ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 5.6.2025 г.
COM(2025) 278 final

ANNEXES 1 to 2

ПРИЛОЖЕНИЯ

към

Предложение за РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

за разрешаване на започването на преговори относно прегледа на Договора за Транспортната общност

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

УКАЗАНИЯ ЗА ВОДЕНЕТО НА ПРЕГОВОРИ ПО МЕЖДУНАРОДНО СПОРАЗУМЕНИЕ

ОТНОСНО ПРЕГЛЕДА НА ДОГОВОРА ЗА ТРАНСПОРТНАТА ОБЩНОСТ

1. ОБХВАТ НА ПРЕДВИДЕНОТО СПОРАЗУМЕНИЕ

Договорът за създаване на Транспортната общност (ДТО) подпомага развитието на транспортната мрежа между ЕС и Република Албания, Босна и Херцеговина, Република Северна Македония, Косово[*], Черна гора и Република Сърбия (наричани по-долу „договарящите страни от Югоизточна Европа“) в областта на автомобилния и железопътния транспорт, транспорта по вътрешни водни пътища и морския транспорт и се основава на постепенното интегриране на транспортните пазари на договарящите страни от Югоизточна Европа в транспортния пазар на ЕС въз основа на съответните разпоредби на достиженията на правото на ЕС. Общата цел на предвидените изменения е подкрепа и утвърждаване на привеждането в съответствие на законодателството на договарящите страни от Югоизточна Европа, но също така подобряване и изясняване на някои оперативни аспекти, установени в неговото прилагане.

Измененията следва също така да предоставят на Украйна и на Република Молдова възможност за пълноправно членство в ДТО. Освен това, за да се гарантира пълното им интегриране в ДТО, Комисията следва да договори приложения относно преходните разпоредби, посочени в член 40 от ДТО, които да се прилагат и за двете държави след присъединяването им.

2. ЦЕЛИ НА ПРЕГОВОРИТЕ

В хода на преговорите Комисията следва да се стреми да постигне целите, подробно описани по-долу.

1) Общата цел на измененията следва да бъде подкрепа и утвърждаване на привеждането в съответствие на законодателството на договарящите страни със съответните достижения на правото на ЕС с оглед на съответните им европейски перспективи, както и стимулиране на постепенното интегриране на техните транспортни пазари в транспортния пазар на ЕС.

2) Измененията следва също така да предоставят възможност за пълноправно членство в Договора за Транспортната общност на наблюдаващите участници от Украйна и от Република Молдова. Освен това, за да се гарантира пълното им интегриране в ДТО, Комисията следва да договори приложения относно преходните разпоредби, посочени в член 40 от ДТО, които да се прилагат и за двете държави след присъединяването им. В допълнение, Комисията следва да може да отговори на потенциалните искания на Украйна и на Република Молдова по отношение на същността на ДТО.

[*] Това название не засяга позициите по отношение на статуса и е съобразено с Резолюция 1244 (1999) на Съвета за сигурност на Организацията на обединените нации и становището на Международния съд относно обявяването на независимост от страна на Косово.

3) В това отношение измененията могат да включват и преразглеждане на разпоредбите, които се отнасят конкретно до Западните Балкани, така че тези разпоредби да се отнасят, когато това е целесъобразно, и до посочените по-горе държави, както и преразглеждане на формулата за споделяне на бюджетната тежест, посочена в приложение V към Договора, за да се отчете разширеният брой на договарящите страни и да се гарантира непрекъснато справедливо разпределение на вноските.

4) Измененията, насочени към стимулиране на привеждането в съответствие на законодателството, следва да включват следните допълнителни аспекти:

а) засилване на обвързващите ангажименти за привеждане в съответствие с достиженията на правото на ЕС, съдържащи се в ДТО, чрез предвиждане на санкции (като например суспендиране на правото на глас) в случаи на сериозни или системни нарушения;

б) признаване и институционализиране на настоящите и бъдещите планове за действие във връзка с ДТО в подкрепа на привеждането в съответствие на законодателството;

в) засилване и по-ефективно съсредоточаване на ролята на постоянния секретариат съгласно член 28 с цел по-ефективна подкрепа за европейските перспективи на договарящите страни от Югоизточна Европа; и

г) изясняване и развиване на правилата относно сроковете, за да станат съответните разпоредби на законодателството, посочени в приложение I към ДТО, задължителни за договарящите страни от Югоизточна Европа, по-специално по отношение на член 3, параграф 2, буква б).

