

UNIVERSITETI I PRISHTINËS "HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT



TEMA E DIPLOMËS-MASTER

LËNDA: SIGURIA II NË KOMUNIKACION

TEMA: HULUMTIMI DHE VLERËSIMI I DËMEVE NGA dhe NË AKSIDENTET
RRUGORE NË KOSOVË

Profesori :
Dr.sc: Ferat SHALA

Punoi :
Leonard HOXHA

Prishtinë, 2017

PËRMBAJTJA E TEMËS SË MASTERIT

PËRMBLEDHJA (ABSTRAKTI)	4
HYRJE	5
KAPITULLI I	
1. AKSIDENTET NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR.....	6
1.1 NDARJA DHE KLASIFIKIMI I AKSIDENTEVE RRUGORE.....	7
1.1.1 NDARJA SIPAS SHKAKTARËVE TË AKSIDENTIT.....	8
1.1.2 NDARJA SIPAS DINAMIKËS SË DËMIT.....	8
1.1.3 NDARJA SIPAS VEND NDODHJES SË AKSIDENTIT.....	9
1.2. NDESHJA NDËRMJET AUTOMJETEVE.....	10
1.2.1 NDESHJA AUTOMJET KËMBËSOR.....	11
1.2.2 NDESHJA AUTOMJET CIKLIST.....	12
1.2.3 VETAKSIDENT.....	12
KAPITULLI II	
2. SIGURIMI I AUTO PËRGJEGJËSISË.....	13
2.1 HISTORIKU DHE KONCEPTI I SIGURIMEVE.....	22
2.2 METODOLOGJIA KALKULUESE E PËRCAKTIMIT TË PRIMIT TË SIGURIMIT.....	24
2.2.1 BAZA E LLOGARITJES SË PRIMIT PËR SIGURIMET TPL.....	24
2.2.1.1 LLOGARITJA E BAZËS SË PRIMIT PËR VETURËR CITROEN.....	25
2.2.2 BAZA E LLOGARITJES SË PRIMIT PËR SIGURIMET KASKO.....	26
2.2.2.1 LLOGARITJA E BAZËS SË PRIMIT PË RASTIN KONKRET.....	27
2.2.3 SISTEMI I BONUS MALUSIT.....	29
2.3 PËRPILIMI I RAPORTIT TË VLERËSIMIT TË DËMIT.....	30
2.4 DËMI DHE PËRCAKTIMI I LARTËSIS SË DËMIT.....	32
2.4.1 METODOLOGJIA E LLOGARITJES SË DËMIT JO-MATERIAL ME LËNDIME TË LEHTA TË RËNDA DHE ME VDEKJE.....	3
2.4.1.1 VLERËSIMI I DËMIT JO-MATERIAL - RASTI ME LËNDIME TË LEHTA.....	37
2.4.2 METODOLOGJIA E LLOGARITJES SË DËMIT MATERIAL ME DËME TË VOGLA TË KONSIDERUESHME DHE TË MËDHA.....	41
2.4.2.1 LLOGARITJA E DËMTIMEVE TË VETURËS SË AKSIDENTUAR.....	43
2.5 ZGJEDHJA E ANKESAVE DHE KONTESTEVE GJYQËSORE.....	48

KAPITULLI III

3. HULUMTIMI I SHËNIMEVE STATISTIKORE TË AKSIDENTEVE NGA 2011/15.....	49
3.1 TË ARDHURAT NGA PRIMI I SIGURIMEVE PËR TPL.....	56
3.2 TË ARDHURAT NGA PRIMI I SIGURIMEVE PËR KASKO.....	57
3.3 DËMET NGA AKSIDENTET ME TPL.....	59
3.3.1 PËR RASTET ME FATALITET ME LËNDIME DHE DËME MATERIALE.....	59
3.4 DËMET NGA MEJETËT E SHKAKTUARA ME SIGURIM KASKO.....	60
3.4.1 PËR RASTET ME FATALITET ME LËNDIME DHE DËME MATERIALE.....	60

KAPITULLI IV

4. KRAHASIMI I KOSTOS SË GJITHMBARSHME TË MBLEDHUR NGA SHITJA E TPL-së ATYRE KASKO DHE KOMPENSIMI.....	62
4.1 SHKALLA MESATARE E PJESËMARRJES SË MJETEVE NË AKSIDENT.....	63
4.1.1 SHKALLA MESATARE E PËRFSHIRJES SË PJESËMARRËSVE NË AKSIDENT.....	64
4.1.2 SHKALLA MESATARE E KOMPENSIMIT TË SECILËS KATEGORI.....	64
4.2 KOST- BENIFITI APO BILANCI I SEKTORIT TË SIGURIMEVE TË AUTO- PËRGJEGJËSIS.....	65
4.2.1 EFEKTET EKONOMIKE FINANCIARE TË SISTEMIT BONUS MALLUSIT.....	66
4.3 KRAHASIMI I RREGULLSISË SË SEKTORIT TË SIGURIMEVE ME PRAKTIKAT E MIRA TË VENDEVE TË ZHVILLUAR.....	67
4.4 EFEKTET E RREGULLUESIT DHE VLERSUESIT TË DËMEVE MATERIALE DHE JO MATERIALE.....	68
4.5 TRENDI I ZHVILLIMIT TË AKSIDENTEVE – PARASHIKIMI I TYRE NGA SHËNIMET HISTORIKE TË DËMEVE.....	69

KAPITULLI V

5.0 PROGRAMI "SilverDAT myclaimPRO" PËR TRAJTIMIN MË EFIÇIENT TË RASTEVE NGA AKTERËT PËRGJEGJËS PAS NDODHJES SË AKSIDENTEVE RRUGORE.....	70
REKOMANDIMET DHE PËRFUNDIMI.....	72
LITERATURA.....	74

PËRMBLEDHJA (APSTRAKTI)

Ky punim paraqet hulumtimin dhe vlerësimin e dëmeve materiale në automjete dhe atyre jo-materiale (lëndime trupore) dhe metodologjinë e llogaritjes së dëmeve të shkaktuara nga, dhe në aksidentet rrugore dhe ka për qëllim që të jep sqarime të koncepteve themelore lidhur me fushën e sigurimeve, të kalkulimit të primit sigurues duke reflektuar mes tjerash në një pasqyrë të qartë të mundësive kompensuese dhe rentabilitetit ekonomik të tregut të sigurimeve.

Po ashtu në mënyrë të kuptueshme sqaron rëndësinë e kontratave të sigurimit duke mos lënë anash edhe krahasimin e gjendjes së tanishme me vendet më të zhvilluar që përdorin praktika apo programe më të avancuar që ndikojnë në zvogëlimin e proceduarave të pa nevojshme dhe trajtimin më eficientë të rasteve nga akterët përgjegjës pas ndodhjes së aksidenteve në komunikacionin rrugor.

Elementet kryesore përmbajtësore të këtij punimi janë:

1. Ndarja dhe klasifikimi i aksidenteve rrugore në periudhën e analizimit,
2. Mundësitë kompensuese nga shitja e sigurimeve nga auto-përgjegjësia,
3. Procedurat e trajtimit të kërkesave për kompensimin e dëmeve që rrjedhin nga sigurimi i detyrueshëm nga auto-përgjegjësia,
4. Hulumtimi i shënimeve statistikore të aksidenteve rrugore për vitin 2011-2015,
5. Analiza, shkalla e pjesëmarrjes së mjeteve dhe pjesëmarrësve në aksident si dhe kostoja e aksidenteve rrugore.

Arsyeja tjetër e trajtimit të kësaj tematike është se gjendja në komunikacionin rrugor gjatë periudhës së fundit tregon një rritje të konsiderueshme të aksidenteve dhe të numrit të personave të lënduar.

Numri i personave të vdekur në aksidentet rrugore në 11 vitet e fundit sillet në një nivel të lartë, veçanërisht te kategoria e këmbësorëve, fëmijëve dhe të rinjëve që paraqiten me përqindje të lartë të vdekjeve dhe të lënduarve dhe mënyra se si këto raste po trajtohen dhe vlerësohen pas ndodhjes së aksidentit rrugor nga akterët përgjegjës.

HYRJE

Në kushte dhe rrethana të paparashikueshme dhe dinamike, çdo njeri synon të përshtat mënyrën e jetesës në përputhshmëri me ndryshimet e shumta si dhe nga pasiguria që vjen nga ato ndryshime.

Koha moderne është përplot me sfida dhe përcakton një mënyrë të jetuarit me një ritëm të shpejtë dhe të pandalshëm. E sotmja turbulente me vehte mban rreziqe të cilat individët vështirë mund t'i parashikojnë dhe të udhëheqin me to.

Tregu i sigurimeve luan një rol të rëndësishëm në menaxhimin e riskut. Sigurimet kanë rolin e mbrojtjes së individit dhe të ekonomisë në përgjithësi. Kjo mundëson zvogëlim të pasigurisë lidhur me ngjarjet e pasigurta të cilat mund të ndodhin në të ardhmën dhe të shkaktojnë rreziqe të panumërta ekonomike.

Njohja e tregut të sigurimeve nga ana e klientëve dhe shfrytëzuesve të sigurimit luan një rol të rëndësishëm për zhvillimin e tij. Vetëdija e njerëzve për rolin e shtrenjtë të sigurimit dhe funksioni i madh mbrojtës që e mban, si dhe rëndësia e tij për mirëqenien e përgjithshme janë themeli i prosperimit të tregut të sigurimit dhe produkteve që ofrohen në këtë treg.

Po ashtu duke ju referuar edhe gjendjes në komunikacionin rrugor në vend, gjatë periudhës së fundit të regjistruar flet për rritje të ndjeshme të aksidenteve, rrjedhimisht rritje të nivelit të dëmeve materiale dhe të numrit të personave të lënduar.

Numri i personave të vdekur për një aksident ka ndryshuar gjatë 11 viteve të fundit, duke shënuar shkallë të madhe të ngritjes.

Sipas treguesve të sigurisë rrugore, numri i personave të vdekur në 100.000 banorë është 7.0 dhe në raport me 100.000 automjete është 43 të vdekur, duke marrur në konsideratë edhe fakti se numri i automjeteve të regjistruara në vend është 297.392 automjete.

Plani i veprimit në këtë projekt përmban masa konkrete të cilat duhet të shndërrohen në veprime. Masat mbulojnë tërë fushën e tregut të sigurimeve, sigurisë rrugore, ku hyjnë sjellja e njeriut, siguria e infrastrukturës, e automjeteve dhe kujdesi pas aksidenteve.

Të gjitha masat duhet të marrin parasysh situatën specifike në Kosovë dhe praktikat më të mira nga vendet e tjera.

Plani i veprimit po ashtu përfshin renditjen e prioriteteve dhe vlerësimin e kostos për secilin veprim dhe përcakton se cilat janë organizatat e përfshira dhe cilat kanë rol udhëheqës në procesin e zbatimi të masave.

KAPITULLI I

1. AKSIDENTET NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR

Me aksident në komunikacion rrugor nënkuptohet ngjarja në rrugë, ku ka marrë pjesë më së paku një mjet në lëvizje dhe në të cilin janë lënduar ose kanë humbur jetën një apo më tepër persona, ose janë shkakuar dëme materiale.

Aksidentet në përgjithësi për nga pasojat klasifikohen në tri kategori:

1. **Aksident me fatalitet (vdekjeprurës)** - është aksident i komunikacionit që pas goditjes – kontaktit ndërmjet mjeteve, apo mjetit me ndonjë objekt ose subjekt, që si pasojë e goditjes – kontaktit, shkaktohet vdekja e njeriut (subjektit).
2. **Aksident i rëndë i komunikacionit** - konsiderohet aksidenti në të cilin, me rastin e goditjes – kontaktit ndërmjet mjeteve, apo të mjetit në lëvizje me ndonjë objekt ose subjekt shkaktohet lëndimi i rëndë i natyrës trupore apo edhe dëm i madhë material.
3. **Aksident i lehtë i komunikacionit** - është ai aksident në të cilin, me rastin e goditjes – kontaktit ndërmjet mjeteve, apo të mjetit në lëvizje me ndonjë objekt ose subjekt shkaktohet lëndim i lehtë i natyrës trupore apo edhe dëm i vogël material.

Po ashtu nga një aksident rrugor mund të rrjedhin:

1. Vetëm dëme materiale,
2. Lëndime përsonash,
3. Vdekje të një ose disa personave dhe
4. Të gjitha pasojat e përmendura më sipër njëkohësisht.

Në rastin e parë, ai që është përgjegjës e ka detyrimin e dëmshpërblimit të dëmit pasuror sipas normave të Kodit civil. Në rastin e dytë, të tretë dhe të katërt, fajtori gjegjësisht shkaktari, bie nën forcën e ligjit penal, përkatësisht përgjegjësisë penale dhe civile duke qenë përgjegjës për dëmtimin e personit dhe shkaktimin e dëmit material.

1.1 NDARJA DHE KLASIFIKIMI I AKSIDENTEVE RRUGORE

Aksidentet në komunikacion rrugor dahen sipas:

1. ***Kohës në të cilin aksidenti ka ndodhur*** – periudhës, stinës, muajit, ditës së javës, ditën apo natën, në orë të caktuara të ditës,
2. ***Vendit në të cilin aksidenti ka ndodhur*** – në vendbanime ose jashtë vendbanimeve, zonës, karakteristikave të rrugës,
3. ***Mënyrës sipas së cilës aksidenti ka ndodhur*** - që mund të jetë ndeshje reciproke, goditja në mjetin e parkuar ose objektet e rrugës, rrotullimi ose dalja e mjetit nga rruga, goditja dhe shkelja e këmbësorëve, rënie e personit nga mjeti dhe aksidente të tjera,
4. ***Shkakut nga i cili ka ndodhur aksidenti*** – gabimi i ngasësit, mangësitë në rrugë, gjendja jo e rregullt teknike e automjetit, gabimi i këmbësorit, gabimi i udhëtarit,
5. ***Pasojave*** – të vdekur, rëndë të lënduar, lehtë të lënduar ose vetëm me dëme materiale,
6. ***Pjesëmarrësve në komunikacion*** dhe
7. ***Grup*** – moshës etj.

1.1.1 NDARJA SIPAS SHKAKTARËVE TË AKSIDENTIT

Ekzistojnë shkaktarë subjektiv dhe objektivë të aksidenteve të komunikacionit.

Shkaqet subjektive janë: gabimet e pjesëmarrësve në komunikacion (ngasësit, këmbësorët, dhe udhëtarët në mjetë), kurse shkaqet objektive janë: parregullsitë teknike të mjeteve, gjendja e rrugës, qarkullimi në rrugë dhe faktori incident.

Shkaktari më i madh i aksidenteve të komunikacionit është konstatuar që është vetë ngasësi i mjetit, ku në të ndikojnë vetit jo të mira që janë: gjerësia e të pamurit, dukshmëria natën, koha e reagimit, përvoja dhe shkathhtësia jo e majftueshme e ngasësit në komunikacion, problemet personale, ngasja në gjendje jo të mirë shëndetsore, në ndikim të alkoolit dhe sjelljet jo të mira të ngasësit në komunikacion.

1.1.2 NDARJA SIPAS DINAMIKËS SË DËMIT

Ndarja e aksidenteve të komunikacionit duke u nisur nga dinamika e tyre ato mund të klasifikohen si:

1. **Ndeshje** – e cila ndodh atëher kur çfardo mjeti në lëvizje përballet me një mjet tjetër në lëvizje, e cila mund të jetë ballore ose ansore dhe përplasje të mjeteve që ndodhen njëra pas tjetrës që mund të kenë lëvizje me kah të njejtë, por me shpejtësi të ndryshme,
2. **Goditje** – e cila ka të bëjë me ndeshjen e fortë ndërmjet mjetit në lëvizje me një të ndalur në qetësi,
3. **Përplasje** - e cila ka të bëjë me përplasjen e një këmbësori, një çiklisti, një motoçiklisti,
4. **Goditje e objektit**- ndodhë atëher kur mjeti përplasët me një pengesë fikse,
5. **Humbje e drejtimit** - është lëvizje e pa kontrolluar e mjetit që për shkak të rrëshqitjes ose për shkaqe tjera, nuk i bindet më atij që e drejton.

1.1.3 NDARJA SIPAS VEND NDODHJES SË AKSIDENTIT

Vendi i ngjarjes të një aksidenti në komunikacion, në disa raste përdoret edhe termi vendi i aksidentit.

Në kuptimin e gjerë të fjalës, është jo vetëm vendi ku ka ndodhur aksidenti por edhe vendi ku janë zbuluar rrethanat që lidhen me të dhe pasojat e tij, pavarësisht nga largësit midis këtyre vendeve.

Vendi i ngjarjes përfshin lokacionet e tri fazave:

1. *Lokacionin e fazës para aksidentit ndeshjes - përplasjes,*
2. *Lokacionin e fazës vijuse pas ndeshjes - përplasjes deri te përfundimi – qetësimi.*

Aksidentet mund të ndodhin si në vendbanime ashtu edhe jashtë vendbanimeve, prandaj shpesh vendi i ngjarjes së aksidentit ndahet në zonën e ngushtë dhe në zonën e gjërë të aksidentit.

Zona e ngushtë e aksidentit nënkupton rrethinën më të afërt të vendit të aksidentit, ndërsa zona e gjërë nënkupton një zonë shumë të madhe ku përfshihen të gjitha objektet dhe veprimet të cilat mund të kenë çfarëdo lidhje me aksidentin.

1.2 NDESHJA NDËRMJET AUTOMJETEVE

Hulumtimi i ndeshjeve në mjete përfshinë analizën e aksidenteve, detyra e së cilës është që të shpjegojë rrjedhën, se çka ka ndodhur në çastin e ndeshjes, ku ka ndodhur dhe si ka rrjedhur ngjarja.

Ekspertiza e ndeshjes e cila përpilohet nga eksperti, jepet në bazë të analizës së ndeshjës e bazuar në studimin e dëmtimit të mjeteve dhe mbetjeve, pjesëve të thyera, lëndimeve të personave, gjurmëve të mjeteve në rrugë si dhe pozicioneve të mjeteve pas ndeshjes.

Llojet e ndeshjeve ndërmjet automjeteve janë klasifikuar në pesë grupe:

1. *Përplasje* – goditja e një mjeti në një mjetë tjetër nga prapa dhe format e tij të ndryshme,
2. *Ndeshje ballore* - ku mjetet duke lëvizur në drejtim të njejtë përball njëra tjetrës, ndeshen me pjesët e përparme të tyre,
3. *Ndeshja këndore e mjeteve* - me këndet e tyre të përparme të majta ose të djathta,
4. *Ndeshja anësore e mjeteve* - me pjesët anësore dhe
5. *Ndeshja e kryqëzuar* - kur mjetet ndeshen përafërsisht nën kënd të drejtë.

Gjatë analizës së ndeshjes, eksperti duhet të caktojë tre parametra kryesor të cilët e definojnë ndeshjen:

1. *Si janë ndeshur mjetet?*
2. *Ku janë ndeshur?*
3. *Me cilën shpejtësi kanë levizur mjetet në çastin para dhe gjatë ndeshjes?*

Këta janë faktorët kryesorë në bazë të të cilave arrihet deri te versioni më besnik i ndeshjes.

1.2.1 NDESHJA AUTOMJET KËMBËSOR

Në komunikacionin rrugor këmbësori është pjesëmarrësi më i dobët në qarkullim në raport me ngasësin e mjetit si shfrytëzues më i fuqishëm në rrugë.

Nëse merret parasysh shpejtësia e lëvizjes së këmbësorit dhe e mjetit do të vërehet jo përputhshmëri – disproporcioni dhe për fat të keq është vërtetuar se këmbësorët nuk janë të vetëdijshëm për këtë disproporcion.

Duke ju referuar statistikave në botë, 1.2 milion njerëz vdesin çdo vit në aksidentet e komunikacionit rrugor, ndërsa numri i të lënduarve është rreth 50 milion, dhe dy të tretat e viktimave në komunikacion janë këmbësor, ky fakt, si dhe fakti që edhe edukata e këmbësorëve nuk është në nivel, tregon se edhe këmbësori rrezikon sigurin në komunikacionin rrugor.

Këmbësori, sot në një komunikacion të zhvilluar duhet të mësohet që në mënyrë objektive ti parashih situatat para se të hyn në rrugë, po ashtu duhet të llogarisë shpeshherë sjellje të paparashikueshme të disa pjesëmarrësve në komunikacion, dhe duhet të ketë kujdes në mundësit teknike të qarkullimit të automjeteve.

1.2.2 NDESHJA AUTOMJET CIKLIST

Në praktikën teknike, automjetet pa marrë parasysh se a janë ato personale vetjake apo transportuese në përgjithësi emërtohen si mjete me dy gjurmë, ndërsa biçikleta, çiklomotorri, mopedi dhe motoçikleta emërtohen (njihen) si mjete me një gjurmë – dy rrotësh.

Zgjidhja e problemit të ndeshjeve në mes të këtyre kategorive të mjeteve kryhet njësojë sikurse në rastet e përgjithshme të ndeshjeve të dy automjeteve. Edhe këtu dëmtimet e mjetit janë piknisje e analizës, d.m.t.h., në bazë të dëmtimit së pari përcaktohet pozicioni i ndeshjes ndërmjet mjeteve.

Ekzistojnë këto forma të përplasjes së automjeteve në mjetin me dy rrotë:

1. *Përplasja ballore e plotë,*
2. *Në drejtim – kahje të njejtë dhe të kundërt,*
3. *Nën kënd – kahje të njejtë dhe të kundërt,*
4. *Përplasje ballore anësore.*

1.2.3 VETAKSIDENT

Nuk është aksident i komunikacionit në rast se makina teknologjike, makina bujqësore, automjetet e udhëtarëve të cilat lëvizin në rrugët e kategorizuara dhe të pa kategorizuara, kanë rrëshqitur nga rruga ose janë rrokullisur apo janë ndeshur me ndonjë pengesë natyrore, gjatë të cilës nuk merr pjesë ndonjë mjet tjetër ose këmbësor dhe në këtë ngjarje personit tjetër nuk i është shkaktuar lëndim apo dëm material, prandaj në këto raste kemi të bëjmë me vetaksident.

KAPITULLI II

2. SIGURIMI I AUTO PËRGJEGJËSISË

Sigurimi i autopërgjegjësive është sigurim i detyrueshëm i përgjegjësive së pronarit dhe poseduesit të mjetit motorik për dëmet që mund t'u shkaktohen palëve të treta dhe është emërtuar si sigurimi TPL.

Pronari (shfrytëzuesi) i mjetit motorik para se të fillojë përdorimin e tij është i obliguar të kontraktojë sigurimin e autopërgjegjësive për dëmet që mund t'u shkaktohen palëve të treta në rast vdekje, lëndime trupore, dëmtime të shëndetit apo dëmtimit në pasuri gjatë përdorimit të tij.

Mjetet motorike të KFOR-it dhe me prefiks UN, EU, OSCE dhe CD, të cilat qarkullojnë në Kosovë duhet të kenë dëshmi të veçantë të sigurimi të autopërgjegjësive të pranueshme nga BQK-ja.

Palë e parë - është konsideruar të jetë Kompania e Sigurimit e cila është e licencuar nga Banka Qëndrore e Republikës së Kosovës dhe ka të drejtën e zhvillimit të veprimtarisë së punës në tregun e sigurimeve.

Palë e dytë - është konsideruar të jetë pronari i automjetit me të cilën është konstatuar si fajtor kryesor që ka shkakuar aksidentë komunikacioni.

Palë e tretë - është konsideruar të jetë pronari dhe bashkëudhëtari i cili pa vullnetin dhe kontributin e tij ka qenë pjesëmarrës në aksident dhe ka pësuar dëme në automjet, apo lëndime trupore në persona.

Në praktikën e vendeve të tjera gati të gjithë vozitësit e automjeteve sigurojnë në përgjithësi automjetet e tyre duke inkluduar të gjitha mbulesat.

Ndërkaq në Kosovë, kjo mundësi nuk është sepse autopërgjegjësia është e ndarë nga produkti kasko, i cili duhet të kontraktohet në mënyrë të veçantë dhe nuk është i lidhur për produktin e autopërgjegjësive.

Sigurimi i detyrueshëm nga autopërgjegjësia është i rregulluar me Ligjin nr. 04/L-018 dhe me aktet nënligjore - sistemi Bonus - Malus si dhe Memorandumin e bashkpunimit.

