



KONFERENCA
Diaspora Flet

ANALIZË E SHKURTËR E POLITIKAVE MBI
**SIGURIMIN KUFITAR
PËR MËRGIMTARËT**

Ky botim është realizuar me përkrahjen e projektit Promovimi i Shoqërisë Demokratike (DSP) – i financuar nga Agjencia Zvicerane për Zhvillim dhe Bashkëpunim (SDC) dhe Ministria e Punëve të Jashtme të Danimarkës (DANIDA) dhe menaxhuar nga Fondacioni Kosovar për Shoqëri Civile (KCSF). Përmbajtja e këtij botimi është përgjegjësi e Germin dhe në asnjë mënyrë nuk mund të konsiderohet si qëndrim i SDC-së, DANIDA-së apo KCSF-së.

Të gjitha të drejtat janë të rezervuara

© 2018 Germin

Pa lejen me shkrim nga Germin asnjë pjesë e këtij publikimi nuk mund të riprodhohet, të ruhet në ndonjë sistem rikthimi, të transmetohet në ndonjë formë ose me çfarëdo mjeti elektronik, mekanik, fotokopjimi, incizimi ose ndryshe.

Analizë e shkurtër e politikave për Sigurimin Kufitar për Mërgimtarët

I. Situata Aktuale

Si mungesë e anëtarësisë së Kosovës në Organizatën e Kartonit të Gjellbër, çdo automjet i huaj që hyn në Kosovë detyrohet të paguajë sigurim kufitar (në hyrje të pikave kufitare) për sigurimin nga autopërgjegjësia. E njëjta aplikohet edhe për veturat me regjistrim të Kosovës të cilat udhëtojnë jashtë vendit. Rrjedhimisht, edhe anëtarët e diasporës kosovare kalojnë nëpër të njëjtin proces. Pagesa e sigurimeve është diçka normale dhe shumë herë e mirëpritur nga vozitësit e automjeteve, mirëpo, një gjë e tillë bëhet problematike kur kostot e sigurimit janë tejet të larta, procedurat e gjata, dhe shërbimet/kompensimet e marra joadekuate.

Kjo analizë e shkurtër e politikave ka për qëllim të shtjellojë disa nga sfidat kryesore me të cilat përballen mërgimtarët kosovarë në lidhje me sigurimin kufitar për automjete. Fillimisht, në këtë dokument paraqitet baza ligjore për sigurimin nga auto përgjegjësia dhe historiku i zhvillimeve në këtë aspekt në Kosovë. Pas shtjellimit më në detaje të sfidave, ky dokument ofron edhe rekomandime mbi adresimin e tyre nga institucionet vendore.

a. Aspekti ligjor dhe korniza institucionale

Kosova ka në fuqi një numër akteve ligjore të cilat rregullojnë fushën e sigurimeve në përgjithësi, dhe sigurimet nga autopërgjegjësia në veçanti, të cilat janë përmbledhur në pika të shkurta më poshtë.

I aprovuar nga Kuvendi i Kosovës në qershor 2011, Ligji për Sigurimin nga Autopërgjegjësia rregullon sigurimin e detyrueshëm nga autopërgjegjësia për dëmet e shkaktuara palëve të treta. Sipas këtij ligji, pronari i mjetit motorik para përdorimit të tij duhet të kontraktojë sigurim për mbulimin e përgjegjësisë për dëmet e shkaktuara palëve të treta në rast vdekje, lëndimeve trupore, dëmtimit të shëndetit apo dëmtimit në pasuri. Dëmet e shkaktuara në Republikën e Kosovës dhe të gjitha vendet e anëtare të sistemit të kartonit të gjellbër mbulohen nga ky lloj i sigurimit.

Më tutje, sipas ligjit, policat e sigurimit mund t'i lëshojnë vetëm siguruesit e licencuar nga Banka Qendrore e Kosovës (BQK). Drejtuesit e automjeteve me regjistrim të huaj detyrohen që të lidhin kontratë të sigurimit kufitar të autopërgjegjësisë të vlefshme në territorin e Republikës së Kosovës, me periudhë vlefshmërie jo më pak se pesëmbëdhjetë (15) ditë, në të kundërtën ato mjete nuk lejohet të futen në territorin e Republikës së Kosovës.