5) Измененията следва да гарантират, че приложение I към ДТО е актуализирано, по-специално за да се добавят достиженията на правото на ЕС, предхождащи подписването на ДТО, и да се вземе предвид съответното развитие на политиката. Ако е целесъобразно, това може да обхваща включването на ново законодателство в областта на транспорта или свързаните с него области, посочени в настоящото приложение.

6) Измененията следва да актуализират, когато това е необходимо, разпоредбите на членове 8 и 9 относно развитието на примерното разширение на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) към договарящите страни от Югоизточна Европа и съответния петгодишен текущ работен план, за да се отчете развитието на политиката в законодателната рамка за TEN-T.

7) Измененията следва да гарантират по-гъвкав начин за провеждане на консултации с експерти от договарящите страни от Югоизточна Европа относно задълженията, които понастоящем са изложени в точка 4 от приложение II към ДТО.

8) Измененията следва да отразяват вече постигнатите споразумения относно официалното наименование на Република Северна Македония.

9) Комисията следва също така да проучи необходимостта от адаптиране на съществуващите понастоящем двустранни протоколи, когато това е целесъобразно, например по отношение на специфичното положение на страните без излаз на море и настоящите разпоредби относно морския транспорт.

10) С измененията следва да се преразгледат правилата за прилагане на съдебната практика на Съда, по-специално за да се обхване и съдебната практика, постановена след датата на подписване на ДТО.

11) Измененията могат да включват и незначителни технически въпроси, които не са включени в предходните указания за водене на преговори (например съществуващи печатни грешки, някои неправилни или остарели позовавания).

3. ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРЕГОВОРИТЕ

Комисията ще води преговорите, като изпълнява настоящите указания и осигурява подходяща координация с текущите и бъдещите преговори в други свързани области.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ЗАКОНОДАТЕЛНА ОБОСНОВКА ЗА ФИНАНСОВОТО И ЦИФРОВОТО ОТРАЖЕНИЕ

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА 3
1.1. Наименование на предложението/инициативата 3
1.2. Съответни области на политиката 3
1.3. Цели 3
1.3.1. Общи цели 3
1.3.2. Конкретни цели 3
1.3.3. Очаквани резултати и отражение 3
1.3.4. Показатели за изпълнението 4
1.4. Предложението/инициативата е във връзка с: 4
1.5. Мотиви за предложението/инициативата 4
1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата 4
1.5.2. Добавена стойност от участието на ЕС (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на този раздел „добавена стойност от участието на ЕС“ е стойността, която е резултат от действието на равнище ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки. 5
1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото 5
1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални синергии с други подходящи инструменти 5
1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства 6
1.6. Продължителност на предложението/инициативата и на неговото/нейното финансово отражение 6
1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета 6
2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ 7
2.1. Правила за мониторинг и докладване 7
2.2. Системи за управление и контрол 7
2.2.1. Обосновка на предложените методи на изпълнение на бюджета, механизми за осъществяване на финансирането, начини за плащане и стратегия за контрол .. 7
2.2.2. Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им 7
2.2.3. Оценка и обосновка на разходната ефективност на контрола (съотношение между разходите за контрол и стойността на съответните управлявани средства) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване) 7

