KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 5.6.2025 r.
COM(2025) 278 final

ANNEXES 1 to 2

ZAŁĄCZNIKI

do

zalecenia dotyczącego DECYZJI RADY

upoważniającej do podjęcia rokowań w sprawie zmiany Traktatu o Wspólnocie Transportowej

ZAŁĄCZNIK 1

WYTYCZNE NEGOCJACYJNE DOTYCZĄCE UMOWY MIĘDZYNARODOWEJ

W SPRAWIE ZMIANY TRAKTATU O WSPÓLNOCIE TRANSPORTOWEJ

1. ZAKRES PRZEWIDYWANEJ UMOWY

Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową (TWT) wspiera rozwój sieci transportowej między Unią a Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Macedonii Północnej, Kosowem*, Czarnogórą i Republiką Serbii (zwanymi dalej Stronami z Europy Południowo-Wschodniej) w dziedzinie transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego oraz morskiego i opiera się na stopniowej integracji rynków transportowych Stron z Europy Południowo-Wschodniej z rynkiem transportowym UE na podstawie odpowiednich przepisów dorobku prawnego UE. Ogólnym celem planowanych zmian jest wsparcie i zwiększenie dostosowania przepisów Stron z Europy Południowo-Wschodniej, ale także poprawa i wyjaśnienie niektórych aspektów operacyjnych, które zidentyfikowano podczas stosowania Traktatu.

Zmiany powinny również umożliwić pełne członkostwo Ukrainy i Republiki Mołdawii w TWT. Ponadto, aby zapewnić pełną integrację tych państw z TWT, Komisja powinna wynegocjować załączniki dotyczące uregulowań przejściowych, o których mowa w art. 40 TWT, które będą miały zastosowanie do obu tych państw po ich przystąpieniu.

2. CELE NEGOCJACJI

W trakcie rokowań Komisja powinna dążyć do osiągnięcia określonych poniżej celów.

1) Ogólnym celem zmian powinno być wsparcie i zwiększenie dostosowania przepisów wszystkich umawiających się stron do odpowiedniego dorobku prawnego UE, z uwzględnieniem ich perspektyw europejskich, a także przyspieszenie stopniowej integracji ich rynków transportowych z unijnym rynkiem transportowym.

2) Zmiany powinny również umożliwić pełny udział uczestników–obserwatorów z Ukrainy i Republiki Mołdawii w Traktacie o Wspólnocie Transportowej. Ponadto, aby zapewnić pełną integrację tych państw z TWT, Komisja powinna wynegocjować załączniki dotyczące uregulowań przejściowych, o których mowa w art. 40 TWT, które będą miały zastosowanie do obu tych państw po ich przystąpieniu. Ponadto Komisja powinna mieć możliwość odniesienia się do potencjalnych żądań dotyczących treści TWT ze strony Ukrainy i Republiki Mołdawii.

3) W tym względzie zmiany mogą również obejmować przegląd przepisów, które dotyczą konkretnie Bałkanów Zachodnich, tak aby przepisy te odnosiły się również, w stosownych przypadkach, do państw wymienionych powyżej, a także przegląd podziału obciążeń budżetowych określonego w załączniku V do traktatu w celu uwzględnienia zwiększonej liczby umawiających się stron i zapewnienia, aby podział wkładów pozostał sprawiedliwy.

---

* Użycie tej nazwy nie wpływa na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244 (1999) oraz z opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Deklaracji niepodległości Kosowa.

