EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 5.6.2025
COM(2025) 278 final

ANNEXES 1 to 2

BILAG

til

Henstilling med henblik på RÅDETS AFGØRELSE

om bemyndigelse til at indlede forhandlinger om en revision af transportfællesskabstraktaten

BILAG 1

DIREKTIVER MED HENBLIK PÅ FORHANDLING OM EN INTERNATIONAL AFTALE

OM REVISION AF TRANSPORTFÆLLESSKABSTRAKTATEN

1. DEN PÅTÆNKTE AFTALES ANVENDELSESOMRÅDE

Traktaten om oprettelse af et transportfællesskab fremmer udviklingen af transportnettet mellem EU og Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Republikken Nordmakedonien, Kosovo*, Montenegro og Republikken Serbien (i det følgende benævnt "de sydøsteuropæiske parter") inden for vejtransport, jernbanetransport, transport ad indre vandveje og søtransport og er baseret på den gradvise integration af de sydøsteuropæiske parters transportmarkeder i EU's transportmarked i henhold til de relevante bestemmelser i gældende EU-ret. Det generelle formål med de påtænkte ændringer er både at støtte og styrke de sydøsteuropæiske parters lovgivningsmæssige tilpasning og at forbedre og præcisere visse operationelle aspekter i forbindelse med anvendelsen, der er identificeret.

Ændringerne bør også muliggøre Ukraines og Republikken Moldovas fuldgyldige medlemskab af transportfællesskabet. For at sikre, at disse to lande integreres fuldt ud i transportfællesskabet, bør Kommissionen desuden føre forhandlinger om bilag, der indeholder overgangsordninger som omhandlet i transportfællesskabstraktatens artikel 40, som skal gælde for begge disse lande ved deres tiltrædelse.

2. FORHANDLINGSMÅL

Under forhandlingerne bør Kommissionen sigte mod de mål, der er fastsat nærmere nedenfor.

(1) Det overordnede formål med ændringerne bør være at støtte og styrke alle kontraherende parters lovgivningsmæssige tilpasning til den relevante gældende EU-ret i lyset af deres respektive europæiske perspektiver og at fremme den gradvise integration af deres transportmarkeder i EU's transportmarked.

(2) Ændringerne bør også gøre det muligt for observerende deltagere fra Ukraine og Republikken Moldova at få fuldgyldigt medlemskab af transportfællesskabet. For at sikre, at disse to lande integreres fuldt ud i transportfællesskabet, bør Kommissionen desuden føre forhandlinger om bilag, der indeholder overgangsordninger som omhandlet i transportfællesskabstraktatens artikel 40, som skal gælde for begge disse lande ved deres tiltrædelse. Desuden bør Kommissionen være i stand til at adressere potentielle krav fra Ukraine og Republikken Moldova med hensyn til indholdet i transportfællesskabstraktaten.

(3) Hvad dette angår kan ændringerne eventuelt også omfatte en revision af de bestemmelser, der specifikt henviser til Vestbalkan, således at de også henviser til ovennævnte lande, når det er relevant, samt en revision af den formel for budgetmæssig byrdefordeling, der er fastsat i transportfællesskabstraktatens bilag V, således at der tages højde for det udvidede antal kontraherende parter, og der sikres en fortsat ligelig fordeling af bidragene.

* Denne betegnelse indebærer ingen stillingtagen til Kosovos status, og den er i overensstemmelse med FN's Sikkerhedsråds resolution 1244 (1999) og ICJ's udtalelse om Kosovos uafhængighedserklæring.