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности 8
3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА 9
3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове 9
3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити 10
3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетите кредити за оперативни разходи 10
3.2.1.1. Бюджетни кредити от гласувания бюджет 10
3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи ... 11
3.2.3. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи 13
3.2.3.1. Бюджетни кредити от гласувания бюджет 13
3.2.4. Очаквани нужди от човешки ресурси 13
3.2.4.1. Финансирани от гласувания бюджет 13
3.2.5. Преглед на очакваното отражение върху инвестициите, свързани с цифрови технологии 13
3.2.6. Съвместимост с текущата многогодишна финансова рамка 13
3.2.7. Финансов принос от трети страни 14
3.3. Очаквано отражение върху приходите 14
4. ЦИФРОВО ИЗМЕРЕНИЕ 14
4.1. Изисквания, свързани с цифрови аспекти 14

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Препоръка на Комисията за решение на Съвета за разрешаване на започването на преговори относно прегледа на Договора за Транспортната общност

1.2. Съответни области на политиката

Транспорт

1.3. Цели

1.3.1. Общи цели

Целта на предложената инициатива е преглед на Договора за Транспортната общност (ДТО), както е предвидено в член 42 от Договора. В този член се предвижда, че Договорът трябва да бъде прегледан по искане на която и да било договаряща страна и във всеки случай пет години след влизането му в сила. Освен това прегледът следва да предостави възможност за пълноправно членство на Украйна и на Република Молдова в ДТО.

1.3.2. Конкретни цели

Конкретна цел № 1

Подкрепа и утвърждаване на вече започналото привеждане в съответствие на законодателството на шестте партньори от Западните Балкани (Република Албания, Босна и Херцеговина, Република Северна Македония, Косово[*], Черна гора и Република Сърбия — наричани по-долу „договарящите страни от Югоизточна Европа“) със съответните достижения на правото на ЕС, с оглед на съответните им европейски перспективи, и подобряване на някои други аспекти на функционирането на ДТО.

Конкретна цел № 2

При условие че съответните страни постигнат споразумение, прегледът следва също така да предостави възможност за пълноправно членство в ДТО на Украйна и на Република Молдова.

1.3.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

Въпреки че целта на прегледа на Договора е да се подкрепи и утвърди привеждането в съответствие на законодателството на договарящите страни от Югоизточна Европа, предвидените изменения са от техническо естество и не изменят първоначалния обхват или първоначалната цел на Договора. Постигането на тази първоначална цел, както и осигуряването на привеждане в съответствие на законодателството в транспортния сектор, включително за Украйна и Република Молдова, биха могли да имат положително икономическо, социално и екологично въздействие върху гражданите и предприятията в ЕС и в засегнатите държави.

[*] Това название не засяга позициите по отношение на статуса и е съобразено с Резолюция 1244 (1999) на Съвета за сигурност на Организацията на обединените нации и становището на Международния съд относно обявяването на независимост от страна на Косово.

1.3.4. Показатели за изпълнението

Да се посочат показателите за проследяване на напредъка и на постиженията.

Ефективността на предложеното решение ще бъде оценена, като се вземе предвид размерът на целевата подкрепа, предоставена от постоянния секретариат на Транспортната общност на договарящите страни от Югоизточна Европа за конкретна цел № 1 и на Украйна и Република Молдова за конкретна цел № 2. Тази подкрепа следва да насърчава постепенното интегриране на транспортните пазари и мрежи на договарящите страни от Югоизточна Европа въз основа на съответното законодателство на ЕС, включително в областта на техническите стандарти, оперативната съвместимост, безопасността, сигурността, управлението на движението, конкуренцията, социалната политика, обществените поръчки и околната среда. Предоставената подкрепа се описва в годишни оперативни доклади, изготвяни от постоянния секретариат на Транспортната общност. Тези доклади трябва да бъдат одобрени от Регионалния управителен комитет, който се състои от по един представител на всяка от договарящите страни по ДТО.

1.4. Предложението/инициативата е във връзка с:

☐ ново действие

☐ ново действие след пилотен проект/подготвително действие[1]

☐ продължаване на съществуващо действие

☑ сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

Целите на преговорите по Договора, съдържащи се в настоящата препоръка, са предмет на преговори с трети държави. Поради това краткосрочната цел е да се постигне споразумение за измененията в подкрепа на конкретна цел № 1 с цел подкрепа и утвърждаване на вече започналото привеждане в съответствие на законодателството, както и на конкретна цел № 2 с цел постигане на пълноправно членство в ДТО на Украйна и на Република Молдова.

