EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 5.6.2025
COM(2025) 278 final

ANNEXES 1 to 2

BILAGOR

till

Rekommendation till RÅDETS BESLUT

om bemyndigande att inleda förhandlingar om en revidering av fördraget om en transportgemenskap

BILAGA 1

FÖRHANDLINGSDIREKTIV FÖR ETT INTERNATIONELLT AVTAL

OM REVIDERINGEN AV FÖRDRAGET OM EN TRANSPORTGEMENSKAP

1. DET PLANERADE AVTALETS TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Fördraget om upprättande av en transportgemenskap främjar utvecklingen av transportnätet mellan EU och Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Nordmakedonien, Kosovo*, Montenegro och Republiken Serbien (*de sydösteuropeiska parterna*) och omfattar vägtransporter, järnväg, inre vattenvägar och sjöfart, och bygger på en gradvis integrering av de sydösteuropeiska parternas transportmarknader med EU:s transportmarknad på grundval av relevanta bestämmelser i EU:s regelverk. Det allmänna målet med de planerade ändringarna är att stödja och stärka anpassningen av lagstiftningen hos de sydösteuropeiska parterna, men även att förbättra och förtydliga vissa operativa aspekter som har fastställts i tillämpningen.

Ändringarna bör också göra det möjligt för Ukraina och Republiken Moldavien att bli fullvärdiga medlemmar i fördraget. För att säkerställa att de integreras fullt ut i fördraget bör kommissionen dessutom förhandla fram bilagor om de övergångsbestämmelser som avses i artikel 40 i fördraget och som ska tillämpas på båda dessa länder vid deras anslutning.

2. FÖRHANDLINGSMÅL

Kommissionen bör i förhandlingarna sträva efter att uppnå de mål som anges i detalj nedan.

(1) Det allmänna målet med ändringarna bör vara att stödja och stärka anpassningen av lagstiftningen hos alla fördragsslutande parter till EU:s relevanta regelverk, med tanke på deras respektive europeiska perspektiv, och även främja en gradvis integrering av deras transportmarknader i EU:s transportmarknad.

(2) Ändringarna bör också möjliggöra fullvärdigt medlemskap för de observerande deltagarna från Ukraina och Republiken Moldavien i fördraget om en transportgemenskap. För att säkerställa att de integreras fullt ut i fördraget bör kommissionen dessutom förhandla fram bilagor om de övergångsbestämmelser som avses i artikel 40 i fördraget och som ska tillämpas på båda dessa länder vid deras anslutning. Dessutom bör kommissionen kunna bemöta potentiella krav när det gäller innehållet i fördraget från Ukraina och Republiken Moldavien.

(3) I detta avseende kan ändringarna även omfatta en översyn av de bestämmelser som specifikt hänvisar till västra Balkan, så att dessa bestämmelser i förekommande fall även hänvisar till de länder som nämns ovan, samt en översyn av formeln för fördelning av budgetbördan i bilaga V till fördraget för att ta hänsyn till det utökade antalet fördragsslutande parter och säkerställa en fortsatt rättvis fördelning av bidragen.

* Denna beteckning påverkar inte ståndpunkter om Kosovos status och är i överensstämmelse med FN:s säkerhetsråds resolution 1244/1999 och med Internationella domstolens utlåtande om Kosovos självständighetsförklaring.

(4) De ändringar som syftar till att främja anpassning av lagstiftningen bör omfatta följande ytterligare aspekter:

(a) Stärka de bindande åtagandena om anpassning till EU:s regelverk som ingår i fördraget genom att föreskriva sanktioner (t.ex. tillfälligt upphävande av rösträtt) vid allvarliga eller ihållande överträdelser,

(b) Erkänna och institutionalisera de nuvarande och framtida handlingsplanerna för fördraget till stöd för anpassning av lagstiftningen.

(c) Stärka och bättre fokusera det ständiga sekretariatets roll enligt artikel 28 för att bättre stödja de sydösteuropeiska parternas europeiska perspektiv.

(d) Klargöra och utveckla reglerna om tidsfrister för att göra de relevanta bestämmelserna i lagstiftningen i bilaga I till fördraget bindande för de sydösteuropeiska parterna, särskilt vad gäller artikel 3.2 b.

