

**LIGJ**  
**Nr. 32/2021**

**PËR SIGURIMIN E DETYRUESHËM NË SEKTORIN E TRANSPORTIT<sup>1</sup>**

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI  
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

KREU I  
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1  
**Objekti**

Ky ligj rregullon sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit.

Neni 2  
**Fusha e veprimit**

1. Sigurimi i detyrueshëm në sektorin e transportit përfshin:
  - a) sigurimin e përgjegjësisë së pronarit/përdoruesit të mjetit motorik për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i këtij mjete;
  - b) sigurimin e pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik;
  - c) sigurimin e përgjegjësisë së pronarit/përdoruesit të mjetit lundrues për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i këtij mjete;
  - ç) sigurimin e përgjegjësisë së pronarit/përdoruesit të avionit për dëmet e shkaktuara palëve të treta dhe pasagjerëve nga përdorimi i këtij avioni.
2. Dispozitat e këtij ligji nuk zbatohen për kategori të veçanta mjeteve motorike të Forcave të Armatosura.
3. Kategoritë e veçanta të mjeteve të Forcave të Armatosura, procedurat dhe pagesa e dëmshpërblimit për dëmet e shkaktuara nga përdorimi i këtyre mjeteve përcaktohen me udhëzim të përbashkët të ministrit përgjegjës për mbrojtjen dhe të ministrit përgjegjës për financat.

Neni 3  
**Përkufizime**

- Në këtë ligj termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:
1. “Aksident” është ngjarja ku rezulton dëm nga përdorimi i mjetit të transportit.
  2. “Autoritet” është Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare.
  3. “Avion” është çdo mjet transporti sipas përcaktimeve të dhëna në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë.

---

<sup>1</sup> Ky ligj është përafuar pjesërisht me:

Direktivën 2009/103/KE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, 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 CELEX 32009L0103, Fletore Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, numër 263, datë 7.10.2009, faqe 11–31.

4. “Byro” është Byroja Shqiptare e Sigurimit, e krijuar sipas nenit 35 të këtij ligji, anëtarë të së cilës janë shoqëritë e sigurimit, që janë të 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.

5. “Dëmi ndaj pronës” është dëmi i pësuar si rezultat i dëmtimit ose i shkatërrimit të pronës.

6. “Dëmi ndaj personit” është dëmi që vjen si rezultat i vdekjes, dëmtimeve trupore dhe përkeqësimeve të shëndetit, që pësojnë pala e dëmtuar ose të afërmit e tij. Këtu përfshihet dëmi pasuror dhe dëmi jopasuror.

7. “Dëmi pasuror” është humbja e pësuar nga pakësimi i pasurisë, si dhe fitimi i munguar.

8. “Dëmi jopasuror” është dëmi biologjik, ekzistencial dhe moral i pësuar nga cenimi i të drejtave dhe i interesave jopasurore, që lidhet me dhimbjet fizike, paaftësinë për punë, frikën, shëmtimin, dhimbjet dhe vuajtjet shpirtërore të personit të dëmtuar dhe familjarëve të tij në rastin e vdekjes së personit ose përkeqësimit të shëndetit të tij.

9. “Drejtues i paaftë” është personi, i cili në rastin e aksidentit drejton mjetin pa lejen e pronarit të mjetit, nuk është punësuar prej tij për të drejtuar mjetin, nuk është anëtar i familjes së tij dhe nuk e ka marrë mjetin në dorëzim nga pronari.

10. “E drejtë e posaçme e tërheqjes” (*Special Drawing Rights-SDR*) është njësia monetare e Fondit Monetar Ndërkombëtar.

11. “Fluturim i avionit” në lidhje me:

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

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

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

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

13. “Kufiri minimal i përgjegjësisë” është shuma maksimale e dëmshpërblimit për çdo figurë dëmi të njohur nga ky ligj, që siguroesi merr përsipër t’u dëmshpërblejë palëve të treta të dëmtuara në një ngjarje sigurimi.

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

15. “Mjet transporti” është mjeti motorik, mjeti lundruar dhe avioni.

16. “Mjet motorik” është mjeti që lëviz në tokë, por jo mbi shina me anë të fuqisë motorike, pavarësisht nga numri i rrotave, subjekti i detyrimit për regjistrim. Mjet motorik është edhe rimorkioja dhe gjysmërimorkioja të bashkuara ose jo me mjetin motorik tërheqës.

17. “Mjet motorik i pasiguruar” është mjeti i përkufizuar në pikën 16 të këtij neni, por për të cilin nuk është lidhur kontrata për sigurimin e përgjegjësisë, që rezulton nga përdorimi i mjetit, ose periudha e sigurimit ka përfunduar dhe kontrata e sigurimit nuk është rinovuar.

18. “Mjet motorik i paidentifikuar” është mjeti i përkufizuar në pikën 16 të këtij neni, për të cilin nuk ka qenë i mundur të bëhet as identifikimi i mjetit dhe as i siguroesit përgjegjës.

19. “Mjet lundruar” është çdo mjet transporti i destinuar për lundrim, i regjistruar sipas përcaktimeve të Kodit Detar.

20. “Përdorues i një mjeti transporti” është një person fizik ose juridik që përdor mjetin e transportit me miratimin e pronarit.

21. “Pronar i mjetit” është çdo përdorues ose person tjetër i regjistruar si pronar i mjeteve të transportit në përputhje me ligjin.

22. “Policë sigurimi” është kontrata e sigurimit sipas këtij ligji.

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

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

25. “Sigurues i drejtpërdrejtë” është shoqëria e sigurimit me të cilën pronari i mjetit motorik të dëmtuar ka lidhur kontratë për sigurimin e detyrueshëm sipas këtij ligji.

26. “Sigurues përgjegjës” është shoqëria e sigurimit me të cilën pronari i mjetit të transportit që ka shkaktuar dëmin ka lidhur kontratën për sigurimin e detyrueshëm.

27. “Sistemi *bonus-malus*” është faktor për përcaktimin e nivelit të primit të sigurimit të detyrueshëm motorik, ku primi i aplikuar është i varur nga historiku i numrit të dëmeve.

28. “Territori ku përdoret automjeti” është:

a) territori i vendit, targën e regjistrimit të të cilit mban mjeti motorik, pavarësisht nëse targa është e përhershme apo e përkohshme;

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

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

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

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

30. “Zona e shteteve anëtare të sistemit të kartonit jeshil” është territori i shteteve anëtare të sistemit të kartonit jeshil, sipas rregullave ose marrëveshjeve të Këshillit të Byrove.

31. “Nënshkrim elektronik” ka të njëjtin kuptim me legjislacionin në fuqi për nënshkrimin elektronik.

#### Neni 4

### **Detyrimi për t’u siguruar**

1. Pronari i çdo mjeti transporti përpara përdorimit të mjetit është i detyruar të lidhë një kontratë siguri sipas pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, si dhe të sigurojë rinovimin e saj për aq kohë sa mjeti i transportit do të mbetet në qarkullim.

2. Kur mjeti i transportit është subjekt i detyrimit për t’u regjistruar ose certifikuar dhe, sipas ligjit, duhet të ketë një certifikatë regjistrimi/kontrolli teknik, autoritetet përgjegjëse lëshojnë certifikatën e kontrollit teknik ose ndonjë dokument tjetër të barasvlershëm me të, vetëm pasi pronari i mjetit të transportit i provon këtij autoriteti me dokumente se e ka lidhur kontratën e sigurimit sipas këtij ligji. E njëjta kërkesë zbatohet edhe për subjektet që licencohen sipas ligjit “Për transportin rrugor”. Autoritetet përgjegjëse janë të detyruara të sigurojnë përmbushjen e detyrimeve të përcaktuara në këtë pikë.

3. Kur personi i autorizuar për kontrollin e trafikut vëren shkelje të pikës 1 të këtij neni, vendos masën e dënimit administrativ me gjobë sipas parashikimeve të Kodit Rrugor.

4. Sigurimi i përgjegjësishë së pronarit të mjetit të transportit për dëme shkaktuar palëve të treta mbulon edhe dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjetit prej personave të tjerë, kur këta e përdorin mjetin me miratimin e pronarit.

#### Neni 5

## **Detyrimet e pronarit ose përdoruesit të mjetit të transportit**

1. Pronari/përdoruesi i mjetit të transportit gjatë përdorimit të tij është i detyruar të mbajë me vete policën e sigurimit ose ndonjë provë tjetër të lidhjes së kontratës së sigurimit të detyrueshëm, si dhe Raportin Evropian të Aksidenteve.

2. Pronari/përdoruesi i mjetit lundruar është i detyruar të mbajë me vete policën e sigurimit ose ndonjë provë tjetër të lidhjes së kontratës së sigurimit të detyrueshëm.

3. Në rast aksidenti, drejtuesi i mjetit është i detyruar të japë të dhënat personale dhe të dhënat që lidhen me sigurimin e detyrueshëm, sipas këtij ligji, të të gjithë personat e përfshirë në aksident, të cilëve mund t'u lindë e drejta të kërkojnë dëmshpërblim.

### **Neni 6**

#### **Detyrimi për të dhëna**

Organet e autorizuar për kontrollin e trafikut, organet gjyqësore dhe organet e tjera, që zbatojnë procedurat në rast aksidenti ose kanë në dispozicion të tyre të dhëna për aksidentin, duhet t'ua vënë në dispozicion shoqërive të sigurimit dhe Byrosë Shqiptare të Sigurimit për trajtimin e kërkesës për dëmshpërblim.

### **Neni 7**

#### **Tarifat e primit të sigurimit të detyrueshëm**

1. Shoqëria e sigurimit i përcakton vetë tarifat e primit të sigurimit të detyrueshëm për mjetet motorike, duke marrë parasysh faktorët e riskut.

2. Shoqëria e sigurimit njofton Autoritetin të paktën 30 (tridhjetë) ditë kalendrike 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.

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.

4. Tarifat e primit të sigurimit të detyrueshëm nuk mund të ndryshohen më shumë se dy herë brenda një viti kalendrik.

5. Shoqëritë e sigurimit duhet të krijojnë provigjone teknike jo më pak se niveli i provigjoneve teknike i përcaktuar me rregullore nga Autoriteti.

6. Komisionet e ndërmjetësimit nuk mund të jenë më të larta se niveli i përcaktuar me rregullore nga Autoriteti.

7. Shoqëria e sigurimit nuk mund të aplikojë tarifa të primit të shkruar bruto të ndryshme nga ato të përcaktuara në pikat 2 dhe 3 të këtij neni.

8. Shoqëria e sigurimit mund të përfshijë sistemin *bonus-malus* në përcaktimin e tarifave të primeve të sigurimit të përgjegjësishë së të siguruarit për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i këtij mjete motorik, me përjashtim të policës kufitare dhe të kartonit jeshil.

### **Neni 8**

#### **Sistemi *bonus-malus***

1. Sistemi *bonus-malus* është sistemi për përcaktimin e nivelit të primit të sigurimit të detyrueshëm motorik, bazuar në historikun e dëmeve të të siguruarit.

2. Sistemi *bonus-malus* është një nga faktorët e riskut, të cilin shoqëritë e sigurimit kanë të drejtë ta zbatojnë në tarifimin e sigurimit të përgjegjësishë së të siguarit të mjetit motorik, për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti.

3. Shoqëria e sigurimit është e detyruar të vërë në dispozicion të të siguarve certifikatën e historikut të dëmeve sipas formatit, metodës, afateve kohore dhe përmbajtjes së përcaktuar me rregulla të miratuara nga Autoriteti.

#### Neni 9

### **E drejta e palës së dëmtuar të paraqesë kërkesë për dëmshpërblim**

1. Pala e dëmtuar ka të drejtë që të paraqesë kërkesën për dëmshpërblim te siguruesi përgjegjës i pronarit të mjetit shkaktar aksidenti. Kërkesa për dëmshpërblim mund të paraqitet me shkrim ose në rrugë elektronike.

2. Kërkesa për dëmshpërblim përfshin dëmshpërblimin e dëmeve ndaj pronës dhe/ose ndaj personit sipas kontratës së sigurimit.

3. Siguruesit mund të lidhin marrëveshje ndërmjet tyre, sipas së cilës kërkesa për dëmshpërblim, që lidhet me dëmin e shkaktuar nga përdorimi i një mjeti motorik ndaj një mjeti tjetër motorik, mund të trajtohet nga siguruesi i drejtpërdrejtë i pronarit të mjetit motorik të dëmtuar.

4. Siguruesi i drejtpërdrejtë ka të drejtën e rimbursimit të dëmshpërblimit nga siguruesi përgjegjës sipas pikës 3 të këtij neni, sipas kushteve, limiteve dhe afateve të përcaktuara në marrëveshjen ndërmjet tyre.

