

SIGURACIONI I MAKINAVE

INTERVISTA

Modeli me 18 klasa, ja si bëhet ndarja

# Sigurimi i makinave, Shehi: Nga 3 marsi po shënohet çdo aksident

## Kreu i AMF: Nis sistemi bonus-malus, si do llogariten siguracionet e reja

NERTILA MAHO

Nga data 3 mars ka hyrë në fuqi zbatimi i sistemit bonus-malus për sigurimin motorik.

Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare pas një periudhe të gjatë konsultimesh me aktorët e tregut ka miratuar modelin që do të ndiqet që bazohet më së shumti tek ai italian, por i përshtatur për vendin tonë. Në një intervistë për gazetën, Kryetarja e AMF, Enkeleida Shehi, shpjegon se modeli i ri për sigurimin motorik nuk është detyrues për kompanitë, pasi ka nevojë për ndërhyrje në legjislacion. Por sipas saj, kompanitë e sigurimit kanë shprehur vullnet për ta zbatuar duke e përshtatur me koeficientët e tyre të riskut. Në total sistemi ka 18 klasa merite ose rreziku, ku klasa e parë është më e ulta e riskut, duke u përkthyer në një prim më të lirë dhe klasa 18 është me risk më të lartë dhe për rrjedhojë edhe me çmim më të lartë. Shehi jep detaje edhe për mënyrën se si do të lëvizet midis klasave në rastet e dëmeve apo të mungesës së tyre, pra si do bëhet inkurajimi dhe penalizimi i drejtuesve në bazë të historikut të tyre që mbahet në Qendrën e Sigurimit të Detyrueshëm Motorik.

A është gati modeli për aplikimin e sistemit bonus-malus? Cilit shembull po i referohemi dhe pse?

Pas një procesi relativisht të gjatë diskutimi dhe konsultimi me industrinë, modeli bonus-malus që pritet të vihet në zbatim në tregun shqiptar të sigurimeve tashmë është formuluar dhe mbështetet në modelin italian. Arsyet për këtë referencë lidhen me faktin që ky është një model që i ka rezistuar kohës dhe ka rezultuar tepër efikas në gati përgjysmim të frekuencës së aksidenteve.

Si është ky model, sa shkallë ka dhe si do bëhet lëvizja për primin?

Sistemi do të ketë 18 klasa merite, ose quajtur ndryshe klasa rreziku, në intervalin nga klasa 1 deri në klasën 18, ku klasa 1 është klasa më e ulët e rrezikut. Diapazoni i koeficienteve që do të zbatohen varion nga 0.5 deri në 2, që do të thotë nëse një drejtues ndodhet në klasën e parë të rrezikut, primi i rrezikut të tij përgjysmohet dhe nëse ndodhet në klasën më të lartë, pra atë 18, primi i tij i rrezikut dyfishohet.

Algoritmi që do të përdoret, për kalimin midis klasave bazohet në uljen e klasës së rrezikut me një klasë në rastet e të siguruarit që nuk shkakton asnjë dëm gjatë vitit të kontratës dhe rritjen e klasës së rrezikut me dy klasë nëse i siguruari bën një dëm gjatë vitit të kontratës, ose 5 klasë nëse bën dy

dëme apo edhe shumë raste të ngjashme.

Për shembull nëse pronari i mjetit gjendet aktualisht në klasën e meritës 11 dhe ka shkakuar një aksident ose dëm, atëherë shkon në klasën 13 dhe nëse ka shkakuar tre dëme, atëherë shkon në klasën më të lartë, atë 18.

Klasa hyrëse në momentin që sistemi do të zbatohet për herë të parë, është klasa 13, e cila ka një koeficient 100%, që do të thotë se nuk ka as penalizim dhe as bonus, ndërkohë që historiku për efekt të zbatimit të bonus-malus ka filluar që prej datës 3 Mars 2015. Pra, aksidentet apo dëmet që janë shkakuar pas kësaj date, do të merren parasysh në përcaktimin e kategorizimit të rrezikut dhe për rrjedhojë korrektimin e primit të sigurimit, në ulje apo në rritje. Ndërkohë, për të siguruarit që futen në sistemin bonus-malus pas vitit të parë të vënies në zbatim të tij, klasa hyrëse do të jetë 14, sipas së cilës, primit të rrezikut do t'i aplikohet një koeficient më vlerë më të lartë se një (mbi

1 ose mbi 100%).

Shoqëritë e sigurimit do të kenë lirinë të përdorin koeficientët e tyre, por brenda diapazoneve universale që AMF ka përcaktuar. Në këtë mënyrë, nuk cenohet konkurrenca dhe njëkohësisht mbrohen konsumatorët, duke bërë të mundur ruajtjen e historikut të tyre gjatë kalimit nga një shoqëri sigurimi te tjetra.

Si e kanë pritur shoqëritë e sigurimit këtë model dhe si ka qenë procedura e konsultimit?

Për vetë faktin se tregu dhe AMF u gjenden përballë sfidave të një liberalizimi të parakohshëm të tregut të sigurimit të detyrueshëm motorik, një projekt i tillë është diskutuar prej një kohe të gjatë me tregun dhe është mirëpritur nga të gjithë aktorët.

