COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 5.6.2025
COM(2025) 278 final

ANNEXES 1 to 2

ANEXOS

da

Recomendação de DECISÃO DO CONSELHO

que autoriza a abertura de negociações para a revisão do Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes

ANEXO 1

DIRETRIZES PARA A NEGOCIAÇÃO DE UM ACORDO INTERNACIONAL

PARA A REVISÃO DO TRATADO QUE INSTITUI UMA COMUNIDADE DOS TRANSPORTES

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO DO ACORDO PREVISTO

O Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes (TCT) promove o desenvolvimento da rede de transportes entre a UE e a República da Albânia, a Bósnia-Herzegovina, a República da Macedónia do Norte, o Kosovo[*], o Montenegro e a República da Sérvia (a seguir designadas «Partes do Sudeste Europeu») no domínio do transporte rodoviário, do transporte ferroviário, por vias navegáveis interiores e do transporte marítimo, e baseia-se na integração progressiva dos mercados dos transportes das Partes do Sudeste Europeu no mercado dos transportes da UE, com base nas disposições pertinentes do acervo da União. O objetivo geral das alterações previstas é apoiar e reforçar o alinhamento legislativo das Partes do Sudeste Europeu, mas também melhorar e clarificar certos aspetos operacionais identificados na sua aplicação.

As alterações deverão também permitir a plena adesão da Ucrânia e da República da Moldávia ao TCT. Mais, a fim de assegurar a sua plena integração no TCT, a Comissão deverá negociar anexos sobre as disposições transitórias a que se refere o artigo 40.º do TCT, que serão aplicáveis a ambos os países aquando da sua adesão.

2. OBJETIVOS DAS NEGOCIAÇÕES

No decurso das negociações, a Comissão deve procurar alcançar os objetivos a seguir especificados:

1) O objetivo geral das alterações deve ser apoiar e reforçar o alinhamento legislativo de todas as partes contratantes pelo acervo pertinente da UE, tendo em conta as respetivas perspetivas europeias, bem como impulsionar a integração progressiva dos seus mercados dos transportes no mercado dos transportes da UE.

2) As alterações deverão também permitir a plena adesão dos participantes observadores da Ucrânia e da República da Moldávia ao Tratado que institui a Comunidade dos Transportes. Mais, a fim de assegurar a sua plena integração no TCT, a Comissão deverá negociar anexos sobre as disposições transitórias a que se refere o artigo 40.º do TCT, que serão aplicáveis a ambos os países aquando da sua adesão. Além disso, a Comissão deve poder dar resposta às potenciais exigências no que diz respeito ao conteúdo do TCT por parte da Ucrânia e da República da Moldávia.

3) A este respeito, as alterações poderão também incluir uma revisão das disposições que se referem especificamente aos Balcãs Ocidentais, de modo a que essas disposições também se refiram, se for caso disso, aos países acima mencionados, bem como uma revisão da fórmula de repartição dos encargos orçamentais estabelecida no anexo V do Tratado, a fim de ter em conta o número alargado de

[*] Esta designação não prejudica as posições relativas ao estatuto e está conforme com a Resolução n.º 1244/1999 do CSNU e com o parecer do TIJ sobre a declaração de independência do Kosovo.

partes contratantes e assegurar uma distribuição contínua e equitativa das contribuições.

4) As alterações destinadas a impulsionar o alinhamento legislativo devem incluir os seguintes aspetos adicionais:

   a) Reforçar os compromissos vinculativos relativos ao alinhamento pelo acervo contidos no TCT, prevendo sanções (como a suspensão dos direitos de voto) em caso de violação grave e persistente desses compromissos;

   b) Reconhecer e institucionalizar os atuais e futuros planos de ação do TCT para apoiar o alinhamento legislativo;

   c) Reforçar e centrar melhor o papel do Secretariado Permanente nos termos do artigo 28.º, a fim de melhor apoiar as perspetivas europeias das Partes do Sudeste Europeu; e

   d) Clarificar e desenvolver as regras relativas aos prazos, a fim de tornar as disposições pertinentes da legislação constante do anexo I do TCT vinculativas para as Partes do Sudeste Europeu, em especial no que diz respeito ao artigo 3.º, n.º 2, alínea b).