Produktet e sigurimit - Duke ju referuar tregut të sigurimeve, produktet e sigurimit ndahen në dy grupe:

1. Sigurimi i jetës dhe
2. Sigurimi jo-jetë

Sigurimi i jetës - Kontrata për sigurimin e jetës i ofronë të siguruarit që në këmbim të pagesës së një apo më shumë premive, siguruesi obligohet të paguaj benefite që janë të varura nga jeta e të siguruarit - pra këto benefite mund të paguhen me rastin e vdekjes apo në rastin e mbijetesës.

Në thelbë, ky është një mjetë i shpërndarjes së rrezikut financiar midis një numri të madhë të njerëzve të cilët paguajnë në një fond. Në këtë mënyrë kostoja është e minimizuar për ata që vuajnë një fatkeqësi të pa pritur.

Sipas kësaj, te sigurimi i jetës marin pjesë:

1. Sigurimi në rastë të përjetimit,
2. Sigurim në rast të vdekjes,
3. Sigurimi i përzier i jetës,
4. Sigurim i huazuar,
5. Sigurimi i jetës me kthim të premive,
6. Sigurim të kurorës ose lindjes,
7. Sigurimi i jetës në lidhje me aksionet nëpër aksionet investuese,
8. Sigurim të mjeteve për pagesë etj.

Te polica për sigurim të jetës në rastë të përjetimit - shuma e siguar paguhet vetëm në rast kur i siguruari e mbijeton afatin e kontraktuar. Nesë i siguruari vdes gjatë kohës së vlefshmërisë së kontratës, shfrytëzuesi, gjegjësisht shfrytëzuesit, nga polica për sigurim nuk kanë të drejtën të ju paguhet shuma e kontraktuar. Në praktikë ky lloj sigurimi shpeshherë kontraktohet në kombinim me kthim të premisë së paguar në rast vdekje.

Te polica për sigurim të jetës, i ashtuquajtur i sigurim i përzier - shuma e siguar i paguhet shfrytëzuesit - shfrytëzuesëve të sigurimit në rast se i siguruari vdes gjatë kohës sa zgjatë sigurimi ose në fund të kohës së kontraktuar të sigurimit përderisa i siguruari është akoma i gjallë.

Sigurimi i jo-jetës - pronarët gjegjësisht shfrytëzuesit e mjeteve në komunikacion kanë obligim të lidhin kontrata sigurimi të detyrueshëm (TPL), të cilat do t'i mbulojnë dëmet e shkaktuara palëve të treta në komunikacion. Këto sigurime janë pjesë e grupit të sigurimeve jo-jetësore dhe janë të rregulluara me ligj të posaqëm:

Ndërsa në grupin e sigurimi të jo-jetës marrin pjesë:

1. Sigurimi i aksidenteve,
2. Sigurimi i sëmundjeve,
3. Sigurimi i automjeteve motorike, trenave, avionëve, anijeve (kasko),
4. Sigurimi i mallrave në transport,
5. Sigurimi nga zjarri dhe forcat e natyrës,
6. Sigurimi i dëmtimeve të tjera të pasurisë,
7. Sigurimi i përgjegjësiave civile nga përdorimi i automjeteve, avionëve dhe anijeve,
8. Sigurimi i kredive,
9. Sigurimi i garancive,
10. Sigurimi i humbjeve të ndryshme financiare,
11. Sigurimi i mbrojtjes ligjore,
12. Sigurimi i asistencës turistike etj.

Duke kuptuar deri më tani shofim se ne do ta trajtojmë pikërisht më së shumti këtë temë që ka të bëjë me sigurime të jo-jetës ku tregu i sigurimeve në vend ballafaqohet me këtë situatë duke munduar që të përfitoj dhe duke i kryer obligimet e tij që rrejdhin nga kontratat e sigurimeve.

Memorandumi i bashkpunimit (MOU) është një marrëveshje bashkpunimi e nënshkruar ndërmjet Byrove Kombëtare të sigurimeve nga vendet e rajonit si Shqipëria, Maqedonia, Kosova dhe Serbia, që ka të bëjë me njohjen reciproke të policave valide të sigurimit TPL-plus (Fig.1), ose Kartonit ndërkombëtar valid, si dhe për trajtimin, pagesën dhe kompensimin e dëmeve si pasojë e aksidenteve të shkaktuara nga automjetet e siguruar në Kosovë.

Fig.1 Polica e TPL Kosova Plus

Kartoni i gjelbërt - jeshil (Fig.2) është sigurimi i autopërgjegjësish jashtë shtetit, edhe pse ky llojë i sigurimit për kosovarët nuk është i mundur për shkakë se Kosova nuk është anëtare e Kombeve të Bashkuar dhe rrjedhimisht nuk mund të jetë anëtare e Byrosë Evropiane të Kartonit të Gjelbërt, kjo nuk do të thotë se në një të ardhme të afërt edhe Kosova nuk do të jetë pjesë e këtij institucioni të rëndësishëm për qarkullimin e lirë nëpër vendet anëtare të kësaj organizate.

ORIGINAL

1. INTERNATIONALE VERSICHERUNGSKARTE FÜR KRAFTVERKEHR 2. AUSGEDELIFERT MIT
 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD GENEHMIGUNG DES VERBANDES DER
 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN ÖSTERREICHS, WIEN

3. GÜLTIG						4. Grüne Karte und Polizza-Nummer:					
vom		bis									
Tag	Monat	Jahr	Tag	Monat	Jahr						
01	05	2011	01	08	2012						
(beide Tage inbegriffen)						(Polizze-Nummer)					

5. Behördliches Kennzeichen oder (falls nicht vorhanden) Fahrgestell- oder Motornummer
 Kennzeichen: TU

6. Art des Fahrzeuges
 A

7. Marke des Fahrzeuges

8. TERRITORIALE GÜLTIGKEIT

Diese Versicherungskarte gilt für Länder, die nicht in der Länderliste gestrichen sind (weitere Informationen unter www.cobx.org)

In jedem besuchten Lande übernimmt das Büro dieses Landes hinsichtlich des Gebrauchs des in dieser Versicherungskarte bezeichneten Fahrzeuges die Verpflichtung eines Haltpflichtversicherers, und zwar in Übereinstimmung mit den Gesetzen über die Pflichtversicherung in diesem Lande.

Die Bezeichnung des jeweiligen Büros befindet sich auf der Rückseite.

A	B	BG	CY ⁽¹⁾	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB
GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL	P
PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH	BY	HR	IL
IR	MA	MD	MK	BUS	SRB ⁽²⁾	RN	FR	UA			

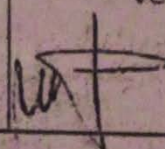
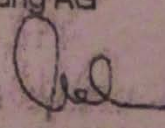
(1) Für Zypern besteht Versicherungsschutz auf der Grundlage der Grünen Karte nur für diejenigen Gebiete, die unter der Kontrolle der Republik Zypern stehen.

(2) Versicherungsschutz auf der Grundlage einer für Serbien ausgegebenen Grünen Karte gilt für die Republik von Montenegro sowie für diejenigen Gebiete Serbiens, die unter der Kontrolle der Regierung der Republik von Serbien stehen.

9. Name und Anschrift des Versicherungsnehmers (oder Benützers des Fahrzeuges)

10. Diese Karte ist ausgestellt von:

Versicherung AG
 Regionaldirektion für Oberösterreich und Salzburg
 +43 (0)
 Firmenbuch: HG Wien, FN DVR Nr.

11. Unterschrift des Versicherers
 Versicherung AG
 ppa 

Weitere Informationen

Fahrzeugarten (Schlüssel):

A Personenwagen	D Lastkraftwagen, Zugmaschine (Traktor), Sattelkraftfahrzeug	E Omnibus	G Andere
B Kraftrad (Motorrad)	D Motorrad (Fahrrad mit Hilfsmotor oder Moped)	F Anhänger	

Fig.2 Kartoni i gjelbërt

Shoqata e Sigurimeve dhe Byroja Kosovare e Sigurimeve (BKS) janë entitete të cilat kryesisht themelohen nga kompanitë e sigurimeve, për ato çështje për të cilat kompanitë e sigurimeve kanë interes të vepronë së bashku, si p.sh., përfaqësimi i tregut, trajnimet, seminarët, lobimi, pjesëmarrja në përpilimin e ligjeve dhe rregulloreve të propozuara nga rregullatori, si dhe në të gjitha aktivitetet e tjera të rëndësishme ku kompanitë e sigurimeve dëshirojnë të përfaqësohen së bashku dhe me një zë.

Kurse, termat e sigurimit që përdoren te sigurimi i autopërgjegjesisë kanë këtë kuptim:

Polica e sigurimit – është kontratë e sigurimit apo certifikatë e standardizuar e sigurimit, e firmosur nga siguruasi dhe i siguruari me të cilën dëshmohet kontraktimi i sigurimit të autopërgjegjesisë dhe atij kasko.

Mjeti motorik – është mjeti që lëviz në tokë me anë të fuqisë mekanike, por jo mbi shina, rimorkioja dhe gjysmërimorkioja, të bashkuara ose jo me mjetin motorik tërheqës, për të cilat parashihet regjistrimi dhe pajisja me dokument regjistrimi.

Pronari i mjetit motorik - personi që është i regjistruar në regjistrin e mjeteve motorike të Kosovës, si pronar i mjetit motorik dhe bartës i tabelave të regjistrimit të mjetit motorik.

Siguruasi – është kompania e sigurimit, e licencuar nga BKQ-ja për të zhvilluar aktivitete të sigurimit të detyrueshëm të autopërgjegjesisë dhe atij kasko.

I siguruari – është personi, ose pronari i mjetit i të cilit është siguruar në rastin e përgjegjesisë nga posedimi dhe përdorimi i mjetit motorik.

Kontraktuesi i sigurimit – është personi fizik apo juridik i cili kontraktin sigurimin e autopërgjegjesisë dhe atij kasko për mjetin motorik për cilin është vetëm shfrytëzues, por jo edhe pronar.

Primi i sigurimit - është çmimi për mbulesën siguruase, i përcaktuar në policë sigurimi.

Mbulesa siguruase - sigurimi i detyrueshëm nga autopërgjegjësia mbulon:

1. ***Dëmet në persona dhe pasuri***, të shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i mjetit motorik,
2. ***Dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjetit motorik***, përfshijnë gjithashtu dëmet e shkaktuara palëve të treta përmes gjësëndeve të cilat bien nga mjetet motorike apo çdo gjë tjetër që është e lidhur me mjetin motorik,
3. ***Dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjetit motorik palëve të treta*** nga drejtuesi i paautorizuar i mjetit motorik.

Përrjashtimet nga mbulesa siguruere - me sigurimin e autopërgjegjësisë nuk ofrohet mbulesë siguruere dhe nuk kanë të drejtën e dëmshpërblimit përsonat si në vijim:

1. ***Drejtuesi i mjetit motorik***, i cili është përgjegjës për aksidentin,
2. ***Bashkëudhëtari***, që me vullnetin e vet ndodhet në mjetin motorik me përdorimin e të cilit është shkaktuar dëmi, kur vërtetohet nga kompania e sigurimit se bashkëudhëtari ishte në dijeni që automjeti ishte vjedhur apo i grabitur,
3. ***Bashkëudhëtari që ndodhet me vullnetin e vet në një mjet motorik të pasiguar***, me të cilin është shkaktuar aksidenti, ku vërtetohet se bashkëudhëtari ishte në dijeni të kësaj rrethane ,
4. ***Kur drejtuesi i mjetit motorik*** nuk ka leje të vlefshme dhe adekuate për drejtim të mjetit motorik,
5. ***Kur mjeti motorik drejtohet nën ndikimin e alkoolit mbi kufijtë e lejuar***, dhe nën ndikimin e lëndëve narkotike apo psiko - aktive,
6. ***Drejtuesi e shkakton dëmin me dashje***, si dhe është në dijeni për shkak të defekteve teknike të mjetit të tijë, si dhe
7. ***Ky sigurim nuk mbulon dëmet në gjëra të cilat transportohen***, përveç nëse ato shërbejnë për përdorim personal të pasagjerëve.

Shtrirja territoriale e sigurimit - kontrata për sigurimin e detyrueshëm të autopërgjegjësisë mbulon dëmet e shkaktuara në territorin e Republikës së Kosovës.

Sigurimi i detyrueshëm nga autopërgjegjësia, përpos dëmeve të shkaktuara në Republikën e Kosovës, mbulon edhe dëmet në territoret e shteteve anëtare të sistemit të kartonit të gjelbërt, përveç nëse është kontraktuar ndryshe.

Dëmshpërblimi për dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjetit motorik të pasiguar - personi i dëmtuar të cilit i është shkaktuar dëmi brenda territorit të Republikës së Kosovës nga mjeti motorik i pa siguar, ka të drejtë të kërkojë kompensim të dëmit nga Byroja Kosovare e Sigurimit.

Byroja Kosovare e Sigurimit ka të drejtë regresi nga pagesa e këtyre dëmeve nga përsoni përgjegjës deri në shumën e paguar, përfshirë shpenzimet e arsyeshme dhe kamatat.

Dëmshpërblimi për dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjetit motorik me regjistrim të huaj - pala e dëmtuar, së cilës i është shkaktuar dëm në territorin e Republikës së Kosovës nga një mjet motorik me regjistrim të huaj, që posedon kartonin e gjelbërt të vlefshëm për territorin e Republikës së Kosovës apo dokument tjetër të vlefshëm sigurimi që garanton mbulesë, e përcaktuar me ligjin për sigurimi nga autopërgjegjësia, ka të drejtë t'i parashtojë kërkesë dëmshpërblimi Byrosë Kosovare të Sigurimit.

Dëmshpërblimi për dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjetit motorik të paidentifikuar - të dëmtuarit të cilit i është shkaktuar dëmi nga përdorimi i mjetit motorik që nuk ka mundur të indentifikohet, ka të drejtë të parashtojë kërkesën për dëmshpërblim për dëmet në persona dhe për dëmet në pasuri te Byroja Kosovare e Sigurimit sipas ligjit të rregulluar për sigurimin e deturueshëm nga autopërgjegjësia.

I dëmtuari ka për detyrim që dëmin e shkaktuar nga mjete motorik i paidentifikuar, ti raportojë policisë së trafikut rrugor në afat prej shtatë (7) ditësh në rast të dëmit në pasuri dhe në afat prej tridhjetë (30) ditësh në rast të dëmit në persona nga dita e aksidentit.

I dëmtuari gjithashtu ka për detyrim të paraqesë rastin në Byronë Kosovare të Sigurimit në afat prej nëntëdhjetë (90) ditësh nga dita e aksidentit.

Subrogimi - në kuptimin e plotë të fjalës do të thotë të kërkoshë në emër të dikujt tjetër në këtë rastë i dëmtuari si palë e tretë nuk mund të përfitojë dëmshpërblimë në të dy rastet edhe nga shkaktari i askitendit në vendinë e ngjarjës, po ashtu edhe nga kompania e sigurimi ku është i siguruar shkaktari.

Nëse i dëmtuari, në këtë rastë pala e tretë ka marrur dëmshpërblim në të dy rastet, atëher siguruesi ka të drejtë të ngrejë padi kundër palëve të treta, ku subrogimi i jep të drejtë siguruesit ta kthejë humbjen e tijë nga pala e tretë përgjegjëse. Me këtë rastë siguruesit mund të ndërmarrin masa ligjore kundër palëve të treta në emër të policëmbajtësit. Siç po kuptohet, është e pa drejtë që palët e treta të mund ti shmangen përgjegjësisë së tyre vetëm pse shkaktari në këtë rastë mjete është i siguruar.

Risigurimi - e thënë në mënyrën më të thjeshtë, risigurimi është sigurimi i siguruesve. Siguruesi përmes kontratave të sigurimit, bart tek vetja rrezikun e të siguruarit dhe nëpërmjet risigurimit një pjesë e këtyre rreziqeve transferohen tek risiguruesit.

Ndër kompanitë më të njohura të risigurimit janë:

1. *Munich Re,*

5. *Scor,*

2. *Swiss Re,*

6. *Lloyd's Syndicates etj.*

3. *Gen Re,*

4. *Hanover Re,*

Sigurimet Kasko - emërtohen si sigurime vullnetare dhe janë pjesë e pa ndashme e jetës njerëzore - pa to nuk bën, sepse njeriu dhe e gjithë pasuria e tij gjithnjë janë të ekspozuar ndaj rreziqeve të ndryshme.

Njeriu modern është gjithnjë e më shumë i rrezikuar, duke ditur se zhvillimi i teknologjisë sjell një siguri të lartë në njërin anë, mirëpo edhe shumë rreziqe në anën tjetër.

Nuk ka asgjë që mund të sigurojë mbrojtje në tërsi, mirëpo tani për tani sigurimet janë mbrojtja më e mirë dhe më efektive e njeriut dhe pasurisë së tij të fituar me shumë mundë.

Me anë të sigurimit kasko zvogëlohen apo kompensohen pasojat e dëmeve dhe për atë arsye lidhen kontratat sigurimi varësishtë nga lloji i rreziqeve.

Forma standarde e kontratës është polica e sigurimit e shoqëruar me kushtet përkatëse. Kushtet vendimtare për marrje në sigurim të një rreziku është që rasti i siguruar nuk ka ndodhur ende, d.m.th., nuk bën të sigurohet rreziku i cili tashmë ka ndodhur ose është duke ndodhur.

Sigurimi Kasko është sigurim vullnetar edhe i mjetit motorik i cili mbulonë dëmet që mund t'i shkaktohen automjetit nga rreziqet potenciale, të tilla si:

1. *përplasja aksidentale në automjete,*
2. *përmbysja,*
3. *zjarri,*
4. *vjedhja e pjesshme ose totale e automjetit,*
5. *thyerja e xhamave, si dhe nga*
6. *fenomenet e natyrës.*

Dëmi do të mbulohet edhe në rastin kur drejtuesi i automjetit të siguruar është fajtor për aksidentin në trafik.

Objek i sigurimit janë të gjitha llojet e mjeteve motorike, rimorkiove, mjeteve tërheqëse dhe mjeteve të punës.

Mbulimet e ofruar siguruesi do të dëmshpërblejë të siguarin deri në shumën e siguruar për humbjet ose dëmtimet e plota ose të pjesshme në mjetin motorik të siguruar.

2.1 HISTORIKU DHE KONCEPTI I SIGURIMEVE

Duke iu referuar sigurimeve në mënyrën moderne, metodat e hershme të transferimit apo të shpërndarjes së riskut, ishin praktikuar nga tregtarët kinezë dhe babilonasit qysh në shekullin e II-të dhe III-të para erës sonë.

Grekët dhe romakët paraqitën origjinën e sigurimit shëndetësor dhe jetësor në vitin 600 të erës sonë. Ndërsa, sigurimet që i njohim ne sot mund të gjurmohen që nga Zjarri i madh i Londrës, në vitin 1666, kur u dogjën 13.200 shtëpi.

Pas kësaj katastrofe, Nicholas Barbon, hapi një zyrë për t'i siguruar ndërtesat. Në vitin 1680 ai themeloi kompaninë e parë angleze të sigurimeve "The Fire Office", për t'i siguruar shtëpitë me tulla dhe ato me montim.

Kurse historia e sigurimeve në Kosovë ka një traditë mbi 40 vjeçare. Industria e sigurimeve në Kosovë pësoi ndryshimet e nevojshme sidomos pas ndërrimeve kushtetuese të vitit 1974, kur Kosovës iu njoh e drejta për të qenë e barabartë me njësitë e tjera federale në ish-Jugosllavin dhe si rezultat i kësaj u themelua Bashkësia e Sigurimit të Pronës dhe Personave me seli në Prishtinë.

Pas luftës, sektori i sigurimeve rifilloi aktivitetin e tij, nën legjislacionin e UNMIK-ut, i cili përpiloi një rregullore e njohur si rregullorja e UNMIK-ut 2001/25, e cila rregullonte tregun e sigurimeve në Kosovë.

Që nga pas lufta, tregu i sigurimeve në Kosovë vazhdimisht është pasuruar me kompanitë e reja, me kapital vendor e po ashtu edhe ndërkombëtar.

Në Kosovë, sot ekzistonë një treg i konsoliduar mirë i sigurimeve, i cili ka kapacitet të mjaftueshëm që të ofrojë produkte/sigurime të nevojshme, për të plotësuar dhe për të mbrojtur qytetarët e Kosovës dhe bizneset e tyre nga ndodhi të ndryshme, qofshin ato fatkeqësi natyrore, qofshin të tjera, të cilat mund të shkaktonin dëme të konsiderueshme financiare.

Sigurimi është një marrëveshje me të cilën njëra palë (siguruesi) premtun të paguajë palës tjetër (të siguruari apo policëmbajtësit) një shumë të të hollave, në rast të një ndodhie e cila të siguruarit i shkakton humbje financiare.

Përgjegjësia për pagesën e humbjeve të tilla në këtë rast, transferohet nga policëmbajtësi tek siguruesi. Siguruesi me këtë rast, për detyrimin e marrë që të paguajë humbjet kur ato të ndodhin, e ngarkon të siguruanin me një shumë të hollash, që njihet si prim i sigurimit.

Pra, sigurimet funksionojnë në atë mënyrë që siguruesi mund të mbledhë prime nga një grup njerëzish në rrethana të njejta, prej të cilëve jo të gjithë do të pësojnë humbje në të njëjtën kohë.

Këto prime, pastaj grumbullohen së bashku dhe përdoren nga siguruesi për t'i paguar humbjet, dhe në këtë mënyrë humbjet më tepër ndahen ndërmjet të gjithë policëmbajtësve, sesa të pësojnë veçmas disa të pafat.

Në vitet e hershme të tregut të sigurimeve, ky koncept është shprehur në këtë mënyrë:

Nga mjetet të cilat janë grumbulluar prej policave të sigurimit për të mbuluar, pranuar apo kompensuar prishjen apo humbjen e ndonjë anijeje, pasojat e së cilës nuk mund të barten nga një person, ajo humbje thjesht do të përballohet më lehtë nga shumica dhe me vështirë nga pakica. Kjo u referohet policave të sigurimit të përdorura mes tregtarëve në shekullin XVII.

2.2 METODOLOGJIA KALKULUESE E PËRCAKTIMIT TË PRIMIT TË SIGURIMIT

2.2.1 Baza e llogaritjes së primit për sigurimet TPL

Primi i sigurimit për mjetet me sigurim TPL, varion në përputhje me kategorinë, kapacitetin dhe fuqinë motorike të mjetit të siguruar. Së pari, caktohet premia fillestare bazë, që fitohet në bazë të koeficientit nga sistemi i premive, pastaj mund të rritet apo të zvogëlohet, varësisht nga bonuset ose maluset e ndryshme.

Në vazhdim, kemi paraqitur disa tabela që tregojn se si përcaktohet primi i sigurimit TPL, sipas llojit të automjetit

Tab.1 Automjetet e udhëtarëve

Nr.	Prej ccm ³	Deri ccm ³	Primi me TVSH
1	0	750	58.00
2	751	900	69.60
3	901	110	85.84
4	1101	1300	98.60
5	1301	1500	108.56
6	1501	1700	121.80
7	1701	1950	150.80
8	1951	2250	180.96
9	2251	2700	208.80
10	Mbi >	2071	243.60

Tab.2 Kamionët

Nr.	Prej (t)	Deri (t)	Primi me TVSH
1	0	0.5	176.32
2	0.5	1	194.88
3	1	2	236.64
4	2	3	294.64
5	3	5	353.80
6	5	7	411.80
7	7	10	526.64
8	10	15	707.6
9	Mbi	15	881.60

Tab.3 Motoçikleta

Nr.	Prej ccm ³	Deri ccm ³	Primi me TVSH
1	0	50	23.20
2	50	100	34.80
3	100	175	46.40
4	175	250	75.40
5	250	500	110.20
6	Mbi	500	150.80

Tab.4 Autobusët

Autobusët urbanë	Primi me TVSH
Premia fikse	440.80
Nëse është dy pjesë i lidhur	127.60
Gjithsej	568.40
Autobusët ndërurbanë	Primi me TVSH
Premia fikse	545.20
Nëse është dy pjesë i lidhur	319
Gjithsej	864.20

2.2.1.1 Llogaritja e bazës së primit për veturën citroen

Objekt sigurimi është automjeti për pasagjerë Citroen C3 me kapacitet të motorrit prej 1398 cm³, primi i sigurimit për këtë automjet mund të jetë, shiko **tab.1** me numër rëndor **5**, primi bazë me tvsh është:

$$108.56 \text{ €} - 18\% \text{ Tvsh} = 92 \text{ €} - 10\% \text{ (bonusi)} = 82.80 \text{ €} + 18\% \text{ Tvsh} = 97.70 \text{ €}$$

Në policën e sigurimit shënohet vlera e bazës së primit (Fig.3).