5. Në rast aksidenti ndërmjet dy mjeteve motorike të identifikuara dhe të siguruara me kontratë sigurimi të detyrueshëm për përgjegjësinë ndaj palëve të treta, pala e dëmtuar mund ta drejtojë kërkesën për dëmshpërblim te siguruesi i drejtpërdrejtë në rast se është lidhur marrëveshja sipas pikës 3 të këtij neni.

#### Neni 10

### **Procedura dhe afatet për dëmshpërblimin**

*(shfuqizuar fjalia e dytë e pikës 8 me Vendimin nr. 37, datë 01.12.2022, të Gjykatës Kushtetuese)*

1. Siguruesi përgjegjës është i detyruar të trajtojë çdo kërkesë për dëmshpërblim brenda afateve të mëposhtme:

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

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

2. Për qëllim të pikës 1 të këtij neni, data e marrjes së kërkesës për dëmshpërblim quhet data e depozitimit të kërkesës së bashku me dokumentacionin e plotë shoqërues.

3. 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.

4. Shoqëria e sigurimit kryen pagesën e dëmshpërblimit brenda 14 (katërbëdhjetë) ditëve kalendarike pas përfundimit të afatit të trajtimit të dëmit dhe nënshkrimit të deklaratës së pranimit të dëmshpërblimit. Në rast të mosrespektimit të afatit të përcaktuar në këtë nen, palës së dëmtuar i lind e drejta e përfitimit të interesit të pagueshëm për çdo ditë kalendarike vonesë në shlyerjen e dëmshpërblimit nga shoqëria e sigurimit.

5. Në rastet kur kërkesa e paraqitur nuk është e plotë, shoqëria e sigurimit i drejtohet kërkuesit me shkrim brenda 8 (tetë) ditëve kalendarike pas pranimit të kërkesës dhe kërkon plotësimin e dokumentacionit.

6. Në përfundim të trajtimit të kërkesës për dëmshpërblim, në rast refuzimi të kërkesës, shoqëria e sigurimit duhet të njoftojë me shkrim palën e dëmtuar për refuzimin dhe shkaqet ligjore, që çojnë në këtë refuzim.

7. Pala e dëmtuar, me marrjen e njoftimit sipas pikave 3 dhe 6 të këtij neni, ka të drejtën e ankimit pranë shoqërisë së sigurimit. Shoqëria e sigurimit është e detyruar t'i përgjigjet ankimit të palës së dëmtuar brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve kalendrike nga data e paraqitjes së ankimit.

8. Shoqëria e sigurimit duhet të kryejë pagesën e dëmshpërblimit në llogarinë bankare personale të të dëmtuarit ose përfituesit.

9. Ekzekutimi i vlerës së dëmshpërblimit që rrjedh nga kontrata e sigurimit të detyrueshëm dhe deklarimi formal i pranimit të vlerës nga pala e dëmtuar ose përfituese, shuajnë përfundimisht detyrimin e shoqërisë së sigurimit. Pala përfituese e dëmshpërblimit nuk ka të drejtë të kërkojë vlerë tjetër dëmshpërblimi, të ndryshme nga ajo që ka pranuar me vullnet të lirë nëpërmjet nënshkrimit të marrëveshjes dhe/ose deklaratës së pranimit të vlerës.

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 këto raste pala e dëmtuar ka të drejtë të ngrejë padi civile kundër shoqërisë së sigurimit.

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 mjete 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 paintentifikuara sipas nenit 41 të këtij ligji.

12. Në përfundim të trajtimit të kërkesës për dëmshpërblim, në rast pranimi 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 ose nëpërmjet programeve analoge listën e përfituesve të dëmshpërblimit 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 të përmbyllur praktikën përkatëse të dëmshpërblimit në përputhje me legjislacionin në fuqi për mbrojtjen e të dhënave personale.

## Neni 11

### **Rregullat e trajtimit të dëmshpërblimit**

1. Rregullat, metodologjia e llogaritjes së dëmshpërblimit që mbulohet nga kontrata e sigurimit të detyrueshëm në zbatim të këtij ligji, sipas pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji miratohen nga Autoriteti dhe botohen në Fletoren Zyrtare.

2. Autoriteti mbikëqyr funksionimin e sistemit të dëmshpërblimit dhe rregullat e ndjekura nga shoqëritë e sigurimit, për të garantuar mbrojtjen e të siguruarve, kryerjen me korrektësi të procedurave të dëmshpërblimit.

3. Përlllogaritja e shumës së dëmshpërblimit kryhet nga një vlerësues i licencuar nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare.

4. Vlerësuesi e kryen vlerësimin sipas parimeve dhe metodologjisë së miratuar nga Autoriteti duke zbatuar parimin një vlerësim për një ngjarje sigurimi.

## Neni 12

### **Dëmshpërblimi i kërkesave me vlerë të vogël**

Përjashtimisht nga parashikimi i shkronjës “b” të pikës 1 të nenit 10, kërkesat për dëmshpërblim për dëme ndaj pronës me vlerë deri në 100 000 (njëqind mijë) lekë do të paguhen nga shoqëritë e sigurimit brenda 14 (katërmëdhjetë) ditëve kalendarike nga data e paraqitjes së kërkesës për dëmshpërblim.

#### Neni 13

### **Rimbursimi i shoqërisë së sigurimit**

1. Shoqëria e sigurimit, e cila në përputhje me këtë ligj ka dëmshpërblyer palën e dëmtuar, por sipas këtij ligji nuk ka qenë përgjegjëse, ka të drejtë të kërkojë rimbursim nga personi përgjegjës për dëmin deri në shumën e paguar, interesin e paguar dhe koston e procedurave.

2. Sigurimi motorik për përgjegjësinë e palës së tretë, gjithashtu, do të përfshijë, sipas këtij ligji, dëmet e shkaktuara nga drejtimi i mjetit nga një person i paautorizuar.

3. Parashikimet e pikës 1 të këtij neni zbatohen në të njëjtën mënyrë në rast se Byroja është përgjegjëse për trajtimin e dëmeve sipas parashikimeve të këtij ligji.

#### Neni 14

### **Raporti Evropian i Aksidenteve**

1. Shoqëria e sigurimit është e detyruar që së bashku me policën e sigurimit t’i dorëzojë të siguruarit Raportin Evropian të Aksidenteve sipas formularit të miratuar nga Autoriteti.

2. Drejtuesit e mjeteve të përfshirë në një aksident rrugor, për dëmet ndaj pronës në vlerë deri në 30 000 (tridhjetë mijë) lekë, nëse bien dakord, duhet të plotësojnë, të nënshkruajnë dhe të shkëmbejnë Raportin Evropian të Aksidenteve. Nëse nuk bien dakord, duhet të marrin procesverbalin e konstatimit të shkeljes nga Policia Rrugore.

3. Raporti i nënshkruar nga të dy drejtuesit e mjeteve nënkupton që ngjarja (aksidenti) ka ndodhur sipas rrethanave, modaliteteve dhe pasojave të pasqyruara në formular, përveç rastit kur vërtetohet ndryshe nga shoqëria e sigurimit.

4. Raporti i plotësuar dhe i nënshkruar i bashkëlidhet kërkesës për dëmshpërblim, e cila trajtohet nga shoqëria e sigurimit sipas afateve të parashikuara në nenin 12 të këtij ligji. Detyrimi i shoqërisë së sigurimit shuhet me pagimin e vlerës së dëmshpërblimit të parashikuar në pikën 2 të këtij neni, për të cilën është nënshkruar Raporti Evropian i Aksidentit.

5. Drejtuesit e mjeteve, të përfshirë në një aksident rrugor, për të gjitha dëmet në vlerë mbi 30 000 (tridhjetë mijë) lekë, duhet të marrin procesverbalin e konstatimit të shkeljes nga Policia Rrugore.

## KREU II

### **KONTRATA E SIGURIMIT TË DETYRUESHËM**

#### Neni 15

### **Kontrata e sigurimit të detyrueshëm**

1. Siguruesi është i detyruar të lidhë kontratën e sigurimit të detyrueshëm në përputhje me parashikimet e këtij ligji, me kushtet e sigurimit dhe nivelin e primeve të sigurimit të aplikueshme në kohën kur është lidhur kontrata.

2. Siguruesi nuk mund të refuzojë kërkesën për të lidhur kontratën e sigurimit kur aplikuesi pranon kushtet sipas të cilave siguruesi e ofron këtë sigurim.

3. Për mjetet në transportin publik, siguruesi nuk lëshon kontratën e sigurimit të përgjegjësisë së pronarit nëse pronari i mjetit nuk zotëron edhe policën e sigurimit të pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik, sipas përcaktimeve të nenit 17 të këtij ligji.

4. Kontrata e sigurimit duhet të përmbajë:

- a) emrat dhe adresat e palëve;
- b) objektin e kontratës;
- c) rrezikun e mbuluar dhe përjashtimet ose kufizime të tjera të mbulimit;
- ç) mënyrën dhe rastet e rinovimit, të ndryshimit të kontratës;
- d) mënyrat e zgjidhjes së plotë apo të pjesshme të kontratës;
- dh) detyrimet e palëve dhe pasojat juridike të mospërbushjes së tyre;
- e) mënyrën dhe afatet për pagesën e dëmshpërblimit, si dhe pasojat e mospagimit ose pagimit të pasaktë nga ana e shoqërisë së sigurimit;
- ë) primin e sigurimit;
- f) kushtet e pagesës së primit dhe pasojat e mospagimit;
- g) në rastin e nënshkrimit të kontratës nga ndërmjetësi, emrin, adresën dhe të dhëna të licencës së ndërmjetësit, si dhe kodin e identifikimit të tij;
- gj) datën dhe vendin e nënshkrimit të kontratës;
- h) detyrimet e të siguruarit në rast të ndodhjes së ngjarjes së siguruar dhe barra e tij e provës;
- i) trajtimin e shërbimeve të siguruarit;
- j) trajtimin e kërkesave për dëmshpërblim për rastet që trajtohen nga Byroja dhe shoqëritë e sigurimit, si ent kompensues.

5. Kushtet e kontratës së sigurimit përcaktojnë të drejtat dhe detyrimet ndërmjet palëve kontraktuese, përveç atyre të parashikuara në këtë ligj.

6. Kontrata e sigurimit të detyrueshëm bëhet me shkrim në formën e policës së sigurimit dhe është e vlefshme edhe në rastet kur është në formën e një dokumenti elektronik në përputhje me dispozitat e ligjit për nënshkrimin elektronik dhe për dokumentin elektronik.

## Neni 16

### **Hyrja në fuqi dhe vlefshmëria territoriale**

1. Polica e sigurimit hyn në fuqi duke filluar saktësisht në orën 24:00 të ditës së përcaktuar në policën e sigurimit si datë e fillimit të mbulimit, me pagesën e plotë të primit dhe nënshkrimit të kontratës midis siguruarit dhe të siguruarit, kur nuk është përcaktuar ndryshe në kontratën e sigurimit.

2. Polica e sigurimit përfundon në orën 24:00 të datës së mbarimit të përcaktuar në policën e sigurimit.

3. Kontrata për sigurimin e detyrueshëm, referuar shkronjave “b” dhe “c” të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, mbulon dëmet ose humbjet e ndodhura në Republikën e Shqipërisë.

4. Kontrata për sigurimin e detyrueshëm, sipas shkronjës “a” të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, mbulon dëmet e ndodhura në territorin e Republikës së Shqipërisë, përfshirë dëmet e ndodhura në territoret e vendeve anëtare të sistemit të kartonit jeshil, kur nuk është parashikuar ndryshe.

## KREU III

### SIGURIMI I PASAGJERËVE NGA AKSIDENTET NË TRANSPORTIN PUBLIK

## Neni 17

### **Detyrimi për lidhjen e kontratës së sigurimit**

1. Pronarët e mjeteve të transportit publik të pasagjerëve janë të detyruar të lidhin kontratë për sigurimin e aksidenteve të pasagjerëve në transportin publik.