5) As alterações deverão assegurar que o anexo I do TCT é atualizado, nomeadamente para aditar o acervo da UE anterior à assinatura do TCT e ter em conta a evolução das políticas pertinentes. Se for caso disso, tal poderá implicar a inclusão de nova legislação no domínio dos transportes ou nos domínios conexos mencionados nesse anexo.

6) As alterações devem atualizar, sempre que necessário, as disposições dos artigos 8.º e 9.º relativos ao desenvolvimento do alargamento indicativo da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) às Partes do Sudeste Europeu, bem como o respetivo plano de trabalho evolutivo de cinco anos, nomeadamente para ter em conta a evolução das políticas no quadro legislativo da RTE-T.

7) As alterações devem assegurar uma forma menos complexa de consultar peritos das Partes do Sudeste Europeu sobre as obrigações atualmente estabelecidas no anexo II, ponto 4, do TCT.

8) As alterações devem refletir os acordos já alcançados relativamente à denominação oficial da República da Macedónia do Norte.

9) A Comissão deve igualmente explorar a necessidade de adaptar os protocolos bilaterais atualmente em vigor, se for caso disso, por exemplo no que diz respeito à situação específica das partes sem litoral e às disposições em vigor em matéria de transporte marítimo.

10) As alterações devem rever as regras de aplicação da jurisprudência do Tribunal de Justiça, de modo a abranger também a jurisprudência proferida após a data de assinatura do TCT.

11) As alterações podem também incluir questões técnicas menores não incluídas em nenhuma das diretrizes de negociação anteriores (por exemplo, erros ortográficos existentes, determinadas referências incorretas ou desatualizadas).

3. CONDUÇÃO DAS NEGOCIAÇÕES

A Comissão conduzirá as negociações em conformidade com as presentes diretrizes e assegurará uma coordenação adequada com as negociações em curso e futuras noutros domínios pertinentes.

ANEXO 2

FICHA FINANCEIRA E DIGITAL DA PROPOSTA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA 3
1.1. Título da proposta / iniciativa 3
1.2. Domínio(s) de intervenção em causa 3
1.3. Objetivo(s) 3
1.3.1. Objetivo(s) geral(is) 3
1.3.2. Objetivo(s) específico(s) 3
1.3.3. Resultado(s) e impacto esperados 3
1.3.4. Indicadores de desempenho 3
1.4. A proposta/iniciativa refere-se: 4
1.5. Justificação da proposta/iniciativa 4
1.5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a execução da iniciativa 4
1.5.2. Valor acrescentado da intervenção da UE (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da UE» o valor resultante da intervenção da UE que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros..... 4
1.5.3. Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes 4
1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e possíveis sinergias com outros instrumentos adequados 5
1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação 5
1.6. Duração da proposta / iniciativa e do respetivo impacto financeiro 5
1.7. Método(s) de execução orçamental previsto(s) 5
2. MEDIDAS DE GESTÃO 7
2.1. Regras relativas ao acompanhamento e à comunicação de informações 7
2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo 7
2.2.1. Justificação dos(s) método(s) de execução orçamental, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos 7
2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar 7
2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio entre os custos de controlo e o valor dos respetivos fundos geridos) e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento) 7
2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades 8
3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA 9

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s) 9
3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações 10
3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais 10
3.2.1.1. Dotações provenientes do orçamento votado 10
3.2.2. Estimativa das realizações com financiamento proveniente de dotações operacionais 11
3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas 13
3.2.3.1. Dotações provenientes do orçamento votado 13
3.2.4. Necessidades estimadas de recursos humanos 13
3.2.4.1. Financiamento proveniente do orçamento votado 13
3.2.5. Resumo do impacto estimado nos investimentos relacionados com tecnologias digitais 13
3.2.6. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual 13
3.2.7. Participação de terceiros no financiamento 13
3.3. Impacto estimado nas receitas 14
4. DIMENSÕES DIGITAIS 14
4.1. Requisitos de relevância digital 14