В дългосрочен план тези изменения на ДТО следва да повишат ефективността на подкрепата, предоставяна от ДТО, и да насърчат привеждането в съответствие на законодателството на договарящите страни от Югоизточна Европа, включително Украйна и Република Молдова, със съответните достижения на правото на ЕС.

[1] Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

1.5.2. Добавена стойност от участието на ЕС (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на този раздел „добавена стойност от участието на ЕС“ е стойността, която е резултат от действието на равнище ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.

ДТО е споразумение между ЕС и договарящите страни от Югоизточна Европа. Поради това изменението на споразумението следва да включва ЕС и тези договарящи страни.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

ДТО е в сила от 2019 г. насам. През този период беше извършена работа за постигане на горепосочените цели за постепенна интеграция на транспортните пазари и мрежи в рамките на Западните Балкани и между Западните Балкани и ЕС. Въпреки че е постигнат известен напредък по отношение на привеждането в съответствие на законодателството и развитието на транспортните мрежи, могат да се извлекат някои поуки за повишаване на ефективността на ДТО. Примерите за това включват необходимостта от обвързващи разпоредби относно ангажиментите, съдържащи се в ДТО, както и ясни срокове за тяхното изпълнение. Тези извлечени поуки бяха взети предвид при разработването на указанията за водене на преговори във връзка с настоящата препоръка.

1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални синергии с други подходящи инструменти

ДТО служи за постепенното интегриране на транспортните пазари и мрежи на договарящите страни от Югоизточна Европа към тези на ЕС, като по този начин насърчава постигането на по-висока степен на социално-икономическо сближаване по пътя към членство в Съюза. По този начин ДТО допълва други (предложени) форми на подпомагане, които работят за постигането на тази цел в по-широк смисъл, като например новия план за растеж за Западните Балкани[2], плана за Украйна[3] и предложението на Комисията за план за растеж за Молдова[4].

Преговорите за разширяване на Договора с цел включване на Украйна и на Република Молдова могат да доведат до увеличаване на членската вноска на ЕС, което може да надхвърли сумите, предвидени за ДТО в настоящото финансово програмиране. Докато вноската на ЕС към ДТО се очаква да се увеличи с около 34 %, финансовото програмиране предвижда само 2 % годишно увеличение. Освен това през първата година от изпълнението на разширения ДТО ще бъдат необходими разходи за създаване на приложимите бази данни. Подробна оценка е представена в раздел 3.

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

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

[4] https://enlargement.ec.europa.eu/growth-plan-moldova-commission-proposal_en?prefLang=bg.

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

Точният момент, в който ще бъдат необходими допълнителни средства, остава неопределен поради непредвидимостта на продължителността на преговорите и резултата от тях. В случай че преразгледаният ДТО влезе в сила до началото на 2027 г., вноската за разширен ДТО следва да се финансира предимно, по отношение на сумата, надхвърляща сумата, предвидена във финансовото програмиране, чрез използване на неизразходвани средства от вноската на ЕС в настоящия бюджет на ДТО (2026 г.).

1.6. Продължителност на предложението/инициативата и на неговото/нейното финансово отражение

☐ **ограничен срок на действие**

☑ **неограничен срок на действие**

– Прилагане с начален период след подписването на преразглеждането на Договора, планирано от началото на 2027 г.,

– последвано от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета[5]

☐ **Пряко управление** от Комисията

☐ **Споделено управление** с държавите членки

☑ **Непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:

– ☑ международни организации и техните агенции (да се уточни)

Забележки

Прилага се от постоянния секретариат на Транспортната общност

[5] Подробности във връзка с методите на изпълнение на бюджета и позоваванията на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