4) Zmiany mające na celu większe dostosowanie przepisów powinny obejmować następujące dodatkowe aspekty:

   a) wzmocnienie wiążących zobowiązań w zakresie dostosowania dorobku prawnego UE zawartych w TWT poprzez wprowadzenie sankcji (takich jak zawieszenie prawa głosu) w przypadku poważnych lub trwałych naruszeń;

   b) uznanie i instytucjonalizacja obecnych i przyszłych planów działania w ramach TWT dotyczących wspierania dostosowania przepisów;

   c) wzmocnienie i lepsze ukierunkowanie roli Stałego Sekretariatu ustanowionego na podstawie art. 28 w celu lepszego wspierania perspektyw europejskich Stron z Europy Południowo-Wschodniej; oraz

   d) wyjaśnienie i opracowanie zasad dotyczących terminów w celu uczynienia odpowiednich przepisów określonych w załączniku I do TWT wiążącymi dla Stron z Europy Południowo-Wschodniej, w szczególności w odniesieniu do art. 3 ust. 2 lit. b).

5) Zmiany powinny zapewnić aktualizację załącznika I do TWT, w szczególności w celu uwzględnienia dorobku prawnego UE sprzed podpisania TWT oraz istotnych zmian w zakresie polityki. W stosownych przypadkach może to obejmować włączenie nowych przepisów w dziedzinie transportu lub powiązanych obszarów, o których mowa w tym załączniku.

6) Zmiany te powinny w razie potrzeby obejmować aktualizację postanowień art. 8 i 9 dotyczących rozwoju orientacyjnego rozszerzenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) na Strony z Europy Południowo-Wschodniej oraz odpowiedni pięcioletni kroczący plan prac w celu uwzględnienia zmian w zakresie polityki w ramach prawnych TEN-T.

7) Zmiany powinny zapewnić mniej uciążliwą metodę konsultacji z ekspertami ze Stron z Europy Południowo-Wschodniej w odniesieniu do zobowiązań określonych obecnie w pkt 4 załącznika II do TWT.

8) Zmiany powinny odzwierciedlać osiągnięte już porozumienia dotyczące oficjalnej nazwy Republiki Macedonii Północnej.

9) W stosownych przypadkach Komisja powinna również zbadać potrzebę dostosowania obecnie obowiązujących protokołów dwustronnych, na przykład w odniesieniu do szczególnej sytuacji stron pozbawionych dostępu do morza i obecnych przepisów dotyczących transportu morskiego.

10) Zmiany powinny obejmować rewizję przepisów dotyczących stosowania orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, w szczególności w celu uwzględnienia również orzecznictwa wydanego po dacie podpisania TWT.

11) Zmiany mogą również obejmować drobne kwestie techniczne, których nie uwzględniono w żadnej z poprzednich wytycznych negocjacyjnych (np. istniejące błędy typograficzne, niektóre nieprawidłowe lub nieaktualne odniesienia).

3. PRZEBIEG NEGOCJACJI

Komisja będzie prowadzić negocjacje zgodnie z niniejszymi wytycznymi i zapewni, by negocjacje te były właściwie skoordynowane z bieżącymi i przyszłymi negocjacjami w innych odpowiednich dziedzinach.

ZAŁĄCZNIK 2

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH I CYFROWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY 3
1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy 3
1.2. Obszar(y) polityki, której(-ych) dotyczy wniosek/inicjatywa 3
1.3. Cel(e) 3
1.3.1. Cel(e) ogólny(-e) 3
1.3.2. Cel(e) szczegółowy(-e) 3
1.3.3. Oczekiwany(-e) wynik(i) i wpływ 3
1.3.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów 3
1.4. Wniosek/inicjatywa dotyczy: 4
1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy 4
1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy 4
1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie. 4
1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań 4
1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami 5
1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków 5
1.6. Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego 5
1.7. Planowana(-e) metoda(-y) wykonania budżetu 5
2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA 7
2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości 7
2.2. System(y) zarządzania i kontroli 7
2.2.1. Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmu(-ów) finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli 7
2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemu(-ów) kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia 7
2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu) 7
2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom 8
3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY 9