TË DHËNAT PËR AUTOMJETIN / PODACI O VOZILU / VEHICLE DATA	TË DHËNAT FINANCIARE / FINANCISKI PODACI / FINANCIAL DATA
92.00 €	92.00 €
0.00 €	0.00 €
9	9
90.00 %	90.00 %
-9.20 €	-9.20 €
82.80 €	82.80 €
14.90 €	14.90 €
97.70 €	97.70 €

Fig.3 Polica e sigurimit TPL

2.2.2 Baza e llogaritjes së primit për sigurimet KASKO

Baza për llogaritjen e primit për sigurimet kasko përcaktohet në bazë të:

1. Llojit dhe karakteristikave teknike të mjetit motorik,
2. Çmimit të blerjes së automjetit,
3. Pjesëmarrjes së të siguruarit në dëm (franshiza),
4. Rezultateve të siguruarit në periudhën e më parshme të sigurimit (bonus mallus),
5. Të tjera, të përcaktuara në bazë të sistemeve tarifore.

Në rast se, bëhet fjalë për automjet të ri, si bazë e llogaritjes merret çmimi i plotë nga fatura me të gjitha taksat, pa zbritje eventuale.

Primi i sigurimit përcaktohet si përqindje nga baza për llogaritje të primit nga 1.5% deri 6%.

Koeficienti i primit varet po ashtu edhe nga vlera dhe rrezikshmëria e automjetit që sigurohet dhe aplikohet si bazë për përcaktimin e primit në mënyrë që të fitohet premia fillestare, në të cilën pastaj llogariten malusi dhe bonusi.

Franshiza – është pjesëmarrja në dëm të siguruarit ku i siguruari mund të zgjedhë nëse dëshiron ta kontraktoj sigurimin me ose pa franshizë.

Nëse i siguruari ka zgjedhur sigurimin me franshizë, primi që do të paguaj do të jetë më i vogël se në rastin e sigurimit pa franshizë, mirëpo për këtë në çdo dëm eventual do të jetë pjesëmarrës me shumën e franshizës së kontraktuar.

Franshiza mund të kontraktohet:

1. Në shumën absolute (100 €, 200€...) ose
2. Në përqindje nga dëmi (10 %, 20%).

Shuma e kontraktuar e franshizës detyrimisht duhet të jetë e shkruar në ofertë dhe në policë të sigurimit.

2.2.2.1 Llogaritja e bazës së primit për rastin konkret

Objekt i sigurimit është automjeti për pasagjerë Hyundai Elantra me vlerë të blerjes 12.000€, viti i prodhimit 2016, i siguruari është personi fizik, dëshiron kasko të pjesshme me franshizë, nuk posedon bonus nga autopërgjegjësia, automjeti ka të montuar pajisjen për mbrojtje nga vjedhja, atëherë caktimi i primit të sigurimit për këtë rast mund të jetë:

$$12000 \text{ €} \times 3\% = 360 \text{ €}$$

$$\text{Zbritje } 6.5\% - \text{Pajisja kundër vjedhjes} = 360\text{€} - 6.5\% = 336 \text{ €} + 18\% \text{ Tvsh} = 336 + 60.48 \text{ €} = 396.48\text{€}$$

Në policën e sigurimit KASKO shënohen vlerat e llogaritjes (Fig.4)

MJETI MOTTORIK	Targa	01840JE	Marka/Modeli	Hyundai / ELANTRA	Viti i Prodhimit	2016
Ngjyra	E HIRIT METALIKE	Nr i Shasisë	SHUMA E SIGURIMIT		12.000,00 €	
TPL E MJETIT MOTORIK	Kompania	Nr. e TPL-së	TPL fillon me datë			
RREZIQET E SIGURUARA-TË RËRGJITHSHME DHE TË VEÇANTA						
MBULIMET E PËRGJITHSHME	PO <input checked="" type="checkbox"/> JO <input checked="" type="checkbox"/>	Primi	MBULIMET E VEÇANTA DHE SHERBIMET NË SIGURIM	PO <input checked="" type="checkbox"/> JO <input checked="" type="checkbox"/>	Primi	
1. Dëmtime aksidentale	<input checked="" type="checkbox"/>	€ 108.00	5. Vjedhja	<input checked="" type="checkbox"/>	€ 168.00	
2. Katastrofal natyrore	<input checked="" type="checkbox"/>	€ 24.00	6. Dëmtime nga aktet keqdashëse	<input checked="" type="checkbox"/>	€ 0.00	
3. Zjarr, Rrufe, Eksplozion	<input checked="" type="checkbox"/>	€ 24.00	7. Dëmtime në parkim (pa autor)	<input checked="" type="checkbox"/>	€ 24.00	
4. Thyerja e xhamave	<input checked="" type="checkbox"/>	€ 12.00	8. Mbulimi jashtë vendit	<input checked="" type="checkbox"/>	€ 24.00	
Pjesa e zbritshme	Rreziqet 1,2,3,4,7,8	10 %	Rreziku 5	20 %	Franshiza	€ 90.00
Teritori i mbulimit	Kosovë	<input checked="" type="checkbox"/>	Zona 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Zona 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Mbulimet nga 1-8	€ 360.00	Bonus Malus	0 %	Primi	€ 336.00	TVSH
					€ 60.48	Për pagesë
						€ 396.48
Pagesa me këste dhe afatet	Data 1	Data 2	Rivendosja e shumës së sigurimit	PO (✓) - JO (X)		
Periudha e Sigurimit:	nga ora 24:00 datë	28.12.2016	deri ora 24:00 datë	27.12.2017		

Kompania e Sigurimeve PRISIG, në përputhje me kushtet, përcaktimet, përjashtimet dhe parashikimet e Kushteve të Përgjithshme të Sigurimit të vetë Mjetit Motorik KASKO dhe kësaj Police, mbulon në sigurim Mjetin e specifikuar në këtë Policë Sigurimi për humbje ose dëmtime (sipas mbulimeve të kërkuara nga vetë i Siguruari) gjatë periudhës së sigurimit, kundrejt pagesës së primit të sigurimit.

Për sa më sipër nënshkruajnë personat e autorizuar nga Siguruesi dhe i Siguruari:

Fig.4 Polica e sigurimit KASKO

Në policën e sigurimit KASKO, shohim se rreziqet e mbuluara mund të jenë:

- Të përgjithshme dhe
- Të veçanta.

Tek mbulimet e përgjithshme përfshihen:

1. Dëmtimet aksidentale,
2. Katastrofat natyrore,
3. Zjarr, rrufe, eksplozion,
4. Thyerja e xhamave.

Tek mbulimet e veçanta dhe shërbimet në sigurim përfshihen:

5. Vjedhja,
6. Dëmtimet nga aktet keqdashëse,
7. Dëmtimet në parkim (pa autor),
8. Mbulimet jashtë vendit.

Duke ju referuar policës së sigurimit KASKO shohim se tek rreziqet me numër 1,2,3,4,7,8 është aplikuar franshiza (pjesa e zbritshme - pjesmarrja e klientit në dëm), ndërsa tek rreziku me numër 5 (Vjedhja) është aplikuar pjesmarrja në dëm prej 20 %, kurse tek kolona ku shënohet franshiza caktohet shuma ku klienti nuk ka të drejtë deri në atë shumë të paraqes dëm.

2.2.3 SISTEMI I BONUS MALUSIT

Secilit të siguruar në Kosovë, që ka kontratën (policën) e sigurimit të detyrueshëm nga autopërgjegjësia me afat të paktën një vit, niveli i premisë i caktohet sipas sistemit bonus-malus që d.m.th., sipas shkallëve të premisë, varësishtë nga fakti nëse në periudhën e kaluar të sigurimit ka pasur dëme të deklaruara apo jo.

Bonusi - kur i siguruari lidhë sigurimin për automjet për herë të parë, për një vit, paguan preminë e shkallës themelore 10 (100%), dhe nëse në periudhën e vëzhgimit nuk ka pasur dëme të deklaruar, të siguruarit për vitin pasardhës i lejohet një shkallë premie më e ulët, por jo më shumë se deri në shkallën e parë.

Aplikimi i bonusit zbritet në këtë formë, duke ju referuar (fig.3).

$$108.56 \text{ €} - 18\% \text{ Tvsh} = 92 \text{ €} - 10\% \text{ (bonusi)} = 82.80 \text{ €} + 18\% \text{ Tvsh} = 97.70 \text{ €}$$

Malusi - Në rastin kur i siguruari për çdo dëm të paraqitur në periudhën e vëzhgimit, pavarësishtë nga kohëzgjatja e sigurimit, ai zhvendoset për vitin e ardhshëm të sigurimit për tri (3) shkallë premie më të lartë që i bie se për tri vite paguhet premi me rritje, nëse ndodh aksidenti dy herë në vit, atëherë për vitin e ardhshëm të sigurimit ai zhvendoset për katër (4) shkallë premie më të lart, por jo më shumë se deri te shkalla e tetëmbëdhjetë (18).

Aplikimi i malusit ngritet në këtë formë, duke ju referuar (Fig.3).

$$108.56 \text{ €} - 18\% \text{ Tvsh} = 92 \text{ €} + 35\% \text{ (malusi)} = 124.2 \text{ €} + 18\% \text{ Tvsh} = 146.55 \text{ €}$$

Në vazhdim kemi tab.5 dhe tab.6 që paraqesin shkallën e premisë në përqindje, që nga shkalla themelore e premisë 10 (100%).

Tabela.5

Bonusi				shk.10	
Shkallët e premis për zbritje			shk.9	100%	
			shk.8	90%	
			shk.7	85%	
			shk.2	80%	
shk.1	55%				
50%					

Tabela.6

Malusi				shk.6	
Shkallët e premis për ngritje			shk.5	100%	
			shk.4	75%	
			shk.3	50%	
			shk.2	35%	
shk.1	20%				
10%					

Nëse i siguruari ka lidhur kontratë sigurimi në afat më të shkurtër se një vit, ajo kontratë në vitin pasardhës nuk mund të jetë bazë për uljen e shkallës së premisë edhe pse nuk ka pasur dëm të deklaruar gjatë asaj periudhe, por nëse është deklaruar dëm, kjo kontratë merret si bazë për ngritjen e shkallës së premisë.

Bonusi dhe malusi aplikohet në të gjitha kategoritë e automjeteve të cilat sigurohen me polica të sigurimit të detyrueshëm dhe përfshinë personat fizik dhe juridik.

2.3 PËRPILIMI I RAPORTIT TË VLERËSIMIT TË DËMIT

Përpilimi i raportit të vlerësimit të dëmit bëhet duke i zbatuar disa procedura me rastin e paraqitjes së dëmit në kompaninë përgjegjëse të sigurimit që ka për detyrim kompensimin e dëmit të shkaktuar në aksident.

Kur dëmi i paraqitet drejtpërdrejt kompanisë së sigurimit, administratori i dëmeve është i detyruar që parashtruesit të paraqitjes t'ia dorëzojë formularin përkatës, të cilin ai duhet ta plotësojë dhe ta nënshkruajë, ndërsa kur dëmi paraqitet në filjalet jashtë selisë së kompanisë, këtë detyrë duhet ta kryejë punëtori i atij filiali i ngarkuar për këtë.

Procedurat e kërkesave për dëmshpërblim - kompania e sigurimit është e detyruar që për dëmet në persona, ta trajtoj rastin më së largu në afatin prej (60) ditësh, ndërsa për dëme në pasuri, më së largu në afat prej (15) ditësh nga dita e parashtrimit të kërkesës për dëmshpërblim dhe të trajtojë kërkesën dhe të njoftojë me shkrim palën e dëmtuar.

Nëse kërkesa e parashtruar, nuk është e kompletuar me prova dhe dokumentacion të nevojshëm për të vendosur për dëmshpërblim, siguruesi është i detyruar që më së largu në afat prej (3) ditësh nga dita e pranimit të kërkesës për dëmshpërblim, të njoftojë me shkrim të dëmtuarin duke precizuar me cilat nga provat dhe dokumentacion duhet plotësuar kërkesa.

Në rast të mos respektimit të afateve të përcaktuara me rregulloren për trajtimin e dëmeve dhe mos përmbushjes së detyrimit në pagesën e paradhënjes, siguruesi përgjegjës konsiderohet të jetë në vones në përmbushjen e detyrimit për dëmshpërblim, duke u ngarkuar me ngarkes të interesit për vones.

Ky interes, në lartësi prej 12% të interesit vjetor, llogaritet për çdo ditë vonesë deri në shlyerjen e dëmshpërblimit nga kompania e sigurimit përgjegjës, duke filluar nga data e paraqitjes së kërkesës për dëmshpërblim.

Ky interes zbatohet vetëm tek personat e lënduar që kanë qenë në marrëdhënie pune si dhe tek mjetet që janë në pronësi të ndonjë institucioni shtetëror ose privat që e kanë në shfrytëzim atë mjetë në qdo kohë.

Pas marrjes së lëndës, administratori është i detyruar që të shikojë menjëherë dokumentacionin që e ka, për të konstatuar se a i përmban lënda të gjitha dëshmitë për bazën juridike, mbulesën e sigurimit, llojin dhe lartësin e dëmit.

Për dëmet jo materiale (lëndime trupore) - pasi që të kompletohet dokumentacioni i nevojshëm, i njëjti dorëzohet tek mjeku i kompanis për vlersimin e lëndimeve trupore, dhe pastaj kalon tek vlerësuesi i dëmeve jo materiale për të caktuar shumën e kompensimit për të dëmtuarin.

Për dëme materiale (dëmtime në automjet) - pasi që kompletohet dokumentacioni i nevojshëm, ai kalon tek vlerësuesi i dëmeve materiale i cili duhet ta bëjë shikimin, fotografimin dhe regjistrimin e të gjitha pjesëve të dëmtuara dhe duke i përfshirë të gjitha të dhënat që janë konstatuar në procedurën e vlerësimit dhe të cilat kërkohen të shënohen në kolonat përkatëse të formularit të procesverbalit mbi dëmtimin e automjetit.

Me rastin e shikimit dhe vlerësimit të dëmit, vlerësuesi po ashtu është i detyruar ta konstatojë se a është ekonomikisht i arsyeshëm ose jo riparimi i automjetit të dëmtuar, pra se a është dëmi i tërsishëm (total) apo duhet të hetohet arsyeshmëria e riparimit të automjetit, dhe këtë vlersuesi duhet ta konstatojë në procesverbal, duke përfshirë në të edhe përqindjen e vlerës së mbetjes të automjetit të dëmtuar i cili mund ti mbetet pronarit për ta shfrytëzuar.

Pas kryerjes së shikimit dhe të vlersimit të dëmit, procesverbalin e dëmit e nënshkruajnë detyrimisht i siguruari – i dëmtuari, ose personi i autorizuar dhe vlerësuesi.

2.4 DËMI DHE PËRCAKTIMI I LARTËSIS SË DËMIT

Dëmi mund të përkufizohet si obligim i siguruesit për kompensim, i krijuar nga dëmtimi i rrezikut të siguruar me kontratë sigurimi. Dëmi njëkohësisht është edhe emërtimi i përbashkët i humbjeve dhe i dëmtimeve i shkaktuar nga realizimi i rrezikut.

Kurse, menaxhimi i dëmit është procesi që fillon me realizimin e dëmit dhe përfshin lajmërimin e dëmit, përcaktimin e dëmit dhe ekspertizën, si dhe mbaron me kompensimin e dëmit ose me refuzimin e tij.

Dëmet ndahet në dy kategori në:

1. *Dëmi jo material (jopasuror, jofinanciar) dhe*
2. *Dëmi material (pasuror, financiar).*

Dëmi jo material (jopasuror, jofinanciar) - nënkupton çdo llojë dëmi të pësuar nga cenimi i të drejtave dhe interesave jopasurore, që kanë të bëjnë me dhimbjet fizike, invaliditetin jetësor, frikën, shëmtimin dhe vuajtjet psikike të anëtarëve të familjes së ngushtë për personin e ndjerë apo posaçërisht rëndë të lënduar.

Përcaktimi i lartësis së dëmit jo material për rastet me vdekje, lëndimeve trupore dhe rrezikimit të shëndetit konstatohen ndaras për secilin rastë. Shkalla e dëmit në persona do të caktohet nga mjeku i siguruesit, në bazë të dokumentacionit mjekësor dhe dokumenteve të tjera si dhe përmes ekzaminimit mjekësor, nëse është i nevojshëm e jep vlerësimin edhe me shkrim në formularin mendimi i mjekut.

Kompensimi i dëmit jomaterial - nënkupton shpërblimin në të holla që ka të bëjë me dëmet jomateriale.

Dëmi material (pasuror, financiar) - nënkupton humbjen e pësuar nga pakësimi i pasurisë, si dhe fitimin e munguar, pra humbjen e një pasurie që i përket të dëmtuarit në çastin e shkaktimit të dëmit, si dhe pamundësinë e përfitimit të një interesi pasuror të ardhshëm (fitimi i munguar).

Përcaktimi i lartësis së dëmit material në mjete motorike bëhet në bazë të procesverbalit mbi dëmtimin e automjetit të nënshkruar nga të dyja palët si dhe në bazë të faturave, pro faturave apo ofertës në bazë të marrëveshjes me serviset e autorizuara.

Kompensimi i dëmit material - nënkupton rivendosjen e gjendjes së mëparshme të automjetit (përpara se të shkactohej dëmi) dhe shpërblimin në të holla në qoftë se rivendosja e gjendjes së mëparshme nuk është e mundur.

2.4.1 METODOLOGJIA E LLOGARITJES SË DËMIT JO-MATERIAL ME LËNDIME TË LEHTA TË RËNDA DHE ME VDEKJE

Procedura e llogaritjes së dëmit jo-material bëhet pas dorëzimit të raportit policor nga i dëmtuari dhe administratori i dëmeve pas marrjes së rastit, është i detyruar që të shikojë dokumentacionin që e posedon për të konstatuar se a i përmban rasti të gjitha dëshmit për bazën juridike-teknike, mbulesën e sigurimit, llojin dhe lartësin e dëmit.

Baza juridike-teknike - ka të bëjë me kontributin apo pjesëmarrjen në dëm e cila mund të definohet si e drejtë e një siguruesi që të kërkojë nga siguruesit e tjerë, të cilët kanë detyrime të njejta ndaj të njejtit të siguruar (edhe pse nuk është e nevojshme të jetë e barabartë), që ta ndajnë pagesën e zhdëmtimit, që mund të formulohet si kontributi dhe interesi i përbashkët.

Në qoftë se, rasti i përmbanë të gjitha dëshmit e nevojshme vlerësuesi ose komisioni është i obliguar që llogaritjen e dëmit ta bëjë më së voni në afat prej (60) ditësh nga dita e pranimit të rastit nga administratori i dëmit.

Vlerësimi i gjendjes shëndetësore të personit të lënduar në aksident komunikacioni bëhet nga mjeku i fushës përkatëse, i cili përcakton:

1. Zvogëlimin e aktivitetit jetësor, si dhe zvogëlimin e aktivitetit punues, duke përcaktuar përqindjen (shkallën) e humbjes së aftësisë së përhershme për punë, të pjesshme ose të përgjithshme,
2. Afatin e paaftësisë së përkohshme dhe të përhershme për punë,
3. Intensitetin dhe kohëzgjatjen e dhimbjeve trupore,
4. Intensitetin dhe kohëzgjatjen e frikës,
5. Shkallën e shëmtimit,
6. Nevojën për shpenzimet mjekësore për trajtim dhe medikamente mjekësore,
7. Nevojën për kujdesin e huaj (të një personi të tretë) dhe kohëzgjatjen e tij,
8. Nevojën për ekzaminime shtesë si dhe vlerësimin e gjendjes nga specialistë mjekësorë të tjerë.

Përqindja e zvogëlimit të aktivitetit të përgjithshëm jetësor - caktohet nga mjeku në cilësinë e ekspertit në bazë të dokumentacionit mjekësor dhe vizitës së drejtpërdrejtë të të lënduarit.

Lartësia e kompensimit caktohet në atë mënyrë që për çdo përqindje të zvogëlimit të aktivitetit jetësor, varësisht nga vitet e të lënduarit jepen:

1. deri në moshën 30-vjeçare treqind (300) euro,
2. nga mosha 31 deri tek ajo 50-vjeçare dyqind e pesëdhjetë (250) euro,
3. nga mosha 51 deri tek ajo 70-vjeçare dyqind (200) euro dhe
4. përtej moshës 70-vjeçare njëqind e shtatëdhjetë (170) euro.

Afatin e paaftësisë së përkohshme dhe të përhershme për punë - fitimi i humbur për shkak të paaftësisë së përkohshme për punë llogaritet bazuar në periudhën e paaftësisë dhe të ardhurave personale neto, plus kontributet pensionare mujore.

Përlllogaritja e fitimit të munguar për shkak të paaftësisë bëhet për të gjithë periudhën e caktuar nga mjeku ose komisioni mjekësor.

Kur i dëmtuari është pa punë, kompensimi llogaritet duke konsideruar përcaktimin e të ardhurave e llogaritur për të gjithë periudhën e paaftësisë.

Nëse paaftësia e përkohshme për punë është e pjesshme, fitimi i munguar llogaritet në mungesën e të punësuarit në punë.

Humbja e fitimit për shkak të paaftësisë së përhershme, të plotë ose të pjesshme, llogaritet në formë të pagesës mujore (rentës mujore) dhe në formë të menjëhershme.

Përlllogaritja e fitimit të humbur në formë të pagesës mujore (rentës mujore) llogaritet si produkt i të ardhurave personale mujore me përqindjen e humbjes së aftësisë për punë (invaliditetit), sipas formulës së mëposhtme:

$$R_m = T_{apm} \times K_{hap}$$

R_m - renta mujore,

T_{apm} - të ardhurat personale mujore,

K_{hap} - përqindja e zvogëlimit të aktivitetit punues, (koeficienti i humbjes së aftësisë për punë, ose invaliditeti).

Përlllogaritja e fitimit të humbur në formë të menjëhershme bëhet në mënyrë të njëjtë duke llogaritur vlerën e tashme të pritshme të fitimit në përpjesëtim me zvogëlimin e paaftësisë.

Pagesa mbi bazën mujore të fitimit të munguar bëhet deri në vitin e moshës së daljes në pension.

Intensitetin dhe kohëzgjatjen e dhimbjeve trupore - për dhimbjet fizike (trupore) të shkaktuara nga lëndimet e rënda të pësuar si pasojë e aksidentit, të cilat kanë lënë tek i aksidentuari pasoja të përhershme, të shprehura në zvogëlimin e aktivitetit jetësor limiti maksimal nuk mund ta kalojë shumën mbi dymijë e pesëqind (2,500) euro në total, kurse për dhimbjet fizike të lehta trupore, limiti maksimal nuk mund ta kalojë shumën mbi treqind e pesëdhjetë (350) euro në total.

Intensitetin dhe kohëzgjatjen e frikës - kompensimi për pasojat që lë frika tek i aksidentuari përcaktohet varësisht nga intensiteti dhe kohëzgjatja e frikës.

1. ***Frika parësore*** është ndjenja intensive me kohëzgjatje të shkurtër (disa sekonda), që shfaqet, perceptohet dhe përjetohet nga personi i aksidentuar në momentin e aksidentit.
2. ***Frika dytësore*** është ndjenjë që e përjeton personi i aksidentuar nga aksidenti i trafikut dhe pas aksidentit, lëndimeve të marra dhe e lidhur me ecurinë e mjekimit, si dhe me pasojat e mundshme.

Intensitetin dhe kohëzgjatjen e frikës e cakton mjeku kompetent, në bazë të dokumentacionit të verifikuar mjekësor për mjekimin e të lënduarit dhe të ekzaminimit të drejtpërdrejtë.

Kompensimi për **Frikën parësore** dhe **Frikën dytësore** caktohet në proporcion të 70% të vlerës së dedikuar për dhimbje fizike, me përjashtim në raste të veçanta sidomos te fëmijët dhe gratë shtatzëna të involvuar në aksident të cilët edhe pa pësuar lëndime dhe dhimbje mund të përjetojnë frikë.

Frika primare dhe sekondare për persona me lëndime të lehta trupore nuk mund të caktohet mbi shumën treqind (300) euro.