(4) De ændringer, der tager sigte på at fremme den lovgivningsmæssige tilpasning, bør omfatte følgende yderligere aspekter:

(a) styrke de bindende forpligtelser vedrørende tilpasningen til gældende EU-ret, der er fastsat i transportfællesskabstraktaten, ved at fastsætte sanktioner (såsom suspension af stemmerettigheder) i tilfælde af alvorlig og vedvarende tilsidesættelse,

(b) anerkende og institutionalisere de nuværende og fremtidige handlingsplaner om støtte til den lovgivningsmæssige tilpasning inden for rammerne af transportfællesskabstraktaten

(c) styrke og yderligere målrette det permanente sekretariats rolle som fastsat i artikel 28, således at det bedre kan støtte de sydøsteuropæiske parters europæiske perspektiver

(d) præcisere og udvikle reglerne om frister med henblik på at gøre de relevante bestemmelser i de retsakter, der er opført i bilag I til transportfællesskabstraktaten, bindende for de sydøsteuropæiske parter, navnlig for så vidt angår artikel 3, stk. 2, litra b).

(5) Ændringerne bør sikre, at bilag I til transportfællesskabstraktaten ajourføres, navnlig med henblik på at tilføje gældende EU-ret, der blev vedtaget forud for undertegnelsen af transportfællesskabstraktaten, og tage hensyn til den relevante politiske udvikling. Hvis det er hensigtsmæssigt, kan dette omfatte inkludering af ny lovgivning på transportområdet og relaterede områder som nævnt i bilaget.

(6) Ændringerne bør i de tilfælde, hvor det er nødvendigt, ajourføre bestemmelserne i artikel 8 og 9 vedrørende den vejledende udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) til de sydøsteuropæiske parter og den dertil hørende femårige rullende arbejdsplan for at tage højde for den politiske udvikling i den lovgivningsmæssige ramme for TEN-T

(7) Ændringerne bør sikre en mindre omstændelig høring af eksperter fra de sydøsteuropæiske parter om de forpligtelser, der i øjeblikket er fastsat i punkt 4 i bilag II til transportfællesskabstraktaten.

(8) Ændringerne bør afspejle de allerede indgåede aftaler om den officielle benævnelse af Republikken Nordmakedonien.

(9) Kommissionen bør også undersøge behovet for at tilpasse de gældende bilaterale protokoller, hvor det er relevant, f.eks. vedrørende indlandsparternes særlige situation og de gældende bestemmelser om søtransport.

(10) Ændringerne bør præcisere reglerne om fortolkning af Domstolens retspraksis, navnlig således at de også omfatter retspraksis, der er fastlagt efter datoen for undertegnelsen af transportfællesskabstraktaten

(11) Ændringerne kan også omfatte mindre tekniske spørgsmål, der ikke har været omfattet af tidligere forhandlingsdirektiver (f.eks. trykfejl og visse ukorrekte eller forældede henvisninger).

3. GENNEMFØRELSE AF FORHANDLINGERNE

Kommissionen fører forhandlingerne efter disse forhandlingsdirektiver og sikrer en hensigtsmæssig koordinering med igangværende og kommende forhandlinger på andre relevante områder.

BILAG 2

OVERSIGT OVER FINANSIELLE OG DIGITALE VIRKNINGER

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME 3
1.1. Forslagets/initiativets betegnelse 3
1.2. Berørt(e) politikområde(r) 3
1.3. Mål 3
1.3.1. Generelt/generelle mål 3
1.3.2. Specifikt/specifikke mål 3
1.3.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er) 3
1.3.4. Resultatindikatorer 3
1.4. Forslaget/initiativet vedrører 4
1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet 4
1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet 4
1.5.2. Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis 4
1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art 4
1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter 5
1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling 5
1.6. Varigheden af forslaget/initiativet og af dets finansielle virkninger 5
1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r) 5
2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER 7
2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering 7
2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er) 7
2.2.1. Begrundelse for den/de foreslåede budgetgennemførelsesmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi 7
2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem 7
2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning) 7
2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder 8
3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER 9

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet 9
3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne 10
3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne 10
3.2.1.1. Bevillinger fra vedtaget budget 10
3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger 11
3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne 13
3.2.3.1. Bevillinger fra vedtaget budget 13
3.2.4. Anslået behov for menneskelige ressourcer 13
3.2.4.1. Finansieret over vedtaget budget 13
3.2.5. Oversigt over de anslåede virkninger for de digitale teknologirelaterede investeringer 13
3.2.6. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme 13
3.2.7. Bidrag fra tredjemand 13
3.3. Anslåede virkninger for indtægterne 13
4. DIGITALE DIMENSIONER 14
4.1. Krav af digital relevans 14

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Kommissionens henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse til at indlede forhandlinger om revision af transportfællesskabstraktaten.