3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i linia(-e) budżetowa(-e) po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ 9
3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki 10
3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne..... 10
3.2.1,1. Środki z uchwalonego budżetu 10
3.2.2. Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych..... 11
3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne..... 13
3.2.3,1. Środki z uchwalonego budżetu 13
3.2.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie..... 13
3.2.4,1. Finansowane z uchwalonego budżetu..... 13
3.2.5. Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi13
3.2.6. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi 13
3.2.7. Udział osób trzecich w finansowaniu 13
3.3. Szacunkowy wpływ na dochody..... 13
4. WYMIAR CYFROWY..... 14
4.1. Wymogi cyfrowe..... 14

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Zalecenie Komisji dotyczące decyzji Rady upoważniającej do rozpoczęcia negocjacji w sprawie zmiany Traktatu o Wspólnocie Transportowej

1.2. Obszar(y) polityki, której(-ych) dotyczy wniosek/inicjatywa

Transport

1.3. Cel(e)

1.3.1. Cel(e) ogólny(-e)

Celem proponowanej inicjatywy jest dokonanie przeglądu Traktatu o Wspólnocie Transportowej (TWT) na podstawie art. 42 traktatu. Artykuł ten stanowi, że traktat podlega przeglądowi na wniosek którejkolwiek z umawiających się stron, a w każdym razie po pięciu latach od jego wejścia w życie. Ponadto przegląd powinien umożliwić pełne członkostwo Ukrainy i Republiki Mołdawii w TWT.

1.3.2. Cel(e) szczegółowy(-e)

Cel szczegółowy nr 1

Wspieranie i zwiększanie już trwającego dostosowania przepisów sześciu partnerów z Bałkanów Zachodnich (Republiki Albanii, Bośni i Hercegowiny, Republiki Macedonii Północnej, Kosowa*, Czarnogóry i Republiki Serbii – zwanych dalej Stronami z Europy Południowo-Wschodniej) do odpowiedniego dorobku prawnego UE, z uwzględnieniem ich perspektyw europejskich, oraz poprawa niektórych innych aspektów funkcjonowania TWT.

Cel szczegółowy nr 2

Z zastrzeżeniem zgody odpowiednich stron przegląd powinien również umożliwić pełne członkostwo Ukrainy i Republiki Mołdawii w TWT.

1.3.3. Oczekiwany(-e) wynik(i) i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Chociaż celem zmiany traktatu jest wsparcie i zwiększenie dostosowania przepisów Stron z Europy Południowo-Wschodniej, planowane zmiany mają charakter techniczny i nie zmieniają pierwotnego zakresu ani celu traktatu. Oczekuje się, że osiągnięcie tego pierwotnego celu i zapewnienie dostosowania prawodawstwa w sektorze transportowym, w tym w odniesieniu do Ukrainy i Republiki Mołdawii, będzie mieć pozytywny wpływ gospodarczy, społeczny i środowiskowy na obywateli i przedsiębiorstwa w UE i w zainteresowanych państwach.

1.3.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Skuteczność proponowanej decyzji zostanie oceniona z uwzględnieniem kwoty ukierunkowanego wsparcia udzielonego przez Stały Sekretariat Wspólnoty

* Użycie tej nazwy nie wpływa na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244 (1999) oraz z opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Deklaracji niepodległości Kosowa.

Transportowej Stronom z Europy Południowo-Wschodniej w odniesieniu do celu szczegółowego nr 1 oraz dla Ukrainy i Republiki Mołdawii w odniesieniu do celu szczegółowego nr 2. Wsparcie to powinno przyczyniać się do stopniowej integracji rynków i sieci transportowych Stron z Europy Południowo-Wschodniej na podstawie odpowiednich przepisów UE, w tym w dziedzinie norm technicznych, interoperacyjności, bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem, konkurencji, polityki społecznej, zamówień publicznych i środowiska. Udzielone wsparcie przedstawiono w rocznych sprawozdaniach operacyjnych przygotowywanych przez Stały Sekretariat Wspólnoty Transportowej. Sprawozdania te zatwierdza Regionalny Komitet Sterujący, w skład którego wchodzi jeden przedstawiciel każdej z umawiających się stron TWT.