Nevojën për shpenzimet mjekësore për trajtim dhe medikamente mjekësore - shpenzimet e mjekimit dhe të rehabilitimit përfshijnë të gjitha shpenzimet e domosdoshme dhe të arsyeshme të mjekimit të personit të lënduar në aksidentin e trafikut, me qëllim që të përmirësohet gjendja shëndetësore e atij personi, në qoftë se nuk janë mbuluar me ndonjërin nga format e mbrojtjes shëndetësore të detyrueshme ose vullnetare.

Kompensimi caktohet edhe për shpenzimet e rehabilitimit fiziko - psikik, mjekimit në banja klimatike, fizioterapi etj, kur kjo rezulton si e domosdoshme nga dokumentacioni mjekësor me qëllim të rritjes së aftësisë së përgjithshme për punë, përkatësisht të aktivitetit jetësor për çka duhet të deklarohet mjeku, në qoftë se i lënduari nuk i përfiton ato sipas ndonjë bazë tjetër, për çka është i detyruar të deklarohet me shkrim dhe ta bashkëngjisë llogarinë valide për pagesën e atyre shpenzimeve.

Kompensimi për shpenzimet e mjekimit paguhen sipas recetës së mjekut dhe faturave fiskale të konfirmuara nga mjeku i siguruesit pasi të konfirmohen si shpenzime që i përkasin lëndimit.

Shkallën e shëmtimit - lartësia e kompensimit për dhimbje shpirtërore për shkak të shëmtimit (dëmit estetik) përcaktohet në bazë të shkallës së shëmtimit, varësisht nga gjinia dhe mosha e të lënduarit, në këtë mënyrë:

1. për shkallën jashtëzakonisht të lartë, pesëmijë (5,000) deri në shtatëmijë (7,000) euro,
2. për shkallën e lartë të shëmtimitprej dymijë (2,000) deri në pesëmijë (5,000) euro,
3. për shkallën e mesme të shëmtimit..... prej pesëqind (500) deri në dymijë (2,000) euro,
4. për shkallën e ultë të shëmtimit deri në pesëqind (500) euro.

Në raste të veçanta, për shkallën jashtëzakonisht të lartë (amputime, paraplegji) pesëmijë (5,000) deri në shtatëmijë (7,000) euro.

Nevojën për kujdesin e huaj (të një personi të tretë) dhe kohëzgjatjen e tij - dhimbja shpirtërore për shkak të vdekjes ose të invaliditetit tepër të rëndë të personit të afërm është ndjenjë subjektive, që manifestohet si çrregullim i gjendjes psikike, i vuajtjes, i pikëllimit dhe i dhimbjes, si edhe për rastet kur është e ditur se ndjenjat ose çrregullimet e këtilla do të ndodhnin në të ardhmën për shkak se do të dihet për vdekjen, ose për invaliditetin tepër të rëndë të personit të afërt që e ndrydh psikikën dhe paraqitësit e kërkesës.

Kriteret e vlerësimit për vlerat e kompensimit për vdekjen e personit të afërm (bashkëfamiljarit), janë:

1. Bashkëshortit, fëmijëve dhe prindërve, tremijë e pesëqind (3,500) deri gjashtëmijë (6,000) euro,
2. Prindërve për humbjen e frytit - fetusit prej njëmijë e pesëqind euro (1,500) deri tremijë (3,000) euro, duke marrë parasysh moshën e frytit dhe rrethanat e tjera relevante të secilit rast veç e veç,
3. Vëllezërve dhe motrave të të ndjerit nëse ka ekzistuar bashkësia e vazhdueshme prej njëmijë e pesëqind (1,500) deri tremijë (3,000) euro,
4. Kompensimi në rast të invaliditetit tepër të rëndë (mbi 60%) të bashkëfamiljarit do të përcaktohet për prindërit, fëmijët dhe bashkëshortin bashkëjetues në lartësi prej 50% të kompensimit, që përfiton për dhimbjet shpirtërore në rast të vdekjes së anëtarit të ngushtë të familjes.

Kompensimi për shpenzimet e varrimit dhe ngritjes së përmendores - shpenzime të varrimit konsiderohen shpenzimet që janë të domosdoshme, në përputhje me zakonet e vendit në të cilin do të bëhet varrimi.

Kompensimi për shpenzimet e varrimit caktohet në lartësinë e shpenzimeve të bëra sipas llogarive të vlefshme për çdo llojë të shpenzimit, që bashkë me kërkesën e paraqet personi që i ka mbuluar shpenzimet e varrimit.

Kompensimi i shpenzimeve të varrimit nuk mund të jetë më shumë se njëmijë e pesëqind (1,500) euro për varrimin e një personi. Nëse vdekja ndodhë në shtetin tjetër atëherë kërkohen edhe shpenzimet e bartjes së kufomës.

Kompensimi për përmendoren caktohet në lartësinë e çmimit mesatar në vendin ku ngrihet përmendorja, por më së shumti deri në shumën prej një mijë (1,000) euro.


Personat që kanë të drejtë kompensimi - duke ju referuar të dhënave më lartë personat që kanë të drejtë kompensimi për dëme me lëndime janë:

1. ***Pala e tretë*** - është personi me të drejtë kompensimi sipas dispozitave të ligjit mbi sigurimin e detyrueshëm nga autopërgjegjësia, të cilit i është shkaktuar dëm apo lëndim nga mjete motorik.
2. ***Anëtarët e familjes së ngushtë (bashkëshorti, fëmijët dhe prindërit)***, në rast vdekjeje të bashkëfamiljarit.
3. ***Për kompensimin e dhembjes shpirtërore vëllezërit dhe motrat***, në rast të vdekjes së vëllezërve dhe motrave, në qoftë se ndërmjet tyre dhe personit të vdekur ka ekzistuar bashkëjetesa e vazhdueshme deri në datën e aksidentit.
4. ***Bashkëshortët, fëmijët dhe prindërit***, në rast të invaliditetit tejet të rëndë ose shëmtimit në shkallë të lartë të anëtarit të familjes për dhembjet e tyre shpirtërore.

2.4.1.1 Vlerësimi i dëmit jo material - rasti me lëndime të lehta

Vlerësimi i dëmit jo-material bazohet në kërkesën me shkrim dhe dokumentacionin e nevojshëm që paraqiteshi e ka dorëzuar kërkesën për dëmshpërblim.

Nga (Fig.5), është raporti policor i lëshuarë nga Policia e Kosovës, i cili shërben për të vërtetuar datën e aksidentit, e cila duhet të jetë e mbuluar mbrenda periudhës së regjistruar nga policia e sigurimit të shkaktarit të aksidentit, të dhënat e të dëmtuarit si dhe rrjedhën e aksidentit e cila ka ndodhur në vendin e ngjarjes.


 Republika Kosova – Republic of Kosovo
 Qeveria – Vlada – Government
 Ministria e Punëve të Brendshme / Ministarstvo Unutrašnjih Poslova
 Ministry of Internal Affairs
 Policia e Kosovës / Policija Kosova / Kosovo Police


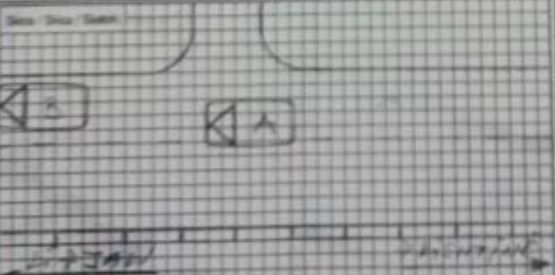
RAPORTI I AKSIDENTIT nr. [REDACTED] IZVEŠTAJ O NESRECI br. [REDACTED] ACCIDENT REPORT no. [REDACTED]		Ky është vetëm një përshkrim i aksidentit Ovo je samo jedan opis o nesreći This is only a description of the accident		Pollicajet (duh) duhet të kompletohen Policijska prisutnost - ovaj izveštaj mora se kompletirati P.P. at blanks - this report must be completed!	
Data e aksidentit Datum nesrece Date of accident: 22/05/2017	Koha Vreme Time: 13:00	Lidhja Lokacija Location: LIPJAN	Koordinata Kordinata Grid: EN 03829	Lëndime Povrede Injury: <input type="checkbox"/>	Vdekje Smrt Death: <input type="checkbox"/>
Dëmta të tjera materiale / Druge materijalne štete / Other damage: SKA				Presenca e policisë Policijska prisutnost Police present: YES <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
Emrat e të lënduarëve / Imena povređenih / Name of injured: SKA					
VETURA / KOLA / VEHICLE A			VETURA / KOLA / VEHICLE B		
Kompania e sigurimit Kompanija osiguranja Insurance company: [REDACTED]			Kompania e sigurimit Kompanija osiguranja Insurance company: [REDACTED]		
Adresa dhe telefon / Adresa / telefon / Address and phone number: [REDACTED]			Adresa dhe telefon / Adresa / telefon / Address and phone number: [REDACTED]		
Nr. i policisë / B. Polise / Policy No: 0006163300			Nr. i policisë / B. Polise / Policy No: 0005303291		
Nr. kartelle së gjelbre / B. zelenog kartona / Green card No: [REDACTED]			Nr. kartelle së gjelbre / B. zelenog kartona / Green card No: [REDACTED]		
Data e shprehjes së policisë / Datum isteka polise / Police expiration date: 23/05/2018			Data e shprehjes së policisë / Datum isteka polise / Police expiration date: 23/05/2018		
Lloji / automjeti / Vrsta vozila / Kind of vehicle: VET. KOMBINUARËN			Lloji / automjeti / Vrsta vozila / Kind of vehicle: VET. KOMBINUARËN		
Marka / Marka / Make: SKA Tip / Tip / Type: VECTRA			Marka / Marka / Make: VUX Tip / Tip / Type: GOLF		
Nr. i sargos / B. sargos / Plate no: [REDACTED]			Nr. i sargos / B. sargos / Plate no: [REDACTED]		
Lloji sarg. / S. Dec. / VRC: [REDACTED]			Lloji sarg. / S. Dec. / VRC: [REDACTED]		
Lidhja nr. / Udalje od / County: LIPJAN			Lidhja nr. / Udalje od / County: LIPJAN		
TË DHËNAT MBI SHOFERIN / PODACI O VOZACU / DRIVER INFO			TË DHËNAT MBI SHOFERIN / PODACI O VOZACU / DRIVER INFO		
Emri, mbiemri / Ime, prezime / Name, surname: [REDACTED]			Emri, mbiemri / Ime, prezime / Name, surname: [REDACTED]		
Adresa dhe telefon / Adresa / telefon / Address and phone number: [REDACTED]			Adresa dhe telefon / Adresa / telefon / Address and phone number: [REDACTED]		
Data e lindjes / Datum rođenja / DOB: 22/05/1987			Data e lindjes / Datum rođenja / DOB: 23/05/1982		
Gjinia / Pol / Gender: [REDACTED]			Gjinia / Pol / Gender: [REDACTED]		
Gjatësia / Visina / Height: [REDACTED]			Gjatësia / Visina / Height: [REDACTED]		
Adresa dhe telefon / Adresa / telefon / Address and phone number: [REDACTED]			Adresa dhe telefon / Adresa / telefon / Address and phone number: [REDACTED]		
TË DHËNAT MBI PRONARIN / PODACI O VLASTNIKU / OWNER INFO			TË DHËNAT MBI PRONARIN / PODACI O VLASTNIKU / OWNER INFO		
Emri, mbiemri / Ime, prezime / Name, surname: [REDACTED]			Emri, mbiemri / Ime, prezime / Name, surname: [REDACTED]		
Adresa dhe telefon / Adresa / telefon / Address and phone number: [REDACTED]			Adresa dhe telefon / Adresa / telefon / Address and phone number: [REDACTED]		
DËMT / OŠTETA / DAMAGE			DËMT / OŠTETA / DAMAGE		
					
DETALJET E AKSIDENTIT / DETALJI O NESRECI / ACCIDENT DETAILS DUE TO A COLLISION WITH A CAR, THE VEHICLE WAS DAMAGED TO THE FRONT PART OF THE VEHICLE, B' COLLISION WITH THE CURB OF THE VEHICLE, A' PART OF THE PARTS OF THE VEHICLE WERE DAMAGED TO THE PARTS OF THE VEHICLE AND A PART OF THE VEHICLE WAS DAMAGED TO THE PARTS OF THE VEHICLE.					

Fig.5 Raporti i aksidentit të lëshuar nga policia e Republikës së Kosovës

Pas shikimit të raportit Policor të Kosovës është konstatuar se data e aksidentit i përgjigjet periudhës së regjistruar të automjetit të shkaktarit të aksidentit dhe i jepë të drejtën eksperti mjekesor (mjekut të kompanisë) për ta dhënë ekspertizën e tij për dëmin që ka pësuar i dëmtuari në vendin e aksidentit (Fig.6).

Raporti I policise - 24.05.2017 13.00 h

Raporti I Mjekut - 24.05.2017 15.35h

- QKUK QE Prishtine – dg Car acc. Contusio reg colli
- Dokumente shtese – 2 idem
- RTG PO pvp
- Hospitalizim – JO
- Foto dokumentacion – JO

Bazuar ne te dhenat e mesiperme ipet ky ; **MENDIM**

1. Kualifikimi –**LENDIM I LEHTE TRUPOR** – I shoqeruar me demtim te perkohshem te shendetit;
 - Dhimbje e intensitetit posacerisht te larte(JO).....
 - Dhimbje e intensitetit te larte(JO).....
 - Dhimbje e intensitetit te mesem(4 dite).....
2. **Frika** , tek I njeji ka ekzistuar ;
 - Frike e intensitetit te larte(JO).....
 - Frike e intensitetit te ulet.....(3 dite).....
3. **Sherimi** - Hospitalizim(JO).....
4. Zvoglimi I **aftesise jetesore**(JO).....
5.
 - Aftesise – **punuese**.....**JO**.....
6. Shemtimi I shprehur ne shkalle -(JO).....
7. Ndhma nga I huaji -(JO).....
8. Ushqimi I perforcuar I eshte nevojitur..... (JO).....
9. Shpenzimet mjekesore – medikamentet (shiqo fakturat e shenjezuara)

Verejtje – ne rast te prezantimit te ndonje dokumentacioni shtese mjekesor – ky mendim mundet te rivleresohet.

Fig.6 Ekspertiza e mjekut ligjor për të dëmtuarin

Pasi të përfundon ekspertiza ligjore nga mjeku, rasti i dërgohet komisionit për vlerësimin e dëmeve jo-materiale, për ta kalkuluar dëmin dhe për ta informuar të dëmtuarin për vlerën e dëmit (Fig.7).

1. ZHDËMTIMI PËR DHIMBJE TRUPORE:

SHKALLA E INTENZITETIT	SA DITË	SHUMA :
Intenziteti posaqërisht i rëndë	X	
Intenzitetit të rëndë	X	
Intenzitetit të mesëm	4-Ditë	100 €

2. ZHDËMTIM PËR FRIGË :

SHKALLA E INTENZITETIT	SA DITË	SHUMA:
Friga e int.të lartë:	x	
Friga e int.të ulët:	3-Ditë	70 €

3. Shpenzimet e sherimit.....=31.60 €

Deklaroj/më me përgjegjësi të plotë morale, materiale dhe penale se shuma e përcaktuar për pagese të dëmit është e saktë dhe e drejtë dhe nuk e kalon shumën e dëmit të shkaktuar në bazë rregullore të BQK-së për vlerësimin e dëmeve jomateriale nga autopërgjegjësia.

Në një rast të kundërt i marrim përsipër të gjitha dëmet e shkaktuara Kompanisë.

Jam/jemi të gatshëm që vertetësin e pohimeve tona të theksuara në këtë Deklaratë ta dëshmojmë në cdo kohë.

OFERTA= 201.60 Euro

Ky vlerësim është përpiluar në bazë të rregullore të BQK-së e aprovuar më datë 31-Gusht-2016, për vlerësimin e dëmeve jomateriale nga autopërgjegjësia.

Fig.7 Aktivlerësimi i dëmit jo-materia

2.4.2 METODOLOGJIA E LLOGARITJES SË DËMIT MATERIAL ME DËME TË VOGLA TË KONSIDERUESHME DHE TË MËDHA

Edhe për dëmë material procedura e llogaritjes bëhet pas dorzimit të raportit policor nga i dëmtuari. Administratori i dëmeve pas marrjes së rastit është i detyruar që të shikojë dokumentacionin që e posedon për të konstatuar se rasti i përmban të gjitha dëshmit për bazën juridike-teknike, mbulesën e sigurimit, llojin dhe lartësin e dëmit.

Kur rasti i përmbanë të gjitha dëshmit e nevojshme vlerësuesi ose komisioni është i obliguar që llogaritjen e dëmit ta bëjë më së voni në afat prej (15) ditësh nga dita e pranimit të rastit nga administratori i dëmit.

Shikimi dhe vlerësimi i dëmit në automjet bëhet në qendër të kompanis (filjalen kryesore) nëse automjeti lëvizë, kurse në rastet kur automjeti është në gjendje të pa lëvizshme vlerësuesi duhet të kordinohet me të dëmtuarin që në afatin kohor prej (3-5) ditësh, ta bëjë fotografimin dhe ta plotësojë procesverbalin e dëmit në automjet në vendin ku ndodhet automjeti.

Vlerësimi i dëmit material në automjet të shkaktuar në aksident komunikacioni bëhet nga vlerësuesi i dëmeve (eksperti) i fushës përkatëse, i cili përcakton:

- 1. Gjendjen e dëmit (madhësin e dëmit),*
- 2. Pjesët të cilat duhet të riparohen apo të ndërrohen,*
- 3. Punët e riparimit, montimit dhe ngjyrosjes,*
- 4. Materialin për ngjyrosje dhe*
- 5. Përcaktimin e vlerës së dëmit.*

Në procedurën e shikimit dhe vlerësimit të dëmit, vlerësuesi është i obliguar që të bëjë regjistrimin e të gjitha pjesëve të dëmtuara dhe të pa dëmtuara në procesverbalë mbi dëmtimin e automjetit, ku nga kjo, sipas llojit të sigurimit dhe kontratës së sigurimit, varet vëllimi i detyrimit të kompanisë.

Në këtë rast vlerësuesi poashtu është i obliguar të konstatojë se a është ekonomikisht i arsyeshëm ose jo riparimi (ndreqja) i automjetit të dëmtuar, respektivisht se a është dëmi i tërësishëm (total) apo duhet të hetohet arsyeshmëria e riparimit, ai është i obliguar që këtë ta konstatojë në procesverbal mbi dëmtimin e automjetit.

Dëmet në automjet mundë të klasifikohen si:

Dëmi i vogël material - konsiderohet kur në rast të aksidentit të komunikacionit, janë shkaktuar dëme të vogla materiale në automjet, si gërrvishje ose deformime të vogla në disa pjesë të automjetit.

Dëmi i mesëm material - konsiderohet kur gjatë aksidentit të komunikacionit, janë shkaktuar dëme të konsiderueshme materiale.

Dëmi i madhë material - konsiderohet kur në rastë aksidenti të komunikacionit ndërmjet dy apo më shumë automjeteve është shkaktuar dëmtim i madhë në automjet mbi 60% të sipërfaqës së tij dhe konsiderohet si dëm total.

Pas indentifikimit të pjesëve të dëmtuara bëhet edhe fotografimi i automjetit, i cili fotografohet në pozicione dhe distanca të dryshme dhe ka një rol të madh në fiksimin e përhershëm të gjendjes faktike dhe një plotësim të domosdoshëm të procesverbalit mbi dëmtimin e automjetit.

Pjesët të cilat duhet të riparohen apo të ndërrohen – për pjesët të cilat janë konstatuar që duhet të ndërrohen, llogaritet çmimi i pjesës, çmimi i punës së dorës, dhe çmimi i materialit për ngjyrosje, kurse tek pjesa që riparohet llogaritet vetëm puna e dorës dhe materiali.

Çmimi i pjesëve përcaktohet duke hulumtuar tregun e lirë, serviset e autorizuara, duke u bazuar në tipin dhe vitin e prodhimit të automjetit të dëmtuar.

Për disa pjesë, për shkakë të vështirësisë së gjetjes së tyre në tregun ku bëhet ekzaminimi, ato mund të merren prej pjesëve të prodhuara në industri anësore.

Punët e riparimit, montimit dhe ngjyrosjes – në këtë pjesë shënohet kostoja e nevojshme për punë dore të riparimit të automjetit, çdo punim i secilës pjesë duhet të shënohet me çmim të veçantë.

Çmimi i orës së punës llogaritet duke pasur parasysh tipin dhe vitin e prodhimit të automjetit, kurse materiali për ngjyrosje llogaritet duke pasur parasyshë madhësinë e pjesës së dëmtuar.

Përcaktimi i vlerës së dëmit nga komisioni i shkallës së parë – bëhet pasi që të kalkulohen çmimi i pjesëve, punës së dorës dhe materialit për ngjyrosje.

Pas kryerjes së llogaritjes së dëmit, vlerësuesi ose komisioni i shkallës së parë është i obliguar që ta verifikojë edhe një herë krejt dokumentacionin dhe ta bëjë kontrollin e llogarisë me qëllim që të konstatohet se dëmi ka qenë i kompletuar për sa i përketë bazës dhe mbulesës së dëmit dhe se në llogaritje është përfshirë krejt ajo çka i takon të dëmtuarit.

Lëndët e dëmeve, të trajtuar sipas mënyrës së përcaktuar me rregullore, vlerësuesi ose komisioni ia jep për t'i kontrolluar drejtorit të departamentit të dëmeve dhe pas konfirmimit i dërgohet me vendim përsonit të dëmtuar shuma e dëmit të aprovuar.

Procedurat e shkallës së dytë - i dëmtuari apo paraqitësi i kërkesës për kompensim të dëmit, pasi që të informohet me shkrim për vlerësimin e shkallës së parë ka të drejtë të pranojë shumën e aprovuar nga shkalla e parë dhe të nënshkruaj marrëveshjen jashtë gjyqësore për tërheqjen e mjeteve apo të bëjë ankesë me shkrim mbrenda 15 dite, komisionit të shkallës së dytë për rishqyrtim të rastit.

Administratori i dëmeve është i detyruar që kundërshtimin e pranuar t'ia bashkangjesë lëndës përkatëse të dëmit dhe t'ia dorëzojë personit përgjegjës të ngarkuar me punët e përgatitjes së materialit për komisionin e shqyrtimit të ankesave i cili mund të zgjatë sipas procedurës së rregulltë prej 7 deri në 15 ditë .

2.4.2.1 Llogaritja e dëmtimeve të veturës së aksidentuar

Vlersimi fillon nga kërkesa me shkrim dhe dorëzimi i dokumentacionit të nevojshëm nga paraqitësi i kërkesës për dëmshpërblim.

Nga (Fig.8), është raporti policor i lëshuarë nga Policia e Kosovës, i cili shërben që të vërtetohet data e aksidentit e cila duhet të jetë e mbuluar mbrenda periudhës së regjistruar nga polica e sigurimit të shkaktarit të aksidentit, të dhënat mbi pronsinë, karakteristikat e automjetit dhe rrjedha e aksidentit e cila ka ndodhur në vendin e ngjarjes.