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Transport

1.3. Mål

1.3.1. Generelt/generelle mål

Formålet med initiativet er at foretage en revision af transportfællesskabstraktaten, jf. nævnte traktats artikel 42. I nævnte artikel fastsættes det, at traktaten skal tages op til revision efter anmodning fra en kontraherende part og under alle omstændigheder fem år efter dens ikrafttræden. Desuden bør revisionen gøre det muligt for Ukraine og Republikken Moldova at opnå fuldgyldigt medlemskab af transportfællesskabet.

1.3.2. Specifikt/specifikke mål

Specifikt mål nr. 1:

Støtte og styrke den igangværende lovgivningsmæssige tilpasning til den relevante gældende EU-ret i de seks partnere på Vestbalkan (Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Republikken Nordmakedonien, Kosovo*, Montenegro og Republikken Serbien (i det følgende benævnt "de sydøsteuropæiske parter") i betragtning af deres respektive europæiske perspektiver og forbedre visse andre aspekter af den måde, som transportfællesskabstraktatens fungerer på.

Specifikt mål nr. 2:

Desuden bør revisionen gøre det muligt for Ukraine og Republikken Moldova at opnå fuldgyldigt medlemskab af transportfællesskabet, forudsat at dette godkendes af de relevante parter.

1.3.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Selv om formålet med revisionen af traktaten er at støtte og styrke den lovgivningsmæssige tilpasning i de sydøsteuropæiske parter, er de planlagte ændringer af teknisk karakter og ændrer ikke traktatens oprindelige anvendelsesområde eller målsætninger. Opfyldelse af dette oprindelige mål og sikring af lovgivningsmæssig tilpasning i transportsektoren, herunder for Ukraine og Republikken Moldova, forventes imidlertid at få positive økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger for borgere og virksomheder i EU og i de berørte lande.

1.3.4. Resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Virkningen af den foreslåede afgørelse vil blive evalueret ved at se på, hvor meget målrettet støtte transportfællesskabets permanente sekretariat yder de

* Denne betegnelse indebærer ingen stillingtagen til Kosovos status, og den er i overensstemmelse med FN's Sikkerhedsråds resolution 1244 (1999) og ICJ's udtalelse om Kosovos uafhængighedserklæring.

sydøsteuropæiske parter med henblik på det specifikke mål nr. 1, og for Ukraines og Republikken Moldovas vedkommende med henblik på det specifikke mål nr. 2. Støtten bør fremme den gradvise integration af de sydøsteuropæiske parters transportmarkeder og -net i henhold til den relevante EU-lovgivning, herunder på områderne tekniske standarder, interoperabilitet, sikkerhed, trafikstyring, konkurrence, arbejdsmarkedsforhold, offentlige udbud og miljø. Den støtte, der ydes, beskrives i årlige aktivitetsrapporter, der udarbejdes af transportfællesskabets permanente sekretariat. Rapporterne skal godkendes af det regionale styringsudvalg, der består af en repræsentant for hver kontraherende part i transportfællesskabstraktaten.

1.4. Forslaget/initiativet vedrører

☐ en ny foranstaltning

☐ en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning[1]

☐ en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

☑ en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

De mål for traktatforhandlingerne, der er indeholdt i denne henstilling, er genstand for forhandlinger med tredjelande. Målet på kort sigt er derfor at nå frem til en aftale om ændringer, der støtter det specifikke mål nr. 1 med det formål at støtte og styrke den igangværende lovgivningsmæssige tilpasning, og hvad angår det specifikke mål nr. 2, med det formål at gøre det muligt for Ukraine og Republikken Moldova at opnå fuldgyldigt medlemskab af transportfællesskabet.