(5) Ändringarna bör säkerställa att bilaga I till fördraget uppdateras, särskilt för att lägga till EU:s regelverk före undertecknandet av fördraget och för att ta hänsyn till relevant politisk utveckling. I förekommande fall kan detta innebära inkludering av ny lagstiftning i fråga om transporter eller närliggande områden som anges i den bilagan.

(6) Ändringarna bör vid behov uppdatera bestämmelserna i artiklarna 8 och 9 om utvecklingen av den vägledande utvidgningen av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) till de sydösteuropeiska parterna och motsvarande femåriga rullande arbetsplan, för att ta hänsyn till den politiska utvecklingen i TEN-T-lagstiftningen.

(7) Ändringarna bör säkerställa ett mindre besvärligt sätt att samråda med experter från de sydösteuropeiska parterna om de skyldigheter som för närvarande fastställs i punkt 4 i bilaga II till fördraget.

(8) Ändringarna bör återspegla redan ingångna avtal om Republiken Nordmakedoniens officiella benämning.

(9) Kommissionen bör också undersöka behovet av att i förekommande fall anpassa de befintliga bilaterala protokollen, till exempel när det gäller den specifika situationen för parter utan kust och gällande bestämmelser om sjötransport.

(10) Ändringarna bör ta upp reglerna om tillämpningen av domstolens rättspraxis, särskilt för att även omfatta rättspraxis som har utfärdats efter dagen för undertecknandet av fördraget.

(11) Ändringarna kan även omfatta mindre tekniska frågor som inte ingår i något av de föregående förhandlingsdirektiven (t.ex. befintliga skrivfel, vissa felaktiga eller inaktuella referenser).

3. GENOMFÖRANDET AV FÖRHANDLINGARNA

Kommissionen kommer att genomföra förhandlingarna i enlighet med dessa direktiv och kommer att säkerställa vederbörlig samordning med pågående och framtida förhandlingar på andra relevanta områden.

BILAGA 2

FINANSIERINGSÖVERSIKT OCH DIGITAL ÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET 3
1.1 Förslagets eller initiativets titel 3
1.2 Berörda politikområden 3
1.3 Mål 3
1.3.1 Allmänt/allmänna mål 3
1.3.2 Specifikt/specifika mål 3
1.3.3 Verkan eller resultat som förväntas 3
1.3.4 Prestationsindikatorer 3
1.4 Förslaget eller initiativet avser 4
1.5 Grunder för förslaget eller initiativet 4
1.5.1 Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet 4
1.5.2 Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna. 4
1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder 4
1.5.4 Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument 5
1.5.5 Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning 5
1.6 Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser 5
1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er) 5
2. FÖRVALTNING 7
2.1 Regler om uppföljning och rapportering 7
2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem 7
2.2.1 Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås 7
2.2.2 Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna 7
2.2.3 Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande) 7
2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter 8
3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER 9

3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten 9
3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen 10
3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen 10
3.2.1.1 Anslag i den antagna budgeten 10
3.2.2 Beräknad output som finansieras med driftsanslag 11
3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen 13
3.2.3.1 Anslag i den antagna budgeten 13
3.2.4 Beräknat personalbehov 13
3.2.4.1 Finansierat med den antagna budgeten 13
3.2.5 Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar 13
3.2.6 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen 13
3.2.7 Bidrag från tredje part 13
3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna 13
4. DIGITALA INSLAG 14
4.1 Krav med digital relevans 14

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1 Förslagets eller initiativets titel

Kommissionens rekommendation till rådets beslut om bemyndigande att inleda förhandlingar om en revidering av fördraget om en transportgemenskap

1.2 Berörda politikområden

Transporter

1.3 Mål

1.3.1 Allmänt/allmänna mål

Syftet med det föreslagna initiativet är att se över fördraget om en transportgemenskap (*fördraget*), i enlighet med artikel 42 i fördraget. I denna artikel föreskrivs att fördraget bör ses över på begäran av en fördragsslutande part och i varje fall fem år efter att det trätt i kraft. Revideringen bör dessutom göra det möjligt för Ukraina och Republiken Moldavien att bli fullvärdiga medlemmar i fördraget.