2. Kontrata e parashikuar në pikën 1 të këtij neni lidhet nga pronarët:

- a) e autobusëve urbanë, interurbanë dhe për transport publik ndërkombëtar, përfshirë edhe rastet kur merren me qira;
- b) e autobusëve të transportit të punëtorëve dhe autobusëve të shoqërive turistike;
- c) e taksive dhe makinave me qira kur jepen së bashku me drejtuesin;



ç) e të gjitha tipave të mjeteve lundruese detare, lumore dhe liqenore, përfshirë tragetet për transportin e pasagjerëve në linja të rregullta dhe transportin e turistëve, si dhe të mjeteve lundruese pa motor;

d) e të gjitha tipave të mjeteve, të parashikuara në shkronjën “ç” të kësaj pike, të dhëna me qira së bashku me të paktën një anëtar ekuipazhi;

dh) e teleferikëve dhe të mjeteve të transportit mbi shina, përfshirë trenat, tramvajin, metronë, si dhe të mjeteve të tjera, të cilat lëvizin mbi shina;

e) e të gjitha mjeteve të tjera të transportit, pavarësisht nga fuqia, të përdorura për transportin publik me pagesë të pasagjerëve;

ë) e avionëve të përdorur për transportin publik ajror të pasagjerëve;

f) e mjeteve motorike që përdoren për transportin e fëmijëve dhe nxënësve me destinacion kopshtet dhe shkollat.

3. Autoritetet përgjegjëse janë të detyruara të sigurojnë përmbushjen e detyrimeve të përcaktuara në këtë nen.

## Neni 18

### **Pasagjerët në një mjet transporti publik**

1. Pasagjerë janë personat që udhëtojnë me njërin nga mjetet e transportit të destinuara për transportin publik, pavarësisht nëse kanë blerë një biletë, përfshirë personat që kanë të drejtë të udhëtojnë pa pagesë, si dhe personat të cilët ndodhen në territorin e stacionit, të molit, portit, aeroportit ose pranë mjeteve të transportit, para se të hipin ose janë duke zbritur, të cilët kanë qëllim të udhëtojnë ose që kanë udhëtuar me njërin nga mjetet e transportit, me përjashtim të personave të punësuar në mjetin e transportit.

2. Personat që gjenden në avion, në shkallë ose në kabinë pa autorizimin e pronarit të avionit ose të ekuipazhit, nuk vlerësohen si pasagjerë sipas pikës 1 të këtij neni.

## Neni 19

### **Përgjegjësia e shoqërisë së sigurimit dhe shuma e siguruar**

1. Detyrimi i shoqërisë së sigurimit, që rrjedh nga kontrata e sigurimit, përfaqësohet nga kufijtë minimalë të mbulimit të vlefshëm në ditën e aksidentit, përveç rastit kur në kontratën e sigurimit përcaktohet një vlerë më e lartë.

2. Minimumi i shumës së siguruar për çdo pasagjer të mbuluar nga kontrata e sigurimit, sipas nenit 17 të këtij ligji, përcaktohet si më poshtë:

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

b) 4 000 000 (katër milionë) 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.

3. Ky sigurim mbulon vdekjen dhe dëmtimet trupore të shkaktuara pasagjerit nga apo si pasojë e:

a) defekteve teknike që çojnë në humbjen e kontrollit mbi mjetin, defekte të cilat ndodhin jo për faj të pronarit apo drejtuesit të mjetit të transportit urban;

b) rënies së objekteve të jashtme mbi mjetin motorik gjatë përdorimit të tij, qëndrimit në stacion apo gjatë qarkullimit;

c) dëmtimeve aksidentale të shkaktuara nga grumbullime masive, akte të dhunshme që mund të kenë motiv politik ose social, si atentate, sabotime, akte terroriste, dëmtime, zjarrvënie të qëllimshme, ngjarje ose shpërthime në objektet e ndryshme që ndodhen jashtë mjetit të transportit publik me kusht që ai të mos jetë pjesëmarrës aktiv në ato ngjarje;

ç) frenimit të papritur, plasjes së gomës, devijimeve të lëvizjes si rezultat i një shpërthimi apo shmangieje të menjëhershme të detyruar që çon deri në përmbysjen e mjetit të transportit publik;

- d) shpërthimit që ndodh jashtë mjetit të transportit publik;
- dh) çdo ngjarjeje tjetër që ndodh jo për faj të drejtuesit/pronarit të mjetit të transportit publik dhe nuk mbulohet nga sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë të pronarit të mjetit.
4. Shoqëria e sigurimit është e detyruar të zbatojë parashikimet e nenit 10 të këtij ligji për trajtimin e kërkesave për dëmshpërblim.

Neni 20  
**E drejta për dëmshpërblim**

1. Pasagjeri ose përfituesi ka të drejtë, sipas kushteve të kontratës së sigurimit, të kërkojë te shoqëria e sigurimit me të cilën është lidhur kontrata e sigurimit që të paguajë dëmshpërblimin.
2. Pronari i mjetit të transportit publik vendos në një vend të dukshëm të mjetit të transportit publik emrin e shoqërisë së sigurimit të përcaktuar në kontratën e sigurimit, si dhe të drejtën e pasagjerit për të përfituar nga kjo kontratë.

KREU IV  
**SIGURIMI I DETYRUESHËM I PËRGJEGJËSISË SË PRONARIT TË MJETIT  
MOTORIK PËR DËMET QË U SHKAKTOHEN PALËVE TË TRETA NGA  
PËRDORIMI I KËTIJ MJETI**

Neni 21  
**Mbulimi në sigurim**

1. Pronari i mjetit motorik detyrohet të lidhë një kontratë të sigurimit të përgjegjësisë për dëmet që mund t'u shkaktohen palëve të treta nga përdorimi i këtij mjete, me pasojë dëmtimin e pronës, vdekjen, dëmtimet trupore dhe përkeqësimin e shëndetit.
2. Sigurimi nga përgjegjësia për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga pronari i mjeteve të transportit duhet të mbulojë, sipas kushteve dhe mënyrës së përcaktuar me këtë ligj, dëmet e shkaktuara ndaj palëve të treta nga mjetet e transportit, pavarësisht se kush ishte drejtues i mjetit.
3. Shoqëria e sigurimit përfshin në kontratën e sigurimit të gjitha rastet e mbulimit të parashikuara në këtë ligj.
4. Kontrata e sigurimit mbulon edhe dëmet ndaj personit dhe pronës që mund t'u shkaktohen këmbësorëve, çiklistëve, si dhe përdoruesve të mjeteve jomotorike që lëvizin në rrugë.
5. Përgjegjësia e pronarit të mjetit motorik zbatohet për dëmet e shkaktuara si nga mjete tërheqës edhe nga mjete tërhequr (rimorkio).
6. Pronarët e të dyja mjeteve janë bashkërisht përgjegjës në masë të njëjtë për dëmet ndaj palëve të treta, në rastet e dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i mjetit tërheqës apo i mjetit të tërhequr kur këto mjete janë të lidhura në një tërësi integrale ose kur aksidenti ndodh nga shkoputja e rimorkios nga mjete tërheqës. Në këto raste pala e dëmtuar mund të paraqesë kërkesën për dëmshpërblim te siguroesi i mjetit tërheqës ose te siguroesi i rimorkios. Shoqëria e sigurimit që paguan dëmet e palëve të treta ka të drejtën e rimbursimit të dëmshpërblimit nga siguroesi i mjetit tërheqës apo siguroesi i rimorkios në rast se pala përkatëse e siguruar rezulton përgjegjëse për dëmet, por brenda kufirit të përgjegjësive të palës së siguruar.
7. Sigurimi i përgjegjësisë së drejtuesit të mjetit motorik nuk mbulon dëmet e mallrave, të cilat i ka marrë përsipër t'i transportojë drejtuesi i mjetit shkaktar i aksidentit dhe që ndodhen në mjet në çastin e aksidentit.
8. Me kërkesë të palës së siguruar, shoqëria e sigurimit detyrohet t'i lëshojë asaj konfirmim për të gjitha kërkesat për dëmshpërblim që shoqëria e sigurimit ka marrë nga palët e treta dhe që lidhen me sigurimin e përgjegjësisë së palës së siguruar.
9. Konfirmimi, sipas pikës 8 të këtij neni, duhet të mbulojë një periudhë të paktën 5-vjeçare dhe të lëshohet nga shoqëria e sigurimit brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve kalendarike nga data e

marrjes së kërkesës nga pala e siguruar. Kur pala e siguruar ka me shoqërinë e sigurimit një marrëdhënie më pak se 5-vjeçare, konfirmimi i jepet për të gjithë periudhën e siguruar.

#### Neni 22

### **Përgjegjësi nga mbulimi në sigurim**

1. Bazuar në sigurimin e përgjegjësisë së pronarit të mjetit motorik, nuk kanë të drejtën e dëmshpërblimit palët e mëposhtme:

a) drejtuesi i mjetit, shkaktar i aksidentit, përfshirë këtu trashëgimtarët e tij ligjorë dhe të afërmit e tij, për dëme që i shkaktohen këtij drejtuesi;

b) çdo bashkudhëtar që ndodhet me vullnetin e tij në mjetin motorik shkaktar të aksidentit, të drejtuar nga një drejtues i paautorizuar, kur provohet se personi që ndodhet në mjet ishte në dijeni të këtyre rrethanave;

c) çdo bashkudhëtar që ndodhet me vullnetin e tij në një mjet të pasiguruar, shkaktar të aksidentit, kur provohet se personi ishte në dijeni të kësaj rrethane;

ç) personi, i cili ka përvetësuar mjetin motorik në mënyrë të kundërligjshme dhe është dëmtuar gjatë përdorimit të këtij mjeti;

d) personi i dëmtuar në këto raste:

i. për shkak të përdorimit të një mjeti në ngjarje sportive në rrugë apo pjesë rrugësh, të palejuara për drejtim të mjetit, për arritjen e shpejtësive mesatarisht të larta ose për t'u stërvitur për gara;

ii. për shkak të pasojave të energjisë bërthamore gjatë transportit të materialeve radioaktive;

iii. për shkak të veprimeve të luftës, revoltave ose akteve terroriste, me kusht që shoqëria e sigurimit të provojë se dëmi është shkaktuar nga ngjarje të tilla.

#### Neni 23

### **Humbja e së drejtës së mbulimit në sigurim**

1. I siguruari i humbet të drejtat nga mbulimi në sigurim kur:

a) drejtuesi nuk e përdor mjetin në përputhje me qëllimin për të cilin ai është i destinuar të përdoret;

b) drejtuesi nuk ka leje të vlefshme të drejtimit të mjetit motorik, sipas kategorisë apo tipit të mjetit, përveç rasteve të përdorimit gjatë mësimave të drejtimit të mjetit, kur ky drejtohet nga kandidati drejtues sipas të gjitha rregullave të përcaktuara për procesin e mësimit;

c) drejtuesit të mjetit motorik i është pezulluar leja e drejtimit, i është ndaluar të drejtojë tipin dhe kategorinë e mjetit ose i është ndaluar përdorimi i lejes së drejtimit, të lëshuar nga një vend tjetër për në territorin e Republikës së Shqipërisë;

ç) drejtuesi drejton mjetin motorik nën ndikimin e alkoolit mbi kufirin e lejuar, nën ndikimin e lëndëve narkotike apo psikoaktive;

d) drejtuesi e shkakton dëmin qëllimisht;

dh) aksidenti ndodh për shkak të defekteve teknike të mjetit, për të cilat drejtuesi ka qenë në dijeni.

2. Humbja e të drejtave që rrjedhin nga sigurimi, siç përcaktohen në shkronjat "a" deri në "dh" të pikës 1 të këtij neni, nuk kufizon të drejtat e palëve të treta për të paraqitur kërkesën për dëmshpërblim të siguruari përgjegjës.

3. Shoqëria e sigurimit, që sipas pikave 1 dhe 2 të këtij neni ka paguar dëmet të pala e dëmtuar, ka të drejtë të rimburojë të gjithë masën e paguar për dëmet, interesat dhe shpenzimet nga personi përgjegjës për dëmet.

#### Neni 24

### **Dëmshpërblimi për dëmin e shkaktuar nga personi i paautorizuar**

1. Kur dëmi është shkaktuar nga drejtimi i paautorizuar i mjetit motorik, pala e dëmtuar mund t'i drejtohet për dëmshpërblim siguruesit përgjegjës, përveç rastit të përcaktuar në shkronjën “b” të pikës 1 të nenit 22 të këtij ligji.

2. Shoqëria e sigurimit, që bën dëmshpërblimin, ka të drejtë të rimbursojë nga personi përgjegjës për dëmin të gjithë vlerën e paguar për dëmin deri në shumën e paguar, interesin e paguar dhe koston e procedurave.

#### Neni 25

### **Përgjegjësia e shoqërisë së sigurimit dhe shuma e siguruar**

1. Detyrimi i shoqërisë së sigurimit, që rrjedh nga kontrata e sigurimit e përcaktuar në nenin 21 të këtij ligji, përfaqësohet nga kufijtë minimalë të mbulimit të vlefshëm në ditën e aksidentit, përveç rastit kur në kontratën e sigurimit përcaktohet një vlerë më e lartë.