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA

1.1. Título da proposta / iniciativa

Recomendação de Decisão do Conselho que autoriza a abertura de negociações para a revisão do Tratado que institui a Comunidade dos Transportes, apresentada pela Comissão

1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

Transportes

1.3. Objetivo(s)

1.3.1. Objetivo(s) geral(is)

O objetivo da iniciativa proposta é rever o Tratado que institui a Comunidade dos Transportes (TCT), tal como previsto no artigo 42.º do Tratado. O referido artigo prevê que o Tratado seja revisto a pedido de qualquer das partes contratantes e, em qualquer caso, cinco anos após a sua entrada em vigor. Além disso, a revisão deverá também permitir a plena adesão da Ucrânia e da República da Moldávia ao TCT.

1.3.2. Objetivo(s) específico(s)

Objetivo específico n.º 1

Apoiar e reforçar o alinhamento legislativo já em curso dos seis parceiros dos Balcãs Ocidentais (República da Albânia, Bósnia-Herzegovina, República da Macedónia do Norte, Kosovo[*], Montenegro e República da Sérvia — a seguir designadas «Partes do Sudeste Europeu») pelo acervo pertinente da UE, tendo em conta as respetivas perspetivas europeias, e melhorar certos outros aspetos do funcionamento do TCT.

Objetivo específico n.º 2

Sob reserva de as partes pertinentes chegarem a acordo, a revisão deverá também permitir a plena adesão da Ucrânia e da República da Moldávia ao TCT.

1.3.3. Resultado(s) e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta / iniciativa poderá ter nos beneficiários / grupos visados.

O objetivo geral da revisão do Tratado é apoiar e reforçar o alinhamento legislativo das Partes do Sudeste Europeu, enquanto as alterações previstas são de natureza técnica e não modificam o âmbito inicial ou o objetivo do Tratado. A consecução deste objetivo inicial e a garantia do alinhamento legislativo no setor dos transportes, incluindo para a Ucrânia e a República da Moldávia, deverão ter impactos económicos, sociais e ambientais positivos nos cidadãos e nas empresas da UE e dos países em causa.

1.3.4. Indicadores de desempenho

Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.

A eficácia da decisão proposta será avaliada tendo em conta o montante do apoio específico prestado pelo Secretariado Permanente da Comunidade dos Transportes às Partes do Sudeste Europeu no que respeita ao objetivo específico n.º 1, e à Ucrânia e

[*] Esta designação não prejudica as posições relativas ao estatuto e está conforme com a Resolução n.º 1244/1999 do CSNU e com o parecer do TIJ sobre a declaração de independência do Kosovo.

à República da Moldávia no que respeita ao objetivo específico n.º 2. Este apoio deverá promover a integração progressiva dos mercados e das redes de transportes das Partes do Sudeste Europeu, com base na legislação pertinente da UE, nomeadamente no domínio das normas técnicas, da interoperabilidade, da segurança, da gestão do tráfego, da concorrência, da política social, dos contratos públicos e do ambiente. O apoio prestado é descrito nos relatórios operacionais anuais elaborados pelo Secretariado Permanente da Comunidade dos Transportes. Estes relatórios devem ser aprovados pelo Comité Diretor Regional, que é composto por um representante de cada uma das Partes Contratantes no TCT.

1.4. A proposta/iniciativa refere-se:

☐ a uma nova ação

☐ a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto / ação preparatória[1]

☐ à prorrogação de uma ação existente

☑ à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra / para uma nova ação

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a execução da iniciativa

Os objetivos para as negociações do Tratado constantes da presente recomendação estão sujeitos a negociações com países terceiros. Por conseguinte, o objetivo a curto prazo consiste em chegar a acordo sobre as alterações que apoiam o objetivo específico n.º 1, com o objetivo de apoiar e reforçar o alinhamento legislativo já em curso, e sobre o objetivo específico n.º 2, com o objetivo de alcançar a plena adesão da Ucrânia e da República da Moldávia ao TCT.