1.3.2 Specifikt/specifika mål

Specifikt mål nr 1

Stödja och stärka den redan pågående anpassningen av lagstiftningen i de sex partnerländerna på västra Balkan (Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Nordmakedonien, Kosovo*, Montenegro och Republiken Serbien – *de sydösteuropeiska parterna*) till EU:s relevanta regelverk, med hänsyn till deras respektive europeiska perspektiv, och förbättra vissa andra aspekter av hur fördraget fungerar.

Specifikt mål nr 2

Efter överenskommelse med de berörda parterna bör revideringen också göra det möjligt för Ukraina och Republiken Moldavien att bli fullvärdiga medlemmar i fördraget.

1.3.3 Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Syftet med revideringen av fördraget är att stödja och stärka de sydösteuropeiska parternas anpassning av lagstiftningen, men de planerade ändringarna är av teknisk art och ändrar inte fördragets ursprungliga tillämpningsområde eller mål. Att uppnå detta ursprungliga mål och säkerställa en anpassning av lagstiftningen inom transportsektorn, inklusive för Ukraina och Republiken Moldavien, förväntas få positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser för medborgare och företag i EU samt i de berörda länderna.

1.3.4 Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

* Denna beteckning påverkar inte ståndpunkter om Kosovos status och är i överensstämmelse med FN:s säkerhetsråds resolution 1244/1999 och med Internationella domstolens utlåtande om Kosovos självständighetsförklaring.

Det föreslagna beslutets ändamålsenlighet kommer att utvärderas genom att man beaktar det riktade stöd som transportgemenskapens ständiga sekretariat ger de sydösteuropeiska parterna för specifikt mål nr 1 och Ukraina och Republiken Moldavien för specifikt mål nr 2. Detta stöd bör främja en gradvis integrering av de sydösteuropeiska parternas transportmarknader och transportnät på grundval av relevant EU-lagstiftning, bland annat på områdena tekniska standarder, driftskompatibilitet, säkerhet, transportskydd, trafikledning, konkurrens, socialpolitik, offentlig upphandling och miljö. Stödet beskrivs i de årliga verksamhetsrapporter som utarbetas av transportgemenskapens ständiga sekretariat. Dessa rapporter ska godkännas av den regionala styrkommittén, som består av en företrädare för var och en av de fördragsslutande parterna.

1.4 Förslaget eller initiativet avser

☐ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd[1]

☐ en förlängning av en befintlig åtgärd

☑ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.5 Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1 Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Målen för fördragsförhandlingarna i denna rekommendation är föremål för förhandlingar med tredjeländer. Det kortsiktiga målet är därför att nå en överenskommelse om ändringar till stöd för specifikt mål nr 1, i syfte att stödja och stärka den redan pågående anpassningen av lagstiftningen, och för specifikt mål nr 2, i syfte att uppnå fullvärdigt medlemskap för Ukraina och Moldavien i fördraget.

På längre sikt bör dessa ändringar av fördraget göra stödet från fördraget ändamålsenligare och främja de sydösteuropeiska parternas, inbegripet Ukrainas och Republiken Moldaviens, anpassning av lagstiftningen till EU:s relevanta regelverk.

1.5.2 Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

Fördraget är ett avtal mellan EU och de sydösteuropeiska parterna. Därför bör en ändring av avtalet involvera EU och dessa parter.

1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Fördraget har gällt sedan 2019. Under denna period har arbete gjorts för att uppnå ovannämnda mål om en gradvis integrering av transportmarknaderna och transportnäten på västra Balkan och mellan västra Balkan och EU. Även om vissa framsteg har gjorts när det gäller anpassning av lagstiftningen och utveckling av transportnät, kan man dra vissa lärdomar för att öka fördragets ändamålsenlighet. Exempel på detta är behovet av bindande bestämmelser om åtagandena i fördraget

[1] I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

samt tydliga tidsfrister för genomförandet. Dessa lärdomar har beaktats vid utarbetandet av förhandlingsdirektiven för denna rekommendation.

1.5.4 Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Fördraget syftar till att gradvis integrera de sydösteuropeiska parternas transportmarknader och transportnät med EU:s, och stöder därigenom större socioekonomisk konvergens på vägen mot ett EU-medlemskap. Fördraget kompletterar därmed andra (föreslagna) former av stöd som syftar till att uppnå detta mål i vidare bemärkelse, såsom den nya tillväxtplanen för västra Balkan[2], Ukrainaplanen[3] och kommissionens förslag om Moldaviens tillväxtplan[4].