На Съвета на министрите на ДТО, който се среща ежегодно, е възложено да направи преглед на напредъка по прилагането на ДТО. Освен това на Регионалния управителен комитет, който се среща най-малко два пъти годишно с представители на всяка договаряща страна по ДТО, е възложено да прави преглед на общото функциониране на ДТО. И накрая, постоянният секретариат на Транспортната общност изготвя годишни оперативни доклади, доклади относно привеждането в съответствие с достиженията на правото на ЕС, осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) в договарящите страни от Югоизточна Европа, както и относно изпълнението на бюджета. Тези доклади се одобряват от Съвета на министрите или от Регионалния управителен комитет. Тези структури, създадени с Договора, ще бъдат запазени с цел бъдещ мониторинг.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. Обосновка на предложените методи на изпълнение на бюджета, механизми за осъществяване на финансирането, начини за плащане и стратегия за контрол

Постоянният секретариат на Транспортната общност изпълнява бюджета на ДТО от влизането в сила на Договора през 2019 г. Постоянният секретариат на Транспортната общност може най-добре да продължи да извършва дейностите по ДТО, като се има предвид, че притежава познания на местно равнище, мрежа на местно равнище и може да се възползва от дългогодишния си опит, придобит чрез съществуващия ДТО.

2.2.2. Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им

Основният риск, установен във връзка с изпълнението на предложения бюджет за ДТО, е свързан с възможното неефективно използване на този бюджет за финансиране на подпомагащите дейности за договарящите страни от Югоизточна Европа, които насърчават постепенното интегриране на транспортните пазари и мрежи. Мерките за намаляване на този риск вече са въведени в действащия Договор и се отнасят до изготвянето на годишни оперативни доклади, доклади относно привеждането в съответствие с достиженията на правото на ЕС, относно прилагането на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) в договарящите страни от Югоизточна Европа, както и относно изпълнението на бюджета. Тези доклади трябва да бъдат одобрени от Регионалния управителен комитет на ДТО.

2.2.3. Оценка и обосновка на разходната ефективност на контрола (съотношение между разходите за контрол и стойността на съответните управлявани средства) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)

Постоянният секретариат носи пълна отговорност за изпълнението на своя бюджет, а ГД „Мобилност и транспорт“ отговаря за редовното плащане на вноските, определени от бюджетния орган. Очакваната степен на риска от

грешки при плащане и при приключване е подобна на тази, свързана с бюджетните субсидии, предоставяни на други международни организации.

Не се очаква допълнителните задачи, произтичащи от предложеното преразглеждане, да доведат до специфични допълнителни проверки. Поради това разходите за осъществяване на контрол за ГД „Мобилност и транспорт“ (измерени спрямо стойността на управляваните средства) се очаква да останат стабилни.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

С финансовите правила и процедурите за одит, приложими за Транспортната общност, приети от Регионалния управителен комитет, се установява процедурата за изпълнение на бюджета на ДТО и за представяне и одит на сметки в съответствие с член 35 от ДТО. Съгласно тези финансови правила и процедури за одит, и по-специално членове 61 и 62, всяка година счетоводителят изготвя отчетите за предходната година. Тези отчети се утвърждават от директора на постоянния секретариат на Транспортната общност. Независимите външни одитори, които се определят от Регионалния управителен комитет, извършват годишния одит на Транспортната общност. Периодът на заетост на външните одитори подлежи на подновяване всяка година, освен ако Регионалният управителен комитет не определи друго. Външните одитори представят на Регионалния управителен комитет доклад, заедно с отчета за активите и пасивите и заверените отчети, не по-късно от осем месеца след края на финансовата година, за която се отнасят.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Финансов принос			
	Номер	Многогод./ едногод.[6]	от държави от ЕАСТ[7]	от държави кандидатки и и потенциални кандидатки[8].	от други трети държави	други целеви приходи
06	14.20.03.06 — Международни организации и споразумения	~~Многого д./~~едного д.	НЕ	ДА	НЕ	НЕ

6 Многогод. = многогодишни бюджетни кредити / Едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

7 ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

8 Държави кандидатки и, ако е приложимо, потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетите кредити за оперативни разходи

– ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи

– ☑ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу

3.2.1.1. Бюджетни кредити от гласувания бюджет

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	Номер	06 — Съседните региони и светът

ГД: „МОБИЛНОСТ И ТРАНСПОРТ“[9]			Година	Година	Година	Година	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Бюджетен ред	Поети задължения	(1а)				1,008	**1,008**
	Плащания	(2а)				1,008	**1,008**
Бюджетен ред	Поети задължения	(1б)					**0,000**
	Плащания	(2б)					**0,000**
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми[10]							
Бюджетен ред		(3)					**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Мобилност и транспорт“	Поети задължения	=1а+1б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Плащания	=2а+2б+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

9 Бюджетът е делегиран от ГД „Международни партньорства“.