A mais longo prazo, estas alterações ao TCT deverão reforçar a eficácia do apoio prestado pelo TCT e promover o alinhamento legislativo das Partes do Sudeste Europeu, incluindo a Ucrânia e a República da Moldávia, pelo acervo pertinente da UE.

1.5.2. Valor acrescentado da intervenção da UE (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da UE» o valor resultante da intervenção da UE que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.

O TCT é um acordo entre a UE e as Partes do Sudeste Europeu. Por conseguinte, uma alteração do acordo deve envolver a UE e essas partes.

1.5.3. Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes

O TCT entrou em vigor em 2019. Desde então, foram envidados esforços para alcançar os objetivos acima referidos de integração progressiva dos mercados e redes de transportes nos Balcãs Ocidentais e entre os Balcãs Ocidentais e a UE. Embora tenham sido alcançados alguns progressos em termos de alinhamento legislativo e desenvolvimento das redes de transportes, é possível retirar alguns ensinamentos para aumentar a eficácia do TCT. São exemplos disso a necessidade de disposições

[1] Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

vinculativas relativas aos compromissos contidos no TCT, bem como prazos claros para a sua aplicação. Estes ensinamentos foram tidos em conta na elaboração das diretrizes de negociação para a presente recomendação.

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e possíveis sinergias com outros instrumentos adequados

O TCT serve a integração progressiva dos mercados e redes de transportes das Partes do Sudeste Europeu com os da UE, apoiando assim uma maior convergência socioeconómica na via da adesão à União. O TCT complementa, assim, outras formas de assistência (propostas) que contribuem para alcançar este objetivo num sentido mais lato, como o novo Plano de Crescimento para os Balcãs Ocidentais[2], o Plano para a Ucrânia[3] e a proposta da Comissão relativa ao Plano de Crescimento para a Moldávia[4].

As negociações para o alargamento do Tratado à Ucrânia e à República da Moldávia podem conduzir a um aumento da contribuição da UE, enquanto membro, que pode exceder os montantes afetados ao TCT na atual programação financeira. Embora se estime que a contribuição da UE para o TCT aumente cerca de 34 %, a programação financeira prevê apenas um aumento anual de 2 %. Além disso, haverá custos associados à criação das bases de dados pertinentes durante o primeiro ano de aplicação do TCT alargado. A secção 3 apresenta uma estimativa pormenorizada.

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

O momento exato em que serão necessários fundos adicionais continua a ser incerto devido à imprevisibilidade da duração e do resultado das negociações. No caso da entrada em vigor do TCT revisto até ao início de 2027, a contribuição para um TCT alargado deve ser financiada principalmente, para além do montante previsto na programação financeira, recorrendo a fundos não utilizados da contribuição da UE para o atual orçamento do TCT (2026).

1.6. Duração da proposta / iniciativa e do respetivo impacto financeiro

☐ **Duração limitada**

☑ **Duração ilimitada**

– Aplicação com um período de arranque após a assinatura da revisão do Tratado, prevista para o início de 2027,

– seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Método(s) de execução orçamental previsto(s)[5]

☐ **Gestão direta** pela Comissão

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

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

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

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

[5] Para mais explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o sítio BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

☑ **Gestão indireta** por delegação de tarefas de execução orçamental:

– ☑ em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar)

Observações

Executado pelo Secretariado Permanente da Comunidade dos Transportes

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Regras relativas ao acompanhamento e à comunicação de informações

O Conselho Ministerial do TCT, que se reúne anualmente, é responsável pela análise dos progressos realizados na aplicação do TCT. Além disso, o Comité Diretor Regional, que se reúne pelo menos duas vezes por ano com representantes de cada parte contratante do TCT, está incumbido de analisar o funcionamento geral do TCT. Por último, o Secretariado Permanente da Comunidade dos Transportes elabora relatórios operacionais anuais e relatórios sobre o alinhamento pelo acervo, a implementação da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) nas Partes do Sudeste Europeu e a execução orçamental. Estes relatórios são aprovados pelo Conselho Ministerial ou pelo Comité Diretor Regional. Estas estruturas criadas pelo Tratado serão conservadas para acompanhamento futuro.