2. 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 jopasurore, me pasojë vdekjen, dëmtime shëndetësore dhe përkeqësime të shëndetit, të shkaktuara nga një aksident ose seri aksidentesh të ardhura nga një ngjarje sigurimi për:

- i. autobusë dhe kamionë, përfshirë rimorkiot, 150 000 000 lekë;
- ii. mjete që transportojnë lëndë të rrezikshme 200 000 000 lekë;
- iii. mjete të tjera, përfshirë mjetet e paidentifikuara, 55 000 000 lekë.

b) për dëme të lidhura me dëmtimin ose 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.

3. Brenda kufijve minimalë të përgjegjësisë, të përcaktuar në pikën 2 të këtij neni, vlera e dëmit do të llogaritet:

a) në rastin e dëmeve me pasojë paaftësi të përhershme për punë, kur vërtetohet humbja e të ardhurave, përfitimi llogaritet si produkt i të ardhurave vjetore neto me koeficientin e shumës së kapitalizuar, moshës së daljes në pension dhe humbjes së aftësisë për punë. Kur i/e dëmtuari/a ka qenë në marrëdhënie pune/i vetëpunësuar do të referohet në mesataren e të ardhurave neto për 3 vitet e fundit, ndërsa kur nuk ka qenë në marrëdhënie pune në kohën e ngjarjes do të referohet në pagën minimale zyrtare bruto të vendbanimit në kohën e ngjarjes.

b) në rastet e dëmeve me pasojë vdekje, dëmi pasuror do të llogaritet si në rastin e paaftësisë së plotë të përhershme me ndryshimin që nga të ardhurat sipas shkronjës “a” të këtij neni të zbriten të ardhurat për nevojat e vetë personit, të cilat varen nga numri i personave në familje.

c) në rastet e dëmeve me pasojë paaftësinë e përkohshme, humbja financiare përbën pjesën e papaguar të pagës për kohën e paaftësisë, ndërsa kur i/e dëmtuari/a nuk është në marrëdhënie pune do të referohet në pagën minimale zyrtare bruto.

4. Brenda kufijve minimalë të përgjegjësisë, të përcaktuar në pikën 2 të këtij neni, dëmet jopasurore ndaj personit, të shkaktuara nga një ngjarje e vetme, përbëhen nga format e mëposhtme 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 (njëqind e dhjetë 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;

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 shkronjës “a” të pikës 4 të 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 shkronjës “a” të pikës 4 të 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 paaftësinë e përhershme për punë sipas shkronjës “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 paaftësinë e përhershme për punë sipas shkronjës “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;

dh) 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 (dyqind e njëzet mijë) 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;

e) 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 (dyqind e njëzet mijë) 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;

ë) vlera e dëmit moral për çdo person të dëmtuar është jo më shumë se 15 000 (pesëmbëdhjetë mijë) lekë për çdo muaj paaftësi të përkohshme;

f) vlera e dëmit ekzistencial për çdo person të dëmtuar është jo më shumë se 15 000 (pesëmbëdhjetë mijë) lekë për çdo muaj paaftësi të përkohshme.

5. Kufiri minimal i përgjegjësisë për çdo person të dëmtuar në një ngjarje sigurimi, sipas shkronjës “a” të pikës 2 dhe pikës 4 të këtij neni, është 22 000 000 (njëzet e dy milionë) lekë.

6. Në rast se ka disa palë të dëmtuara nga një ngjarje sigurimi dhe vlera totale e dëmshpërblimit për dëmin ndaj personit, si dhe vlera totale e dëmshpërblimit për dëmin ndaj pronës tejkalon shumat e përcaktuara në pikën 2 të këtij neni, shuma e dëmshpërblimit dhe të drejtat e palëve të dëmtuara ndaj shoqërisë së sigurimit zvogëlohen në mënyrë përpjesëtimore për secilën figurë të dëmit ndërmjet të gjithë të dëmtuarve deri në përfundim të gjithë shumës së siguruar sipas kontratës së sigurimit.

7. Shoqëria e sigurimit, që i ka paguar një pale të dëmtuar një shumë më të madhe se shuma e duhur, që rezulton nga zvogëlimi përpjestimor i dëmshpërblimit, pasi, pavarësisht nga masat e marra, nuk mund të parashikohej që kishte palë të tjera të dëmtuara, është përgjegjëse ndaj palëve të tjera deri në plotësimin e të gjithë shumës së përcaktuar në pikën 2 të këtij neni.

8. Kufiri minimal i mbulimit në sigurimin karton jeshil përcaktohen në ligjet përkatëse të vendit anëtar të sistemit të kartonit jeshil, ku ndodh aksidenti.

9. Për kontratat e lidhura nga data 1 janar 2022 deri në datën 31 dhjetor 2026, kufiri minimal i përgjegjësisë i përcaktuar në këtë nen do të rritet:

a) 4 000 000 (katër milionë) lekë çdo vit për mjetet e përcaktuara në nëndarjen “iii” të shkronjës “a” të pikës 2 të këtij neni;

b) 2 000 000 (dy milionë) lekë çdo vit për çdo person sipas pikës 5 të këtij neni.

10. Për kontratat e lidhura nga data 1 janar 2027 dhe në vijim, kufiri minimal i përgjegjësisë është i njëjtë me kufirin minimal të përgjegjësisë së kontratave të lidhura në vitin 2026.

## Neni 26

### **Ndryshimi i pronësisë së mjetit**

1. Në rast se ndryshon pronësia e mjetit gjatë periudhës së sigurimit, të drejtat dhe përgjegjësitë që rrjedhin nga kontrata e sigurimit i kalojnë pronarit të ri dhe vlejné deri në

përfundimin e kontratës së sigurimit, përfshirë këtu edhe të drejtat e detyrimit e përcaktuara në nenin 15 të këtij ligji.

2. Pronari i ri, brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve kalendarike, detyrohet të njoftojë shoqërinë e sigurimit për ndryshimin e pronësisë së mjetit dhe pasqyrimin e këtij ndryshimi në kontratën e sigurimit.

#### Neni 27

### **Sigurimi i mjetit motorik me regjistrim të huaj**

1. Drejtuesi i mjetit motorik, i cili hyn në territorin e Republikës së Shqipërisë me një mjet me regjistrim të huaj, duhet të jetë i pajisur me një nga dokumentet e mëposhtme:

- a) karton jeshil të vlefshëm në territorin e Republikës së Shqipërisë;
- b) sigurim kufitar të vlefshëm në territorin e Republikës së Shqipërisë, që mbulon periudhën e qëndrimit të tij, por jo më pak se 15 ditë kalendarike;
- c) dokument tjetër të vlefshëm, që vërteton ekzistencën e sigurimit të përgjegjësisë ndaj palëve të treta, në ato raste kur ka një marrëveshje të veçantë dypalëshe për mjetet me targë regjistrimi të vendit tjetër, nënshkrues të kësaj marrëveshjeje.

2. Për njohjen e vlefshmërisë së dokumenteve ndërkombëtare të sigurimit, Byroja njofton paraprakisht autoritetet përgjegjëse për kontrollin kufitar.

3. Kur drejtuesi i mjetit nuk ka dokumentet sipas pikës 1 të këtij neni, ai nuk lejohet të hyjë në territorin e Republikës së Shqipërisë.

4. Autoritetet përgjegjëse për kontrollin kufitar janë të detyruara të kontrollojnë përmbushjen e kërkesave të këtij neni.

5. Kur personat e autorizuar për kontrollin e trafikut vërejnë gjatë kontrollit rutinë të trafikut se drejtuesi i mjetit nuk ka dokument ndërkombëtar të vlefshëm, ata ndalojnë qarkullimin e mëtejshëm të mjetit motorik dhe urdhërojnë lidhjen e kontratës kufitare për sigurimin e përgjegjësisë që rrjedh nga përdorimi i mjetit motorik.

6. Për kompensimin e dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i mjetit motorik me regjistrim të huaj, i cili nuk ka dokument të sigurimit ndërkombëtar të vlefshëm dhe as kontratë të sigurimit kufitar, zbatohen parashikimet e nenit 44 të këtij ligji.

#### Neni 28

### **E drejta për dëmshpërblim nga përdorimi i mjetit motorik me karton jeshil**

1. Pala e dëmtuar së cilës i është shkaktuar dëm në territorin e Republikës së Shqipërisë nga një mjet motorik me regjistrim të huaj dhe me certifikatë ndërkombëtare të sigurimit, sipas pikës 1 të nenit 27 të këtij ligji, ka të drejtë t'i kërkojë Byrosë dëmshpërblim.

2. Byroja garanton dëmshpërblimin sipas shumave të përcaktuara në nenin 25 të këtij ligji.

3. Byroja mund të delegojë shqyrtimin dhe pagesën e një dëmi të tillë anëtarëve të saj ose një korrespondenti të emëruar nga Byroja, të cilët janë të detyruar ta trajtojnë dëmin, në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare për sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësisë nga përdorimi i mjeteve motorike.

4. Kriteret që duhet të plotësojë një strukturë e specializuar si korrespondent për trajtimin e dëmeve të kartonit jeshil janë:

- a) të ketë kapital financiar në vlerën jo më të vogël se 3 000 000 (tre milionë) euro, e cila duhet të jetë e bllokuar në formën e garancisë në një nga bankat e nivelit të dytë;
- b) të jetë i licencuar nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare si vlerësues i dëmeve shëndetësore dhe materiale;
- c) të ketë eksperiencë jo më pak se 10 vjet si trajtues dëmsh, i licencuar nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare.

## Neni 29

### **E drejta e dëmshpërblimit në sigurimin kufitar**

1. Pala e dëmtuar së cilës i është shkaktuar dëm nga përdorimi i një mjete motorik me regjistrim të huaj, i siguruar nga shoqëri sigurimi vendase, ka të drejtën të kërkojë dëmshpërblimin të shoqëria përgjegjëse e sigurimit, e cila ka lëshuar kontratën e sigurimit.

2. Pala e dëmtuar ka të drejtën të kërkojë dëmshpërblim brenda kufijve të përcaktuar në nenin 25 të këtij ligji.

3. Kur pala e dëmtuar kërkon dëmshpërblim të shoqëria e sigurimit që ka lëshuar policën e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, zbatohen parashikimet e neneve 9, 10 e 13 të këtij ligji.

## Neni 30

### **Kërkesa për rimbursimin e mbajtësit të sigurimit shoqëror dhe shëndetësor**

1. Shoqëria e sigurimit detyrohet të kompensojë dëmet e institucioneve që mbulojnë sigurimet e shëndetit, të pensionit, të paaftësive brenda kufijve të përgjegjësive të të siguruarve të tyre dhe brenda kufijve të përcaktuar në kontratën e sigurimit.

2. Dëme sipas pikës 1 të këtij neni vlerësohen shpenzimet mjekësore dhe shpenzimet e tjera të nevojshme, që kryhen në përputhje me ligjet për sigurimin e shëndetit, përfshirë edhe një masë përpjesëtimore të pensionit të palës së dëmtuar ose anëtarëve të familjes së tij.

3. Masa përpjesëtimore e pensionit përcaktohet në përputhje me ligjin për sigurimet shoqërore, si diferencë ndërmjet pensionit të paaftësisë, të përcaktuar me vendim të ISSH-së, dhe pensionit të paftësisë, që përcaktohet në rast aksidenti në punë.

4. Parashikimet e trajtuara në pikat 1, 2 e 3 të këtij neni zbatohen përkatësisht edhe në kompensimin e dëmeve të paguara nga sigurimet vullnetare të shëndetit, të pensionit, të jetës ose sigurimeve të tjera të ngjashme me to.