Sipas Ligjit në fjalë, institucioni kryesor kompetente për organizimin dhe zbatimin e sistemit të sigurimit kufitar të autopërgjegjësisë është Byroja Kosovare e Sigurimit (BKS). BKS mban statusin e Byrosë nacionale të sigurimit me të drejta të pakufizuara në cilësi të Byrosë pagesë dhe Byrosë

Çka është kartoni i gjellbër?

Kartoni i Gjellbër është ekuivalent me Certifikatat e Sigurimit Motorik të të gjitha vendeve që i viziton një motorist i huaj. Kartoni i Gjellbër garanton se motoristët vizitues kanë së paku mbulesë minimale të sigurimit të detyrueshëm të palës së tretë, i nevojshëm sipas ligjeve të vendeve që i vizitojnë.

Këshilli i Byrove Nacionale është institucioni përgjegjës i cili koordinon sistemin e kartonit të gjellbër në Evropë.

Figura Çka është kartoni i gjellbër?

trajtuere, që garanton përmbushjen e të gjitha detyrimeve nga sistemi i kartonit ndërkombëtarë të sigurimit. Në këtë drejtim, BKS administron Fondin Garantues të kartonit të gjelbër i cili ka për qëllim garantimin e detyrimeve financiare që rrjedhin nga anëtarësimi në sistemin e kartonit të gjelbër dhe marrëveshjet e tjera ndërkombëtare nga kjo lëmi.

Fondi i Kompensimit, gjithashtu administrohet nga Byroja dhe ka për qëllim pagesën e dëmeve në territorin e Republikës së Kosovës. Siguruesit të cilët ushtrojnë veprimtari në sigurimin e detyrueshëm në territorin e Republikës së Kosovës, janë të detyruar të kontribuojnë çdo tre (3) muaj financiarisht në fondin e kompensimit, në përpjesëtim të drejtë me primet e realizuara në këto lloj sigurimesh në tre mujorin paraardhës.

Për të rregulluar procedurat teknike lidhur me sigurimin e detyrueshëm në autopërgjegjësi, BQK ka nxjerrë edhe rregulloret në vijim:

- Rregullore mbi Procedurat e Trajtimin të Kërkesave për Kompensimin e Dëmeve që Rrjedhin nga Sigurimi i Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia,
- Rregullore për Përcaktimin e Kriteve për Vlerësimin e Dëmeve Jomateriale nga Autopërgjegjësia, dhe
- Rregullore për Shitjen e Sigurimit të Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia dhe Menaxhimin e Shpenzimeve të Siguruesve.

II. Gjendja aktuale lidhur me anëtarësimin e Kosovës në Kartonin e Gjelbër

Edhe pse institucionet vendore, siç janë BSK-ja, Ministria e Diasporës dhe Investimeve Strategjike, si dhe Ministria e Punëve të Brendshme, tashmë ka një kohë që deklarojnë se Kosova i ka përmbushur në parim kushtet për anëtarësim në Kartonin e Gjelbër, një gjë e tillë ende nuk ka ndodhur. Thuhet se pengesat janë më shumë të natyrës politike, se sa praktike.

Në këtë drejtim, në shumë deklarata të BSK-së, thuhet se mos anëtarësimi i Kosovës në Organizatën e Kombeve të Bashkuara është arsyeja kryesore se pse Kosovës nuk i lejohet anëtarësimi në Kartonin e Gjelbër. Ngjashëm, lobimi nga shtetet si Rusia, Greqia, e Spanja të cilat nuk e njohin shtetësinë e Kosovës, i kanë ndihmuar këtij procesi. Ky arsyetim është vënë në pikëpyetje shumë shpesh nga diaspora kosovare, sidomos duke marrë parasysh faktin se Kosova është pjesë e një numri të madh të organizatave ndërkombëtare, pa qenë pjesë e OKB-së (p.sh. UEFA, Organizata botërore e Doganave, etj.). Megjithatë, vlen të ceket se në një raport të takimit të Komitetit për Transport të Brendshëm Rrugor, të Këshillit Ekonomik dhe Social të Kombeve të Bashkuara, thuhet se situata në Kosovë nuk ka ndryshuar në mënyrë domethënëse, pasi njohja ndërkombëtare e targave të Kosovës dhe njohja e shtetit të Kosovës nga Kombet e Bashkuara, mbetet si sfida¹.