RAPORTI I AKSIDENTIT nr. IZVESTAJ O NESRECI br. ACCIDENT REPORT no.		Ky është vetëm një përshkrim i aksidentit Ovo je samo jedan opis o nesreći This is only a description of the accident		Përfundoni çdo vend të zorrave - ky raport duhet të kompletohet Ispunite sva prazna mjesta - ovaj izveštaj mora se kompletirati Fill in all blanks - this report must be complete!		12	
1	Data e aksidentit Datum nesreće Date of accident: 12/05/13	Koha Vremë Time: 14:00 h	Lokacioni Lokacija Location: PRRTINI 1 FARMCOJ	Koordinata Koordinata Grid: 137.3 225.3	Lëndime Povreda Injury: <input type="checkbox"/>	Vdekje Smrt Death: <input type="checkbox"/>	13
1A	Dëmta të tjera materiale / Druge materijalne štete / Other damage: SIRA				Prezenca e policisë Policijska prisutnost Police present: PO DA <input checked="" type="checkbox"/> JO NE <input type="checkbox"/>	14	
2	VETURA / KOLA / VEHICLE A		VETURA / KOLA / VEHICLE B		0236388		
2A	Kompania e sigurimitve Kompanija osiguranja Insurance company:		Kompania e sigurimitve Kompanija osiguranja Insurance company:		Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number:		15
3	Nr. i policisë / Br. Police / Policy No: 0006211704		Nr. i policisë / Br. Police / Policy No: 000636013		Nr. kartelës së gjelbrë / Br. zelenog kartona / Green card No:		16
3A	Data e skadencës së policisë / Datum isteka police / Police expiration date: 20/12/2018		Data e skadencës së policisë / Datum isteka police / Police expiration date: 29/12/2018		Lloji i automjetit / Vrsta vozila / Kind of vehicle:		17
3B	Marka / Marka / Make:		Marka / Marka / Make:		Tipi / Tip / Type:		18
3C	Nr. targave / Br. tablica / Plate no:		Nr. targave / Br. tablica / Plate no:		Ngjyra / Boja / Colour:		19
3D	Leja qark / S.Doç. / VRD:		Leja qark / S.Doç. / VRD:		Numri i shasitë / Broj osajle / Chasi number (VIN):		20
4	Lëshuar nga / Izdata od / Country: RVS		Lëshuar nga / Izdata od / Country: RVS		Të dhënat mbi shoferin / Podaci o vozaču / DRIVER INFO:		17A
4A	Emri, emërtimi / Ime, prezime:		Emri, emërtimi / Ime, prezime:		Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number:		18
4B	Data e lindjes / Datum rođenja / DOB:		Data e lindjes / Datum rođenja / DOB:		Kategoria / Kategorija / Cat.:		19
4C	Gjinia / Vite / Gender:		Gjinia / Vite / Gender:		Nr. Pat. shohet / Br. Voz. Daj / ODR:		20
4D	Gjatësia / Vite / Height (cm):		Gjatësia / Vite / Height (cm):		Peshë / Težina / Weight (kg):		21
4E	Fshirë / Kosa / Hair:		Fshirë / Kosa / Hair:		Lëshuar nga / Izdata od / Country:		22
4F	Alkoholi / Alkoholi / Alcohol (%):		Alkoholi / Alkoholi / Alcohol (%):		Të dhënat mbi pronarin / Podaci o vlasniku / OWNER INFO:		23
4G	Emri, emërtimi / Ime, prezime:		Emri, emërtimi / Ime, prezime:		Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number:		24
4H	Data e lindjes / Datum rođenja / DOB:		Data e lindjes / Datum rođenja / DOB:		Kategoria / Kategorija / Cat.:		25
4I	Gjinia / Vite / Gender:		Gjinia / Vite / Gender:		Nr. Pat. shohet / Br. Voz. Daj / ODR:		
4J	Gjatësia / Vite / Height (cm):		Gjatësia / Vite / Height (cm):		Peshë / Težina / Weight (kg):		
4K	Fshirë / Kosa / Hair:		Fshirë / Kosa / Hair:		Lëshuar nga / Izdata od / Country:		
4L	Alkoholi / Alkoholi / Alcohol (%):		Alkoholi / Alkoholi / Alcohol (%):		Të dhënat mbi pronarin / Podaci o vlasniku / OWNER INFO:		
4M	Emri, emërtimi / Ime, prezime:		Emri, emërtimi / Ime, prezime:		Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number:		
4N	Data e lindjes / Datum rođenja / DOB:		Data e lindjes / Datum rođenja / DOB:		Kategoria / Kategorija / Cat.:		
4O	Gjinia / Vite / Gender:		Gjinia / Vite / Gender:		Nr. Pat. shohet / Br. Voz. Daj / ODR:		
4P	Gjatësia / Vite / Height (cm):		Gjatësia / Vite / Height (cm):		Peshë / Težina / Weight (kg):		
4Q	Fshirë / Kosa / Hair:		Fshirë / Kosa / Hair:		Lëshuar nga / Izdata od / Country:		
4R	Alkoholi / Alkoholi / Alcohol (%):		Alkoholi / Alkoholi / Alcohol (%):		Të dhënat mbi pronarin / Podaci o vlasniku / OWNER INFO:		
4S	Emri, emërtimi / Ime, prezime:		Emri, emërtimi / Ime, prezime:		Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number:		
4T	Data e lindjes / Datum rođenja / DOB:		Data e lindjes / Datum rođenja / DOB:		Kategoria / Kategorija / Cat.:		
4U	Gjinia / Vite / Gender:		Gjinia / Vite / Gender:		Nr. Pat. shohet / Br. Voz. Daj / ODR:		
4V	Gjatësia / Vite / Height (cm):		Gjatësia / Vite / Height (cm):		Peshë / Težina / Weight (kg):		
4W	Fshirë / Kosa / Hair:		Fshirë / Kosa / Hair:		Lëshuar nga / Izdata od / Country:		
4X	Alkoholi / Alkoholi / Alcohol (%):		Alkoholi / Alkoholi / Alcohol (%):		Të dhënat mbi pronarin / Podaci o vlasniku / OWNER INFO:		
4Y	Emri, emërtimi / Ime, prezime:		Emri, emërtimi / Ime, prezime:		Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number:		
4Z	Data e lindjes / Datum rođenja / DOB:		Data e lindjes / Datum rođenja / DOB:		Kategoria / Kategorija / Cat.:		
5	Dëmt / OSTETA / DAMAGE:		Dëmt / OSTETA / DAMAGE:		Dëmt / OSTETA / DAMAGE:		
6	Shtica / Štaka / Sheet:		Shtica / Štaka / Sheet:		Shtica / Štaka / Sheet:		
7	DETAJET E AKSIDENTIT / DETAJI O NESRECI / ACCIDENT DETAILS:						
8	Masat tjera / Ostala akšivnost / Other action:						
9	Data / Datum / Report Date:						
10	Zyrtari / SL. lice / Office:						
11	Nr. / Br / No ID:						
12	Stacioni / Stanica / Station:						

Fig.8 Raporti i aksidentit të lëshuar nga Policia e Republikës së Kosovës

Pas shikimit të raportit Policor të Kosovës është konstatuar se data e aksidentit përputhet dhe është mbrenda periudhës së regjistruar të automjetit të shkaktarit të aksidentit dhe i jepë të drejtën vlerëuesit për ta shikuar dhe fotografuar automjetin me qëllim që ti cek dëmet në procesverbal mbi dëmtimin e autmjetit (Fig 9).

pjesa e përparme e automjetit					pjesa e përmbapme e automjetit				
nr rend	Emërtimi i pjesës	Ndërrim	Riparimi		nr rend	Emërtimi i pjesës	Ndërrim	Riparimi	
			madh	mesëm				madh	mesëm
1	Mbrojtësi - shina e mbrojtësit			X	1	Mbrojtësi - shina e mbrojtësit			
2	Pvc dekoruese (spoiler) P <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/>				2	Pvc dekoruese (spoiler) P <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/>			
3	Marijoneta e mbrojtësit m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				3	Marijoneta e mbrojtësit m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>			
4	Rami i tabelës së regjistrimit				4	Rami i tabelës së regjistr. sinjali			
5	Treguesi i Majtë - Djathtë m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				5	Sinjalizimi i dritave m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>			
6	Fari Majtë - Djathtë m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				6	Dyshemeja e bagazhit			
7	Llajsnja nën fara m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				7	Kulmi			
8	Krahu i Djathtë - Majtë m <input checked="" type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>			X	8	Krahu Djathtë - Majtë m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>			
9	PVC nën krah m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				9	PVC nën krah m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>			
10	Llam lidhëse P <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/>				10	Llam lidhëse e prapme P <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/>			
11	Maska dekoruese - stema				11	Gjysmë hëna - pvc m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>			
12	Kapaku i motorit				12	Kapaku i Bagazhit			
13	Mbrojt. i brend. i baltës m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				13	Faqja anësore m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>			
14	Dera e djathtë - majtë m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				14	Dera e djathtë + majtë m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>			
15	Llajsnjet dek. të derës P <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/>				15	Xhami i prapëm m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>			
16	Xhami i parë				16	Goma - Bandashi			
17	Shtylla e Djathtë I - II - III				17	Gypi i gazit jashtëqitës			
18	Shtylla e Majtë I - II - III				18	Rezervuari i derivateve			
19	Pragu m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				19	Regllazhi i trapit			
20	Ftohësi i ujit - flutura + klima				20				
21	Amortizatori m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				21				
22	Piruni m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				22				
23	Ndërruesi i shpejtësive				23				
24	Retrovizori (Pasqyrja) m <input type="checkbox"/> d <input type="checkbox"/>				24				
25					25				
26					26				
27					27				
Total - përfunduar		φ	φ	2 φ	Total - përfunduar				

Ngjyrosja e elementeve nën nr. rendor: _____

Koha e nevojshme e punës: 1 Sipas normativit. 2 _____ Në punëtori private lejohet ora e punës _____ Euro

Vërejtje: me këtë procesverbal përcaktohen vetëm dëmtimet e jo detyrimi i kompanisë së sigurimeve PRISIG sh.a.

Vërejtjet e veçanta të vlerësuesit: _____

I fotografuar JO

Proces plotësues PO JO

Fig.9 Procesverbali mbi dëmtimin e automjetit

Pasi që përpilohet procesverbali i dëmit nga vlerësuesi, atij duhet ti bashkangjiten edhe fotografit e automjetit, duke i indentifikuar dëmtimet e tijë në pozicionin ku është shkaktuar dëmi në vendin e aksidentit (Fig.10)



Fig.10 Fotografit e automjetit të dëmtuar

Vlerësuesi i dëmeve pasi ta përfundon procesverbalin e dëmtimit të automjetit dhe fotografimin, obligohet që ta dërgon lëndën në procedur, e cila duhet të regjistrohet në sistem (program) i cili është online dhe kontrollohet nga Banka Qëndrore e Republikës së Kosovës, pastaj lënda kalonë te komisioni për qështje juridike dhe teknike ku është konstatuar sipas raportit Policor të Kosovës se rrjedha e aksidentit është në rregull, i dëmtuari në këtë rastë nuk ka kontribuar në aksident dhe që përgjegjësën e plotë e mbanë shkaktari i aksidentit, komisioni për qështje juridike dhe teknike i jepë të drejtën vlerësuesit apo komisionit që ta kalkuloj dhe vlerësojë dëmin në bazë të procesverbalit i cili është përpiluar në fillim (Fig.11).

Nr.	Emërtimi i pjesës së dëmtuar	ND	RI	Mo,Çm,Ly,RI		Vlera e pjesëve të këmbimit	Amortizimi "AT"
				Koha	Shuma(€)		
1	Mbrojtësi I pare		M	4.50	30		
2	Krahu I pare ana e majte		M	4.00	23		
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
Shuma :				8.5	53	0	0.00 €
Llogaritja e Dëmspërblimit							
a) - Vlera e pjesëve të këmbimit (Vlera - Amortizimi)							0.00 €
b) - Vlera e punimeve riparuese (Montim, Çmontim, Lyrje, Riparim)				8.5	x	12	102.00 €
c) - Vlera e materialeve të konsumit (Lyrja / liter)							53.00 €
d) - Vlera për drejtimin e shasisë							0.00 €
e) - Vlera për kontrollin e sistemit të drejtimit							0.00 €
f) - Vlera e transportit të mjetit të dëmtuar							
g) - Vlera për ruajtje të mjetit të dëmtuar							
Vlera e llogaritur							155.00 €
Pjesa e zbritshme						0%	0.00 €
TOTALI							155.00 €

DEKLARATË

Deklaroj/më me përgjeggjësi të plotë morale, materiale dhe penale se shuma e përcaktuar për pagese të dëmit është e saktë dhe e drejtë dhe nuk e kalon shumën e dëmit të shkaktuar në bazë të vlerës së tregut. Pjesët e blera për ndërrim nuk mund të gjinden më lirë në tregun e Kosovës po ashtu edhe puna e dorës. Në një rastë të kundërt i marrim përsipër të gjitha dëmet e shkaktuara Kompanisë. Jam/jemi të gatshëm që vertetësin e pohimeve tona të theksuara në këtë Deklartë ta dëshmojmë në cdo kohë.

Vlerësoi (vlersuesi i dëmeve Leonard Hoxha)

Prishtinë: 25.09.2017

Vertetoi (Drejtori i Departamentit të Dëmeve)

Fig.11 Aktëvlersimi i dëmit material

2.5 ZGJEDHJA E ANKESAVE DHE KONTESTEVE GJYQËSORE

Në momentin e aksidentit, pritja kryesore e të dëmtuarit është që nga siguruesi t'i kompensohet dëmi i shkaktuar dhe t'i parandalohet viktimizimi.

Nëse kompensimi i dëmit lihet në fund të një procesi disa vjeçar gjyqësorë, kjo shkakton një gjendje në kundërshtim me qëllimin e ekzistencës së sigurimit dhe krijon një rezultat të barazvlershëm me mos ekzistimin e sigurimit, si dhe barra materiale për të siguruarin, nga ky proces ka efekt frenues.

Sa i përket faktit nëse dëmi përfshihet në garancinë e dhënë me policë të sigurimit, ose qfarë duhet të jetë çmimi i dëmit, mund të ketë mendime të ndara ose mosmarrëveshje ndërmjet siguruesit dhe të siguruarit. Në këtë aspekt, është e nevojshme që mosmarrëveshjet e mundshme për kompensimin e dëmit të zgjidhen shpejt dhe me kosto minimale. Në shumicën e shteteve janë themeluar sisteme për zgjidhjen e këtyre kontesteve jashtë gjyqësorit shtetëror.

Rrugët e mundshme për zgjidhjen e kontesteve janë si në vijim:

Bisedimet: I dëmtuari dhe siguruesi takohen për t'i biseduar kontestet, në mënyrë që të gjejnë një pikë të përbashkët të zgjidhjes.

Gjyqësori: Në rastet kur ekzistojnë ndarje mendimesh ndërmjet të dëmtuarit dhe siguruesit lidhur me dëmin, nëse është i garantuar duhet të shkohet në gjyq.

Arbitri: Është një gjykim i veçantë (komision), ku palët caktojnë procedurën që lidhet me mosmarrëveshjet e mundshme, dhe në bazë të marrëveshjes ndërmjet palëve ato trajtohen nga një arbitër ose nga një kolegje arbitrash.

Personat e dëmtuar dhe të siguruar, ose personat që kanë interes nga kontratat e sigurimeve, për zgjidhjen e kontesteve që lindin nga kontratat e sigurimeve mund të paraqiten te komisioni i arbitrit. Pasi që, parashtrimi i kërkesës konsiderohet ligjërisht si ngritje pa dije, kërkesat e paraqitura te komisioni duhet të dorëzohen nga personat fizikë ose juridikë, të cilët drejtpërdrejtë mbajnë të drejtën e interesit të kontestuar.

Krahas këtyre, personi i cili parashtron kërkesën tek arbitri, para se të paraqitet duhet të dëshmojë se ka parashtruar kërkesat e nevojshme te subjekti sigurues për kontestin në fjalë dhe se kërkesa i është refuzuar pjesërisht ose plotësisht. Nëse siguruesi nuk përgjigjet me shkrim brenda 15 ditëve të punës, mund të paraqitet kërkesa te komisioni i arbitrit.

Sistemi i arbitrit, në krahasim me gjyqësorin, të dëmtuarve dhe të siguruarve u ofron një alternativë më të shpejtë, më të lehtë dhe me kosto më të ulët, për shkak të lehtësisë së parashtrimit të kërkesës, koston së lirë dhe parashtrimit të shqyrtimit të bazuar në dosje, ku kjo praktikë është e rregulluar edhe në shtetet e Europës.

KAPITULLI III

3. HULUMTIMI I SHËNIMEVE SATISTIKORE TË AKSIDENTEVE NGA PERIUDHA 2011/15

Mbi 1.2 milion njerëz në botë vdesin çdo vit në rrugë, ku 20 deri në 50 milionë prej tyre vuajnë nga lëndimet jo-vdekjeprurëse. Në shumicën e rajoneve të botës kjo epidemi e lëndimeve të komunikacionit rrugor është ende në rritje.

Mbi 90% e fataliteteve rrugore në botë ndodhin në vendet me të ardhura të ulëta, të cilat përbëjnë vetëm 40% të automjeteve të regjistruara në botë.

Përqindjet e vdekjeve kanë rënë gjatë katër ose pesë dekadave të fundit në shumë vende me të ardhura të larta. Edhe në këto vende, lëndimet nga komunikacioni rrugorë mbesin si një shkaktarë i rëndësishëm i vdekjeve, lëndimeve dhe paaftësive.

Për më tepër aksidentet rrugore lëndojnë më shumë se 2.4 milion njerëz çdo vit. Ky problem është më i theksuar te grup moshat prej 5-29 vjeç, grup moshë për të cilën lëndimet nga komunikacioni rrugor janë shkaktori kryesor i vdekjes.

Për Republikën e Kosovës siguria rrugore gjithashtu është një çështje e rëndësishme, ku performanca e aksidenteve rrugore në Kosovë, për sa i përket numrit të të vdekurve nga aksidentet rrugore është shumë më e përparë me standardet e Bashkimit Evropian.

Gjendja në komunikacionin rrugor gjatë periudhës së regjistruar 2011 deri 2015 flet për rritje të ndjeshme të aksidenteve dhe të numrit të personave të lënduar, ku numri i personave të vdekur në 100.000 banorë është 7.0 dhe në raport me 100.000 automjete është 43 të vdekur.

Aksidentet e shkaktuara nga gabimet njerëzore gjithmonë do të ndodhin. Sistemi i transportit rrugor duhet të projektohet në mënyrë të tillë që të minimizojë aksidentet të cilat rezultojnë në fatalitete ose në lëndime serioze.

Të gjithë shfrytëzuesit e sistemit të transportit rrugorë, e kanë për obligim respektimin e rregullave dhe pranimin e kufizimeve të sistemit.

Mirëpo, për të arritur këtë përmirësim shoqëria duhet të shtrojë pyetje te praktikantët e përcaktuar, të ekzaminojë fizibilitetin dhe zbatueshmërinë e praktikave më të mira ndërkombëtare dhe duhet të ketë kurajon që të eksperimentojë.

Figurat në vazhdim tregojnë numrin e përgjithshëm të aksidenteve për periudhën e viteve 2011-2015, duke përfshirë aksidentet me dëme materiale dhe jo-materiale.

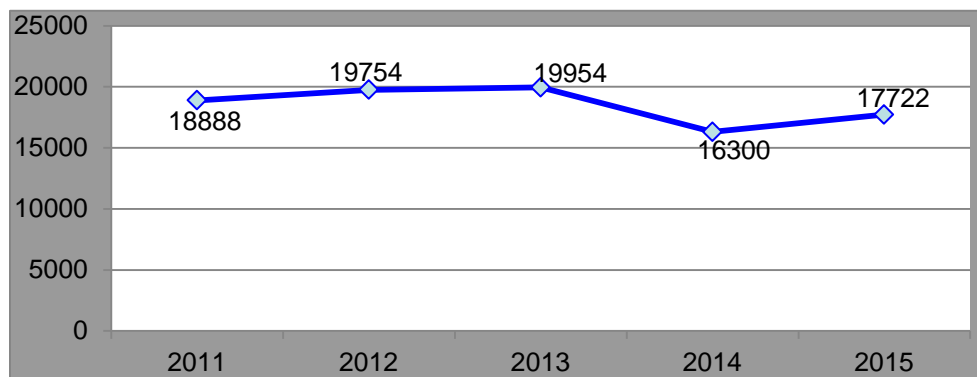


Fig.12 Numri i aksidenteve me dëme material

Në bazë të (Fig.12), shohim se prej vitit 2011, ka pasur rritje të numrit të aksidenteve me dëme materiale, ku ka vazhduar për dy vite me rritje të numrit të aksidenteve, dhe ka pësuar rënie në vitet 2014 dhe 2015.

Në bazë të hulumtimit, në raport prej 100.000 banorë numri i aksidenteve me dëme materiale në vitin 2014 ka arritur në (55), duke pësuar rritje në vitin 2015 ku numri i aksidenteve është (60), duke ditur se numri i automjeteve të regjistruar në vend është 297.392 automjete.

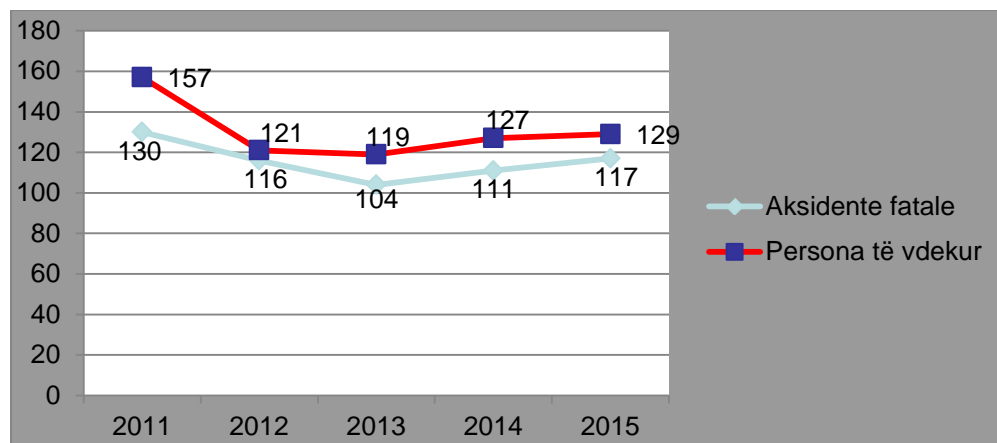


Fig.13 Numri i aksidenteve fatale dhe me persona të vdekur

Në bazë të (Fig.13), shohim se prej vitit 2011 e deri në vitin 2013 ka pasur rënie të aksidenteve me fatalitet, dhe persona të vdekur duke pësuar rritje në vitet 2014 dhe 2015.

Në bazë të hulumtimit, në raport prej 100.000 banorë numri i aksidenteve me fatalitet në vitin 2014 ka arritur në (3), duke pësuar rritje në vitin 2015 ku numri i aksidenteve me fatalitet është (4), duke ditur se numri i automjeteve në vend është 297.392 automjete.

Kurse në raport prej 100.000 banorë numri i personave të vdekur në vitin 2014 ka arritur në (4), duke vazhduar në ritmin e njejtë në vitin 2015.

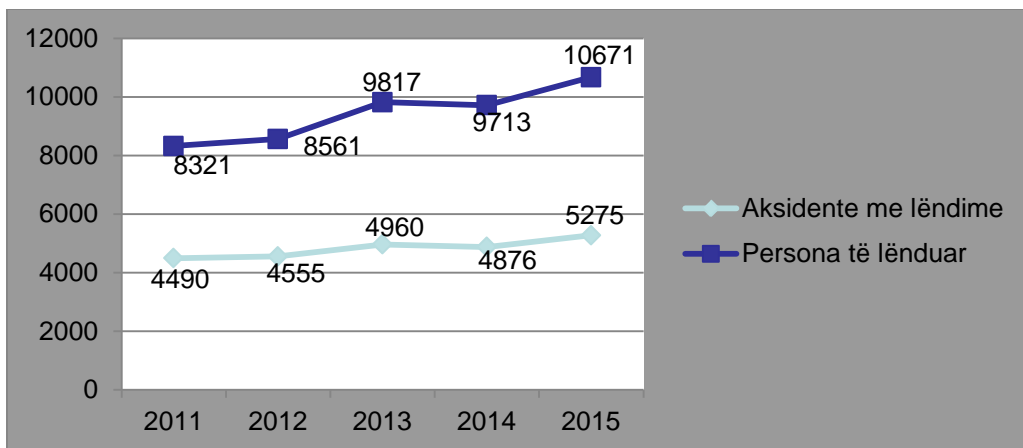


Fig.14 Numri i aksidenteve me lëndime dhe me persona të lënduar

Në bazë të (Fig.14), shohim se numri i aksidenteve me lëndime prej vitit 2011 e deri në vitin 2015 ka pësuar rritje.

Ndërsa, numri i personave të lënduar prej vitit 2011 poashtu ka pësuar rritje deri në vitin 2015.

Në bazë të hulumtimit në raport prej 100.000 banorë numri i aksident me lëndime në vitin 2014 është (16), duke pësuar rritje në vitin 2015 ku numri i aksidenteve me lëndime është (18).

Kurse në raport prej 100.000 banorë çdo i (32) person ka pësuar aksident me lëndime në vitin 2014, duke pësuar rritje në vitin 2015 ku numri i personave të lënduar është (35).

