJISLACIONIN NË FUQI VENDAS E NDËRKOMBËTAR**

Nga pikëpamja procedurale, në rend hierarkik, propozimi i projektligjit mbështetet në dispozitat kushtetuese për propozimin e projektligjeve nga Këshilli i Ministrave dhe shqyrtimin nga Kuvendi.

Hartimi i një kuadri rregullator dhe plotësues, të përditësuar me saktësimet dhe ndryshimet e një tregu shumë dinamik siç është tregu i sigurimeve, vjen edhe si domosdoshmëri për harmonizimin e brendshëm edhe me ligje të tjera si: Kodi Rrugor, Kodi Civil dhe ligjin specifik të veprimtarisë së sigurimit dhe risigurimit në fushën e sigurimeve.

Ky projektligj respekton marrëveshjet ndërkombëtare të cilat Republika e Shqipërisë i ka ratifikuar, ku vlen të përmendim edhe marrëveshjen për funksionimin e sistemit të kartonit jeshil. Gjithashtu këto ndryshime të propozuara shoqërohen gjithashtu me efekte financiare për shoqëritë e sigurimit, të cilat janë thjesht rregullatore procedurale dhe në kuadër të përafrimit të ligjit shqiptar me normat dhe rregullat e Bashkimit Evropian.

Me këtë projektligj synohet përafrimi i pjesshëm me Direktivat Evropiane të fushës së sigurimit motorik të cilat kanë për qëllim harmonizimin e funksionimit dhe mbikëqyrjes së kësaj veprimtarie dhe konkretisht Direktiva 2009/103/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 16 shtator 2009, për sigurimin e përgjegjësisë 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 aktit janë marrë parasysh gjithashtu aktet ligjore të disa vendeve si: Serbia, Kroacia, Italia dhe Kosova, në fushën e sigurimit të detyrueshëm. Mbështetja në kuadrin ligjor të këtyre shteteve ka pasur si qëllim edhe standartizimin e legjislacionit vendas me atë të vendeve fqinje, me problematika të ngjashme të tregjeve financiare.

**V. VLERËSIMI I SHKALLËS SË PËRAFRIMIT ME ACQUIS COMMUNAUTAIRE (PËR PROJEKTAKTET NORMATIVE)**

Projektligji përputhet pjesërisht me Direktivat Evropiane të fushës së sigurimit motorik të cilat kanë për qëllim harmonizimin e funksionimit dhe mbikëqyrjes së kësaj veprimtarie dhe konkretisht Direktiva 2009/103/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 16 shtator 2009, për sigurimin e përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe për zbatimin me forcë të detyrimit për të marrë një sigurim të tillë.

**VI.** **PËRMBLEDHJE SHPJEGUESE E PËRMBAJTJES SË PROJEKTAKTIT**

Projektligji i propozuar është i strukturuar me 11 krerë dhe përbëhet nga 61 nene.

**Në Kreun I**, parashikohen dispozitat e përgjithshme, ku përcaktohen objekti i ligjit, fusha e veprimit, përkufizimi i termave, detyrimi për tu siguruar, detyrimet e pronarit ose përdoruesit të mjetit të transportit, tarifat e primit të sigurimit të detyrueshëm, sistemi bonus-malus, procedurat dhe afatet e dëmshpërblimit dhe rregullat e trajtimit të tyre, si dhe Raporti Evropian i Aksidenteve.

Në nenin 4, personi i autorizuar për kontrollin e trafikut vëren se pronari i mjetit nuk ka lidhur kontratë të sigurimit të detyrueshëm, bën ndalimin administrativ të mjetit, si dhe vendos masën e dënimit administrativ me gjobë sipas parashikimeve të Kodit Rrugor. Mjeti i transportit i kthehet pronarit pas përmbushjes së detyrimit për të lidhur kontratën e sigurimit.