## KREU V

### **QENDRA E INFORMACIONIT TË SIGURIMEVE TË DETYRUESHME**

## Neni 31

### **Qendra e Informacionit të Sigurimeve të Detyrueshme dhe lloji i të dhënave që duhet të administrojë**

1. Për dhënien e statistikave të besueshme, standardizimin e praktikave, shmangien e rasteve të mashtrimit dhe dëmshpërblimin e palës së dëmtuar në kohën dhe në masën e duhur krijohet Qendra e Informacionit të Sigurimeve të Detyrueshme, e cila:

a) krijon një bazë elektronike për ruajtjen e të dhënave të përfuara nga shoqëritë e sigurimeve, që lidhen me të gjitha llojet e sigurimit të detyrueshëm në sektorin e transportit;

b) mbledh dhe ruan të dhënat e mjeteve motorike, të regjistruara në Republikën e Shqipërisë, të cilat i vihen në dispozicion nga autoritetet përkatëse, duke i lidhur këto të dhëna me të dhënat e përfuara sipas shkronjës “a” të pikës 1 të këtij neni;

c) mbledh dhe ruan të dhëna nga kontratat për të gjitha llojet e sigurimit të detyrueshëm, përfshirë certifikatat e kartonit jeshil, kontratat e sigurimit kufitar. Të dhënat përmbajnë numrin e kontratës, emrin e siguruesit, emrin e të siguruarit, datën e fillimit dhe të mbarimit të kontratës, numrin e regjistrimit të makinës, si dhe të dhëna të tjera, sipas rregullave të miratuara nga Autoriteti;

ç) mbledh dhe ruan të dhëna për shoqëritë e sigurimit që ofrojnë sigurim të detyrueshëm, si dhe të dhëna në lidhje me emrin dhe adresat e përfaqësuesve të trajtimit të dëmeve të këtyre shoqërive në çdo vend;

d) mbledh dhe ruan nga shoqëritë e sigurimit të dhëna për dëmet për të gjitha llojet e sigurimit të detyrueshëm, të përditësuara, por jo më vonë se një ditë kalendarike nga përfitimi i të dhënës;

dh) mbledh dhe ruan nga Byroja Shqiptare e Sigurimit të dhëna për dëmet sipas neneve 41 dhe 43 të këtij ligji, të përditësuara, por jo më vonë se një ditë kalendarike nga përfitimi i të dhënës;

e) mbledh dhe ruan të dhëna për subjektet që veprojnë në transportin publik të pasagjerëve, të cilët kanë marrë licencë për këtë transport, të vëna në dispozicion nga autoritetet përkatëse;

ë) mbledh dhe ruan të dhënat për mjetet motorike, të përjashtuara nga detyrimi për sigurim të detyrueshëm motorik të përgjegjësisë ndaj palëve të treta, si dhe të dhëna për autoritetet përgjegjëse për pagesën e dëmeve, që shkaktohen nga këto mjete motorike. Të dhënat sipas kësaj pike përfitohen në përputhje me procedurën e përcaktuar në pikën 5 të nenit 32 të këtij ligji.

2. Qendra e Informacionit, bazuar në të dhënat e administruara, u dërgon njoftim të gjithë pronarëve të mjeteve të transportit duke i informuar rreth mbarimit të policës së sigurimit të detyrueshëm sipas parashikimeve të këtij ligji, duke u dhënë atyre një afat prej 15 (pesëmbëdhjetë) ditësh kalendarike për të përfunduar lidhjen e kontratës së sigurimit.

3. Qendra e Informacionit me kalimin e afatit 15-ditor sipas parashikimeve të pikës 2 të këtij neni, nëse mjete nuk ka sigurim të detyrueshëm të përgjegjësisë ndaj palëve të treta të vlefshëm, njofton menjëherë organet e ngarkuara nga ligji për regjistrimin e mjeteve dhe ato të kontrollit të qarkullimit rrugor për mjetet e pasiguruara për ekzekutimin e masave administrative të parashikuara në pikën 3 të nenit 4 të këtij ligji.

4. Shoqëritë e sigurimit detyrohen të furnizojnë Qendrën e Informacionit me të dhënat e përcaktuara në këtë nen, në kohë reale për çdo shitje të kontratave të sigurimit të detyrueshëm, me përjashtim të rasteve kur Autoriteti vendos ndryshe. Autoriteti miraton rregullore për mënyrën e funksionimit të Qendrës së Informacionit dhe për mënyrën e procedurat e raportimit dhe njoftimit të të dhënave, sipas pikave 1, 2 dhe 3 të këtij neni.

5. Qendra e Informacionit mbledh, përpunon e i ruan këto të dhëna dhe ua vë në dispozicion personave të autorizuar sipas kushteve dhe procedurave të përcaktuara në këtë ligj. Periudha kohore që duhet të ruhen të dhënat e përmendura në këtë nen është minimalisht 7 (shtatë) vjet nga data e përfundimit të çregjistrimit të mjetit motorik ose pas përfundimit të vlefshmërisë së policës të sigurimit.

6. Në rastin e përpunimit dhe mbledhjes së të dhënave personale zbatohet legjislacioni në fuqi për mbrojtjen e të dhënave personale, i ndryshuar.

7. Shoqëritë e sigurimit kontribuojnë financiarisht për ngritjen dhe funksionimin e Qendrës së Informacionit dhe këto kontribute përdoren për funksionimin, mirëmbajtjen dhe zhvillimin e kësaj qendre. Struktura, veprimtaria e Qendrës së Informacionit dhe masa e kontributit financiar miratohen me rregullore të Autoritetit.

8. Autoriteti me vendim mund të autorizojë subjekte të specializuara për operimin dhe mirëmbajtjen e Qendrës së Informacionit. Autoriteti miraton rregulla dhe procedura për kriteret që duhet të përmbushin këto subjekte për t'u autorizuar nga Autoriteti.

## Neni 32

### **Dhënia e informacionit palës së dëmtuar**

1. Qendra e Informacionit duhet t'ua mundësojë dhënien dhe përdorimin e të dhënave, të grumbulluara sipas këtij ligji, të gjitha palëve të dëmtuara dhe pjesëmarrësve në një aksident rrugor për një periudhë 7-vjeçare pas aksidentit. Qendra është e detyruar t'i japë palës së dëmtuar, sipas së drejtës që ka për kompensim, këto të dhëna:

- a) emrin e shoqërisë, selinë dhe zyrën e regjistruar të siguruarit përgjegjës;
- b) numrin e kontratës së sigurimit;
- c) emrin dhe adresën e shoqërisë, selinë dhe zyrën e regjistruar të përfaqësuesit të dëmeve në vendin ku jeton pala e dëmtuar.



2. Qendra e Informacionit duhet të japë të dhëna për identitetin dhe adresën e pronarit ose të drejtuesit të mjetit motorik në rastin kur pala e dëmtuar ka një interes të ligjshëm për të.

3. Qendra e Informacionit duhet t'i japë palës së dëmtuar të dhëna për të drejtën për dëmshpërblim, që rrjedh nga sigurimi i detyrueshëm i pasagjerëve nga aksidentet, për emrin dhe selinë e shoqërisë së sigurimit, numrin e kontratës së sigurimit, si dhe të dhëna për shoqërinë e sigurimit. Qendra duhet të japë të dhëna për shoqërinë e transportit publik, në rast se pala e dëmtuar ka një interes të ligjshëm për të marrë këtë të dhënë.

4. Për të dhënat e parashikuara në pikën 1 të këtij neni, për kontratat e sigurimit të lidhura jashtë Republikës së Shqipërisë ose për mjetet motorike të regjistruara jashtë Republikës së Shqipërisë, Qendra e Informacionit duhet të kërkojë të dhënat e nevojshme nga qendrat e informacionit në vendet përkatëse. Me kërkesën e qendrave të informacionit të vendeve të huaja, Qendra e Informacionit është e detyruar t'i japë të dhënat që disponon.

5. Kur Qendra e Informacionit nuk ka të dhëna për identitetin ose adresën e personave, sipas pikës 2 të këtij neni, ose për emrin dhe selinë e shoqërisë, sipas pikës 3 të këtij neni, i përfiton të dhënat me anë të një kërkesë të shkruar drejtuar shoqërisë së sigurimit që ka lidhur kontratën e sigurimit ose autoriteteve përgjegjëse për mbajtjen e këtyre të dhënave.

6. Për marrjen e informacionit sipas pikave 1, 2 e 3 të këtij neni, pala e dëmtuar duhet të specifikojë në kërkesën tip datën e saktë, vendin e ndodhjes së rastit të sigurimit, numrin e regjistrimit të mjetit motorik, si dhe informacion plotësues, kur ka të tillë.

7. Qendra e Informacionit është e detyruar të japë informacionin që disponon, të parashikuar sipas këtij neni, jo më vonë se 5 (pesë) ditë pune nga data e depozitimit të kërkesës me shkrim nga personi i siguruar.

### Neni 33

#### **Dhënia e informacionit nga shoqëria e sigurimit**

1. Çdo shoqëri sigurimi, e cila ofron sigurim të detyrueshëm të përgjegjësive për dëmet shkaktuar palëve të treta ose sigurimin e pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik, raporton për kontratat e lidhura dhe për ato të cilave u ka përfunduar afati, sipas rregullave dhe procedurave të përcaktuara nga Autoriteti.

2. Shoqëritë e sigurimit, në zbatim të pikës 1 të nenit 31 të këtij ligji, duhet të depozitojnë çdo vit pranë Qendrës së Informacionit një listë të zyrave të përfaqësimit në vendet anëtare dhe informacion për përfaqësuesit e dëmeve, si dhe ta përditësojnë këtë informacion brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve kalendarike nga data e ndryshimit të informacionit.

### Neni 34

#### **Shkëmbimi i informacionit dhe bashkëpunimi me autoritetet publike kompetente**

1. Autoritetet përgjegjëse për monitorimin e trafikut rrugor, ajror dhe detar të kalimit kufitar për monitorimin e shërbimit doganor dhe administrimin e shërbimeve të transportit rrugor duhet të furnizojnë Qendrën e Informacionit me të dhënat e parashikuara sipas këtij ligji.

2. Qendra e Informacionit ndërvepron me anë të platformës qeveritare të ndërveprimit, nga ku do të merren të dhënat dytësore me institucionet e mëposhtme:

a) Regjistri Kombëtar i Gjendjes Civile, administruar nga Drejtoria e Përgjithshme e Gjendjes Civile;

b) Regjistri Kombëtar i Mjeteve, administruar nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor;

c) Regjistri Tregtar, administruar nga Qendra Kombëtare e Biznesit;

ç) Regjistri Kombëtar i Licencave, Autorizimeve dhe Lejeve, administruar nga Qendra Kombëtare e Biznesit;

d) çdo bazë tjetër të dhënash, që mund të ndërveprojë përcaktuar në akte nënligjore plotësuese të këtij ligji.

3. Qendra e Informacionit duhet t'u japë autoriteteve përgjegjëse informacion të përditësuar për:

a) mjetet e transportit, të cilat nuk kanë sigurim të detyrueshëm të përgjegjesisë ndaj palëve të treta, të vlefshëm ose për të cilat ka përfunduar dhe nuk është rinovuar afati i kontratës së sigurimit, brenda 14 (katërbëdhjetë) ditëve kalendarike;

b) subjektet të cilat veprojnë në transportin publik të pasagjerëve, që nuk kanë sigurim të detyrueshëm të aksidenteve të pasagjerëve ose për të cilat ka përfunduar dhe nuk është rinovuar afati i kontratës së sigurimit, brenda 14 (katërbëdhjetë) ditëve kalendarike.

4. Autoritetet përgjegjëse duhet të marrin masa për ndalimin e menjëhershëm të lëvizjes së mjeteve të transportit në kushtet e përcaktuara në pikën 3 të këtij neni.

5. Format, mënyrat dhe afatet e shkëmbimit të informacionit dhe të bashkëpunimit, sipas këtij neni, përcaktohen me marrëveshje të miratuar nga ministri përgjegjës për punët e brendshme, ministri përgjegjës për infrastrukturën dhe Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare.

## KREU VI BYROJA SHQIPTARE E SIGURIMIT, FONDI I GARANCISË DHE FONDI I KOMPENSIMIT

Neni 35

### **Byroja Shqiptare e Sigurimit**

1. Byroja Shqiptare e Sigurimit është person juridik, me seli në Tiranë, e krijuar jo për qëllime fitimi.

2. Anëtar i Byrosë është çdo sigurues, i cili është licencuar për të ushtruar veprimtari sipas shkronjave "a" e "b" të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji. Siguruesi nuk mund të kryejë veprimtari të sigurimit të detyrueshëm sipas shkronjave "a" e "b" të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji pa qenë anëtar i Byrosë.

3. Byroja Shqiptare e Sigurimit organizohet në dy departamente të pavarura: Departamenti i Kartonit Jeshil dhe Departamenti i Fondit të Kompensimit.

4. Kontributi fillestar i siguruesit për anëtarësim në Byro përcaktohet në statutin e Byrosë dhe është i detyrueshëm për t'u paguar në favor të saj.

5. Byroja autorizon anëtarin e saj për të lëshuar karton jeshil pas përmbushjes prej tij të dispozitave ligjore, nënligjore dhe të të gjitha kritereve të miratuara nga asambleja e përgjithshme e anëtarëve, në përputhje me rregullat e sistemit të kartonit jeshil.