1.4. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

☐ nowego działania

☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego[1]

☐ przedłużenia bieżącego działania

☑ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

Cele negocjacyjne dotyczące traktatu zawarte w niniejszym zaleceniu są przedmiotem negocjacji z państwami trzecimi. W związku z tym celem krótkoterminowym jest osiągnięcie porozumienia w sprawie zmian wspierających cel szczegółowy nr 1 w ramach wsparcia i zwiększenia już trwającego dostosowania przepisów, a także w sprawie celu szczegółowego nr 2, z myślą o osiągnięciu pełnego członkostwa Ukrainy i Republiki Mołdawii w TWT.

W dłuższej perspektywie zmiany TWT powinny zwiększyć skuteczność wsparcia udzielanego w ramach TWT i przyczynić się do dostosowania ustawodawczego Stron z Europy Południowo-Wschodniej, w tym Ukrainy i Republiki Mołdawii, względem odpowiedniego dorobku prawnego UE.

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej" należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

TWT jest umową między UE a Stronami z Europy Południowo-Wschodniej. W związku z tym w zmianę umowy powinny być zaangażowane UE i te strony.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

TWT obowiązuje od 2019 r. W tym okresie podjęto prace na rzecz osiągnięcia wyżej wymienionych celów dotyczących stopniowej integracji rynków i sieci

[1] O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

transportowych na Bałkanach Zachodnich oraz między Bałkanami Zachodnimi a UE. Chociaż poczyniono pewne postępy w zakresie dostosowania przepisów i rozwoju sieci transportowych, można wyciągnąć pewne wnioski w celu zwiększenia skuteczności TWT. Na przykład potrzebne są wiążące przepisy dotyczące zobowiązań zawartych w TWT, a także jasne ramy czasowe ich wdrożenia. Wnioski te uwzględniono przy opracowywaniu wytycznych negocjacyjnych na potrzeby niniejszego zalecenia.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

TWT przyczynia się do stopniowej integracji rynków i sieci transportowych Stron z Europy Południowo-Wschodniej z rynkami i sieciami UE, zwiększając w ten sposób konwergencję społeczno-gospodarczą na drodze do członkostwa w Unii. TWT uzupełnia zatem inne (proponowane) formy pomocy, które służą realizacji tego celu w szerszym znaczeniu, takie jak nowy plan wzrostu gospodarczego dla Bałkanów Zachodnich[2], Plan Ukrainy[3] oraz wniosek Komisji w sprawie Planu wzrostu gospodarczego Mołdawii[4].

Negocjacje w sprawie rozszerzenia traktatu o Ukrainę i Republikę Mołdawii mogą prowadzić do zwiększenia składek członkowskich ze strony UE, które mogą przekroczyć kwoty przeznaczone na TWT w ramach obecnego programowania finansowego. Chociaż szacuje się, że wkład UE w TWT wzrośnie o około 34 %, w programowaniu finansowym przewidziano jedynie wzrost o 2 % rocznie. Ponadto w pierwszym roku wdrażania rozszerzonego TWT konieczne będzie poniesienie kosztów utworzenia odpowiednich baz danych. Szczegółowe szacunki przedstawiono w sekcji 3.

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków

Dokładny termin, w którym potrzebne będą dodatkowe środki, pozostaje niepewny ze względu na nieprzewidywalny czas trwania i wynik negocjacji. W przypadku wejścia w życie zmienionego TWT do początku 2027 r. wkład na rzecz rozszerzonego TWT powyżej kwoty przewidzianej w programowaniu finansowym powinien być finansowany przede wszystkim z niewydanych środków z wkładu UE do bieżącego budżetu TWT (2026 r.).

1.6. Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego

☐ **Ograniczony czas trwania**

☑ **Nieograniczony czas trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu po podpisaniu przeglądu traktatu, planowane na początek 2027 r.,

– po którym następuje faza operacyjna.