Në nenin 7 parashikohen tarifat e primit të sigurimit të detyrueshëm të cilat përcaktohen nga vetë shoqëritë e sigurimit dhe nuk mund të ndryshohen me shumë se dy herë brenda vitit kalendarik. Komisionet e ndërmjetësimit janë parashikuar të mos jenë më shumë se 12 % e primit të shkruar bruto.

Dispozitat e projektligjit janë hartuar në frymën e liberalizimit të tarifimit të primeve, me qëllim saktësimin e mëtejshëm të këtij neni dhe përshtatjen me parashikimet e Ligjit [nr. 52, datë 22.05.2014 "Për veprimtarinë e sigurimit dhe risigurimit"](http://www.amf.gov.al/readLaw.asp?id=186). Gjithashtu, është parashikuar edhe e drejta e Autoritetit për të përcaktuar me rregullore bazën e të dhënave të përdorura për llogaritjen e tarifave të primit.

Në nenin 7, parashikohet qëshoqëria e sigurimit mund të përfshijë sistemin bonus-malus në përcaktimin e tarifave të primeve të sigurimit të përgjegjësisë së të siguruarit, për dëmet shkaktuar palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti.

Në nenin 8, parashikohet se Bonus-Malusështë sistemi për përcaktimin e nivelit të primit të sigurimit të detyrueshëm motorik, bazuar në historikun e dëmeve të të siguruarit.

Mundësia për aplikimin e tarifimi me bazë risku nënkupton: (i) rritjen e përgjegjësisë së drejtuesve të automjeteve - ata që shkaktojnë aksidente duhet të paguajnë një prim më të lartë; (ii) çmime të ndryshme për risqe të ndryshme; (iii) drejtuesit e automjeteve që kanë makina me motorë të një shkallë më të vogël duhet të paguajnë prime më të ulëta krahasuar me ata që kanë makina me motorë të fuqishëm, etj.

Në nenin 9, 10, 11 dhe 12 parashikohet kërkesa për dëmshpërblim, procedura dhe afatet për dëmshpërblim, si dhe rimbursimi i shoqërisë së sigurimit. Parashikimet ligjore të këtyre dispozitave bëhen në kuadër të përafrimit të mëtejshëm të direktivës, ku si një nga ndryshimet më kryesore mund të përmendim detyrimin e siguruesit përgjegjës për trajtimin dhe pagesën e çdo kërkese për dëmshpërblim:

a) për dëme ndaj personit, brenda 90 ditëve nga data e depozitimit të kërkesës për dëmshpërblim;

b) për dëme ndaj pronës, brenda 30 ditëve nga data e depozitimit të kërkesës për dëmshpërblim.

Data e marrjes së kërkesës për dëmshpërblim do të quhet data e depozitimit të kërkesës së bashku me dokumentacionin e plotë shoqërues.

Në nenin 10 të projektligjit, në mënyrë që të shmangen rastet abuzive si dhe procesi i dëmshpërblimit të jetë sa më transparent për përfituesin, është parashikuar se shoqëria e sigurimit duhet të kryejë pagesën e dëmshpërblimit në llogarinë bankare personale të të dëmtuarit ose përfituesit. Pala e dëmtuar ose përfituesi në rast se merr shërbime nga mbrojtësi ligjor, mund t’i paguajë deri në 5% të vlerës së dëmshpërblimit të përfituar, por jo më pak se tarifat e përcaktuara në aktet përkatëse.

Në nenin 11 është specifikuar e drejta e Autoritetit për hartimin e akteve që lidhen me sistemin e dëmshpërblimit, si dhe mbikëyrja nga AMF e këtij sistemi.

Në nenin 12 të projektligjit është përcaktuar dëmshpërblimi i kërkesave me vlerë të vogël, i cili parashikon se për dëme ndaj pronës deri në 100 000 lekë, afati i dëmshpërblimit është brenda 14 ditëve nga data e marrjes së kërkesës për dëmshpërblim.Ndërsa sipas nenit 13, shoqëria e sigurimit, e cila ka dëmshpërblyer palën e dëmtuar, por nuk ka qenë përgjegjëse, ka të drejtë të kërkojë rimbursim nga personi përgjegjës për dëmin.