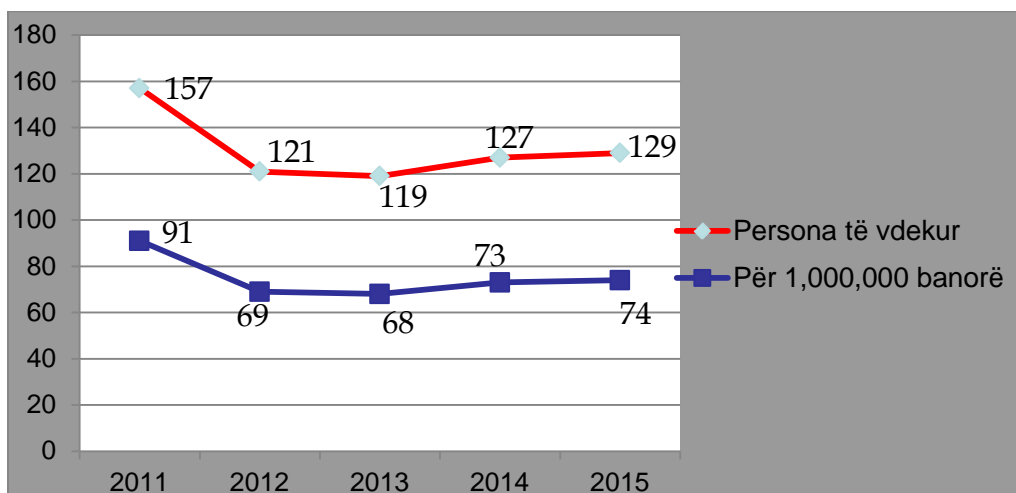


Fig.15 Numri i fataliteteve si pasojë e aksidenteve të komunikacionit për 1.000.000 banorë

Në bazë të (Fig.15), shohim se numri i personave të vdekur prej vitit 2011 ka pësuar rënie për dy (2) vite në vijim, kurse rritje në vitet 2014 dhe 2015.

Në bazë të hulumtimit për 1.000.000 banorë çdo i shtatëdhjetë e katër (74) person ka pësuar aksident me vdekje në vitin 2015.

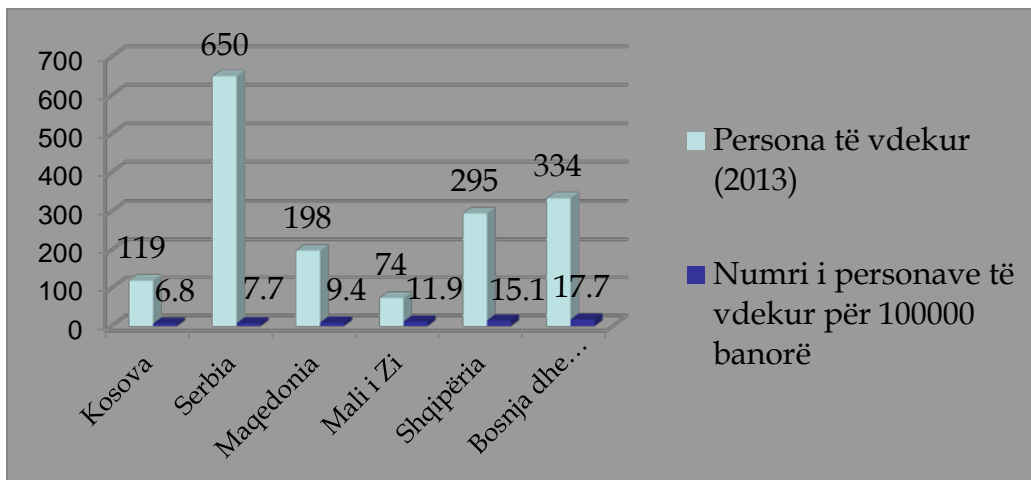


Fig.16 Krahasimi i aksidenteve me fatalitet për vendet e Rajonit dhe Kosovën për vitin 2013

Në bazë të (Fig.16), shohim se numrin më të lartë të personave të vdekur për vendet e rajonit, në vitin 2013 e ka pasur Serbia, kurse numrin më të ulët e ka pasur Mali i Zi me shtatëdhjetë e katër (74) persona për 1.000.000 banorë.

Personat e lënduar dhe të vdekur sipas llojit të pjesëmarrësve në rrugë

Tab.7

Tabelat dhe figurat në vazhdim tregojnë statistikat e personave të vdekur apo të lënduar në aksidente rrugore të ndarë sipas llojit të pjesëmarrësve në aksident që janë: shoferë, pasagjer apo këmbësor.

Numri i këmbësorëve të vdekur apo të lënduar është shumë i lartë në krahasim me standardet Evropiane.

Tipi i shfrytëzuesve të rruges (2014)		
	Te vdekur	Të lënduar
Shofer	47	3310
Pasagjer	41	3880
Këmbësor	37	851
Totali	125	8041

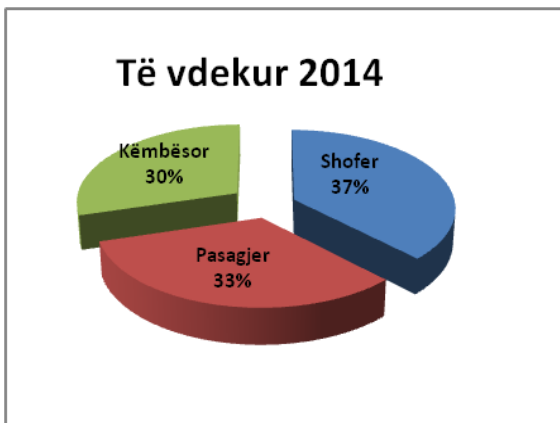


Fig.17 Përqindja e personave të vdekur, të lënduar të ndarë në shofer, pasagjerë dhe këmbësorë në vitin 2014

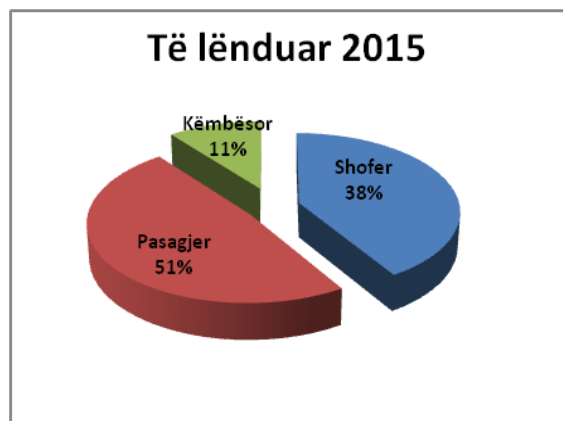
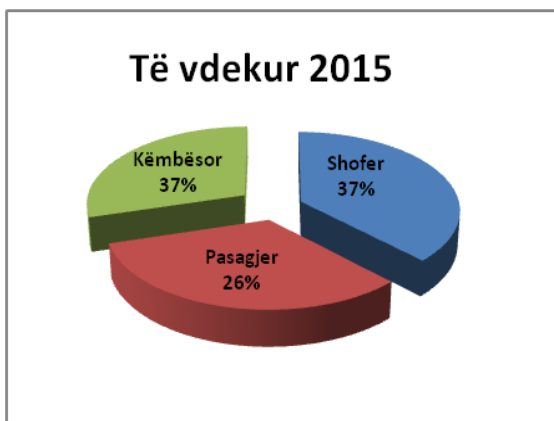


Fig.18 Përqindja e personave të vdekur, të lënduar të ndarë në shofer, pasagjerë dhe këmbësorë në vitin 2015

Këmbësorët e lënduar dhe të vdekur sipas moshës

Po ashtu, figurat më poshtë tregojnë grupmoshën e këmbësorëve të vdekur apo të lënduar në aksidente.

Numri i viktimave në grupmoshat e fëmijëve dhe të rinjëve është po ashtu shumë i lartë në krahasim me standardet Evropiane.

Tab.8

Këmbësorët sipas moshës (2014)		
	Të vdekur	Të lënduar
0-12 vjec	7	327
13-18 vjec	2	149
mbi 19 vjec	30	740
Totali	39	1216

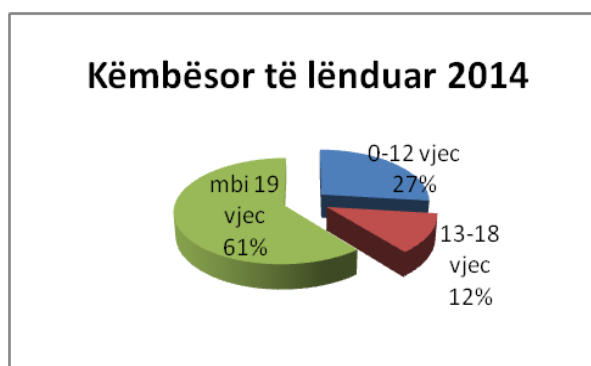
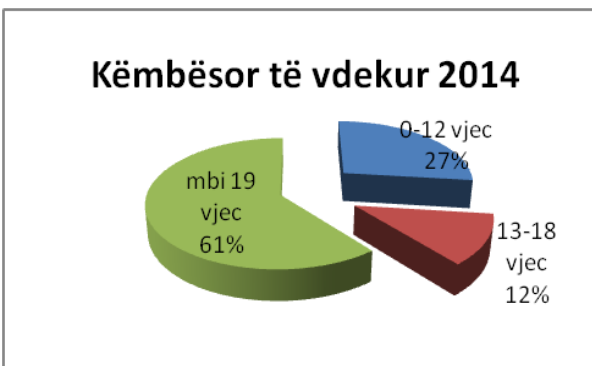


Fig.19 Përqindja e personave të vdekur, të lënduar, të ndarë në shofer, pasagjerë dhe këmbësorë në vitin 2014

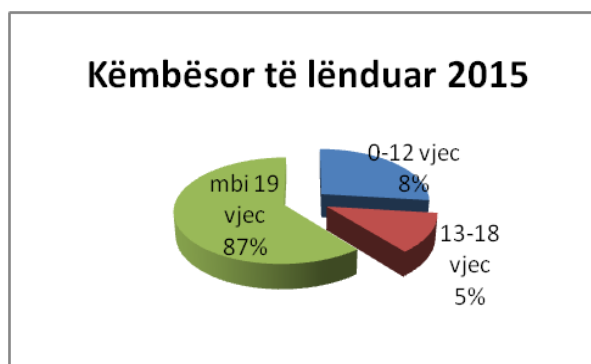
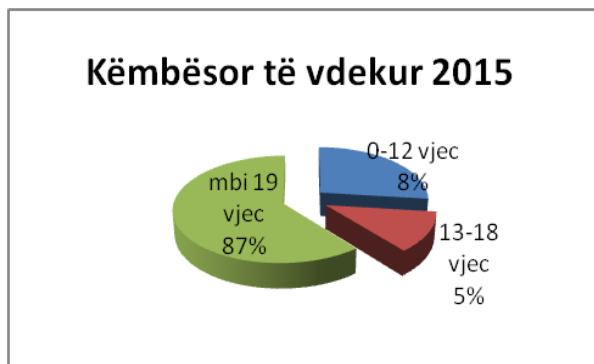
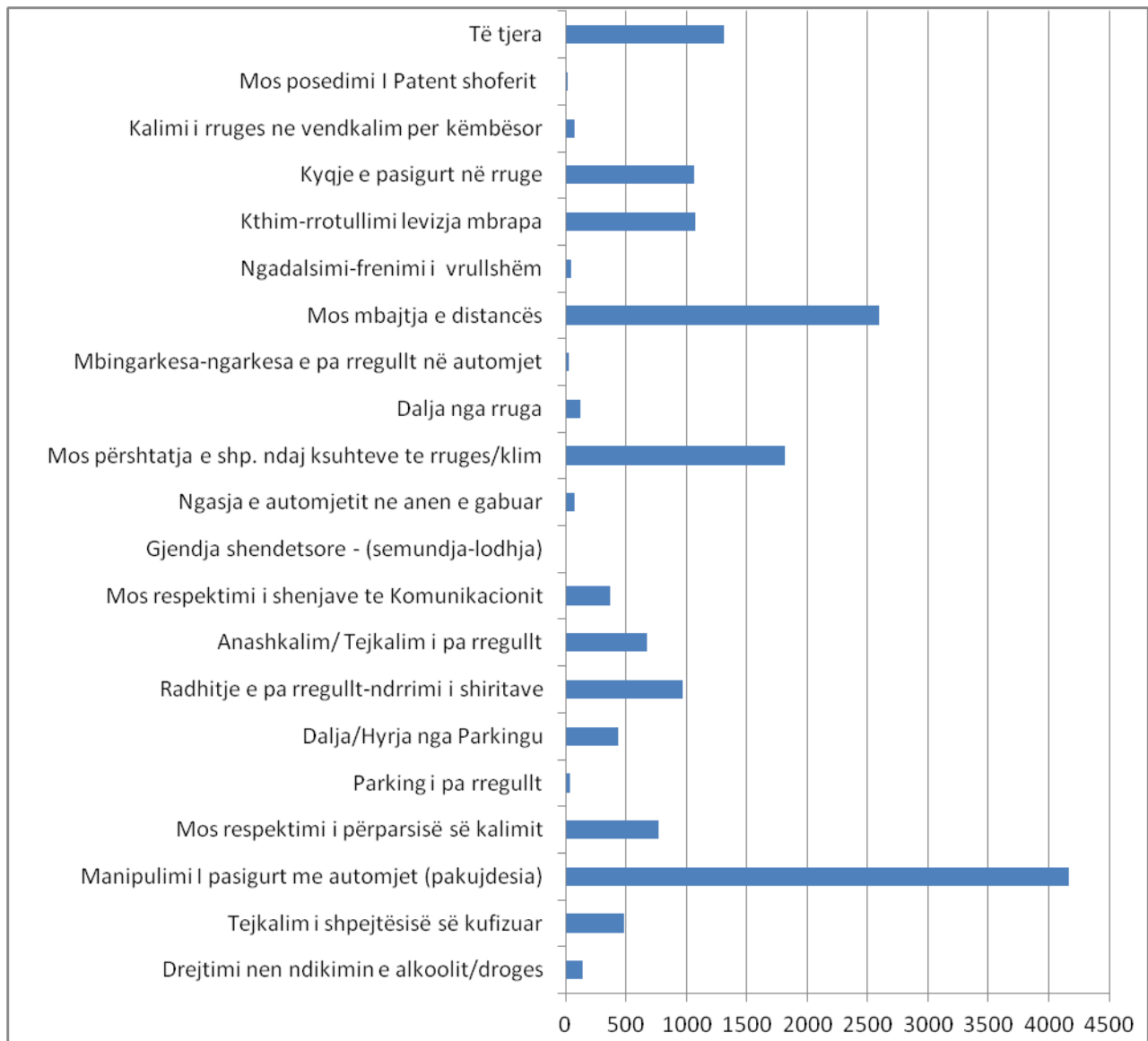


Fig.20 Përqindja e personave të vdekur, të lënduar, të ndarë në shofer, pasagjerë dhe këmbësorë në vitin 2015

Faktorët kryesorë që shkaktojnë aksidentet

Tabela tregon shumicën e faktorëve - shkaktarë të aksidenteve në komunikacion bazuar në vëzhgimet e Policisë së Kosovës për vitin 2015.

Tab.9



3.1 TË ARDHURAT NGA PRIMI I SIGURIMEVE PËR TPL

Pronarët gjegjësisht shfrytëzuesit e mjeteve transportuese në komunikacion kanë obligim të lidhin kontrata sigurimi të cilat do t'i mbulojnë dëmet e shkaktuara palëve të treta në komunikacion (tabela10).

Tabela.10

Lloji i sigurimit Janar - Gusht	Viti 2014 milion/euro	Viti 2015 milion/euro	Ndryshimi 2015-2014
Sigurimi i detyrueshëm TPL	39,985.653	38,280.617	1,705.036
Totali i primit të shkruar bruto	39,985.653	38,280.617	1,705.036

Për sigurimin e detyrueshëm **TPL**, vlera gjithsej e primeve të shkruara për periudhën Janar - Gusht në vitin 2015 arriti në 38.280.617 milionë/euro që paraqet një rënie vjetore prej 1.705.036 milion/euro ose 2.2% (fig.21), për dallim nga viti i kaluar kur primet e shkruara për periudhën Janar - Gusht për vitin 2014 kishin shënuar rritje vjetore prej 39.985.653 milion/euro ose 2.4 % (Fig.21).

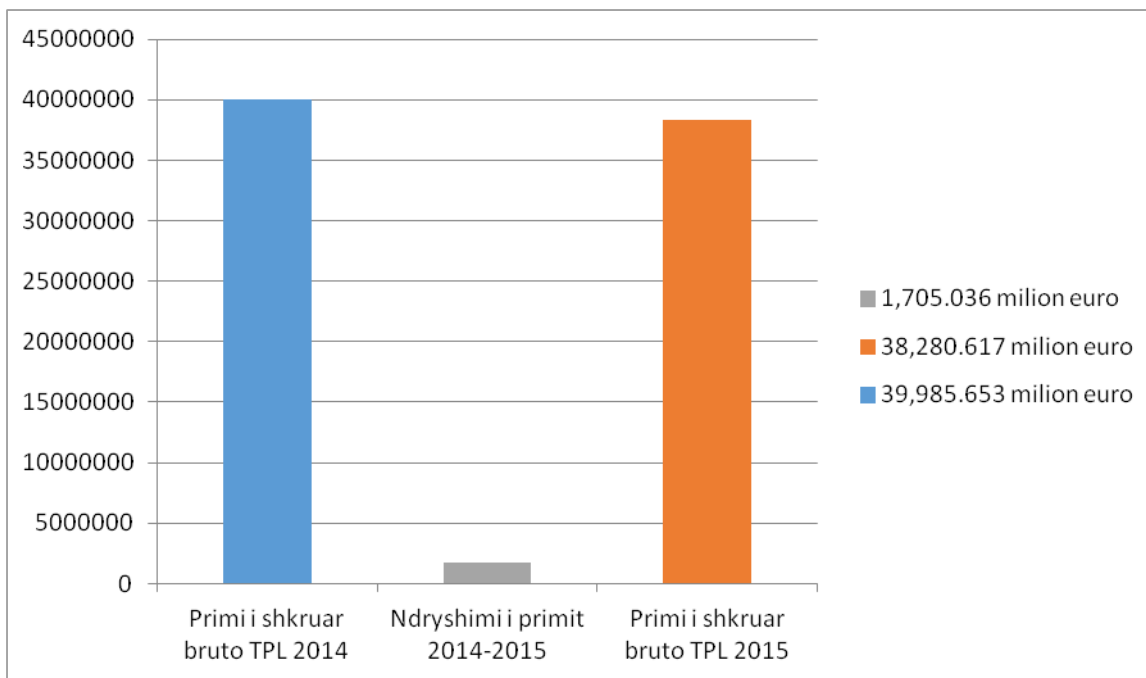


Fig.21 Primet e shkruara bruto TPL. periudha Janar - Gusht

3.2 TË ARDHURAT NGA PRIMI I SIGURIMEVE VULLNETARE - KASKO

Në produktin e sigurimeve vullnetare (kasko) mund të hyjnë këto grupe të klasave të sigurimit për periudhën Janar - Gushtë të vitit 2014 dhe 2015 (tabela2).

Tabela.11 Grupet e klasave të sigurimit për periudhën Janar - Gushtë të vitit 2014 dhe 2015.

Lloji i sigurimit Janar - Gusht	Viti 2014 milion/euro	Viti 2015 milion/euro	Ndryshimi 2015-2014
Aksidentet dhe sëmundjet	8.251.262	8.644.905	393.643
Sigurimi motorrik	1.837.826	2.078.968	241.142
Marinë, aviacion, transport	44.645	107.460	62.815
Zjarri dhe dëmtimet në pronë	2.479.201	2.893.898	414.697
Përgjegjësi civile	858.679	983.025	124.346
Kredi dhe garanci	1.534.620	1.475.124	- 59.496
Totali i primit të shkruar bruto	15.006.232	16.183.381	1.177.149

Vlera e gjithsej primeve të shkruara për të gjitha grupet e klasave të sigurimit vullnetar për vitin 2015 periudha Janar - Gusht ishte 16.183.381 milionë/euro që paraqet një rritje vjetore prej 1.177.149 milion/euro ose 3.8% (fig.22), për dallim nga viti i kaluar 2014 kur primet e shkruara kishin shënuar rënie vjetore 1.006.233 milion/euro ose 2.4%.

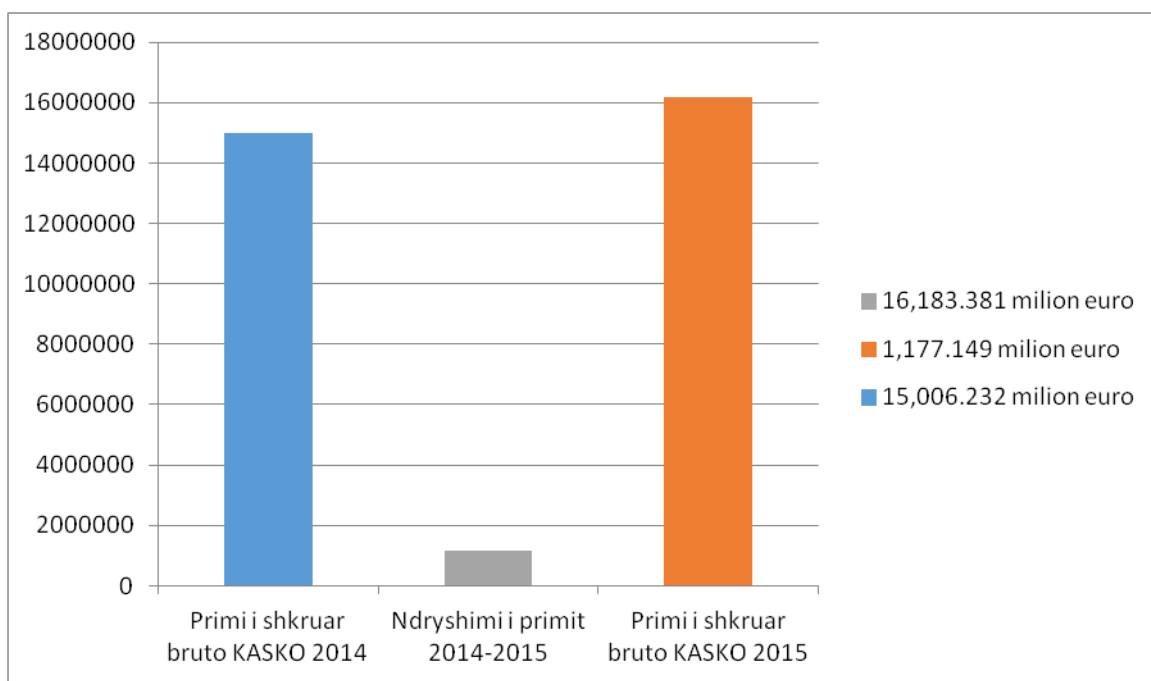


Fig.22 Primet e shkruara bruto KASKO, periudha Janar - Gusht e viteve 2014 dhe 2015

Ndarja e tregut për primin bruto sipas Kompanive të sigurimeve dhe sipas llojit të sigurimit për vitin 2014 dhe 2015 periudha Janar - Gusht janë të paraqitura në (tabelën 3).

Tabela.12 Primi bruto sipas kompanive të sigurimeve për periudhën Janar - Gusht të viteve 2014 dhe 2015.

Kompanit e sigurimit	Sigurime të detyrueshm TPL-2015	Sigurime vulnetare KASKO-2015	Totali 2015	Totali 2014
Croatia	1.748.374	257.263	2.005.637	2.758.438
Daradania	5.156.605	1.901.495	7.058.100	7.811.271
Elsig	4.923.037	817.931	5.740.968	5.445.352
Illyria	3.777.902	2.045.341	5.823.243	6.047.327
Insig	1.652.137	38.097	1.690.234	3.051.075
Kosova e Re	4.743.695	1.648.924	6.392.618	5.826.578
Prisig	456.816	56.475	513.291	/
Scardian	1.060.947	60.930	1.121.877	/
Sigal UGA	4.738.329	4.570.145	9.308.474	8.545.491
SigKos	1.357.102	321.363	1.678.465	2.329.345
Sigma VIG	4.283.692	2.961.860	7.245.552	6.749.933
Siguria	4.381.981	1.503.557	5.885.538	6.427.076
Gjithsej million/euro	38.280.617	16.183.381	54.463.998	54.991.885

Paraqitja e ndarjes së tregut sipas kompanive të sigurimeve është dhënë në (Fig.23).