Procesi i konsultimit ka qenë i gjatë dhe bashkëpunimi me industrinë ka qenë tepër i rëndësishëm për ecurinë e këtij projekti. Për këtë qëllim u ngritën dy grupe pune me ekspertë të teknologjisë së informacionit dhe aktualë nga AMF dhe

tregu. Paralelisht është punuar me modelin dhe me zhvillimet TI në sistemin ekzistues që administrohet në AMF. Vetëm përshtatja teknike e sistemit ka zgjatur gati një vit dhe këtu është punuar në disa drejtime:

- Përshtatja e sistemeve të shitjeve TI të të gjitha shoqërive të sigurimit të Jo-jetës;

- Realizimi i lidhjes me regjistrin e automjeteve në kohë reale dhe përshtatja e sistemeve TI si të AMF-së dhe të tregut, për integrimin e këtij komponenti;

- Realizimi i lidhjes në kohë reale me regjistrin e gjendjes civile dhe përshtatja e sistemit të AMF për kontrollin në kohë reale të cilësisë së të dhënave personale. Ky ka qenë dhe komponenti i fundit në lidhje me zhvillimet teknologjike që iu bënë Qendrës së Sigurimit të Detyrueshëm Motorik, për ta bërë atë funksionale për fillimin e sistemit bonus-malus. Që prej datës 3 Mars, sistemi është plotësisht aktiv.

- Realizimi i shfaqjes në kohë reale nëpërmjet kërkimit me numër personal, të parametrave për klas-



Enkeleida Shehi, kreu i AMF

ifikimin e kategorisë së riskut dhe tarifimit sipas sistemit bonus-malus të pronarit të mjetit.

Përveç komunikimit dhe bashkëpunimit me tregun, një rol tepër të rëndësishëm për ecurinë e këtij projekti ka patur dhe bashkëpunimi i shtetëror me institucionet shtetërore si Ministria e Transportit, Ministria e Brendshme. Drejtorja e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, Agjencia Kombëtare e Shoqërisë së Informacionit si dhe Drejtorja e Përgjithshme e Gjendjes Civile.

Komunikimi dhe bashkëpunimi me këto institucione ka nisur që prej vitit 2011. Pa bashkëpunimin e institucioneve të lartpërmendura dhe mundësimin e integritetit të shërbimeve, do të ishte i pamundur realizimi i këtij projekti.

Si do zbatohet ky sistem dhe çfarë masash po merr AMF?

AMF në bashkëpunim dhe me tregun e sigurimeve ka përfunduar tashmë të gjitha zhvillimet teknologjike të nevojshme për zbatimin e sistemit bonus-malus. Komponenti i fundit i rëndësishëm ka qenë lidhja me regjistrin e gjendjes civile, nëpërmjet AKSHI me qëllim që të sigurohet cilësia e të dhënave që raportohen për drejtuesit e mjeteve. Kjo lidhje tashmë funksionon që prej datës 3 Mars 2015 dhe së bashku me lidhjen me serverët e DPSHTRr, garanton në kohë reale cilësinë e të dhënave që mbahen në Qendrën e Sigurimit të Detyrueshëm Motorik. Pra, që prej datës 3 Mars, mund të thuhet që sistemi TI funksionon teknikisht dhe i jep

informacionin e nevojshëm tregut për të zbatuar sistemin bonus-malus.

Duhet theksuar që legjislacioni në fuqi nuk e bën detyrues këtë model dhe për këtë qëllim duhen ndryshime në ligjin e sigurimit të detyrueshëm motorik, i cili është planifikuar t'i prezantohet Qeverisë brenda vitit 2015. Pavarësisht kësaj, AMF po harton një udhëzues për tregun ku do të detajohet modeli dhe në mënyrë orientuese i ofrohet tregut një model zbatimi. Ky udhëzues pritet të miratohet në mbledhjen më të afërt të Bordit të AMF-së.

Sfida e ardhshme mbetet vendosja me ligj e këtij sistemi dhe zbatimi i detyrueshëm nga të gjithë aktorët e tregut.

Cilat janë efektet e prishme të sistemit bonus-malus?

AMF beson që në një periudhë afatgjatë, përfitimet e një sistemi të tillë do të jenë dhe në nivel kombëtar. Praktika e shumë vendeve që kanë zbatuar sisteme të ngjashme, ka treguar që pas një periudhe disavjeçare, një qasje e tillë e strukturuar ka ulur ndjeshëm frekuencën e aksidenteve dhe primit e sigurimit, duke përmirësuar jo vetëm efektet sociale që lidhen me drejtimin e automjetit, por dhe koston e këtij produkti. Ndërsa në mënyrë më të drejtpërdrejtë, konsumatorët do të kenë mundësinë të marrin një produkt, i cili do të jetë i personalizuar në drejtim të çmimit, i lidhur me përvojën e tyre të drejtimit të mjetit, që do të thotë se drejtuesit e mirë pa historik aksidentesh nuk do të financojnë primin e drejtuesve të këqij.