Sipas nenit 14, Raporti Evropian i Aksidenteve është formulari që së bashku me policën e sigurimit i dorëzohet të siguruarit nga shoqëria e sigurimit. Drejtuesit e mjeteve të përfshirë në një aksident rrugor, për dëmet materiale në vlerë deri në 30.000 lekë, nëse bien dakort, duhet të plotësojnë, të nënshkruajnë dhe të shkëmbejnë Raportin Evropian të Aksidenteve, i cili vërteton se ngjarja (aksidenti) ka ndodhur sipas rrethanave, modaliteteve dhe pasojave të pasqyruara në formular. Në lidhje me të gjitha dëmet në vlerë mbi 30.000 lekë, drejtuesit e mjeteve të përfshirë në një aksident rrugor duhet të marrin procesverbalin e konstatimit të shkeljes nga Policia Rrugore.

**Në Kreun II** rregullohet kontrata e sigurimit të detyrueshëm e cila parashikon kushtet, formën, rastet e mbulimit, hyrjen në fuqi me pagesën e plotë të primit si dhe vlefshmërinë territoriale. Kontrata e sigurimit të detyrueshëm është parashikuar të jetë e vlefshme edhe në rastet kur është hartuar në formën e një dokumenti elektronik në përputhje me dispozitat e ligjit për nënshkrimin elektronik dhe për dokumentin elektronik.

**Në Kreun III** projektligji trajton sigurimin e pasagjerëve nga aksidentët 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 transportin publik, të drejtën për dëmshpërblim të pasagjerit ose përfituesit, si dhe përgjegjësinë e shoqërisë së sigurimit, rastet e mbulimit dhe minimumin e shumës së siguruar e cila është përcaktuar:

a) 2 000 000 (dy milion) lekë në rast vdekjeje;

b) 4 000 000 (katër milion) lekë në rast paaftësie të përhershme për punë;

c) 1 000 000 (një milion) lekë në rast paaftësie të përkohshme për punë dhe trajtimet mjekësore.

**Në Kreun IV,** i cili përbëhet nga 10 nene, trajtohet sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë së pronarit të mjetit motorik për dëmet që u shkaktohen palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti.

Në nenin 21 të projektligjit është përcaktuar fusha e mbulimit të kontratës së sigurimit të përgjegjësisë për dëmet ndaj personit dhe ndaj pronës që mund t’u shkaktohen palëve të treta nga përdorimi i mjetit motorik, duke ju referuar edhe Direktivës Evropiane për sigurimin motorik 2009/103/EC, ku përfshihen edhe dëmet që mund t’u shkaktohen këmbësorëve, çiklistëve, si dhe përdoruesve të mjeteve jo-motorike që lëvizin në rrugë.

Në nenin 22, është parashikuar përjashtimi nga mbulimi në sigurim. Këto përjashtime janë bërë në përputhje me direktivën evropiane për sigurimin motorik, legjislacionet e vendeve evropiane, si Sllovenia, Kroacia, Serbia, Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë si dhe në funksion të edukimit dhe disiplinimit të drejtuesit të mjeteve motorike që të mos përdorin alkoolin gjatë drejtimit të mjetit, të përdorin rripin e sigurimit si një mjet që të mbron jetën, të mos shkelin rregullat duke tejkaluar normat e shpejtësisë, shkaqe kryesore këto që ndikojnë në aksidentet rrugore. Këto dispozita synojnë të ndikojnë në uljen e numrit të aksidenteve automobilistike dhe janë në të njëjtën frymë me ndryshimet që ju bënë Kodit Rrugor nga ana e Parlamentit Shqiptar.