Komiteti për Transport të Brendshëm Rrugor i Këshillit Ekonomik dhe Social të Kombeve të Bashkuara i ka këshilluar Kosovës që deri në anëtarësim në Kartonin e Gjelbër, dhe për të facilituar anëtarësimin në këtë mekanizëm, të lidhë marrëveshje bilaterale për sigurim nga autopërgjegjësia, fillimisht me shtetet fqinje, dhe pastaj me shtetet tjera.

¹ Raporti i Takimit të Komitetit për Transport të Brendshëm Rrugor, të Këshillit Ekonomik dhe Social të Kombeve të Bashkuara, 2013.

Si rrjedhojë, në mungesë të Kartonit të Gjelbër në Republikën e Kosovës, është filluar procesi i arritjes së marrëveshjeve të veçanta me shtetet fqinje dhe më gjerë, në mënyrë që certifikatat e sigurimit të detyrueshëm të Autopërgjegjësisë ndaj palës së tretë si dhe procedurat e trajtimit të dëmeve, të njihen nga të dyja palët, respektivisht kompanitë e sigurimeve të shteteve përkatëse.

Deri më tani Republika e Kosovës ka tri memorandume të mirëkuptimit me tri shtetet fqinje:

- Memorandumi i Mirëkuptimit me Republikën e Shqipërisë, i nënshkruar nga BQK-ja (ish AQBK) dhe Byroja Shqiptare e Sigurimit me seli në Tiranë më 09 Shtator 2002;
- Memorandumi i Mirëkuptimit me Republikën e Maqedonisë, i nënshkruar nga Byroja Kosovare e Sigurimit dhe Byroja Kombëtare e Sigurimit të Maqedonisë me seli në Shkup më 24 Tetor 2012 në Ohër të Maqedonisë. Ky Memorandum i Mirëkuptimit ka ripërtrirë Memorandumin e Mirëkuptimit të nënshkruar në mes BQK-së (ish AQBK-ja) dhe Byrosë Kombëtare të Sigurimit të Maqedonisë më 24 Janar 2003.
- Memorandumi i Mirëkuptimit me Republikën e Serbisë, i nënshkruar në Bruksel për njohjen reciproke të sigurimeve të automjeteve mes Republikës së Kosovës dhe të Serbisë është nënshkruar në mes Shoqatës së Siguruesve Serbë (SHSS) dhe Byrosë Kosovare të Sigurimit (BKS) me 23 qershor në Bruksel, ku si palë lehtësuese dhe garantuese është nënshkruar nga Byroja Evropiane e Sigurimeve dhe Bashkimi Evropian. Kjo Marrëveshje ka hyrë në fuqi me datën 12 gusht 2015.

Në bazë të memorandumit me Republikën e Maqedonisë dhe Republikën e Serbisë, qytetarët e Republikës së Kosovës, për të udhëtuar në Republikën e Maqedonisë dhe Republikën e Serbisë me mjetet e tyre motorike, duhet të pajisen me një sigurim të veçantë që njihet si TPL Plus nga po e njëjta kompani e sigurimit ku i është prerë sigurimi vendor TPL. Ndërsa qytetarëve të Republikës së Maqedonisë, për të udhëtuar në Republikën e Kosovës, u nevojitet ta posedojnë Kartonin e Gjelbër Ndërkombëtar për mjetet motorike, përdërisa qytetarët e Republikës së Serbisë mund të udhëtojnë me sigurimin TPL vendor në Republikën e Kosovës.