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

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

[4] https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/growth-plan-moldova-commission-proposal_pl.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu[5]

☐ **Bezpośrednie zarządzanie** przez Komisję

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☑ **Zarządzanie pośrednie** przez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

– ☑ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (wyszczególnić)

Uwagi

Wykonywany przez Stały Sekretariat Wspólnoty Transportowej

[5] Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Rada Ministerialna TWT, która zbiera się co roku, ma za zadanie dokonywać przeglądu postępów we wdrażaniu TWT. Ponadto Regionalny Komitet Sterujący, który spotyka się co najmniej dwa razy w roku z przedstawicielami każdej umawiającej się strony TWT, ma za zadanie omówić ogólne funkcjonowanie TWT. Wreszcie Stały Sekretariat Wspólnoty Transportowej przygotowuje roczne sprawozdania operacyjne, sprawozdania z postępów w dostosowywaniu przepisów do dorobku prawnego UE, sprawozdania z postępu prac we wdrażaniu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) przez Strony z Europy Południowo-Wschodniej, jak również sprawozdania z wykonania budżetu. Sprawozdania te są zatwierdzane przez Radę Ministerialną lub Regionalny Komitet Sterujący. Te struktury ustanowione na mocy Traktatu będą utrzymywane do celów monitorowania w przyszłości.

2.2. System(y) zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmu(-ów) finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli

Stały Sekretariat Wspólnoty Transportowej wykonuje budżet TWT od czasu wejścia w życie traktatu w 2019 r. Stały Sekretariat Wspólnoty Transportowej jest najlepiej przygotowany do kontynuowania działań w ramach TWT, ponieważ posiada wiedzę lokalną, lokalną sieć i może korzystać z wieloletniego doświadczenia zdobytego w ramach obecnego TWT.

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemu(-ów) kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

Główne ryzyko stwierdzone w związku z wykonaniem proponowanego budżetu TWT dotyczy możliwego nieskutecznego wykorzystania tego budżetu do celu finansowania działań wspierających Strony z Europy Południowo-Wschodniej przyczyniających się do stopniowej integracji rynków i sieci transportowych. Środki mające na celu ograniczenie tego ryzyka zostały już wprowadzone w obowiązującym traktacie i dotyczą przygotowania rocznych sprawozdań operacyjnych, sprawozdań z postępów w dostosowywaniu przepisów do dorobku prawnego UE, sprawozdań z postępu prac we wdrażaniu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) przez Strony z Europy Południowo-Wschodniej, jak również sprawozdań z wykonania budżetu. Sprawozdania te muszą być zatwierdzone przez Regionalny Komitet Sterujący TWT.

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

Stały Sekretariat ponosi pełną odpowiedzialność za wykonanie swojego budżetu, natomiast DG MOVE jest odpowiedzialna za regularne wpłacanie składek ustalonych przez władzę budżetową. Spodziewany poziom ryzyka błędu w momencie dokonywania płatności i w momencie zamknięcia jest podobny do poziomu związanego z dotacjami budżetowymi udzielanymi na rzecz innych organizacji międzynarodowych.

Nie przewiduje się, aby dodatkowe zadania wynikające z proponowanej zmiany doprowadziły do określonych dodatkowych kontroli. Przewiduje się zatem, że koszt kontroli DG MOVE (mierzony według relacji do wartości zarządzanych funduszy) pozostanie na stałym poziomie.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Zasady finansowe i procedury audytu mające zastosowanie do Wspólnoty Transportowej, przyjęte przez Regionalny Komitet Sterujący, ustanawiają procedurę wykonania budżetu TWT oraz przedstawiania i badania sprawozdań finansowych zgodnie z art. 35 TWT. Zgodnie z tymi zasadami finansowymi i procedurami audytu, w szczególności z art. 61 i 62, księgowy sporządza co roku sprawozdanie finansowe za poprzedni rok. Sprawozdania te zatwierdza Dyrektor Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej. Niezależni audytorzy zewnętrzni, wyznaczeni przez Regionalny Komitet Sterujący, przeprowadzają audyt roczny Wspólnoty Transportowej. Kontrakt audytorów zewnętrznych jest odnawialny co roku, chyba że Regionalny Komitet Sterujący określi inaczej. Audytorzy zewnętrzni przedkładają Regionalnemu Komitetowi Sterującemu sprawozdanie wraz z zestawieniem aktywów i pasywów oraz poświadczonymi sprawozdaniami finansowymi, nie później niż osiem miesięcy po zakończeniu roku budżetowego, do którego się one odnoszą.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i linia(-e) budżetowa(-e) po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn.[6]	państw EFTA[7]	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów[8]	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
06	14.20.03.06 – Organizacje i porozumienia międzynarodowe	~~Zróżn.~~/Niezróżn.	NIE	TAK	NIE	NIE