Neni 23 i projektligjit, konsiston në humbjen e të drejtës së mbulimit me sigurim të të siguruarit duke ndikuar drejtpërsëdrejti në respektimin e rregullave të Kodit Rrugor dhe rrjedhimisht duke krijuar premisat për një drejtim mjeti motorik në përputhje me ligjin dhe kujdesin e duhur gjatë drejtimit të mjetit. Këto parashikime nuk kanë efekte tek pala e tretë e dëmtuar, por vetëm në marrëdhënien e siguruesit me të siguruarin.

Në nenin 25 të projektligjit është përfshirë kufiri minimal i përgjegjësisë si për demin pasuror ashtu dhe për dëmin jopasuror.

Në këtë nen është papashikuar një rritje e kufirit minimal të përgjegjësisë, si më poshtë:

*Kufiri minimal i përgjegjësisë, që mbulohet nga kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, për dëme të shkaktuara në territorin e Republikës së Shqipërisë, është si më poshtë:*

*a) për dëme pasurore dhe jo pasurore, me pasojë vdekjen, dëmtime shëndetësore dhe përkeqësime të shëndetit, të shkaktuara nga një aksident ose seri aksidentesh të ardhura nga një ngjarje sigurimi:*

*i) për autobusë dhe kamionë, përfshirë rimorkiot 150 000 000 lekë;*

*ii) për mjete, që transportojnë lëndë të rrezikshme 200 000 000 lekë;*

*iii) për mjete të tjera, përfshirë mjetet*

*e paidentifikuara 55 000 000 lekë;*

*b) për dëme, të lidhura me dëmtimin apo shkatërrimin e pronës, nga një ngjarje:*

*i) për autobusë dhe kamionë, përfshirë rimorkiot 20 000 000 lekë;*

*ii) për mjete, që transportojnë*

*lëndë të rrezikshme 20 000 000 lekë;*

*iii) për mjete të tjera, përfshirë*

*mjetet e paidentifikuara 15 000 000 lekë.*

*Brenda kufijve minimal të përgjegjësisë të përcaktuar në pikën 2 të këtij neni dëmet jopasurore ndaj personit, të shkaktuar nga një ngjarje e vetme përbëhen nga format si më poshtë dhe nuk mund të tejkalojnë limitet:*

*a) vlera e dëmit biologjik, për çdo person të dëmtuar do të jetë jo më shumë se 110,000 (njëqindedhjetëmijë) lekë për çdo 10 për qind të shkallës të paaftësisë të 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. Në rastin me pasojë vdekje, trashëgimtarët ligjor të të ndjerit do të përfitojnë në mënyrë proporcionale vlerën që do të përfitonte i ndjeri në rast mbijetese me shkallë paaftësie 100%.*

*b) vlera e dëmit moral për çdo person të dëmtuar me pasojë paaftësi të përhershme për punë, është nga 3/4 deri në 3/2 e dëmit biologjik sipas gërmës “a” pika 4 e këtij neni.*

*c) vlera e dëmit ekzistencial për çdo person të dëmtuar me pasojë paaftësi të përhershme për punë, është nga 3/4 deri në 3/2 e dëmit biologjik sipas në gërmës “a” pika 4 e këtij neni.*

*ç) vlera e dëmit moral për secilin nga familjarët e të dëmtuarit/ës prind/fëmijë/bashkëshort, do të jetë jo më shumë se 1/5 e përfitimit të dëmtuarit me pasojë paaftësi e përherëshme për punë, sipas germes b) të kësaj pike dhe për secilin nga familjarët vëlla/motër vlera e përfitimit do të jetë jo më shumë se 1/2 e shumës që përfiton secili nga familjarët prind/bashkëshort/fëmijë.*