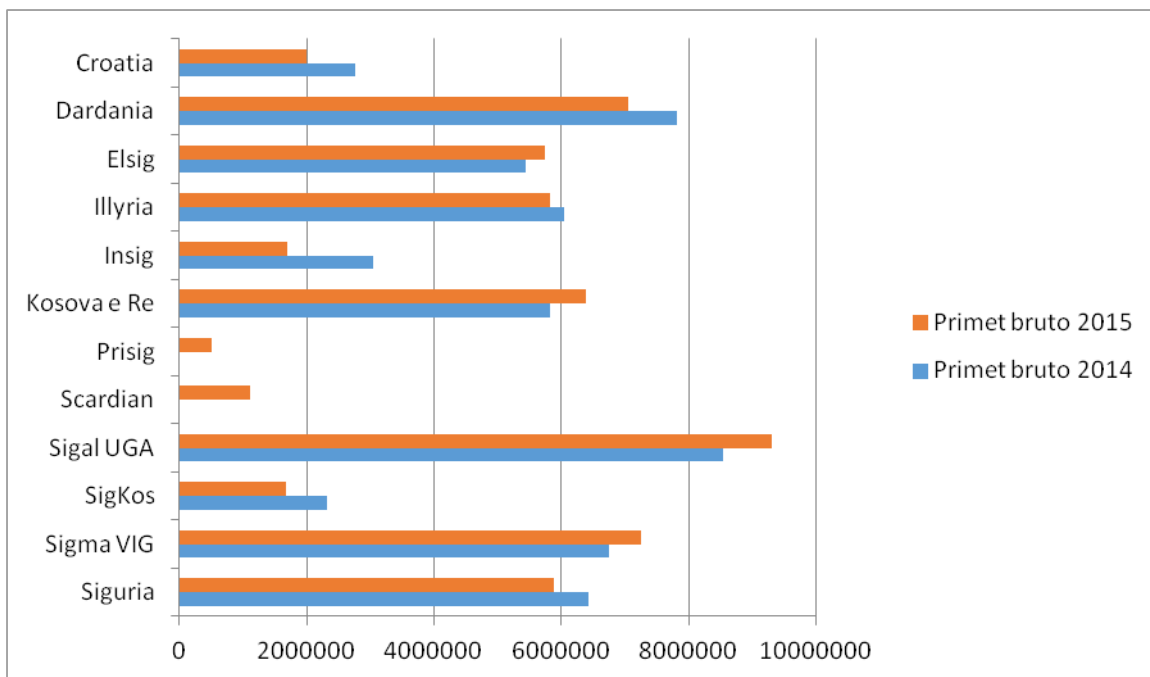


Fig.23 Ndarja e tregut sipas Kompanive të Sigurimeve dhe sipas llojit të sigurimit

3.3 DËMET NGA AKSIDENTET ME TPL

3.3.1 PËR RASTET ME FATALITET ME LËNDIME DHE DËME MATERIALE

Për sigurimin e detyrueshëm TPL, gjithsej dëmet e paguara nga kompanitë e sigurimeve në vitin 2015 periudha Janar - Gusht arritën vlerën 15.926.456 milionë/euro, duke shënuar një rritje vjetore prej 2.517.234 milion/euro ose 8.2% (fig.24), për dallim nga viti i kaluar 2014 kur vlera e dëmeve të paguara kishte shënuar rënie vjetore prej 13.509.241 milion/euro ose 6.4%.

Tabela.13 Dëmet e paguara për llojin e sigurimit në periudhën Janar - Gusht për vitet 2014 dhe 2015.

Dëmet e paguara për llojin e sigurimit	Viti 2014 milion/euro	Viti 2015 milion/euro	Ndryshimi 2015-2014
Përgjegjësi ndaj palëve të treta TPL	13.509.241	15.926.475	2.417.234
Totali i dëmeve të paguara bruto	13.509.241	15.926.475	2.417.234

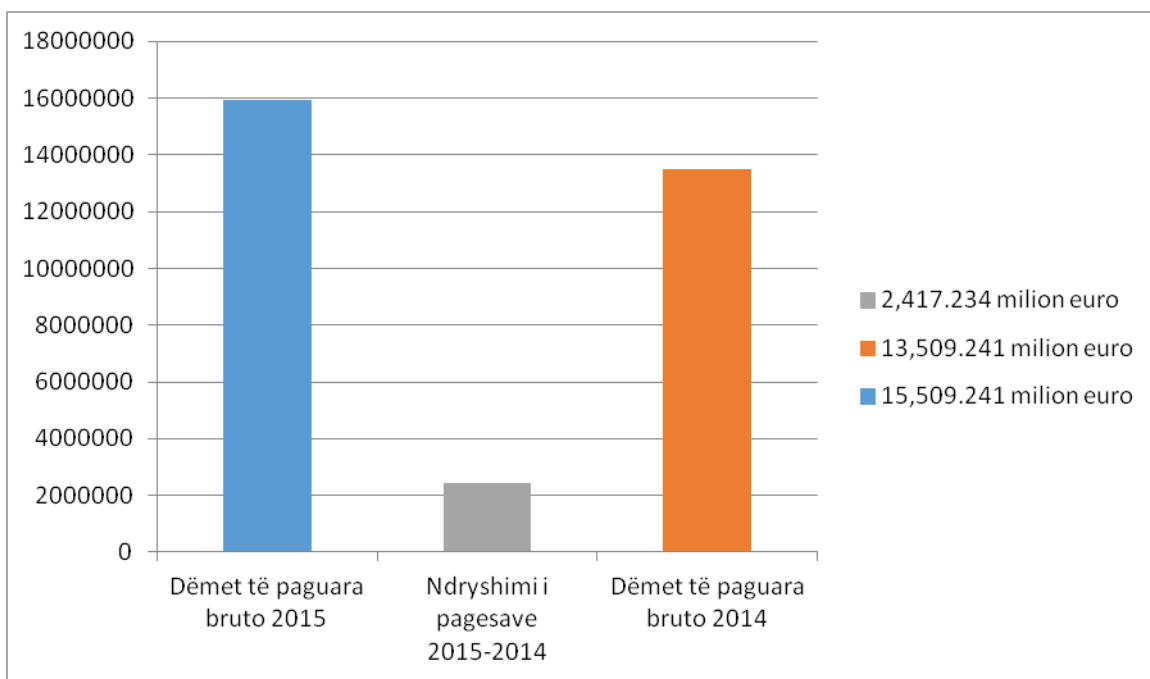


Fig.24 Dëmet e paguara nga aksidentet me TPL, periudha Janar - Gusht

3.4 DËMET NGA MJETET E SHKAKTUARA ME SIGURIM KASKO

3.4.1 PËR RASTET ME FATALITET ME LËNDIME DHE DËME MATERIALE

Vlera e gjithsej dëmëve të paguara për të gjitha grupet e klasave të sigurimit vullnetar për vitin 2015 periudha Janar - Gusht arriti në 8.631.818 milionë/euro që paraqet një rritje vjetore prej 1.181.971 milion/euro ose 7.3% (fig.25), për dallim nga viti i kaluar 2014 kur dëmet e paguara kishin shënuar rënie vjetore prej 7.449.847 milion/euro ose 3.6%.

Tabela.14 Dëmet e paguara për llojin e sigurimit për periudhën Janar - Gusht për vitet 2014 dhe 2015.

Dëmet e paguara për llojin e sigurimit	Viti 2014 milion/euro	Viti 2015 milion/euro	Ndryshimi 2015-2014
Aksidentet dhe sëmundjet	5.882.642	6.277.555	394.913
Sigurimi motorrik	1.353.911	1.496.876	142.965
Marinë, aviacion, transport	6.269	/	/
Zjarri dhe dëmtimet në pronë	113.394	778.177	664.783
Përgjegjësi civile	9.184	5.778	-3.406
Kredi dhe garanci	84.447	73.432	- 11.015
Totali i dëmeve të paguara bruto	7.449.847	8.631.818	1.181.971

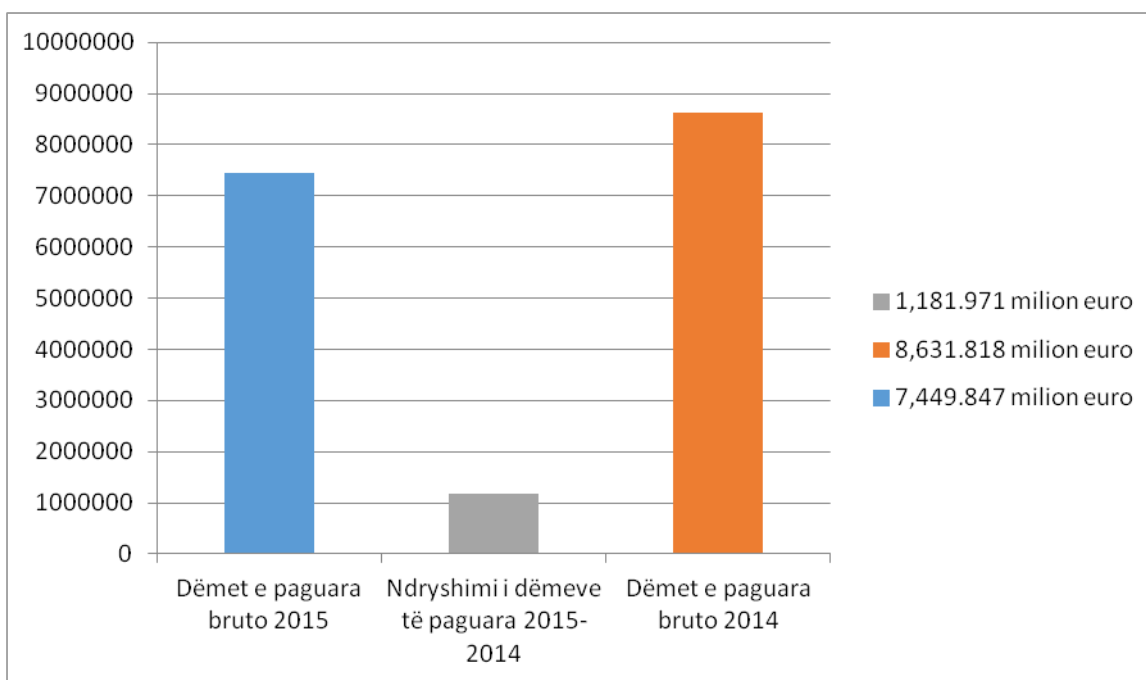


Fig.25 Dëmet e paguara nga aksidentet me sigurime vullnetare

Dëmet e paguara bruto sipas Kompanive të sigurimeve dhe sipas llojit të sigurimit për vitet 2014 dhe 2015 janë paraqitur në tabelën 6 dhe (Fig.26).

Tabela.15 Vlera e dëmeve të paguara nga sigurimet kasko për periudhën Janar - Gusht të viteve 2014 dhe 2015, sipas kompanive të sigurimeve.

Kompanit e sigurimit	Dëmet e paguara bruto 2014	Dëmet e paguara bruto 2015
Croatia	703.612	1.404.085
Daradania	3.523.547	2.509.757
Elsig	1.228.530	1.416.527
Illyria	2.454.571	2.213.053
Insig	1.121.611	1.968.094
Kosova e Re	1.394.792	2.003.462
Prisig	/	1.234
Scardian	/	24.370
Sigal UGA	2.893.889	4.484.915
SigKos	259.642	303.606
Sigma VIG	1.860.805	2.822.610
Siguria	3.110.021	2.754.676
Gjithsej million/euro	18.551.067	21.906.389

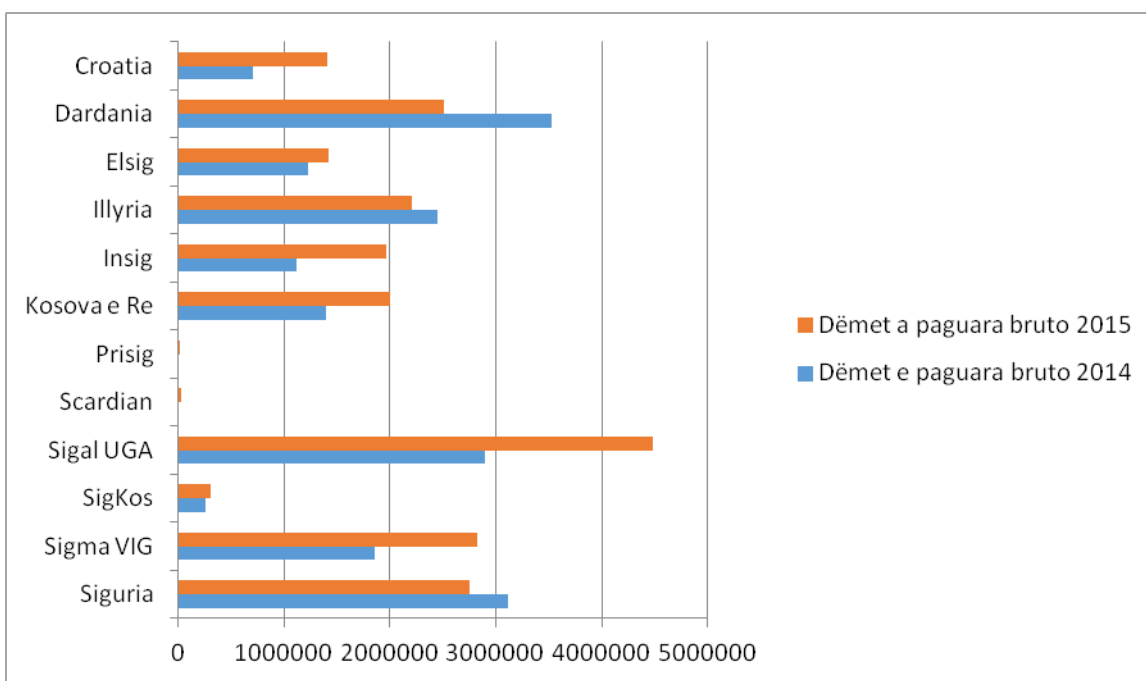


Fig.26 Dëmet e paguara bruto sipas Kompanive të sigurimeve dhe llojit të sigurimeve

KAPITULLI IV

4. KRAHASIMI I KOSTOS SË GJITHMBARSHME TË MBLEDHUR NGA SHITJA E TPL-së, ATYRE KASKO DHE KOMPENSIMI

Sipas të dhënave të BQK-së, vlera e gjithsej primeve të shkruara bruto për sigurimet TPL, dhe atyre KASKO, në vitin 2015 periudha Janar - Gusht arriti në 54.463.998 milion/euro, që paraqet një rënie vjetore prej 0.4%, për dallim nga viti i kaluar 2014 kur primet e shkruara kishin shënuar një rritje vjetore prej 54.991.885 milion/euro.

Gjithsej, shuma e dëmeve të paguara nga kompanit e sigurimeve për sigurimet TPL, dhe KASKO, në vitin 2015 periudha Janar - Gusht arritën vlerën prej 24.558.293 milion/euro, duke shënuar një rritje vjetore prej 7.9%, për dallim nga viti i kaluar 2014 ku vlera e dëmeve të paguara kishte shënuar rënie vjetore prej 20.959.088 milion/euro.

Kurse numri i policave të sigurimeve të shitura në Kosovë për vitin 2015 periudha Janar -Gusht arriti në 1.013.082 polica, duke shënuar një rritje vjetore prej 13.7%, për dallim nga viti paraprak 2014 ku numri i policave të shitura kishte shënuar rënie vjetore prej 768.608 mijë/polica.

Po ashtu edhe numri i dëmeve të paguara nga kompanit e sigurimeve për vitin 2015 periudha Janar - Gusht arriti në 100.862 dëme, duke shënuar një rritje vjetore prej 7.6%, për dallim nga viti paraprak 2014 ku numri i dëmeve kishte shënuar rënie vjetore prej 86.595 dëme.

Në tabelën 16, është bërë krahasimi i kostos së gjithmbarshme të mbledhura nga shitja e sigurimeve TPL dhe KASKO, dëmet e paguara, numri i policave të kontraktuara dhe numri i dëmeve të paguara.

Tabela.16 Primi bruto dhe dëmet e paguara për periudhën Janar - Gusht si dhe numri i policave dhe numri i dëmeve për vitet 2014 dhe 2015.

2014		2015		2014		2015	
Primi bruto	Dëmet e paguara	Primi bruto	Dëmet e paguara	Numri i policave	Numri i dëmeve	Numri i policave	Numri i dëmeve
54.991.885	20.959.088	54.463.998	24.558.293	768.608	86.595	1.013.082	100.862

Kurse të dhëna për periudhën **Shtator - Dhjetor**, në raportin e Bankës Qendrore të Kosovës për vitin 2014 dhe 2015, janë vetëm si vlera totale për primin e sigurimeve, numrin e policave dhe dëmet e paguara (tabela.17-18).

Tabela.17 Periudha Shtator - Dhjetor (milion/euro)

Viti 2014	Primi bruto	Dëmet e paguara	Numri i policave
Shtator	61.2	23.1	777.062
Tetor	67.6	25.5	783.995
Nëntor	73.0	28.2	791.834
Dhjetor	80.1	31.2	804.503

Tabela.18 Periudha Shtator - Dhjetor (milion/euro)

Viti 2015	Primi bruto	Dëmet e paguara	Numri i policave
Shtator	61.0	27.1	1.022.098
Tetor	67.7	30.3	1.052.761
Nëntor	72.9	33.5	1.084.343
Dhjetor	78.8	37.0	1.160.247

4.1 SHKALLA MESATARE E PJESËMARRJES SË MJETEVE NË AKSIDENTË

Shkalla mesatare e pjesëmarrjes së mjeteve në aksident, duke ju referuar statistikave nga Policia e Kosovës (tabela 19 dhe figura 27) duke ju referuar numrit të aksidenteve për vitin 2014 e rregulluar sipas llojit të aksidenteve. Shifrat gjithashtu përfshijnë aksidentet me dëme material.

Tabela.19 Numri i aksidenteve sipas pjesëmarrjes së mjeteve

Llojet e aksidenteve viti 2014	
Aksidentet me një automjet të përfshirë	1.516
Automjet - Automjet	11.437
Automjet- Tren	10
Automjet - Biçikletë	187
Automjet - Këmbësor	1.074
Automjet – Autobus - Kombibus	440
Automjet - Kamion	696
Automjet - Traktor	138
Automjet - Karrocë	6
Automjet - Motorr	168
Automjet - Kafshë	63
Te tjera	565
TOTALI	16.300

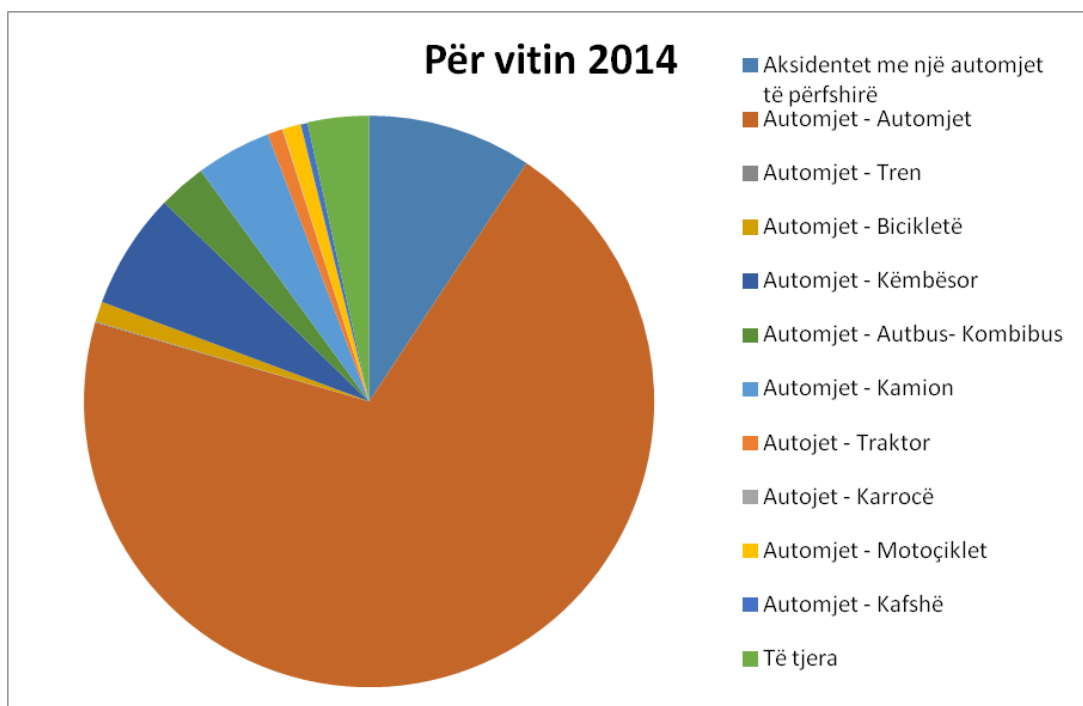


Fig.27 Shkalla mesatare e pjesëmarrjes së mjeteve në aksident duke ju referuar numrit dhe llojit të aksidenteve

4.1.1 SHKALLA MESATARE E PËRFSHIRJES SË PJESMARRËSVE NË AKSIDENT

Sipas Statistikave të Sigurisë Rrugore të Kosovës shkalla mesatare e përfshirjes së pjesëmarrësve në aksident, duke ju referuar numrit dhe llojit të pjesëmarrësve në aksident janë **pasagjerët**, duke analizuar grupmoshën e tyre, ata janë të rinjët nga mosha **12 vjeç** deri në **18 vjeçë**.

Trendet aktuale tregojnë se çdo ditë e më shumë të rinjë (gjithashtu edhe mbi moshën 18 vjeçare), marrin pjesë në organizime jashtë shtëpiake dhe jashtë vendbanimeve të tyre (diskoteka etj.) me një potencial të lartë të abuzimit të alkoolit dhe të drogave.

Duhet ngritur problemi se si këta të rinjë mund të arrijnë në shtëpi të sigurtë gjatë orëve të natës, qoftë si këmbësorë dhe si udhëtarë në ndonjë automjet të shokëve ose si shoferë në automjetet e tyre.

Një trend tjetër është përdorimi i biçikletave dhe mopedëve apo skuterëve të cilat llogariten si mjetet më të rrezikshme për udhëtim pa masa shtesë siç janë: edukimi, trajnimi dhe masat infrastrukturore.

4.1.2 SHKALLA MESATARE E KOMPENSIMIT TË SECILËS KATEGORI

Detyrimi i siguruesit (Kompanisë së sigurimit) nga kontrata e sigurimit të autopërgjegjësive është kufizuar me shumën e detyrueshme të sigurimit e vlefshme sipas ligjit në ditën e aksidentit, përveç kur është kontraktuar një shumë më e lartë e sigurimit.

Shuma e detyrueshme mesatare e sigurimit për kontraktimin e sigurimit të autopërgjegjësive, sipas ligjit nr. 04/L-018 neni 13 të këtij neni, është si më poshtë:

1. Për dëme në persona, ku përfshihet edhe vdekja, për rast të siguruar, pavarësisht nga numri i personave të dëmtuar, një milion (1.000.000) euro,
2. Për dëme në pasuri, për rast të siguruar, pavarësisht nga numri i personave të dëmtuar, dyqind mijë (200.000) euro ,si dhe
3. Për dëme të shkaktuara nga përdorimi i autobusit dhe mjeteve motorike të destinuar për transportin e lëndëve të rrezikshme, zbatohet dyfishi i shumave mesatare të sigurimit të përcaktuar në nënparagrafet e mësipërm të këtij neni.

4.2 KOST- BENIFITI APO BILANCI I SEKTORIT TË SIGURIMEVE TË AUTO- PËRGJEGJËSISË

Aktiviteti i sektorit të sigurimeve sipas të dhënave të BQK-së, shihet se gjatë vitit 2015 kompanitë e sigurimeve kanë pasur të hyra prej **78.8 milionë/euro**, derisa gjatë kësaj periudhe vjetore dëmet e ndodhura ishin 37.0 milionë/euro dhe shpenzimet administrative prej 32.5 milionë euro. Kurse në periudhën e njejtë të vitit paraparak 2014 të hyrat e kompanive ishin rreth **80.1 milionë/euro**, derisa dëmet e ndodhura ishin 31.2 milionë/euro dhe shpenzimet administrative 30 milionë/euro.

Pra, në total kemi ngritje të dëmeve e që në vitin 2015 dëmi është më i lartë për 5.8 milionë/euro sesa në vitin paraparak dhe si pasojë e këtij niveli kaq të lartë të dëmeve janë rritur edhe shpenzimet administrative.

Në total, në sektorin e sigurimeve për vitin 2015 ka pasur një fitim prej rreth 9.3 milion/euro, pa shpenzime administrative kurse për vitin paraparak 2014 kanë pasur një fitim prej rreth 18.9 milion/euro, pa shpenzime administrative.