6. Byroja është përfaqësuese kombëtare në këshillin e byrove dhe është përgjegjëse për të gjitha detyrimet që rrjedhin nga anëtarësia në sistemin e kartonit jeshil.

7. Byroja kryen funksionet e entit kompensues për kryerjen e pagesave të parashikuara në nenin 41 të këtij ligji. Fondet e nevojshme për pagesën e dëmshpërblimeve për kompensimet përballohen nga fondi i kompensimit.

8. Organizimi dhe funksionimi i Byrosë përcaktohen në statutin e saj. Buxheti financohet nga të gjithë anëtarët e Byrosë, në mënyrë të barabartë, brenda 30 (tridhjetë) ditëve kalendarike nga miratimi i tij prej Autoritetit.

9. Mbikëqyrja e Byrosë kryhet nga Autoriteti, i cili përcakton me rregullore të veçantë rregullat dhe standardet e raportimit dhe të mbikëqyrjes.

10. Raporti vjetor financiar i Byrosë i nënshtrohet kontrollit dhe vërtetimit ligjor nga shoqëria e ekspertëve kontabël të autorizuar, e cila jep opinionin e saj. Për auditimin e Byrosë zbatohen kushtet dhe kriteret e auditimit të shoqërisë së sigurimit.

11. Byroja krijon regjistër elektronik për mbledhjen dhe ruajtjen e të dhënave të dëmeve sipas parashikimeve të neneve 41 dhe 43 të këtij ligji. Mënyra e funksionimit të regjistrit elektronik dhe

procedurat e raportimit të të dhënave nga Byroja dhe shoqëritë e sigurimit përcaktohen me rregullore nga Autoriteti.

### Neni 36 **Organet drejtuese të Byrosë**

1. Organet drejtuese të Byrosë janë:
  - a) Asambleja e Përgjithshme e Anëtarëve;
  - b) Bordi i Drejtorëve;
  - c) Drejtori Ekzekutiv.
2. Asambleja e Përgjithshme e Anëtarëve përbëhet nga përfaqësues të shoqërive të sigurimit, anëtarë të Byrosë. Çdo shoqëri sigurimi, anëtare e Byrosë, përfaqësohet me një votë në mbledhjet e Asamblesë. Asambleja zgjedh kryetarin, i cili drejton mbledhjen e Asamblesë. Kryetari i Asamblesë zgjidhet me mandat 1-vjeçar sipas sistemit të rotacionit ndërmjet anëtarëve të saj.
3. Bordi i drejtorëve të Byrosë përbëhet nga gjashtë anëtarë, nga të cilët pesë anëtarë me të drejtë vote të propozuar nga Asambleja e Përgjithshme e Anëtarëve për një periudhë deri në 4 (katër) vjet, me të drejtë riemërimi dhe një anëtar pa të drejtë vote të zgjedhur nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare. Bordi i Drejtorëve zgjedh kryetarin e Bordit.
4. 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 (tridhjetë) ditëve kalendarike nga data e depozitimit të vendimit të asamblesë.
5. Drejtori ekzekutiv i Byrosë zgjidhet për një periudhë katërvjeçare, me të drejtë riemërimi. Drejtori ekzekutiv i Byrosë merr pjesë në të gjitha mbledhjet e bordit dhe të Asamblesë së Përgjithshme.
6. 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, sipas përcaktimeve të ligjit që rregullon veprimtarinë e sigurimit në Shqipëri.
7. 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 konfliktit të interesit anëtarët e bordit u nënshtrohen rregullave sipas përcaktimeve të ligjit që rregullon veprimtarinë e sigurimit në Shqipëri.
8. Kompetencat, detyrat e organeve drejtuese të Byrosë dhe forma e organizimit të saj përcaktohen në statutin e Byrosë, i cili propozohet nga Asambleja e Përgjithshme e Anëtarëve dhe miratohet nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare.

### Neni 37 **Fondi i garancisë dhe fondi për pagesën e dëmeve të kartonit jeshil**

1. Fondi i garancisë i kartonit jeshil krijohet dhe administrohet nga Byroja dhe ka për qëllim garantimin e detyrimeve financiare, që rrjedhin nga anëtarësimi në sistemin e kartonit jeshil.
2. 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.
3. Fondi për pagesën e dëmit të kartonit jeshil mbahet në llogari qëllimore të veçanta brenda territorit të Republikës së Shqipërisë. Asambleja e Përgjithshme e Anëtarëve përcakton çdo vit shumën e këtij fondi.
4. 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.

5. Byroja është e detyruar të njoftojë menjëherë Autoritetin nëse një shoqëri sigurimi anëtare e Byrosë do të veprojë në kundërshtim me detyrimet e parashikuara në pikat 2 dhe 4 të këtij neni.

6. Fondi i garancisë së kartonit jeshil 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 mjete 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 ose falimentimit të një anëtari të Byrosë.

7. Fondi i garancisë së kartonit jeshil nuk përfshihet në llogaritjen e fondit të garancisë së shoqërisë së sigurimit, sipas përcaktimeve të ligjit që rregullon veprimtarinë e sigurimit në Shqipëri.

#### Neni 38

### **Administrimi i fondit të garancisë së kartonit jeshil**

1. Byroja i paraqet për miratim Autoritetit rregulloren për administrimin e fondit të garancisë së kartonit jeshil, si dhe rregullat për trajtimin e dëmeve të kartonit jeshil.

2. Byroja paraqet në Autoritet çdo muaj raportin për gjendjen e aktiveve në mbulim të fondit për pagesën e dëmeve të kartonit jeshil.

#### Neni 39

### **Trajtimi i dëmeve të ndodhura jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë**

1. Byroja ndihmon palën e dëmtuar, shtetas ose me banim të përhershëm në Republikën e Shqipërisë, për trajtimin e kërkesës për kompensimin e dëmit të pësuar gjatë një aksidenti rrugor, i cili ka ndodhur në një vend anëtar të sistemit të kartonit jeshil.

2. Pala e dëmtuar mund të bëjë një kërkesë, sipas pikës 1, të këtij neni, vetëm në rastet kur siguruesi përgjegjës ose përfaqësuesi i tij i dëmeve nuk kanë përmbushur detyrimet.

3. Trajtimi i dëmeve, sipas pikës 1 të këtij neni, bëhet në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare shumëpalëshe.

#### Neni 40

### **Kërkesa për dëmshpërblim**

1. Parashikimet e neneve 9, 10, 11, 12 dhe 13 të këtij ligji zbatohen në të njëjtën mënyrë nga Byroja dhe shoqëritë e sigurimit për trajtimin e dëmeve, sipas parashikimeve të neneve 41 dhe 43 të këtij ligji.

2. Për ndjekjen e procedurave, trajtimin e dëmeve, kryerjen e pagesave dhe ndjekjen e rimbursimeve nga fondi i kompensimit, Byroja mund të delegojë dhe autorizojë njërin prej anëtarëve të saj.

3. Shoqëritë e sigurimit krijojnë dhe mbajnë provigjone teknike të dëmeve për rastet e përcaktuara në nenet 41, pika 1, dhe 43, pika 1, të këtij ligji. Provigjonet teknike të dëmeve duhet të llogariten nga aktuari i autorizuar.

4. Bazat, metodat e llogaritjes, mënyrat e mbajtjes së provigjoneve teknike, si dhe raportimi i tyre bëhen në përputhje me ligjin që rregullon veprimtarinë e sigurimit dhe risigurimit.

5. Pagesa e detyrimit kundrejt palës së tretë të dëmtuar për dëmin e shkaktuar nga mjete motorik i pasiguar sipas rasteve të parashikuara në nenet 41 dhe 43 të këtij ligji, përbën titull

ekzekutiv, në kuptim të shkronjës “e” të nenit 510 të Kodit të Procedurës Civile, kundrejt personit përgjegjës që ka shkaktuar dëmin.

#### Neni 41

### Fondi i kompensimit

1. Fondi i kompensimit administrohet nga Byroja dhe ka për qëllim pagesën e dëmeve ndaj pronës dhe ndaj personit, të ndodhura në territorin e Republikës së Shqipërisë për:

a) dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjeteve motorike të pasiguruara dhe dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjeteve motorike të pidentifikuara, përjashtuar rastet për të cilat i dëmtuari dëmshpërblehet drejtpërdrejt nga shoqëria e sigurimit, sipas parashikimeve të pikës 1 të nenit 43 të këtij ligji;

b) pagesën e dëmshpërblimit ndaj pasagjerit në rastet kur pronari i një mjeti motorik në transportin publik nuk ka lidhur kontratë për sigurimin e pasagjerëve;

c) rastet e likuidimit apo falimentimit të shoqërisë së sigurimit.

2. Vlera minimale e fondit të kompensimit me qëllim pagesën e dëmeve nuk mund të jetë më e vogël se 150 000 000 (njëqind e pesëdhjetë milionë) lekë. Kjo vlerë mbahet nga Byroja si fond garancie në një llogari bankare qëllimore në njërën nga bankat e nivelit të dytë 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.

3. Burimet e financimit të fondit të kompensimit do të jenë:

a) kontributet e shoqërive të sigurimit;

b) kontributet shtesë të shoqërive të sigurimit, kur fondi i parashikuar rezulton të jetë i pamjaftueshëm për të kryer pagesat e dëmeve, objekt i fondit të kompensimit;

c) gjobat e vëna pronarit të mjetit të transportit kur nuk ka lidhur kontratën e sigurimit të detyrueshëm, sipas parashikimeve të Kodit Rrugor;

ç) të ardhurat nga investimet dhe të ardhurat e tjera të fondit të kompensimit;

d) burime të tjera në përputhje me ligjin.

4. Autoriteti, me propozimin e Byrosë, vendos çdo vit shumën e kontributeve sipas pikës 3 të këtij neni dhe afatin brenda të cilit duhet të bëhet derdhja e kontributit.

#### Neni 42

### Pagesa e kontributeve në Fondin e Kompensimit

1. Shoqëritë e sigurimit, të cilat ushtrojnë veprimtari në territorin e Republikës së Shqipërisë në sigurimin e detyrueshëm motorik janë të detyruara të kontribuojnë financiarisht çdo vit në fondin e kompensimit sipas nenit 41 të këtij ligji, në përpjesëtim të drejtë me primet e shkruara bruto në sigurimin e detyrueshëm motorik të vitit paraardhës, përjashtuar kartonin jeshil.

2. Autoriteti përcakton me rregullore mënyrën e llogaritjes së fondit të kompensimit, si dhe rastet e prekjës, ndërhyrjes dhe afatet e rivendosjes së vlerës minimale të fondit të kompensimit të përcaktuar në pikën 2 të nenit 41 të këtij ligji. Shoqëritë e sigurimit janë të detyruara të paguajnë kontributet për financimin e fondit brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve kalendarike pas marrjes së njoftimit nga Byroja. Në rast të mosrespektimit të këtij afati, do të aplikohet interesi i pagueshëm për çdo ditë kalendarike vonesë të barabartë me normat e interesit të bonove të thesarit me afat maturimi 1 (një) vit.

3. Kontributet e fondit mbahen nga Byroja në një nga bankat e nivelit të dytë në Republikën e Shqipërisë 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.

4. Byroja është e detyruar të njoftojë menjëherë Autoritetin nëse një shoqëri sigurimi vepron në kundërshtim me detyrimet e parashikuara në pikat 1 dhe 2 të këtij neni.

5. Institucionet që mbulojnë sigurimet e shëndetit, të pensionit dhe të paaftësisë, të cilat kanë kompensuar palën e dëmtuar, si pasojë e aksidentit të shkaktuar nga mjete i pasiguruar, i pidentifikuar ose shoqëria e falimentuar, nuk kanë të drejtë të kërkojnë rimbursim nga Fondi i Kompensimit.

6. Shoqëria e sigurimit nuk ka detyrimin për financimin e fondit të kompensimit për pjesën e këtij fondi, që lidhet me detyrimet e lindura para fillimit të ushtrimit të veprimtarisë së saj.

#### Neni 43

### **Trajtimi dhe pagesa e drejtpërdrejtë nga shoqëria e sigurimit**

1. Shoqëritë e sigurimit kryejnë funksionet e entit kompensues si sigures i drejtpërdrejtë i palës së tretë të dëmtuar për trajtimin dhe pagesën e dëmeve ndaj pronës apo ndaj personit të ndodhura në territorin e Republikës së Shqipërisë për:

a) dëmet ndaj pronës dhe/ose personit që ndodhet në mjetin motorik të siguar, shkaktuar nga mjete motorik i pasiguruar, si dhe/ose personave që ndodhen në mjetin motorik të pasiguruar;

b) dëme ndaj personit që ndodhet në mjetin motorik të siguar, shkaktuar nga mjete motorik i pidentifikuar.