*d) vlera e dëmit ekzistencial, për secilin nga familjarët e të dëmtuarit/ës prind/fëmijë/bashkëshort, do të jetë jo më shumë se 1/5 e përfitimit të dëmtuarit me pasojë paaftësi e përherëshme për punë sipas germës c), të kësaj pike dhe për secilin nga familjarët vëlla/motër vlera e përfitimit jo më shumë se 1/2 e shumës që përfiton secili nga familjarët prind/bashkëshort/fëmijë.*

*e) vlera e dëmit moral për secilin nga familjarët e të ndjerit/ës prind/fëmijë/bashkëshort, për vdekjen e të afërmit do të jetë jo më shumë se 220.000 (dyqindenjëzetmijë) lekë, dhe për secilin nga familjarët vëlla/motër vlera e përfitimit është jo më shumë se 1/2 e shumës që përfiton secili nga familjarët prind/bashkëshort/fëmijë.*

*f) vlera e dëmit ekzistencial, për secilin nga familjarët e të ndjerit/ës prind/fëmijë/bashkëshort, për vdekjen e të afërmit do të jetë jo më shumë se 220,000 (dyqindenjëzetmijë) lekë, dhe për secilin nga familjarët vëlla/motër vlera e përfitimit është jo më shumë se 1/2 e shumës që përfiton secili nga familjarët prind/bashkëshort/fëmijë.*

*g) vlera e dëmit moral për çdo person të dëmtuar, është jo më shumë se 15,000 (pesëmbëdhjetëmijë) lekë për çdo muaj paaftësi të përkohëshme.*

*h) vlera e dëmit ekzistencial, për çdo person të dëmtuar, është jo më shumë se 15,000 (pesëmbëdhjetëmijë) lekë për çdo muaj paaftësi të përkohëshme.*

*Kufiri i përgjegjësisë për çdo person të dëmtuar në një ngjarje sigurimi, sipas pikës 2, shkronjës “a” dhe pikës 4, të këtij neni, është 22,000,000 (njëzetedymilion) lekë.*

Gjithashtu është parashikuar që ky kufi të rritet progresivisht si më poshtë:

*Për kontrtat e lidhura nga 1 janar 2021 deri më 31 dhjetor 2025, kufiri minimal i përgjegjësisë i përcaktuar në këte nen, do të rritet:*

* *4 milion lekë çdo vit, për mjetet e përcaktuara në pikën 2, germa a), nëndarja iii), të këtij neni.*
* *2 milion lekë çdo vit, për cdo person sipas pikës 5 të ketij neni.*

*Për kontratat e lidhura nga 1 janari 2026 dhe në vijim, kufiri minimal i përgjegjesisë është i njëjte me kufirin minimal të përgjegjësisë të kontratave të lidhura në vitin 2025.*

Në nenin 24, 26, 27, 28, 29 dhe 30 është parashikuar dëmshpërblimi për dëmin e shkaktuar nga personi i paautorizuar, ndryshimi i pronësisë së mjetit, sigurimi i mjetit motorik me regjistrim të huaj, e drejta për dëmshpërblim nga përdorimi i mjetit motorik me karton jeshil, e drejta e dëmshpërblimit në sigurimin kufitar, si dhe kërkesa për rimbursimin e mbajtësit të sigurimit shoqëror.

Në nenin 25 të projektligjit është parashikuar se në rast se ndryshon pronësia e mjetit gjatë periudhës së sigurimit, të drejtat dhe përgjegjësitë që rrjedhin nga kontrata e sigurimit nuk i kalojnë pronarit të ri. Në këto kushte, pronari i ri i mjetit motorik duhet të lidhë kontratën e sigurimit ndërsa pronari i vjetër ka të drejtë të kërkojë kthimin e pjesës proporcionale të primit, në rast se nga kjo kontratë nuk është paguar ndonjë dëm.