10 Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

			Година 2024	Година 2025	Година 2026	Година 2027	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
	Плащания	(5)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 6 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Плащания	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година **2024**	Година **2025**	Година **2026**	Година **2027**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—7	Поети задължения	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
от многогодишната финансова рамка	Плащания	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи (не се попълва за децентрализираните агенции)

Бюджетни кредити за поети задължения в милиони евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите			Година **2024**	Година **2025**	Година **2026**	Година **2027**	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. раздел 1.6)	**ОБЩО**
	РЕЗУЛТАТИ							

⇩	Вид[11]	Среден разход	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Общ бр.	Общо разходи
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1[12]…																				
— Резултат																				
— Резултат																				
— Резултат																				
Междинен сбор за конкретна цел № 1																				
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2 …																				
— Резултат																				
Междинен сбор за конкретна цел № 2																				
ОБЩО																				

[11] Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр.: брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

[12] Описана в раздел 1.3.2. „Конкретни цели“.

3.2.3. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

– ☑ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи

– ☐ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу

3.2.4. Очаквани нужди от човешки ресурси

– ☑ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси

– ☐ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу

3.2.5. Преглед на очакваното отражение върху инвестициите, свързани с цифрови технологии

ОБЩО бюджетни кредити за цифрови и информационни технологии	Година **2024**	Година **2025**	Година **2026**	Година **2027**	**ОБЩО МФР 2021—2027 г.**
ФУНКЦИЯ 7					
Разходи за ИТ (институционални)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Извън ФУНКЦИЯ 7					
Разходи за информационни технологии, свързани с политиката, по оперативни програми	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
ОБЩО	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Съвместимост с текущата многогодишна финансова рамка

Предложението/инициативата:

– ☑ може да се финансира изцяло чрез преразпределяне на средства в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР)

Точният момент, в който ще бъдат необходими допълнителни средства, остава неопределен поради непредвидимостта на продължителността на преговорите и резултата от тях. В случай че преразгледаният ДТО влезе в сила до началото на 2027 г., увеличението по ред 14 20 03 06 следва да се финансира предимно, по отношение на сумата, надхвърляща сумата, предвидена във финансовото програмиране, чрез използване на неизразходвани средства от вноската на ЕС в настоящия бюджет на ДТО (2026 г.). Всяко допълнително финансиране зависи от наличността, определена чрез процедурата по проектобюджета за 2027 г.

– ☐ налага да се използват неразпределеният марж по съответната функция от МФР и/или специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР

– ☐ налага преразглеждане на МФР

3.2.7. Финансов принос от трети страни

Предложението/инициативата:

– ☑ не предвижда съфинансиране от трети страни

– ☐ предвижда следното съфинансиране от трети страни, като оценките са дадени по-долу:

3.3. Очаквано отражение върху приходите

– ☑ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.

– ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:

  – ☐ върху собствените ресурси

  – ☐ върху разните приходи

  – ☐ моля, отбележете, ако приходите са предназначени за конкретни разходни бюджетни редове

4. ЦИФРОВО ИЗМЕРЕНИЕ

4.1. Изисквания, свързани с цифрови аспекти

Политическата инициатива се отнася до прегледа на съществуващия Договор за Транспортната общност. Прилагането на настоящия договор, заедно с всички цифрови средства за подобряване на неговото прилагане, е отговорност на постоянния секретариат на Транспортната общност. Поради това се счита, че по отношение на инициативата няма изисквания, свързани с цифрови аспекти за Комисията.