2. Përjashtimisht nga parashikimi i pikës 1 të këtij neni, dëmet ndaj pronës dhe/ose personit shkaktuar ndaj mjetit motorik autobus dhe mjetit që transporton lëndë të rrezikshme, trajtohen dhe paguhen nga Byroja Shqiptare e Sigurimit sipas nenit 41 të këtij ligji.

3. 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.

#### Neni 44

### **Dëmshpërblimi i dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i një mjete motorik të pasiguar**

1. Pala e dëmtuar së cilës i është shkaktuar dëmi brenda territorit të Republikës së Shqipërisë nga një mjete motorik, pronari i të cilit nuk është i mbuluar nga siguri i përgjegjës ndaj palës së tretë, ka të drejtë të kërkojë dëmshpërblim nga Byroja ose nga shoqëria e sigurimit, sipas neneve 41 dhe 43 të këtij ligji.

2. Në rast dëmsh dhe humbesh, të shkaktuara nga mjete motorike sipas pikës 1 të këtij neni, Byroja ose shoqëria e sigurimit garanton kufijtë e përgjegjës, të përcaktuar në nenin 25 të këtij ligji.

3. Byroja ose shoqëria e sigurimit ka të drejtë të rimbursojë nga personi përgjegjës shumën e paguar, shpenzimet dhe interesat. Në rast të një padie civile për dëmshpërblim, të ngritur nga pala e dëmtuar kundrejt Byrosë ose shoqërisë së sigurimit, shkaktari i dëmit duhet të njoftohet për të marrë pjesë si palë në këtë proces civil.

#### Neni 45

### **Dëmshpërblimi ndaj pasagjerit në transportin publik**

1. Kur pronari i një mjete motorik nuk ka lidhur kontratë për sigurimin e pasagjerëve në transportin publik, pasagjeri ose personi përfitues sipas mbulimit të kësaj kontrate, nëse kjo kontratë do të ishte lidhur, ka të drejtë të kërkojë pagesën e shumës së siguar nga fondi i kompensimit.

2. Byroja ka të drejtë të kërkojë nga personi përgjegjës rimbursimin e shumës së paguar të shpenzimeve dhe të interesit të pagueshëm.

#### Neni 46

## **Dëmshpërblimi i dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i mjeteve motorike të paightifikuara**

1. Pala e dëmtuar drejton kërkesën për dëmshpërblim te Byroja ose shoqëria e sigurimit për dëme të shkaktuara nga përdorimi i mjeteve motorike të paightifikuara.

2. Pala e dëmtuar ka të drejtë të dëmshpërblehet për dëmet ndaj personit, që vijnë si rezultat i vdekjes, dëmtimeve trupore ose përkeqësimit të shëndetit, deri në shumën e përcaktuar në nenin 25 të këtij ligji.

3. Pala e dëmtuar ka të drejtë të kërkojë dëmshpërblim për dëmet ndaj pronës, që kalon vlerën 25 000 (njëzet e pesë mijë) lekë, deri në shumën e përcaktuar në nenin 25 të këtij ligji, duke përjashtuar dëmin shkaktuar mjetit motorik. Pala e dëmtuar ka të drejtë të dëmshpërblehet për këto dëme pas pagesës nga ana e Byrosë ose shoqërisë për dëmet ndaj personit nga aksidente me pasojë vdekjen, dëmtimet trupore apo përkeqësimin e shëndetit.

4. Në rast të identifikimit të mëvonshëm të mjetit motorik, shaktar të aksidentit apo të shoqërisë përgjegjëse të sigurimit, Byroja ose shoqëria e sigurimit ka të drejtë të rimbursohet nga personi përgjegjës ose shoqëria e sigurimit përgjegjëse deri në shumën e paguar për dëmet, shpenzimet dhe interesat.

5. Parashikimet e pikave 1, 2 e 3 të këtij neni zbatohen edhe në rastin kur mjete motorik rezultojnë të përvetësuar në mënyrë të kundërligjshme në çastin e aksidentit.

### Neni 47

#### **Dëmshpërblimi i dëmit në rast të likuidimit ose falimentimit të shoqërisë së sigurimit**

1. Në rast se shoqëria e sigurimit e licencuar për të ushtruar veprimtari sipas shkronjave “a” dhe “b” të pikës 1 të nenit 2 ndërpret veprimtarinë, pala e dëmtuar ka të drejtë të paraqesë kërkesën për dëmshpërblim te Byroja.

2. Pala e dëmtuar ka të drejtën e dëmshpërblimit deri në shumën e përcaktuar në nenin 25 të këtij ligji.

3. Në rast të pagesës së dëmeve gjatë kryerjes së procedurave të likuidimit/falimentimit të shoqërisë së sigurimit, Byroja ka të drejtë të rimbursohet nga shoqëria e sigurimit që është nën procedurat ligjore për masën e dëmeve të paguara, shpenzimet dhe interesin e pagueshëm. Për sa kohë zhvillohen procedurat e likuidimit/falimentimit, Byrosë i lind e drejta e kompensimit për të gjitha shumën nga gjendja e shoqërisë së sigurimit.

### Neni 48

#### **Administrimi i fondit të kompensimit**

1. Byroja i paraqet për miratim Autoritetit rregulloren për administrimin e Fondit të kompensimit.

2. Kontributi i çdo anëtarit në fondin e përcaktuar në pikën 2 të nenit 41 të këtij ligji, afati për derdhjen e kontributit, prekja dhe rivendosja e këtij fondi miratohen me rregullore nga Autoriteti.

3. Byroja paraqet në Autoritet çdo muaj raportin për gjendjen e fondit të kompensimit.

### Neni 49

#### **Pasqyrat financiare të Byrosë**

1. Byroja paraqet në Autoritet pasqyrat financiare vjetore brenda datës 31 mars të vitit pasardhës.

2. Çdo tepriçë e të ardhurave mbi shpenzimet, të paraqitura në pasqyrën e të ardhurave të Byrosë, do të transferohet në vitin e ardhshëm dhe do të merret parasysh gjatë përcaktimit të shumës së nevojshme për financimin e buxhetit të Byrosë për vitin e ardhshëm.

## KREU VII SIGURIMI I PËRGJEGJËSISË SË PRONARËVE TË MJETEVE LUNDRUESE PËR DËMIN E SHKAKTUAR PALËVE TË TRETA

### Neni 50

#### **Detyrimi për të lidhur kontratën e sigurimit**

1. Pronari i mjeteve lundruese, me fuqi motorike më të madhe se 15 kw, që sipas rregullave të regjistrimit të mjeteve lundruese duhet të regjistrohet në regjistrin e mjeteve lundruese, është i detyruar të lidhë një kontratë sigurimi të përgjegjësisë për dëmet ndaj pronës dhe ndaj personit, të shkaktuara ndaj palëve të treta.

2. Në palët e treta, sipas pikës 1 të këtij neni, nuk përfshihen personat në bordin e mjetit të vogël lundrues, shkaktarë të dëmit, as personat në mjetin tjetër lundrues ose në bordin e ndonjë mjeti tjetër lundrues.

3. Pronari i mjetit të vogël lundrues të huaj, që hyn në ujërat territoriale të Republikës së Shqipërisë, duhet të ketë një kontratë sigurimi të vlefshme për përgjegjësitë ndaj dëmeve, shkaktuar palëve të treta, sipas pikës 1 të këtij neni, përveçse kur ka një garanci tjetër kompensimi për dëmet ose kur përcaktohet ndryshe në marrëveshjet ndërkombëtare.

4. Dispozitat e këtij neni zbatohen edhe për përgjegjësitë e pronarëve të mjeteve të vogla lundruese me motor, gjatë lundrimit në ujërat e brendshme të Republikës së Shqipërisë.

### Neni 51

#### **Shuma e sigurimit**

1. Detyrimi i shoqërisë së sigurimit për kompensimin e dëmeve, sipas nenit 50 të këtij ligji, është i barabartë me shumën e siguruar, të vlefshme në ditën e ngjarjes së sigurimit, përveç rasteve kur në kontratën e sigurimit është përcaktuar një shumë më e lartë.

2. Shuma minimale e siguruar në kontratën e sigurimit, sipas përcaktimeve të pikës 1 të këtij neni, për çdo ngjarje të vetme është 50 000 000 (pesëdhjetë milionë) lekë.

## KREU VIII SIGURIMI I PËRGJEGJËSISË SË PRONARËVE TË AVIONËVE PËR DËMIN E SHKAKTUAR PALËVE TË TRETA

### Neni 52

#### **Detyrimi për të lidhur kontratën e sigurimit**

1. Pronari i avionit të regjistruar në regjistrin shqiptar të avionëve civilë duhet të lidhë një kontratë sigurimi të përgjegjësisë për çdo dëm dhe/ose humbje shkaktuar palëve të treta përgjatë përdorimit të avionit.

2. Kontrata e sigurimit sipas pikës 1 të këtij neni mbulon:

a) dëme shkaktuar palëve të treta me pasojë vdekje, dëme trupore, përkeqësim të gjendjes shëndetësore dhe dëmtim ose shkatërrim të pasurisë gjatë fluturimit të avionit;

b) dëme shkaktuar pasagjerëve me pasojë vdekje, dëme trupore, përkeqësim të gjendjes shëndetësore gjatë fluturimit të avionit;

c) dëmtime ose humbje të sendeve personale të pasagjerëve, që janë të vendosura në kabinën e avionit;



ç) dëmtime ose humbje të mallrave në transport (*cargo*) dhe të bagazheve, që kanë kaluar procesin e regjistrimit.

3. Palë e tretë quhet çdo person i ndryshëm nga pasagjeri apo anëtari i ekuipazhit të fluturimit ose i kabinës së avionit gjatë fluturimit të avionit.

4. Pasagjer, sipas shkronjës “b”, të pikës 2, të këtij neni, quhet çdo person që transportohet nga një avion, me dijeninë e transportuesit ajror ose të drejtuesit të avionit. Termi pasagjer nuk përfshin personelin në detyrë të ekuipazhit të fluturimit dhe të ekuipazhit të kabinës, të cilët janë në detyrë gjatë fluturimit.

5. Në rast se avioni nuk përdoret për qëllime tregtare, kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, nuk mbulon dëme sipas përcaktimeve të shkronjave “c” e “ç” të pikës 2 të këtij neni.

6. Kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, mbulon edhe dëme dhe/ose humbje që shkaktohen nga aktet e luftës apo të terrorizmit.

7. Në ndryshim nga sa parashikohet në pikën 6 të këtij neni, për avionët me MTOM deri në 500 kg kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, nuk mbulon dëme dhe/ose humbje, që shkaktohen nga aktet e luftës ose të terrorizmit.

8. Pronari i avionit të regjistruar jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, i cili kryen fluturime në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë, duhet të ketë kontratë sigurimi të vlefshme të sigurimit të përgjegjësisë për dëmet dhe/ose humbjet e përcaktuara në pikën 2 të këtij neni, përveç rasteve kur parashikohet ndryshe nga marrëveshjet ndërkombëtare.

9. Në ndryshim nga sa parashikohet në pikën 8 të këtij neni, pronari i avionit të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, fluturimet e të cilit nuk përfshijnë ulje ose ngritje në territorin e Republikës së Shqipërisë, por vetëm fluturime mbi këtë hapësirë, nuk e ka detyrimin e parashikuar në shkronjat “b”, “c” dhe “ç” të pikës 2 të këtij neni.

#### Neni 53

### **Përgjegjësia e marrjes në sigurim dhe shuma e siguruar**

1. Përgjegjësia e siguresit, që rrjedh nga kontrata e sigurimit sipas pikës 1 të nenit 52 të këtij ligji, korrespondon me shumën e siguruar në fuqi në datën kur ka ndodhur humbja, përveç rasteve kur sipas kontratës shuma e sigurimit është më e lartë.

2. Përgjegjësia minimale për një ngjarje të përcaktuar në kontratën e sigurimit sipas pikës 1 të këtij neni, është si më poshtë:

a) për dëmet dhe/ose humbjet ndaj palëve të treta:

i. për paraglidërs, deltaplanët me motor (*motor gliders*), si dhe deltaplanët që manovrohen nga toka, për të cilët MTOM është mbi 20 kg, është minimalisht 10 000 SDR;

ii. për balonat me fluturim të lirë (*unattached ballons*) me ekuipazh është minimalisht 20 000 SDR;

iii. për avionët, MTOM e të cilëve është:

- nga 20 në 500 kg	750 000 SDR
- nga 501 në 1 000 kg	1 500 000 SDR
- nga 1 001 në 2 700 kg	3 000 000 SDR
- nga 2 701 në 6 000 kg	7 000 000 SDR
- nga 6 001 në 12 000 kg	18 000 000 SDR
- nga 12 001 në 25 000 kg	80 000 000 SDR
- nga 25 001 në 50 000 kg	150 000 000 SDR
- nga 50 001 në 200 000 kg	300 000 000 SDR
- nga 200 001 në 500 000 kg	500 000 000 SDR
- mbi 500 000 kg	700 000 000 SDR

b) për një pasagjer 250 000 SDR;

c) për sendet personale të vendosura në kabinën e avionit 1 000 SDR;

ç) për mallrat në transport dhe bagazhet e pranuar (*check-in*) 17 SDR për kg.