**Në Kreun V**, trajtohen dispozitat në lidhje me mbarëvajtjen dhe mirëfunksionimit e Qendrës së Informacionit, e cila ka për qëllim mbajtjen e të dhënave, statistikave të besueshme, standartizimin e praktikave si dhe sigurimin e pagesës me efiçensë të dëmeve si rezultat i aksidentit rrugor. Në këtë Kre është parashikuar lloji i të dhënave që duhet të administrojë, ruajta e të dhënave për një periudhë minimalisht 7 vjeçare, nga data e përfundimit të regjistrimit të të dhënave, dhënia e informacionit palës së dëmtuar si dhe shkëmbimi i informacionit dhe bashkëpunimi me autoritetet publike kompetente.

**Në kreun VI** është parashikuar riorganizimi i Byrosë Shqiptare të Sigurimit në dy departamente të pavarura: Departamenti i Kartonit Jeshil dhe Departamenti i Fondit të Kompensimit. Funksionet dhe mënyra e organizimit, si dhe fusha e veprimtarisë e Departamentit të Kartonit Jeshil dhe Departamentit të Fondit të Kompensimit, përcaktohen në statutin e Byrosë.

Në nenin 36, janë përcaktuar organet drejtuese të Byrosë si më poshtë:

a) Asambleja e Përgjithshme e Anëtarëve;

b) Bordi i Drejtorëve;

c) Drejtori Ekzekutiv

Anëtarët e Bordit të Byrosë më të drejtë vote dhe Drejtori Ekzekutiv i Byrosë propozohet nga Asambleja e Përgjithshme e Anëtarëve. Autoriteti miraton ose refuzon anëtarët e Bordit dhe Drejtorin Ekzekutiv brenda 30 ditëve nga data e depozitimit të vendimit të asamblesë.

Sipas projektligjit anëtarët e Bordit dhe Drejtori Ekzekutiv duhet të plotësojnë të gjitha kërkesat ligjore dhe nënligjore të kualifikimit, përvojës dhe përshtatshmërisë së anëtarit të drejtorisë së një shoqërie sigurimi, të përcaktuara në ligjin “Për veprimtarinë e sigurimit dhe risigurimit”. Anëtarët e Bordit dhe familjarët e tyre, nuk mund të jenë palë të lidhura me shoqëritë e sigurimit dhe shoqëritë që auditojnë pasqyrat financiare të Byrosë.

Byroja mbetet organi kompetent për administrimin e Fondit të garancisë të kartonit jeshil, si dhe administrimin e Fondit të Kompensimit, fond i cili kompenson dëmet e shkaktuar nga përdorimi i një mjeti motorik të pasiguruar, dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjeteve të paidentifikuara, dëmet e pasagjerit të pasiguruar si dhe dëmet në rast të mbylljes apo falimentimit të shoqërisë së sigurimit.

Në nenet 37 dhe 38 parashikohet Fondi i Garancisë së kartonit jeshil. Byroja është përgjegjëse për të gjitha detyrimet, që rrjedhin nga anëtarësia në sistemin e kartonit jeshil. Shoqëritë e sigurimit, të cilat ushtrojnë veprimtari në territorin e Republikës së Shqipërisë në sigurimin e detyrueshëm motorik të kartonit jeshil, janë të detyruara të kontribuojnë financiarisht në fondin e kartonit jeshil në përpjesëtim të drejtë me primet e shkruara bruto në sigurimin e detyrueshëm motorik të kartonit jeshil në vitin e fundit paraardhës.

Çdo anëtar i Byrosë i autorizuar për të lëshuar karton jeshil, duhet të depozitojë një garanci bankare pranë një banke të nivelit të dytë në Shqipëri, në favor të Byrosë, në shumën që përcaktohet nga asambleja e anëtarëve, por jo më të vogël se 250 000 (dyqind e pesëdhjetë mijë) euro.