Më tutje, BSK ka përmendur vazhdimisht se një sfidë për mos-anëtarësimin e Kosovës në kartonin e gjelbër dhe hezitimi i shteteve të tjera për të lidhur marrëveshje bilaterale është numri i lartë i veturave të pa siguruara në Kosovë. Kjo, ndodh përkundër faktit se Ligji për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia saktëson se para përdorimit të secilit automjet, pronari detyrohet të pajiset me këtë siguri. Vlera e veturave të pasiguruara arrin 30% të veturave të regjistruara, vlerë e cila duhet të jetë rreth 2%, ashtu që të jetë e pranueshme për shtetet tjera²

Duke marrë parasysh atë që u tha më lartë, Kosova vazhdon të mos jetë anëtare në Kartonin e Gjelbër, duke i shkaktuar kosto në kohë dhe vlera monetare të gjithë atyre që hyjnë në Kosovë, e veçanërisht diasporës shqiptare, e cila në numra të mëdhenj viziton vendin sidomos gjatë muajve të verës.

² Veturat e pasiguruara e pengojnë Kosovën ta marrë Kartonin e Gjelbër, Telegrafi, Shtator 2017, <https://telegrafi.com/veturat-e-pasiguruara-e-pengojne-kosoven-ta-marre-kartonin-e-gjelber/>

III. Sfidat kryesore

Pasi që u shtjelluan më lartë sfidat me të cilat përballlet Kosova si shtet drejt anëtarësimit në Kartonin e Gjellbër, ajo që është më e rëndësishme është të analizohet se si kjo ndikon në jetën e shtetasve të Kosovës, numri më i madh i të cilëve preken nga kjo, janë pjesëtarë të diasporës. Mungesa e qasjes më të intensifikuar nga ana institucioneve vendore drejt adresimit të këtij problemi, ka bërë që pakënaqësia tek mërgimtarët të rritet në masë të madhe. Në takime dhe diskutime virtuale me diasporën, janë identifikuar një numër çështjesh të cilat kërkojnë vëmendje, duke përfshirë procedurat e gjata për blerjen e policave, koston e lartë të policave *vis-a-vis* shërbimeve të ofruara dhe kostove të rimbursuara, dhe shfrytëzimin e fondeve të mbledhura nga sigurimet.

Këto çështje janë analizuar më në detaje në paragrafët vijues:

a. Procedurat për blerjen e policave të sigurimit dhe kushtet^{3 4}

Deri më tani, ashtu si është përcaktuar me Ligjin për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia, kërkohet që drejtuesit e mjeteve të pajisen me sigurim në pikat kufitare të Republikës së Kosovës. Kjo mund të mos jetë shumë problematike në periudhat të cilat nuk janë të fluksit. Mirëpo, mërgimtarët të cilët bëjnë rrugë të gjatë për të kaluar kohë në atdheun e tyre, e që udhëtimet i kanë zakonisht në periudhat e fluksit të madh (p.sh. gjatë pushimeve verore), mirëpriten në kufi nga radhët e gjata të pritjes. Kjo pasi në pikat kufitare ka numër të vogël të zyrave ku mund të blihen policat e sigurimit, me numër joadekuat të stafit të punësuar në to.

Ky është problem që vazhdimisht është ngritur nga ana e diasporës, dhe që duhet adresuar ashtu që ata që hyjnë në Kosovë të mos maltretohen në këtë mënyrë. Një zgjidhje e mundshme e problemit – përderisa anëtarësohet Kosova në Kartonin e Gjellbër – është që të mundësohet blerja e policave online, para arritjes në pikat kufitare. Lidhur me këtë, në nëntor të vitit 2017 është nënshkruar një Memorandum Bashkëpunimi mes Ministrisë së Diasporës dhe Investimeve Strategjike, Ministrisë së Punëve të Brendshme, dhe BSK-së. Megjithatë, si me shumicën e marrëveshjeve dhe legjislacionit në vendin tonë, problemi kryesor mbetet implementimi. Edhe pse është thënë se në muajin shkurt 2018 do të fillojë shitja e policave online, një gjë e tillë ende nuk ka ndodhur.