3. Përveç sa është parashikuar në shkronjën “b” të pikës 2 të këtij neni, shuma minimale e siguruar për një ngjarje, e përcaktuar në kontratën e sigurimit, sipas pikës 1 të nenit 48 të këtij ligji, për avionë me MTOM deri në 2 700 kg, të cilët nuk përdoren për qëllime tregtare, mund të arrijë një nivel më të ulët të përgjegjësisë, por jo më të vogël se 100 000 SDR për pasagjer.

## KREU IX KUNDËRVAJTJET ADMINISTRATIVE

### Neni 54

#### **Masat administrative të Autoritetit**

1. Për shkeljen e dispozitave të neneve 7, 10, 11, 37, 40, 42 dhe 43 të këtij ligji, Autoriteti mund të marrë ndaj shoqërisë së sigurimit, në mënyrë të përshkallëzuar, masat administrative të mëposhtme:

- a) shpall publikisht, me shpenzimet e veta, të dhëna rreth praktikave të gabuara të shoqërive të sigurimit;
- b) tërheq miratimin për anëtarët e organeve drejtuese të shoqërisë së sigurimit;
- c) pezullon përkohësisht ose revokon licencën për kryerjen e veprimtarisë përkatëse të sigurimit kur vëren raste të përsëritura të shkeljeve.

### Neni 55

#### **Shkelja e dispozitave nga shoqëria e sigurimit**

1. Autoriteti vendos sanksione me gjobë nga 100 000 (njëqind mijë) lekë deri në 500 000 (pesëqind mijë) lekë ndaj shoqërisë së sigurimit dhe degës së shoqërisë së huaj kur kontrata e sigurimit nuk përmban kërkesat e parashikuara në pikën 4 të nenit 15 të këtij ligji.

2. Në rastin e shkeljeve të përcaktuara në pikën 1 të këtij neni, Autoriteti vendos gjithashtu gjobë nga 100 000 (njëqind mijë) lekë deri në 200 000 (dyqind mijë) lekë për personat përgjegjës të shoqërisë së sigurimit.

3. Autoriteti vendos gjobë nga 500 000 (pesëqind mijë) lekë deri në 1 500 000 (një milion e pesëqind mijë) lekë ndaj shoqërisë së sigurimit dhe degës së shoqërisë së huaj kur:

- a) harton një kontratë sigurimi në kundërshtim me dispozitat e pikës 1 të nenit 15 të këtij ligji;
- b) nuk i dorëzon të siguarit Raportin Evropian të Aksidenteve, sipas pikës 1 të nenit 14 të këtij ligji;
- c) refuzon lidhjen e kontratës së sigurimit, në kundërshtim me pikën 2 të nenit 15 të këtij ligji;
- ç) ushtron veprimtari në sigurimet e detyrueshme sipas shkronjës “a” të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji dhe nuk është anëtar i Byrosë;
- d) nuk financon buxhetin ndaj Byrosë sipas pikës 8 të nenit 35 të këtij ligji;
- dh) nuk financon, si dhe nuk depoziton fondin e garancisë së kartonit jeshil të përcaktuar në përputhje me nenin 37 të këtij ligji;
- e) vepron në kundërshtim me nenet 31 dhe 33 të këtij ligji.

4. Autoriteti vendos gjobë nga 200 000 (dyqind mijë) deri në 400 000 (katërqind mijë) lekë për personat përgjegjës të shoqërisë së sigurimit, në rast të shkeljeve të pikës 3 të këtij neni.

5. Autoriteti vendos gjobë nga 1 000 000 (një milion) deri në 2 000 000 (dy milionë) lekë ndaj shoqërisë së sigurimit dhe degës së shoqërisë së huaj kur kjo shoqëri apo degë:

- a) vepron në kundërshtim me nenin 7 të këtij ligji;
- b) vepron në kundërshtim me nenin 10 të këtij ligji;
- c) trajton kërkesën për dëmshpërblim në kundërshtim me rregullat e përcaktuara në nenin 11 të këtij ligji;
- ç) i ofron palës së dëmtuar vlerën e dëmshpërblimit në kundërshtim me nenin 11 të këtij ligji;

d) nuk financon vlerën minimale të Fondit të Kompensimit të përcaktuar në nenin 41 të këtij ligji;

dh) nuk krijon dhe mban provigjone teknike sipas përcaktimeve të pikave 3 dhe 4 të nenit 40 të këtij ligji;

e) nuk kontribuon financiarisht në Fondin e Kompensimit, në kundërshtim me pikat 1 dhe 2 të nenit 42 të këtij ligji;

ë) vepron në kundërshtim me parashikimet e nenit 43 të këtij ligji;

f) nuk raporton në përputhje me rregullat sipas pikës 11 të nenit 35 të këtij ligji;

g) vepron në kundërshtim me pikën 4 të nenit 31 të këtij ligji;

gj) vepron në kundërshtim me nenin 40 të këtij ligji;

h) shkel dispozitat e nenit 12 të këtij ligji.

6. Në rast të konstatimit të shkeljeve të përcaktuara në pikën 5 të këtij neni, Autoriteti vendos gjobë nga 200 000 (dyqind mijë) deri në 400 000 (katërqind mijë) lekë edhe ndaj personave përgjegjës të shoqërisë së sigurimit.

7. Në rast të konstatimit të shkeljeve të përcaktuara në nenin 11 të këtij ligji, Autoriteti vendos gjobë nga 200 000 (dyqind mijë) deri në 400 000 (katërqind mijë) lekë ndaj vlerësuesit të dëmeve në sigurime.

8. Autoriteti vendos gjobë nga 500 000 (pesëqind mijë) deri në 1 000 000 (një milion) lekë ndaj shoqërisë së sigurimit në rast të refuzimit të kontributit financiar dhe furnizimit me të dhëna, të parashikuara në nenin 31 të këtij ligji.

9. Autoriteti vendos gjobë nga 200 000 (dyqind mijë) deri në 400 000 (katërqind mijë) lekë për personat përgjegjës të shoqërisë së sigurimit në rast të shkeljeve të pikës 8 të këtij neni.

## Neni 56

### Shkeljet e dispozitave nga Byroja

1. Autoriteti vendos gjobë nga 500 000 (pesëqind mijë) deri në 1 000 000 (një milion) lekë ndaj Byrosë kur:

a) nuk administron dhe përdor fondin e garancisë së kartonit jeshil sipas mënyrës së përcaktuar me ligj ose rregullore, sipas neneve 37 dhe 38 të këtij ligji;

b) nuk propozon, krijon dhe administron fondin e kompensimit sipas mënyrës së përcaktuar me ligj ose rregullore sipas neneve 41, 42 dhe 48 të këtij ligji;

c) nuk i jep një ofertë ose informacion të arsyetuar palës së dëmtuar brenda afateve të përcaktuara në nenin 10 të këtij ligji, ku Byroja është e detyruar të paguajë kompensimin sipas këtij ligji;

ç) nuk i paguan palës së dëmtuar vlerën e dëmit sipas nenit 10 të këtij ligji, për të cilën është e detyruar sipas përcaktimeve të këtij ligji;

d) trajton kërkesën për dëmshpërblim në kundërshtim me rregullat e përcaktuara në nenin 11 të këtij ligji;

dh) nuk raporton në përputhje me rregullat sipas pikës 11 të nenit 35 të këtij ligji.

2. Në rast të shkeljeve të pikës 1 të këtij neni, Autoriteti vendos gjobë nga 50 000 (pesëdhjetë mijë) deri 200 000 (dyqind mijë) lekë edhe ndaj personave të tjerë përgjegjës të Byrosë.

3. Autoriteti vendos gjobë në masën nga 200 000 (dyqind mijë) deri në 400 000 (katërqind mijë) lekë ndaj drejtorit ekzekutiv të Byrosë kur:

a) nuk njofton Autoritetin sipas përcaktimeve të pikës 5 të nenit 37, si dhe nuk raporton sipas nenit 38 të këtij ligji;

b) nuk zbaton kërkesat e pikës 4 të nenit 42, si dhe nuk raporton sipas nenit 48 të këtij ligji;

c) nuk i vë në dispozicion palës së dëmtuar ose çdo pale tjetër, të përfshirë në aksident, informacionin e disponueshëm dhe nuk i mundëson përdorimin e këtij informacioni në përputhje me parashikimet e këtij ligji;

ç) nuk ndjek procedurat e rimbursimit nga personi përgjegjës sipas përcaktimit të këtij ligji.

4. Në rast të shkeljeve, sipas pikës 3 të këtij neni, Autoriteti vendos gjobë nga 50 000 (pesëdhjetë mijë) deri në 200 000 (dyqind mijë) lekë edhe ndaj personit përgjegjës të Byrosë.

5. Autoriteti vendos gjobë nga 500 000 (pesëqind mijë) deri në 1 000 000 (një milion) lekë ndaj Byrosë Shqiptare të Sigurimit për mosfurnizimin me të dhëna, të parashikuara në pikën 11 të nenit 35 të këtij ligji.

6. Në rast të mospërmbushjes së detyrave nga drejtori ekzekutiv i Byrosë dhe anëtari i Bordit të Drejtorëve, si dhe kërkesave për përshtatshmëri dhe aftësi, Autoriteti mund të revokojë emërimin e dhënë.

#### Neni 57

### **Përsëritja e shkeljeve të dispozitave**

Autoriteti në rast të përsëritjeve të shkeljeve mund të vendosë dyfishimin e sanksioneve të parashikuara në nenet 55 dhe 56 të këtij ligji.

#### KREU X

### **DISPOZITA KALIMTARE**

#### Neni 58

### **Nxjerrja e akteve nënligjore**

1. Ngarkohet ministri përgjegjës për financat dhe ministri përgjegjës për mbrojtjen për miratimin e aktit nënligjor në zbatim të pikës 3 të nenit 2 të këtij ligji brenda 180 (njëqindtetëdhjetë) ditëve kalendarike nga hyrja në fuqi e këtij ligji.

2. Ngarkohet ministri përgjegjës për punët e brendshme, ministri përgjegjës për infrastrukturën dhe Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare për miratimin e marrëveshjes në zbatim të pikës 5 të nenit 34 të këtij ligji brenda 180 (njëqind e tetëdhjetë) ditëve kalendarike nga hyrja në fuqi e këtij ligji.

3. Ngarkohet Autoriteti që brenda 180 (njëqind e tetëdhjetë) ditëve kalendarike nga data e hyrjes në fuqi të këtij ligji të miratojë udhëzimet dhe rregulloret e përcaktuara në këtë ligj.

#### Neni 59

### **Dispozitë kalimtare**

1. Organizimi i Byrosë Shqiptare të Sigurimit, sipas neneve 35 dhe 36 të këtij ligji, bëhet brenda 180 (njëqindtetëdhjetë) ditëve kalendarike nga hyrja në fuqi e këtij ligji.

2. Vlera minimale e fondit të kompensimit me qëllim pagesën e dëmeve, sipas pikës 2 të nenit 41 të këtij ligji, krijohet brenda 180 (njëqindtetëdhjetë) ditëve kalendarike nga hyrja në fuqi e këtij ligji.

3. Autoriteti miraton rregulla për mënyrën e administrimit dhe pagesave të praktikave, objekt i fondit të kompensimit, me datë aksidenti përpara hyrjes në fuqi të këtij ligji.

4. Kërkesat për dëmshpërblim me datë aksidenti përpara hyrjes në fuqi të këtij ligji do të trajtohen sipas legjislacionit në fuqi në datën e aksidentit.

#### Neni 60

### **Shfuqizime**

Me hyrjen në fuqi të këtij ligji, ligji nr. 10 076, datë 12.2.2009, “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, të ndryshuar, shfuqizohet.

Neni 61  
**Hyrja në fuqi**

Ky ligj hyn në fuqi në datën 1 korrik 2021.

**KRYETAR**  
**Gramoz Ruçi**

Miratuar në datën 16.3.2021.