[6] Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.
[7] EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.
[8] Kraje kandydujące oraz, w stosownych przypadkach, potencjalni kandydaci z Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

– ☑ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej

3.2.1,1. Środki z uchwalonego budżetu

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer	06 Sąsiedztwo i świat

Dyrekcja Generalna: MOVE[9]			Rok	Rok	Rok	Rok	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)				1,008	**1,008**
	Środki na płatności	(2a)				1,008	**1,008**
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					**0,000**
	Środki na płatności	(2b)					**0,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy[10]							
Linia budżetowa		(3)					**0,000**
OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej MOVE	Środki na zobowiązania	=1 a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Środki na płatności	=2 a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

[9] Budżet powierzony w drodze delegacji od DG INTPA.

[10] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021–2027
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 6 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Środki na płatności	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021–2027
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Środki na płatności	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

3.2.2. Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych (nie wypełniać w przypadku agencji zdecentralizowanych)

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ⇩			Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. sekcja 1.6)	**OGÓŁEM**
	PRODUKTY							

	Rodzaj[11]	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1[12]																		
- Produkt																		
- Produkt																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																		
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 2 – suma cząstkowa																		
OGÓŁEM																		

[11] Produkty odnoszą się do produktów i usług, które mają zostać zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

[12] Zgodnie z opisem w sekcji 1.3.2. „Cel(e) szczegółowy(-e)”.

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

– ☑ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych

– ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej

3.2.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

– ☑ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich

– ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej

3.2.5. Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi

OGÓŁEM środki na IT i technologie cyfrowe	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
DZIAŁ 7					
Wydatki na IT (ponoszone przez organizację)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa DZIAŁ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Poza DZIAŁEM 7					
Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
OGÓŁEM	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

– ☑ może zostać w pełni sfinansowany(-a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF)

Dokładny termin, w którym potrzebne będą dodatkowe środki, pozostaje niepewny ze względu na nieprzewidywalny czas trwania i wynik negocjacji. W przypadku wejścia w życie zmienionego TWT przed początkiem 2027 r. zasilenie linii 14 20 03 06 powyżej kwoty przewidzianej w programowaniu finansowym powinno być finansowane przede wszystkim z niewydanych środków z wkładu UE do bieżącego budżetu TWT (2026 r.). Wszelkie dodatkowe finansowanie zależy od dostępności środków określonych w procedurze projektu budżetu na 2027 r.

– ☐ wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF

– ☐ wymaga rewizji WRF

3.2.7. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

– ☑ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich

– ☐ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich zgodnie z poniższymi szacunkami:

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

– ☑ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody

– ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:

  – ☐ wpływ na zasoby własne

  – ☐ wpływ na dochody inne

  – ☐ Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

4. WYMIAR CYFROWY

4.1. Wymogi cyfrowe

Inicjatywa polityczna dotyczy przeglądu obowiązującego Traktatu o Wspólnocie Transportowej. Za wdrożenie tego traktatu, wraz z wszelkimi środkami cyfrowymi służącymi usprawnieniu jego wdrażania, odpowiada Stały Sekretariat Wspólnoty Transportowej. W związku z tym ocenia się, że inicjatywa nie nakłada na Komisję żadnego wymogu cyfrowego.