På længere sigt forventes det, at ændringerne af transportfællesskabstraktaten bidrager til at gøre den støtte, der ydes inden for rammerne af traktaten, mere virkningsfuld og til at fremme den lovgivningsmæssige tilpasning til den relevante gældende EU-ret i de sydøsteuropæiske parter, herunder i Ukraine og Republikken Moldova.

1.5.2. Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis

Transportfællesskabstraktaten er en aftale mellem EU og de sydøsteuropæiske parter. Derfor bør en ændring af aftalen inddrage EU og disse parter.

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

Transportfællesskabstraktaten har været i kraft siden 2019. Siden da er der gjort en indsats for at nå ovennævnte målsætninger om en gradvis integration af transportmarkederne og -nettene i Vestbalkan og mellem Vestbalkan og EU. Selv om der er gjort visse fremskridt med den lovgivningsmæssige tilpasning og udviklingen

[1] Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

af transportnettene, kan de erfaringer, der er gjort, danne grundlag for bestræbelserne på at gøre transportfællesskabstraktaten mere effektiv. Der kan f.eks. være tale om bindende bestemmelser om de forpligtelser, der er fastsat i transportfællesskabstraktaten, samt klare frister for gennemførelsen heraf. Der er taget hensyn til nævnte erfaringer i forbindelse med udarbejdelsen af forhandlingsdirektiverne i denne henstilling.

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

Formålet med transportfællesskabstraktaten er at opnå en gradvis integration af de sydøsteuropæiske parters transportmarkeder og -net i EU's transportmarked og -net, og dermed støtte større socioøkonomisk konvergens på deres vej mod medlemskab af Unionen. Transportfællesskabstraktaten supplerer dermed andre (foreslåede) former for bistand, der bidrager til dette mål i bredere forstand, herunder den nye vækstplan for Vestbalkan[2], planen for Ukraine[3] og Kommissionens forslag om en vækstplan for Moldova[4].

Forhandlingerne om en udvidelse af transportfællesskabstraktaten til at omfatte Ukraine og Republikken Moldova kan føre til en forhøjelse af EU's medlemsbidrag, der i så fald kan overskride de beløb, der er afsat til transportfællesskabet i den nuværende finansielle programmering. Det skønnes, at EU's bidrag til transportfællesskabet vil blive forhøjet med ca. 34 %, selv om den finansielle programmering kun omfatter en forhøjelse på 2 %. Der vil desuden blive tale om omkostninger i forbindelse med oprettelsen af de nødvendige databaser i det første gennemførelsesår for den udvidede transportfællesskabstraktat. Der findes et detaljeret skøn i afdeling 3.

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

Præcis hvornår der bliver brug for yderligere midler, er stadig usikkert, eftersom det er vanskeligt at forudsige, hvor længe forhandlingerne varer, og hvilket resultat der opnås. Hvis den reviderede transportfællesskabstraktat træder i kraft i begyndelsen af 2027, bør bidraget til det udvidede fællesskab– ud over det beløb, der er fastsat i den finansielle programmering – primært finansieres ved at anvende endnu ikke udnyttede midler fra EU's bidrag til transportfællesskabets nuværende budget (2026).

1.6. Varigheden af forslaget/initiativet og af dets finansielle virkninger

☐ **Begrænset varighed**

☑ **Ubegrænset varighed**

– Iværksættelse med en indkøringsperiode efter undertegnelsen af den reviderede traktat, der efter planen forventes at finde sted i begyndelsen af 2027,

– derefter gennemførelse i fuldt omfang.