Gjithashtu, si problem është ngritur edhe vlefshmëria e sigurimit. Policat të cilat blihen në pika kufitare kanë kohëzgjatje vetëm 2 javë, me ç'rast mërgimtarët detyrohen të blejnë sigurim për periudha konsektive, gjë që shkakton medoemos kosto shtesë në kohë dhe para.

b. Kosto e policave dhe rimbursimi i dëmeve

³ Optimizëm nga Brukseli për çështjen e Kartonit të Gjellbër, Telegrafi, Shkurt 2018
<https://telegrafi.com/optimizem-nga-brukseli-per-ceshtjen-e-kartonit-te-gjelber/>

⁴ Tani me Pagesa Online të Kartonit të Gjellbër, Insajderi, Nëntor 2017, <http://www.insajderi.com/tani-pagesa-online-te-kartonit-te-gjelbert/>

Një çështje tjetër e ngritur nga ana e mërgimtarëve lidhur me pagesën e sigurimit të detyrueshëm nga autopërgjegjësia është edhe kosto e policave të sigurimit si dhe rimbursimi i dëmeve të shkaktuara. Në këtë drejtim, gjatë diskutimeve në takimin virtual 'Sigurimi Kufitar për mërgimtarët: Pse?', të organizuar nga Gremin, pjesëmarrësit janë deklaruar se taksa që ata paguajnë është e padrejtë, pasi që është një taksë e dyfishtë dhe shuma që kërkohet na sigurimet kosovare është e lartë, veçanërisht nëse krahasohet me shumatat e rimbursuara për dëmet.

Mërgimtarët janë shprehur të pakënaqur edhe me trajtimin e kërkesave të tyre për rimbursim të dëmeve nga ana e Byrosë. Një gjë e tillë mund të paraqitet edhe nga grafiku në vijim me të dhëna nga BSK-ja⁵, ku shihet se numri i rasteve të paraqitura në çdo vit nga vitit 2010 deri më 2017 është më i lartë sesa numri i rasteve të paguara⁶. Edhe pse kjo deri në një masë mund të shpjegohet me zgjatjen e procedurave gjyqësore për zgjidhje të rasteve, por assesi nuk duhet që kjo të përdoret si justifikim për mos-pagesë.

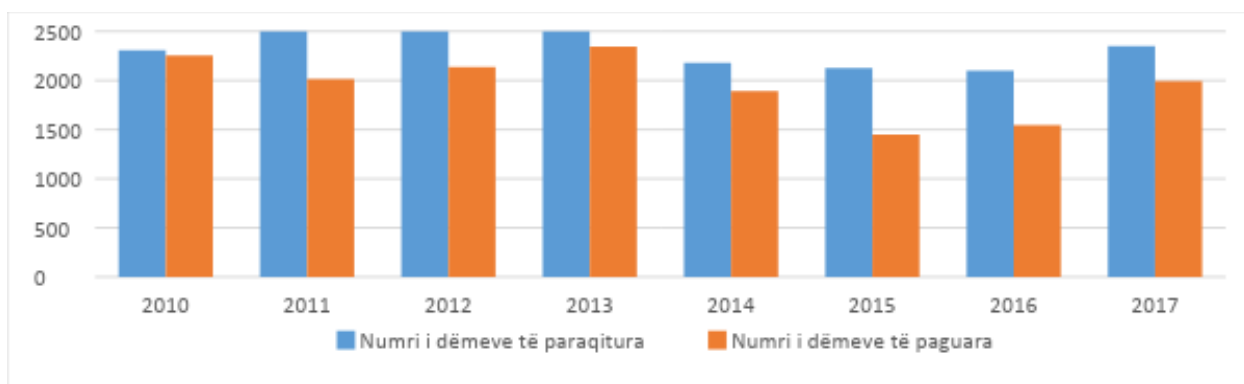


Figura 2 Dëmet e paraqitura krahasuar me dëmet e paguara⁷

Gjithashtu, më shqetësuese bëhet situata nëse analizojmë të dhënat mbi shumatat e policave kufitare të shitura dhe ato mbi dëmet e paguara nga kompanitë e sigurimeve. Sipas të dhënave nga Banka Qendrore e Republikës së Kosovës, në të kaluarën janë paguar në vit një mesterë rreth 1.2 milion euro për dëmet të shkaktuara. Ndërsa, shumatat e policave të shitura, pra premiumet të pranuar nga kompanitë e sigurimeve, është në mesatare rreth 10.9 milion euro. Pra, premiumet e pranuar del të jenë rreth 10 herë më të larta sesa dëmet e paguara.