Fondi i garancisë së kartonit jeshil do të përdoret:

a) në rastet e mospërmbushjes së detyrimeve financiare të një anëtari të byrosë, përgjegjës për pagesën e dëmshpërblimit, sipas rregullave të sistemit të kartonit jeshil;

b) për pagesën e dëmeve të ndodhura jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, në një vend anëtar të sistemit të kartonit jeshil, në rastin kur dëmi është shkaktuar nga mjeti motorik i regjistruar në Shqipëri, i pajisur me karton jeshil fals për të cilin Byroja është përgjegjëse, sipas rregullave të sistemit të kartonit jeshil;

c) në rast të mbylljes apo falimentimit të një anëtari të Byrosë.

Byroja kryen gjithashtu dhe funksionet e entit kompensues për kryerjen e pagesave të dëmeve të parashikuara në këtë ligj. Mbikëqyrja e Byrosë kryhet nga Autoriteti, i cili përcakton mënyrën e llogaritjes së Fondit të Kompensimit, si dhe përcakton me rregullore të veçantë rregullat dhe standardet e raportimit dhe të mbikëqyrjes.

Shoqëritë e sigurimit janë të detyruara të paguajnë kontributet për financimin e Fondit brenda 15 ditëve pas marrjes së njoftimit nga Byroja. Nëse një shoqëri sigurimi, anëtare e Byrosë, vepron në kundërshtim me këto detyrime, në projektligj është parashikuar marrja e masave të rënda administrative nga Autoriteti, pezullimi i përkohësisht ose revokimi i licencës për ushtrimin e aktivitetit në sigurimin e detyrueshëm motorik.

Në nenin 41 të projektligjit është parashikuar se vlera minimale e Fondit të Kompensimit nuk mund të jetë më e vogël se 150 000 000 (njëqind e pesëdhjetë milion) lekë. Kjo vlerë mbahet nga Byroja, si fond garancie në një llogari bankare qëllimore në njërën nga bankat dhe/ose degët e bankave të huaja në territorin e Republikës së Shqipërisë dhe investohet vetëm në bono thesari dhe/ose depozita bankare, me afat maturimi jo më të vogël se 1 vit.

Fondit i Kompensimit administrohet dhe ka për qëllim pagesën e dëmeve ndaj pronës dhe ndaj personit, të ndodhura në territorin e Republikës së Shqipërisë, sipas përcaktimeve në vijim:

1. pagesën e dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i mjeteve motorike të pasiguruara,
2. pagesën e dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i mjeteve motorike të paidentifikuara,
3. pagesën e dëmshpërblimit ndaj pasagjerit të pasiguruar në rastet kur pronari i një mjeti motorik, shkaktar i dëmit nuk ka lidhur kontratë për sigurimin e pasagjerëve.

Shoqëria e sigurimit nuk ka detyrimin për financimin e Fondit të kompensimit për pjesën e këtij Fondi që lidhet me detyrimet e lindura përpara fillimit të ushtrimit të veprimtarisë së saj.

Kontributet e Fondit do të mbahen 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 vetëm për pagesën e dëmeve të Fondit të Kompensimit.

Gjithashtu është parashikuar se, byroja krijon dhe mban provigjone teknike të dëmeve të fondit të kompensimit, të cilat llogariten nga aktuari i autorizuar.

Në nenin 43, Byroja mund të delegojë trajtimin dhe pagesën e dëmeve shoqërisë së sigurimit e cila është e detyruar të trajtojë dhe të paguajë dëmet e sipërpërmendura. Gjithashtu, në këtë nen është parashikuar e drejta e palës së dëmtuar për t’ju drejtuar gjykatës nëse byroja/shoqëria e sigurimit nuk ka kryer dëmshpërblimin sipas afateve të parashikuara në ligj.

Në nenin 44 është parashikuar dëmshpërblimi i dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i një mjeti motorik të pasiguruar nga Fondi i Kompensimit. Në rast konflikti gjyqësor, është parashikuar që shkaktari i dëmit të njoftohet për të marrë pjesë si palë në këtë proces civil. Kjo dispozitë ka për qëllim të shkurtojë shpenzimet financiare të palëve si dhe të vendos përpara përgjegjësisë civile shkaktarin e dëmit, i cili është vetë përgjegjës për dëmet e ndodhura dhe njëkohësisht shkelës i ligjit duke mos pasur sigurim të detyrueshëm.