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

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

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

1.7. Planlagt(e)budgetgennemførelsesmetode(r)[5]

☐ **Direkte forvaltning** ved Kommissionen

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

☑ **Indirekte forvaltning** ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:

– ☑ internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)

Bemærkninger

Gennemføres af transportfællesskabets permanente sekretariat

[5] Forklaringer vedrørende budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Transportfællesskabets ministerråd, der afholder møde hvert år, har til opgave at gennemgå de fremskridt, der gøres med gennemførelsen af transportfællesskabstraktaten. Desuden har det regionale styringsudvalg, der mindst to gange om året mødes med repræsentanter for hver kontraherende part i transportfællesskabstraktaten, til opgave at gennemgå transportfællesskabstraktatens generelle funktion. Endelig udarbejder det permanente sekretariat for transportfællesskabet hvert år aktivitetsrapporter og rapporter om tilpasning af lovgivningen til gældende EU-ret, om gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) i de sydøsteuropæiske parter og om budgetgennemførelsen. Disse rapporter godkendes af ministerrådet eller det regionale styringsudvalg. Disse strukturer, der er oprettet ved traktaten, vil blive bevaret med henblik på fremtidig overvågning.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. Begrundelse for den/de foreslåede budgetgennemførelsesmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi

Transportfællesskabets permanente sekretariat har gennemført transportfællesskabets budget siden transportfællesskabstraktatens ikrafttræden i 2019. Transportfællesskabets permanente sekretariat har de bedste forudsætninger for fortsat at udføre de aktiviteter, der er omfattet af transportfællesskabstraktaten, eftersom det har den lokale viden og det lokale netværk og kan trække på flere års erfaring med gennemførelsen af den eksisterende traktat.

2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem

Den væsentligste risiko, der er identificeret i forbindelse med gennemførelsen af det foreslåede budget til transportfællesskabet, er en eventuel ineffektiv udnyttelse af budgettet til finansiering af aktiviteter, der støtter de sydøsteuropæiske parter i den gradvise integration af transportmarkederne og -nettene. Endelig udarbejder det permanente sekretariat for transportfællesskabet hvert år aktivitetsrapporter og rapporter om tilpasning af lovgivningen til gældende EU-ret, om gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) i de sydøsteuropæiske parter og om budgetgennemførelsen. Disse rapporter skal godkendes af transportfællesskabets regionale styringsudvalg.

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)

Det permanente sekretariat har det fulde ansvar for gennemførelsen af sit budget, mens GD MOVE er ansvarligt for den regelmæssige betaling af de bidrag, der fastsættes af budgetmyndigheden. Den forventede fejlrisiko ved betaling og afslutning svarer til den, der er knyttet til budgettilskuddene til andre internationale organisationer.

De yderligere opgaver, der følger af den foreslåede revision, forventes ikke at medføre yderligere specifikke kontroller. Derfor forventes kontrolomkostningerne for GD MOVE (målt i forhold til værdien af de forvaltede midler) at forblive stabile.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

De finansielle regler og revisionsprocedurer, der finder anvendelse på transportfællesskabet, er vedtaget i henhold til transportfællesskabstraktatens artikel 35 af det regionale styringsudvalg, der fastsætter proceduren for gennemførelse af transportfællesskabets budget og regnskabsaflæggelse og revision. Ifølge disse finansielle regler og revisionsprocedurer, navnlig artikel 61 og 62, skal regnskabsføreren hvert år udarbejde regnskabet for det foregående år. Regnskabet skal godkendes af direktøren for transportfællesskabets permanente sekretariat. Uafhængige eksterne revisorer, der skal udpeges af det regionale styringsudvalg, foretager den årlige revision af transportfællesskabet. De eksterne revisorers mandat kan fornyes hvert år, medmindre andet besluttes af det regionale styringsudvalg. De eksterne revisorer indgiver en rapport ledsaget af formueopgørelsen og attesterede regnskaber til det regionale styringsudvalg senest otte måneder efter udløbet af det regnskabsår, for hvilket de er opført.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB[6]	fra EFTA-lande[7]	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande [8]	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
06	14.20.03.06 – Internationale organisationer og aftaler	~~OB~~/IOB	NEJ	JA	NEJ	NEJ