⁵ Buletini Informativ III, Byroja Kosovare e Sigurimit (Fondi i Kompensimit), Mars 2018

⁶ Buletini Informativ II, Byroja Kosovare e Sigurimit (Fondi i Kompensimit), Mars 2017

⁷ Të dhënat janë marrë nga Buletini Statistikor i Sigurimeve, publikuar nga BSK

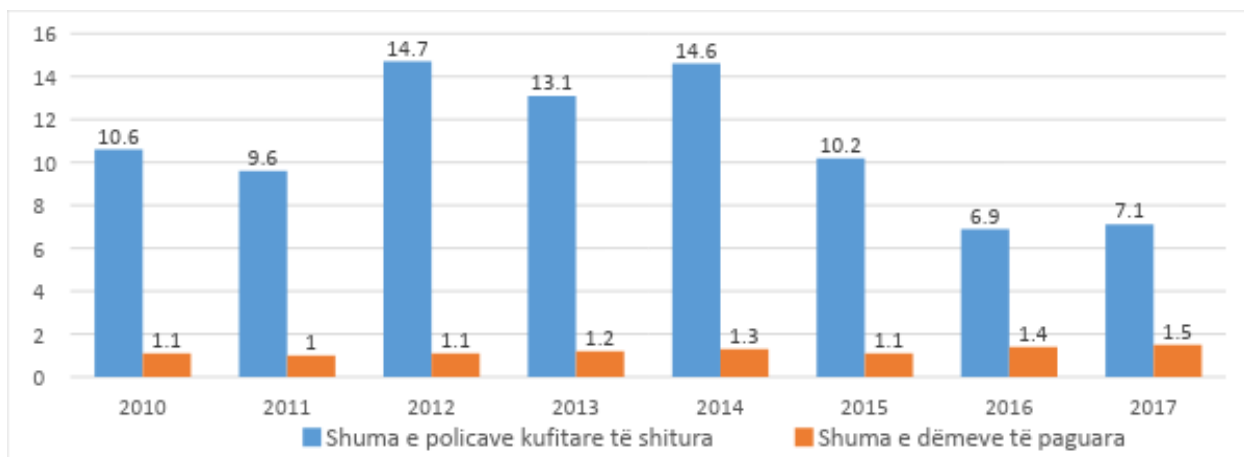


Figura 3 Shuma e policave kufitare të shitura krahasuar me shumën e dëmeve të paguara, në miliona euro⁸

Pra shumë qartë të dhënat statistikore na tregojnë se niveli momental i pagesës së policave është shumë më i lartë, dhe se statistikisht e historikisht shpenzimet nuk kanë arritur ndonjëherë as gjysmën e premieeve të grumbulluara. Andaj, vërehet se ka hapësirë që çmimi i policave të lirohet, ashtu që të jetë më i përballueshëm për mërgimtarët të cilët paguajnë sigurim të dyfishtë, mirëpo edhe që lejon të ketë hapësirë të mjaftueshme për pagesë të dëmeve dhe adresimin e obligimeve tjera të kompanive.

c. Shfrytëzimi i fondeve të mbledhura nga sigurimet

Nga ajo që u tha më lartë, u kuptua se ka një dallim të madh mes të hollave të mbledhura nga kompanitë e sigurimit në formë të premieeve të sigurimit, dhe shumës së dëmeve të paguara nga to. Natyrisht se diferenca me tyre (duke hequr rezervat që kompanitë duhet të mbajnë dhe ndonjë shpenzim administrativ) është profit për kompanitë. Në këtë drejtim, mungojnë edhe raporte të detajuara mbi atë se si shpenzohen këto fonde.

Gjithashtu, anëtarët e diasporës kanë kërkuar që të paktën një pjesë e këtyre fondeve të shfrytëzohen për ndonjë qëllim më të mirë. Për shembull, një rekomandim ka qenë që një pjesë e fondeve të mbledhura të drejtohen për qëllime humanitare.