**Në kreun VII**, trajtohet sigurimi i përgjegjësisë së pronarëve të mjeteve lundruese për dëmin e shkaktuar palëve të treta ku është parashikuar detyrimi i pronarëve të mjeteve lundruese me fuqi motorike më të madhe se 15 kë për të lidhur kontratën e sigurimit si dhe shuma minimale e siguruar.

**Në kreun VIII**, trajtohet sigurimi i përgjegjësisë së pronarëve të avionëve për dëmin e shkaktuar palëve të treta ku është parashikuar detyrimi i pronarëve të avionëve të regjistruar në regjistrin shqiptar të avionëve civilë për të lidhur një kontratë sigurimi të përgjegjësisë për çdo dëm dhe/ose humbje, shkaktuar palëve të treta përgjatë përdorimit të avionit.

**Në kreun IX**, projektligji trajton kundërvajtjet administrative të cilat parashikojnë masat përkatëse që duhet të ndërmerren në rast se kemi shkelje dhe moszbatim të këtyre detyrimeve në fjalë nga shoqëritë e sigurimit dhe Byroja. Sipas rekomandimeve të BB janë përfshirë sanksione të reja ndaj Byrosë, kur shkelin ligjin; janë shtuar penalitete, të tilla si pezullim dhe revokim licence. Gjithashtu janë shtuar masa ndaj drejtorit të Byrosë si dhe anëtarëve të Bordit të Drejtorëve.

Po kështu për përsëritje të shkeljeve është parashikuar dyfishim i sanksionit me gjobë.

**Në kreun X,** parashikohen dispozitat kalimtare për të mundësuar përshtatjen dhe harmonizimin me kërkesat e ligjit.

Në nenin 58, “Nxjerrja e akteve nënligjore”, parashikohet se Autoriteti brenda 60 ditëve pas hyrjes në fuqi të ligjit, të miratojë rregullat e përcaktuara në këtë ligj.

Në neni 59, në dispozitat tranzitore është parashikuar përshtatja dhe harmonizimi i kërkesave të ligjit, brenda 6- muajve nga hyrja në fuqi e ligjit.

**VII. INSTITUCIONET DHE ORGANET QË NGARKOHEN PËR ZBATIMIN E PROJEKTAKTIT**

Duke qenë se kemi të bëjmë me një akt juridik, i cili i shtrin efektet e tij si në nivelin qendror, ashtu edhe atë vendor, për zbatimin e tij është e domosdoshme përfshirja në proces e të gjitha institucioneve, të cilat në veprimtarinë e përditshme dhe në përmbushje të kompetencave të tyre kanë ofrimin e shërbimeve publike.

Organet kryesore të ngarkuara nga ky projektligj për zbatimin e tij janë: Ministria e Brendshme, Ministria e infrastrukturës dhe Energjisë, Bashkitë si dhe Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare, në rolet e specifikuara në këtë ligj si institucione qendrore dhe vendore.

**VIII. PERSONAT DHE INSTITUCIONET QË KANË KONTRIBUAR NË HARTIMIN E PROJEKTAKTIT**

Ky projektligj është përgatitur nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare, në përmbushje të detyrave dhe përgjegjësive brenda fushës së përgjegjësisë shtetërore që mbulon ky institucion në bashkëpunim me Shoqatën e Siguruesve dhe Bankën Botërore.

**IX. RAPORTI I VLERËSIMIT TË TË ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE BUXHETORE**

Zbatimi i ligjit do të ketë efekte financiare për shoqëritë e sigurimit dhe nuk parashikon shpenzime buxhetore.

**MINISTËR**

**Anila Denaj**