Förhandlingarna om utvidgningen av fördraget till att omfatta Ukraina och Republiken Moldavien kan leda till en ökning av EU:s medlemsbidrag som kan överstiga de belopp som öronmärkts för fördraget i den nuvarande budgetplaneringen. EU:s bidrag till fördraget beräknas öka med cirka 34 %, men budgetplaneringen förutser endast en årlig ökning på 2 %. Dessutom kommer det att krävas inrättandekostnader för tillämpliga databaser under det första året av genomförandet av det utvidgade fördraget. En detaljerad uppskattning finns i avsnitt 3.

1.5.5 Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Den exakta tidpunkten för när ytterligare medel kommer att krävas är fortfarande osäker på grund av förhandlingarnas oförutsägbara varaktighet och resultat. Om det reviderade fördraget träder i kraft i början av 2027 bör bidraget till ett utvidgat fördrag i första hand, utöver det belopp som anges i budgetplaneringen, finansieras genom användning av outnyttjade medel från EU:s bidrag till fördragets nuvarande budget (2026).

1.6 Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser

☐ **begränsad varaktighet**

☑ obegränsad varaktighet

– Genomförande med en startperiod efter undertecknandet av fördragsrevideringen, planerat från början av 2027.

– beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er)[5]

☐ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

---

2 https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/enlargement-policy/new-growth-plan-western-balkans_sv

3 https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/proposal-council-implementing-decision-approval-assessment-ukraine-plan_sv

4 https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/growth-plan-moldova-commission-proposal_sv

5 Närmare förklaringar av de olika genomförandemetoderna med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

☑ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

– ☑ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

Anmärkningar

Genomförs av transportgemenskapens ständiga sekretariat

2. FÖRVALTNING

2.1 Regler om uppföljning och rapportering

Fördragets ministerråd, som sammanträder årligen, har till uppgift att se över framstegen i genomförandet av fördraget. Dessutom har den regionala styrkommittén, som sammanträder minst två gånger om året med företrädare för varje fördragsslutande part, i uppdrag att se över fördragets generella funktion. Slutligen utarbetar transportgemenskapens ständiga sekretariat årliga verksamhetsrapporter samt rapporter om anpassning av lagstiftningen, genomförande av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) i de sydösteuropeiska parterna samt budgetgenomförande. Dessa rapporter godkänns av ministerrådet eller av den regionala styrkommittén. De strukturer som har inrättats genom fördraget kommer att behållas för framtida övervakning.

2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1 Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås

Transportgemenskapens ständiga sekretariat har genomfört fördragets budget sedan fördraget trädde i kraft 2019. Transportgemenskapens ständiga sekretariat är bäst lämpat att fortsätta att bedriva fördragets verksamhet med tanke på att de har lokal kunskap och ett lokalt nätverk och kan dra nytta av flera års erfarenhet av det befintliga fördraget.

2.2.2 Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna

Den huvudsakliga risk som identifierats i samband med den föreslagna budgeten för fördraget är att denna budget, som ska finansiera stödverksamhet för sydösteuropeiska parterna och främja en gradvis integrering av transportmarknaderna och transportnäten, eventuellt inte utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt. Åtgärderna för att minska denna risk finns redan i det befintliga fördraget och rör utarbetande av årliga verksamhetsrapporter samt rapporter om anpassning av lagstiftningen, genomförande av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) i de sydösteuropeiska parterna samt budgetgenomförande. Dessa rapporter måste godkännas av fördragets regionala styrkommitté.

2.2.3 Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)

Det ständiga sekretariatet har fullt ansvar för genomförandet av sin budget medan GD Transport och rörlighet ansvarar för den regelbundna betalningen av de bidrag som budgetmyndigheten fastställer. Den förväntade risken för fel vid betalning och vid avslutandet liknar den som är knuten till de budgetsubventioner som andra internationella organisationer får.

De ytterligare uppgifter som följer av den föreslagna revideringen förväntas inte leda till några särskilda ytterligare kontroller. Därför förväntas kontrollkostnaderna för GD Transport och rörlighet (mätt i förhållande till värdet av de medel som förvaltas) förbli stabila.