Nga Byroja Kosovare e Sigurimit (BKS), të hyrat e primeve të shkruara bruto për sigurime kufitare për vitin 2015 shënuan një rënie vjetore prej 8,5 milion/euro, derisa gjatë kësaj periudhe vjetore dëmet e paguara kanë pasur një rritje prej 2.6 milion/euro, duke krahasuar me vitin paraparak 2014 kur primet e shkruara bruto kanë shënuar një rritje vjetore prej 10.7 milion/euro, derisa gjatë kësaj periudhe vjetore dëmet e paguara kanë pësuar një rënie prej 2.5 milion/euro.

Aktualisht, numri i kompanive të sigurimeve në Kosovë të cilat zhvillojnë veprimtarin e tyre të punës janë 13 kompani të sigurimeve, i cili është një numër i mjaftueshëm i kompanive për të siguruar se ka një shkallë të mirë të konkurrencës në tregun e sigurimeve në Kosovë.

Nëntë nga kompanitë e sigurimeve që aktualisht veprojnë në Kosovë janë në pronësi të huaj të cilat menaxhojnë rreth 67% të totalit të aseteve të sektorit. Katër kompanitë e tjera, janë në pronësi vendase të cilat menaxhojnë rreth 33% të aseteve të sistemit.

BQK-ja nuk vë ndonjë kufizim mbi numrin e kompanive të sigurimit që mund të veprojnë në Kosovë., kriterët e licencimit që përdoren nga BQK-ja kanë të bëjnë me cilësinë e aplikuesve.

4.2.1 EFEKTET EKONOMIKE FINANCIARE TË SISTEMIT BONUS MALUSIT

Sistemi Bonus-Malus përfaqëson një sistem eficient tarifimi, i cili pasqyron profilin e riskut, duke individualizuar tarifat e primeve.

Kjo nënkupton, nëse i siguruari, përfshihet në një nga klasat e Bonusit, primi do të zvogëlohet dhe e kundërta do të ndodhë nëse përfshihet në klasat e Malusit, në varësi të historikut të dëmeve që i siguruari do të ketë për një periudhë të caktuar.

Në periudhë afatgjatë, individualizimi i tarifave sipas profilit të riskut është e vetmja mënyrë për të ulur kostot e sigurimit.

Tarifimi me bazë risku nënkupton: rritjen e përgjegjësisë së drejtuesve të automjeteve – ata që shkaktojnë aksidente duhet të paguajnë një prim më të lartë, çmime të ndryshme për rreziqe të ndryshme, drejtuesit e automjeteve që kanë makina me motorë të një shkallë më të vogël duhet të paguajnë prime më të ulëta krahasuar me ata që kanë makina me motorë të fuqishëm, etj

Kjo dispozitë e bonus - malusit shifet se ka efektet e saj ekonomike dhe financiare për arsye se e bën të detyrueshme tarifimin me baza risku për kontratat e sigurimit të detyrueshëm motorik, nga ana e shoqërive të sigurimit.

Rëndësia e këtij sistemi është se nga Bonusi do të përfitojnë shoferët e mirë dhe të disiplinuar dhe ata që janë të kujdesshëm në trafik dhe në të njëjtën kohë nëpërmjet Malusit shoferët e papërgjegjshëm që shkaktojnë aksidente do të jenë në disavantazh.

4.3 KRAHASIMI I RREGULLSISË SË SEKTORIT TË SIGURIMEVE ME PRAKTIKAT E MIRA TË VENDEVE TË ZHVILLUAR

Në Kosovë, si në shumicën e vendeve të zhvilluara, kompanitë e sigurimit jo-jetë dhe ato të sigurimit të jetës iu nënshtrohen regjimeve të ndryshme rregullatore. Arsyeja kryesore për këtë është se biznesi i sigurimit të jetës ka tendencë të jetë afat gjatë, shpesh duke mbuluar disa dekada ku edhe aplikohet më së shumti në vendët Evropës duke krahasuar me Kosovën ndërsa policat jo-jetë zakonisht janë më të shkurtra dhe me periudha të përcaktuara qartë.

Objektivat kryesore të licencimit dhe regjimet rregullative për kompanitë e sigurimit në Kosovë janë: së pari të promovohet dhe mbahet një industri e shëndoshë dhe e besueshme e sigurimit në Kosovë dhe së dyti, të mbrohen interesat e mbajtësit të policës.

Në këtë drejtim, objektivat e rregullimit dhe mbikëqyrjes së sigurimit janë të ngjashme me objektivat e rregullimit dhe mbikëqyrjes me vendet e Evropës, kurse dallimi ndërmjet tyre është se në Kosovë sigurimet TPL janë të ndarë ndaj sigurimeve vullnetare KASKO kurse në vendet e Evropës sigurimet vullnetare janë të detyrueshme aq sa janë sigurimet TPL, dhe po ashtu dallimi është edhe tek shitja e policave të sigurimeve ku për veç agjentëve të shitjes me këtë aktivitet merren bankat dhe agjensit e ndryshme për shitjen e policave të sigurimeve në Evropë.

Kompanitë e sigurimit në Kosovë dhe në vendet më të zhvilluara zakonisht përdorin personat e quajtur aktuarët për ti ndihmuar ata në vendosjen e primeve. Aktuarët përdorin statistika të ngjarjeve të kaluara dhe probabilitetin e ngjarjeve të ardhshme për të vlerësuar shkallën e kërkesave të ardhshme, duke përcaktuar kështu një prim që i lejon kompanisë të përmbush këto kërkesa dhe prapë të ketë fitim. Sa më shumë të ketë mundësi që të ndodh një ngjarje e padëshirueshme, aq më i lartë do të jetë primi.

Në vazhdim kemi paraqitur tabelën e cila paraqet dallimet ndërmjet vendeve të rajonit për primet e sigurimeve, numrin e kontratave (policave), dhe dëmet e paguara për vitin 2013.

Tabela.20 Dallimet ndërmjet vendeve të rajonit për primet e sigurimeve, numrin e kontratave (policave), dhe dëmet e paguara për vitin 2013.

Vendet	Primet në million/euro për vitin 2013	Numri i kontratave ('000 €) për vitin 2013	Kërkesat e paguara në million/euro për vitin 2013
Shqiperi	60.6	996	19.3
Kosovë	79.1	814	38.6
Maqedoni	116.9	1.066	48.1
Mali Zi	66.9	/	29.1

Nga tabela shohim se në Kosovë vlera e primeve të pranuar në vitin 2013 ishte 79.1 milion euro, një rritje prej 11.8%. Vlera e kërkesave të paguara nga kompanitë e sigurimit në vitin 2013 u rrit me 24.4% për të arritur 38.600.000 Euro.

4.4 EFEKTET E RREGULLUESIT DHE VLERËSUESIT E DËMEVE MATERIALE DHE JO MATERIALE

Rregulluesit dhe vlerësuesit e dëmeve material dhe jo -materiale kryesisht janë ekspertë të cilët merren me rregullimin dhe vlerësimin e dëmeve që rrjedhin nga policia e sigurimit.

Ekspertët e sigurimit janë persona fizikë ose juridikë, të cilat janë profesionist të pavarur të lëmisë përkatëse për vlerësimin e dëmit, kanë njohuri të mjaftueshme për kushtet e policave të sigurimit, si dhe gëzojnë besimin e sigurvearit dhe të të siguruarit për vlerësime të paanshme të dëmeve.

Profesioni i ekspertit të sigurimeve për dëme material dhe jo-materiale përfshin faktorin e pavarësisë dhe vepron në mënyrë që t'i mbrojë të drejtat e të siguruarit dhe të kompanisë së sigurimeve, dhe po ashtu i siguruari duhet t'ia mundësojë ekspertit hulumtimin e dokumenteve të nevojshme, në mënyrë që atij t'i lehtësohet puna në procesin e caktimit të vlerës së dëmit dhe të ekspertizës së vendit ku ka ndodhur aksidenti.

Efektet e rregulluesit dhe vlerësuesit të dëmeve materiale dhe jo-materiale janë:

1. Të verifikojnë dhe të sqarojnë rrethanat e ngjarjes,
2. Të verifikojnë saktësinë e deklaratave apo përshkrimeve që rezultojnë nga aktet kontraktuese dhe të përcaktojnë nëse në momentin e dëmtimit ekzistonin rrethana që kishin ndryshuar rrezikun dhe nuk ishin komunikuar,
3. Të verifikojnë nëse i siguruari ka plotësuar detyrimet e tijë,
4. Të kryejnë vlerësimin e dëmit, konform kushteve të sigurimit dhe policës së sigurimit etj.

4.5 TRENDI I ZHVILLIMIT TË AKSIDENTEVE – PARASHIKIMI I TYRE NGA SHËNIMET HISTORIKE TË DËMEVE

Gjendja në komunikacionin rrugor në periudhën kohore të regjistruar nga viti 2004 deri në vitin 2014 tregon një rritje të konsiderueshme të aksidenteve dhe të numrit të personave të lënduar.

Numri i personave të vdekur në aksidentet rrugore në 11 vitet e fundit sillet në një nivel të lartë, veçanërisht te kategoria e këmbësorëve, fëmijët dhe të rinjtë paraqiten me përqindje të lartë të vdekjeve dhe të lënduarve.

Performanca e aksidenteve rrugore në Kosovë, për sa i përket numrit të të vdekurve nga aksidentet rrugore është shumë më e përafërt me standardet e Bashkimit Evropian se me ato të vendeve të Evropës Lindore.

Dy ndryshimet kryesore me vendet e Evropës Perëndimore janë se ka pasur një rritje të theksueshme të fataliteteve në dekadën e fundit dhe se numri i këmbësorëve përfaqëson shumicën e shfrytëzuesve të rrugëve të rrezikuar në Kosovë.

Analizat e statistikave nga aksidentet dhe trendet e tyre korresponduese mbeten njëra nga elementet kryesore në zhvillimin e një programi për sigurinë rrugore.

Komisioni Evropian në Kosovë ka publikuar në vitin 2010 një program të ri për sigurinë rrugore për dekadën e ardhshme dhe qëllimi kryesor është përgjysmimi i numrit të përgjithshëm të vdekjeve në rrugë brenda Bashkimit Evropian duke filluar nga 2010 deri 2020.

Nga Komisioni Evropian janë nxjerrë shtatë objektiva strategjike:

1. *Përmirësimi i edukimit dhe trajnimit të pjesëmarrësve të rrugës,*
2. *Ngritja e përforcimit të zbatimit të rregullave rrugore,*
3. *Infrastrukturë rrugore më të sigurtë,*
4. *Automjete më të sigurta,*
5. *Promovimi i përdorimit të teknologjisë moderne për rritjen e sigurisë rrugore (ITS),*
6. *Përmirësimi i shërbimeve urgjente pas lëndimeve si dhe*
7. *Mbrojtja e shfrytëzuesve të pambrojtur të rrugëve.*

KAPITULLI V

5. PROGRAMI "SilverDAT myclaimPRO"

Programi softwerik *SilverDat myclaimPro* është një program i prezentuar nga përfaqësues të shtetit të Zvicrrës të përkrahur nga Shoqata e sigurimeve në Kosovë, ku për qëllim ka pasur që të ofroj njohuri për rëndësin që ka ky program i cili ka të bëjë kryesisht me trajtimin e dëmeve për profesionistët dhe mundësin e aplikimit të tij në Shoqërin e Sigurimeve në Kosovë dhe që t'ju ofrojë të dëmtuarëve zvogëlimin e proceduarave të pa nevojshme dhe trajtimin më eficientë të rasteve pas ndodhjes së aksidenteve në komunikacionin rrugor.

Në (Fig.28) janë paraqitur disavantazhet e tanishme të mënyrës së trajtimit, apo komunikimit nga të gjithë akterë të ndryshëm që marrin pjesë gjatë procesit të trajtimit të dëmit, prej nga mund të shifet që komunikimi shpeshherë është multi-dimenzional dhe jo efikas, këto procese ndonjëherë janë vështir të menaxhueshme dhe konsumojnë shumë kohë.

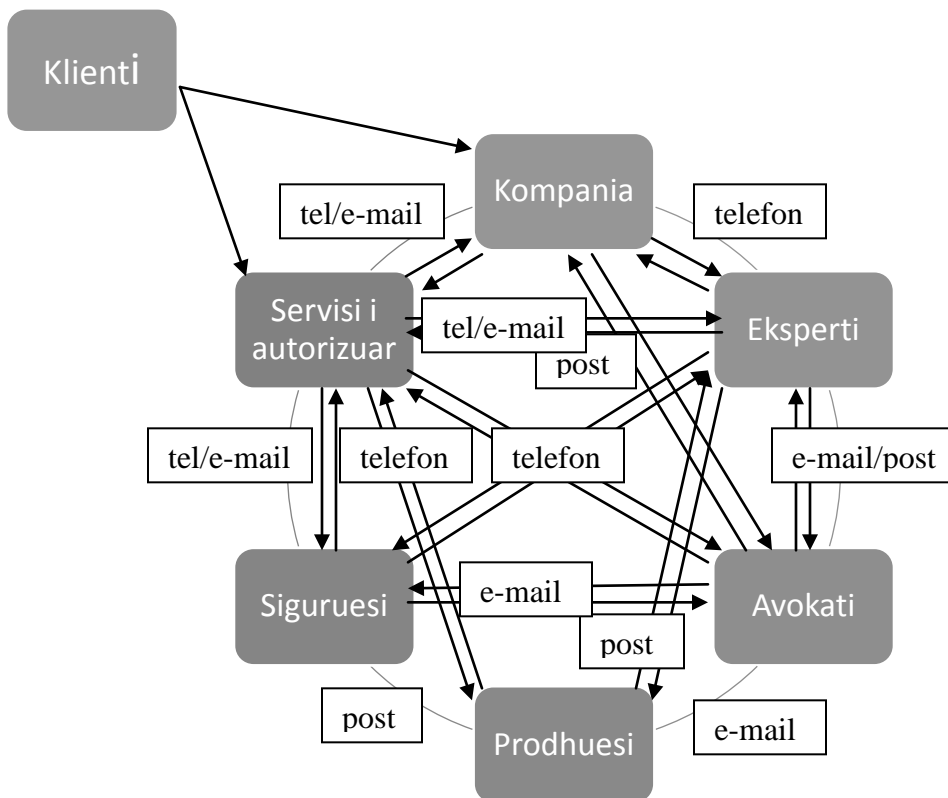


Fig.28 Komunikimi me akterë të ndryshëm që marrin pjesë gjatë procesit të trajtimit të dëmit

Me aplikimin e programit **SilverDat myclaimPro** (fig.29) për trajtimin e dëmeve për profesionistë, ofron këto avantazhe kryesore:

1. Të gjithë pjesëmarrësit komunikojn në një platformë dhe secili posedon kodin e tij për kyçje në program,
2. Të gjitha veprimet lëjnë gjurmë dhe janë të dokumentuara dhe
3. Trajtimi i dëmeve bëhet më eficient.

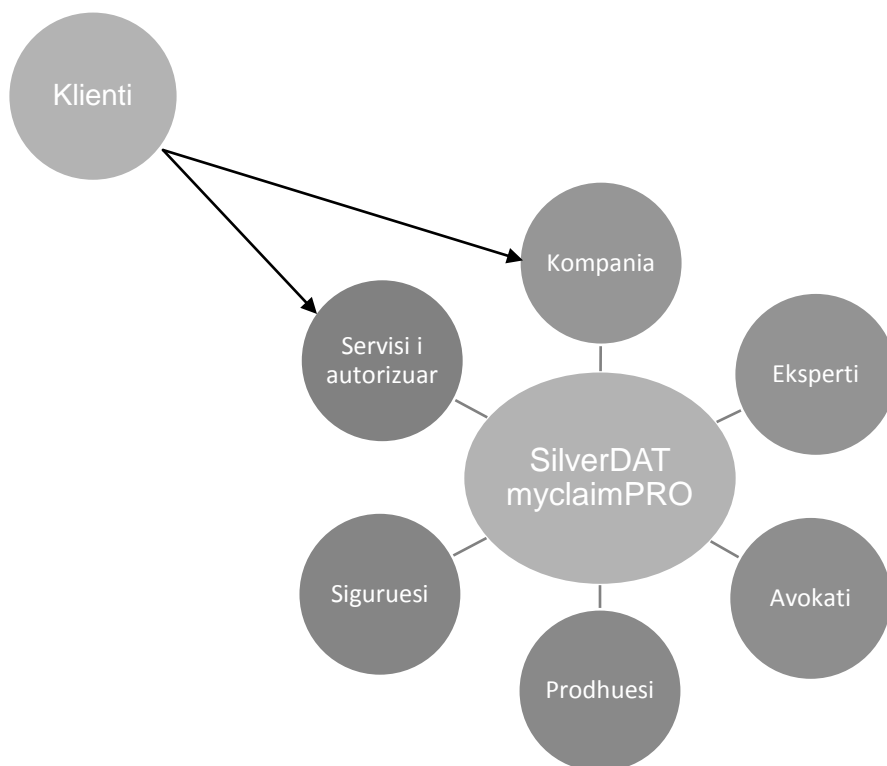


Fig.29 Programi SilverDATmyclaimPRO

Për ta instaluar dhe përdorur programin SilverDat myclaimPro në shoqërin e sigurimeve në Republikën e Kosovës ka edhe kosto financiare, e ato janë:

1. Kostoja për instalim të programit për Kompaninë është 15.000€,
2. Kostoja për kyçje me kode për Ekspertët është 6.000€.

Për abonim (mirmbajtje) vjetore është:

1. Për kompaninë 2.850€,
2. Për ekspertët 600€.

REKOMANDIMET DHE PËRFUNDIMI

Duke u bazuar në tematikën e këtijë punimi që kryesishtë ndërlidhet me shoqërinë e sigurimeve në Kosovë, sigurinë rrugore dhe kujdesin pas aksidenteve rrugore, janë dhënë rekomandimet duke u bazuar pikërishtë në këto tri tematika kryesore.

Siguria rrugore - Duke pasur parasyshë gjendjen e infrastrukturës rrugore në Kosovë dhe numrin e madhë të aksidentëve rrugore në këto vitet e funditë, duke e krahasur me ato të vendeve më të zhvilluara, lenë të kuptohet se projektimi dhe kushtet e të gjitha rrugëve kanë një ndikim kyç në sigurinë rrugore. Prandaj rruga, segmentet rrugore dhe elementet rrugore (siç janë udhëkryqet, vendkalimet e këmbësorëve etj), duhet të vlerësohen duke pasur parasyshë sigurinë rrugore e cila luan një rolë të rëndësishëm në parandalimin e aksidenteve rrugore.

Rrugët e reja duhet të auditohen në fazën e planifikimit ndërtimorë si dhe rrugët ekzistuese duhet të inspektohen rregullisht. Sektorët dhe lokacionet me koncentrim të madh të numrit të aksidenteve duhet të identifikohen dhe duhet të merren masat korrigjuese.

Tejkalimi i shpejtësisë është shkaktari më i shpeshtë për aksidente rrugore dhe kryesorë për seriozitetin e lëndimeve. Ligji për Sigurinë e Komunikacionit Rrugorë përcakton kufizimet e shpejtësisë sipas normave Evropiane. Kudo që zvoglimi i shpejtësisë është i domosdoshëm (udhëkryqet, rrugët kryesore nëpër vendbanime, vendkalimet e këmbësorëve, etj.), duhet marrë masa efikase.

Në rrugët e shpejta si dhe në autorrugë sistemet mbrojtëse të vendosura në mes të rrugës, në mënyrë efikase duhet të parandalojnë kalimin e automjeteve dhe kamionëve në anën e kundërt të rrugës. Sistemet e mbrojtjes anësore duhet të mbrojnë automjetet në rrugë nga përplasja me pengesa strukturale si me ura, mure, shtylla - llampat rrugore për ndriçim etj., si dhe vëmendje e posaçme duhet ti kushtohet rrezikut të aksidenteve me drunjë dhe me kafshë, ku dihet se këto mjete qarkullojnë në shumicën e kohës në rrugë.

Kujdesi pas aksidentit - Duke ditur se në Kosovë janë një numër i madh i qytetarëve të pa informuar rreth procedurave që duhet ti zbatojnë pas ndodhjes së aksidenteve rrugore, kush dhe cilat persona apo institucione duhet të jenë në gadishmëri që t'ju ndihmojnë personave që pësojnë aksidentë.

Aksidentet nuk do të jenë kurrë plotësisht të shmangshme, pasi që faktori njeri gjithmonë do të jetë një faktorë i pasigurisë. Komponenta tjetër është kujdesi pas aksidentit e cila mbulon kohën optimale në mes të kohës së aksidentit dhe kohës së arritjes të të gjitha automjeteve të domosdoshme emergjente (sistemi i alarmimit, koordinimi në mes të policisë, ambulancës dhe brigadës së zjarrfikseve) si dhe cilësia e trajtimit mjekësor (ndihma e parë, trajtimi në vend të ngjarjes, transporti për në spital, trajtimi në spital).

Numri i emergjencës Evropiane 112 implementohet edhe në Kosovë dhe duket se është mjaft i njohur nga popullata. Thirrja shkon në njërën nga Qendrat emergjente në Ministrinë e Punëve të Brendshme ku të gjitha thirrjet regjistrohen prej nga informohen forcat Policore.

Nuk ka ndonjë informatë të qëndrueshme nëse ambulancat dhe brigadat e zjarrfikësve alarmohen menjëherë, ose alarmohen vetëm me kërkesë të Policisë kur ata mbërrijnë në vend të ngjarjes. Mund të supozohet se sistemi i shpëtimit punon më mirë në regjionin e Prishtinës se në regjionet e tjera.

Pra, në këtë rastë sa i përket popullatës kjo kohë konsiderohet të jetë definitivisht e gjatë (deri në një orë ose më shumë) gjë që mund të shpjegojë nivelin e lartë të “vetëshpëtimit” të viktimave nga përdoruesit e rrugës ose nga të afërmit. Këto përshtypje subjektive duhet të verifikohen në mënyrë objektive.

Shoqëria e sigurimeve - tregu i sigurimeve është një pjesë shumë e rëndësishme e sektorit financiar. Sektori financiar për vetë specifikën e tij është aq delikat dhe i rëndësishëm, sa që çdo ndërhyrje duhet të jetë me përgjegjshmëri.

Nisur nga ky fakt, ka ardhur koha që procesi i transparencës të jetë i plotë, duke përfshir të gjithë faktorët, si shoqëritë e sigurimeve, ligjvënësit dhe qeverinë. Nga pikëpamja e një veprimi të shpejtë pragmatist, zvoglimi i masës së pagesës për publikun mund të bëhet me një veprim të vetëm, heqjen e TVSH-së. Në vend të TVSH-së, mund të aplikohet një taks fikse, e cila duhet të shkojë në favor të një fondi për parandalimin e aksidenteve dhe i menaxhuar nga Ministria e Mbrendshme dhe Ministria e Transportit. Kjo është një praktikë e njohur botërore që do të jepte efekte të menjëhershme në parandalimin e aksidenteve.

Po ashtu, rezultatet e pritshme të këtij punimi do të jenë me futjen në përdorim të programit software SilverDAT myclaimPRO, së pari nga organet kompetente të cilat merren me trajtimin e rasteve pas ndodhjes së aksidenteve rrugore, kryesisht nga Kompanit e Sigurimeve dhe të përkrahur nga Shoqata e Sigurimeve dhe nga Oda e Avokatëve në Kosovë.

LITERATURA

- [1] Analiza dhe parandalimi i aksidenteve në komunikacionin rrugor - pjesa e parë dhe pjesa e dytë – Prof.dr. Ahmet Geca Prishtinë, 2011
- [2] Shoqata e sigurimeve në Kosovë - Buletini vjetor i publikuar, 2016
- [3] BQK- Banka Qëndrore e Kosovës – Buletini mujor satestikor 2014/16
- [4] Projekt i financuar nga BE menaxhuar nga Zyra e Bashkimit Evropian në Kosovë, 2015
- [5] Rregullorja mbi implementimin e sistemit të Bonus-Malusit – BQK Prishtinë, 2012
- [6] Policia e Kosovës, Statistikat e aksidenteve në Kosovë 2011/15
- [7] Bsc.Erduan Rashicaj, 2016
- [8] Autoriteti i Mbikqyrjes Financiare në Shqipëri raporti vjetor në fushën e sigurimeve 2015
- [9] SilverDAT myclaimPRO ofruar nga Gesta Distribution J.S.C Kosovo 2016
- [10] Monitorimi i Planit të Veprimit 2011 – 2015 në zbatim të Strategjisë Kombëtare të Siguris rrugore 2011/20 Ministria e Transportit dhe Infrastruktures – Tiran 2011