IV. Rekomandimet

Në mënyrë që të adresohen sfidat e ngritura në këtë dokument, institucionet përkatëse duhet që të ndërmarrin veprimet si në vijim:

- **BSK duhet që sa më shpejtë të nënshkruajë memorandume mirëkuptimi për njohjen reciproke të sigurimeve të detyrueshme** nga autopërgjegjësia me shtetet në të cilat prezenca e diasporës shqiptare është e madhe, si p.sh. Gjermania, Zvicra, Austria, etj.

⁸ Të dhënat janë marrë nga Seritë Kohore të Kompanive të Sigurimit, publikuar nga BQK

- **BSK në bashkëpunim me Ministrinë e Punëve të Brendshme dhe atë të Diasporës duhet që sa më shpejtë të ndjekin hapat për anëtarësim të Kosovës në Kartonin e Gjellbër.** Kjo duhet bërë duke ndjekur shembullin e institucioneve të tjera të Kosovës të cilat janë anëtarësuar në organizata ndërkombëtare edhe pse Kosova nuk është anëtare e OKB-së.
- **BSK pas pagesës online** të policave të sigurimit nga autopërgjegjësia, duhet të ofrojë udhëzime se si një gjë e tillë mund të kryhet.
- **BSK duhet që së bashku me kompanitë e sigurimeve të mundësojnë sigurimin nga autopërgjegjësia për periudha më të gjata kohore.**
- **BSK duhet të sigurohet që pagesa e sigurimeve të detyrueshme nga autopërgjegjësia të reflektojë kostot,** ashtu që të evitohen kostot e larta për qytetarë dhe të ulët boshllëku mes parave të grumbulluara nga premiumet dhe dëmeve të paguara.
- **Vlerësimi dhe rimbursimi i dëmeve duhet të jetë më adekuat,** ashtu që vlerësimet të bëhen në mënyrë sa më reale nga një komision profesional, dhe në të njëjtën kohë duhet që dëmet të rimbursohen në mënyrë të drejtë
- BSK duhet që në baza të rregullta të publikojë raporte të detajuara për shfrytëzimin e fondeve të mbledhura nga sigurimi i detyrueshëm nga autopërgjegjësia
- BSK duhet të ri-programojë një pjesë të fondeve nga profitet për kompani në aktivitete bamirëse.

V. Referencat

- [1] Raporti i Takimit të Komitetit për Transport të Brendshëm Rrugor, të Këshillit Ekonomik dhe Social të Kombeve të Bashkuara, 2013.
- [2] Veturat e pasiguruara e pengojnë Kosovën ta marrë Kartonin e Gjellbër, Telegrafi, Shtator 2017, <https://telegrafi.com/veturat-e-pasiguruara-e-pengojne-kosoven-ta-marre-kartonin-e-gjelber/>
- [3] Optimizëm nga Brukseli për çështjen e Kartonit të Gjellbër, Telegrafi, Shkurt 2018 <https://telegrafi.com/optimizem-nga-brukseli-per-ceshtjen-e-kartonit-te-gjelber/>
- [4] Tani me Pagesa Online të Kartonit të Gjellbër, Insajderi, Nëntor 2017, <http://www.insajderi.com/tani-pagesa-online-te-kartonit-te-gjelbert/>
- [5] Buletini Informativ III, Byroja Kosovare e Sigurimit (Fondi i Kompensimit), Mars 2018
- [6] Buletini Informativ II, Byroja Kosovare e Sigurimit (Fondi i Kompensimit), Mars 2017
- [7] Buletini Statistikor i Sigurimeve 2010-2017, Byroja Kosovare e Sigurimit (Fondi i Kompensimit), Dhjetor 2017
- [8] Seritë Kohore të Kompanive të Sigurimit, Banka Qendrore e Kosovës, Maj 2018, <https://bqk-kos.org/?id=55>



MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF DENMARK
DANIDA | INTERNATIONAL
DEVELOPMENT COOPERATION



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Swiss Agency for Development
and Cooperation SDC**

Ky grant është financuar nga projekti Promovimi i Shoqërisë Demokratike (DSP) – i financuar nga Agjencia Zvicerane për Zhvillim dhe Bashkëpunim (SDC) dhe Ministria e Punëve të Jashtme e Danimarkës (DANIDA) dhe menaxhuar nga Fondacioni Kosovar për Shoqëri Civile (KCSF).