6 OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.
7 EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.
8 Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

– ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger

– ☑ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

3.2.1.1. Bevillinger fra vedtaget budget

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Nummer	06 - Naboområder og verden

GD: MOVE[9]			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**I ALT FFR 2021-2027**
Aktionsbevillinger							
Budgetpost	Forpligtelser	(1a)				1,008	**1,008**
	Betalinger	(2a)				1,008	**1,008**
Budgetpost	Forpligtelser	(1b)					**0,000**
	Betalinger	(2b)					**0,000**
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer[10]							
Budgetpost		(3)					**0,000**
Bevillinger I ALT til GD MOVE	Forpligtelser	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Betalinger	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

	År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**I ALT FFR 2021-2027**

[9] Budget overført fra DG INTPA.

[10] Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning og direkte forskning.

Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
	Betalinger	(5)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 6 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Betalinger	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

i mio. EUR (tre decimaler)

		År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**I ALT FFR 2021-2027**
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7	Forpligtelser	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
i den flerårige finansielle ramme	Betalinger	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger (skal ikke udfyldes for decentrale agenturer)

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ⇩			År **2024**		År **2025**		År **2026**		År **2027**		Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. afsnit 1.6)						**I ALT**	
	RESULTATER																	
	Type [11]	Gnsntl. omkostninger	Antal	Om-kost-ninger	Antal	Om-kost-ninger	Antal	Om-kost-ninger	Antal	Om-kost-ninger	Antal	Om-kost-ninger	Antal	Om-kost-ninger	Antal	Om-kost-ninger	Antal resultater i alt	Omkost-ninger i alt

[11] Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

SPECIFIKT MÅL NR. 1[12]																			
- Resultat																			
- Resultat																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 1																			
SPECIFIKT MÅL NR. 2																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 2																			
I ALT																			

[12] Som beskrevet i afsnit 1.3.2. "Specifikt/specifikke mål".

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

– ☑ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger

– ☐ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

3.2.4. Anslået behov for menneskelige ressourcer

– ☑ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer

– ☐ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

3.2.5. Oversigt over de anslåede virkninger for de digitale teknologirelaterede investeringer

Digitale bevillinger og IT-bevillinger I ALT	År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**I ALT FFR 2021-2027**
UDGIFTSOMRÅDE 7					
IT-udgifter (organisationen/institutionen)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7					
Policy-IT-udgifter til operationelle programmer	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
I ALT	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

– ☑ kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR)

Præcis hvornår der bliver brug for yderligere midler, er stadig usikkert, eftersom det er vanskeligt at forudsige, hvor længe forhandlingerne varer, og hvilket resultat der opnås. Hvis den reviderede transportfællesskabstraktat træder i kraft i begyndelsen af 2027, bør de yderligere midler til budgetpost 14 20 03 06 – ud over det beløb, der er fastsat i den finansielle programmering – primært finansieres ved at anvende endnu ikke udnyttede midler fra EU's bidrag til transportfællesskabets nuværende budget (2026). Eventuel yderligere finansiering er betinget af, at der midler til rådighed, hvilket besluttes i forbindelse med forslaget til 2027-budgettet.

– ☐ kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen

– ☐ kræver en revision af FFR

3.2.7. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

– ☑ indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand

– ☐ indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

– ☑ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne

– ☐ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:

– ☐ for egne indtægter

– ☐ for andre indtægter

– ☐ angiv, om indtægterne er formålsbestemte

4. DIGITALE DIMENSIONER

4.1. Krav af digital relevans

Politikinitiativet vedrører en revision af den gældende transportfællesskabstraktat. Transportfællesskabets permanente sekretariat er ansvarligt for gennemførelsen af nævnte traktat og eventuelle digitale midler, der tager sigte på at fremme gennemførelsen. Det vurderes derfor, at initiativet ikke indeholder krav af digital relevans for Kommissionen.