2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

I de finansiella regler och revisionsförfaranden som är tillämpliga på transportgemenskapen och som antagits av den regionala styrkommittén fastställs förfarandet för genomförandet av fördragets budget samt för framläggande och revision av räkenskaper i enlighet med artikel 35 i fördraget. I enlighet med dessa finansiella regler och revisionsförfaranden, särskilt artiklarna 61 och 62, ska räkenskapsföraren varje år upprätta räkenskaperna för det föregående året. Dessa räkenskaper ska godkännas av direktören för transportgemenskapens ständiga sekretariat. Den regionala styrkommittén ska utse oberoende externa revisorer som ska utföra den årliga revisionen av transportgemenskapen. De externa revisorernas mandatperiod kan förlängas varje år, såvida inte annat anges av den regionala styrkommittén. De externa revisorerna ska förelägga den regionala styrkommittén en rapport åtföljd av redovisningen av tillgångar och skulder samt godkända räkenskaper senast åtta månader efter utgången av det budgetår som de hänför sig till.

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER

3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

- Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.[6]	från Efta-länder[7]	från kandidatländer och potentiella kandidater[8]	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
06	14.20.03.06 – Internationella organisationer och avtal	~~Diff.~~/Icke-diff.	NEJ	JA	NEJ	NEJ

6 Differentierade respektive icke-differentierade anslag.
7 Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.
8 Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen

3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

– ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk

– ☑ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

3.2.1.1 Anslag i den antagna budgeten

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer	06 – Grannländer och omvärlden

GD: MOVE[9]			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)				1,008	**1,008**
	Betalningar	(2a)				1,008	**1,008**
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					**0,000**
	Betalningar	(2b)					**0,000**
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program[10]							
Budgetpost		(3)					**0,000**
TOTALA anslag för GD Transport och rörlighet	Åtaganden	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Betalningar	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

	År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**

9 Budget som vidaredelegerats från GD INTPA

10 Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTALA anslag för RUBRIK 6	Åtaganden	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
TOTALA anslag för RUBRIKERNA 1–7	Åtaganden	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

3.2.2 Beräknad output som finansierats med driftsanslag (not to be completed for decentralised agencies)

Åtagandebemyndiganden i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	För in så många år som behövs för att redovisa hur länge resursanvändningen påverkas (jfr avsnitt 1.6)	**TOTALT**
	OUTPUT							

⇩	Typ[11]	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1[12]…																				
- Output																				
- Output																				
- Output																				
Delsumma för specifikt mål nr 1																				
SPECIFIKT MÅL nr 2…																				
- Output																				
Delsumma för specifikt mål nr 2																				
TOTALT																				

[11] Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

[12] Mål som redovisats under avsnitt 1.3.2: ”Specifikt/specifika mål”

3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

– ☑ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk

– ☐ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

3.2.4 Beräknat personalbehov

– ☑ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk

– ☐ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

3.2.5 Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar

TOTALT Anslag för digital teknik och it	År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
RUBRIK 7					
It-utgifter (centralt)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Delsumma för RUBRIK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Utanför RUBRIK 7					
It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Delsumma utanför RUBRIK 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTALT	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

– ☑ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Den exakta tidpunkten för när ytterligare medel kommer att krävas är fortfarande osäker på grund av förhandlingarnas oförutsägbara varaktighet och resultat. Om det reviderade fördraget träder i kraft i början av 2027 bör förstärkning av post 14 20 03 06 i första hand, utöver det belopp som anges i budgetplaneringen, finansieras genom användning av outnyttjade medel från EU:s bidrag till fördragets nuvarande budget (2026). Eventuell ytterligare finansiering är beroende av tillgänglighet som fastställs genom budgetförslagsförfarandet 2027.

– ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen

– ☐ kräver en revidering av den fleråriga budgetramen

3.2.7 Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

– ☑ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter

– ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

– ☑ Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.

– ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:

– ☐ Påverkan på egna medel

– ☐ Påverkan på andra inkomster

– ☐ Ange om inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter

4. DIGITALA INSLAG

4.1 Krav med digital relevans

Det politiska initiativet gäller revideringen av det befintliga fördraget om en transportgemenskap. Det ständiga sekretariatet för transportgemenskapen ansvarar för genomförandet av detta fördrag, tillsammans med alla digitala medel för att förbättra dess genomförande. Initiativet bedöms därför inte ha något krav på digital relevans för kommissionen.