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. Justificação dos(s) método(s) de execução orçamental, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos

O Secretariado Permanente da Comunidade dos Transportes tem vindo a executar o orçamento do TCT desde a entrada em vigor do Tratado, em 2019. O Secretariado Permanente da Comunidade dos Transportes está em melhor posição para continuar a realizar as atividades do TCT, tendo em conta que possui conhecimentos locais, uma rede local e pode beneficiar de vários anos de experiência adquirida através do TCT existente.

2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar

O principal risco identificado em relação à execução do orçamento proposto para o TCT prende-se com a possível utilização ineficaz deste orçamento para financiar as atividades de apoio às Partes do Sudeste Europeu que promovem a integração progressiva dos mercados e redes de transportes. As medidas para atenuar este risco já estão previstas no Tratado em vigor e dizem respeito à preparação de relatórios operacionais anuais e relatórios sobre o alinhamento pelo acervo, a implementação da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) nas Partes do Sudeste Europeu e a execução orçamental. Estes relatórios devem ser aprovados pelo Comité Diretor Regional do TCT.

2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio entre os custos de controlo e o valor dos respetivos fundos geridos) e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)

O Secretariado Permanente é plenamente responsável pela execução do seu orçamento, enquanto a DG MOVE é responsável pelo pagamento regular das contribuições estabelecidas pela autoridade orçamental. O nível esperado de risco de erro no momento do pagamento e do encerramento é semelhante ao associado aos subsídios orçamentais concedidos a outras organizações internacionais.

As tarefas adicionais resultantes da revisão proposta não deverão gerar controlos adicionais específicos. Por conseguinte, espera-se que o custo do controlo suportado

pela DG MOVE (medido por referência ao valor dos fundos geridos) permaneça estável.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

As regras financeiras e os procedimentos de auditoria aplicáveis à Comunidade dos Transportes, adotados pelo Comité Diretor Regional, estabelecem o procedimento para a execução do orçamento do TCT e para a apresentação e auditoria de contas em conformidade com o artigo 35.º do TCT. De acordo com as regras financeiras e os procedimentos de auditoria referidos, nomeadamente os artigos 61.º e 62.º, o contabilista elabora anualmente as contas do exercício anterior. Estas contas são validadas pelo diretor do Secretariado Permanente da Comunidade dos Transportes. A auditoria anual da Comunidade dos Transportes será realizada por auditores externos independentes, a designar pelo Comité Diretor Regional. O mandato dos auditores externos é renovável todos os anos, salvo especificação em contrário do Comité Diretor Regional. Os auditores externos apresentam ao Comité Diretor Regional um relatório, acompanhado dos elementos do ativo e do passivo e das contas certificadas, o mais tardar oito meses após o final do exercício financeiro a que se refere.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das rubricas orçamentais correspondentes.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD/DND[6]	dos países da EFTA[7]	de países candidatos e países candidatos potenciais[8]	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
06	14.20.03.06 — Organizações e acordos internacionais	~~DD~~/DND	NÃO	SIM	NÃO	NÃO

6 DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.
7 EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.
8 Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

– ☐ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais

– ☑ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, como se explica seguidamente

3.2.1.1. Dotações provenientes do orçamento votado

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número	06 — Vizinhança e Mundo

DG: MOVE[9]			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Compromissos	(1a)				1,008	**1,008**
	Pagamentos	(2a)				1,008	**1,008**
Rubrica orçamental	Compromissos	(1b)					**0,000**
	Pagamentos	(2b)					**0,000**
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos[10]							
Rubrica orçamental		(3)					**0,000**
TOTAL das dotações para a DG MOVE	Compromissos	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Pagamentos	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

			Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
TOTAL das dotações operacionais	Compromissos	(4)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**

9 Orçamento transferido da DG INTPA.

10 Assistência técnica e / ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e / ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL das dotações da RUBRICA 6	Compromissos	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
do quadro financeiro plurianual	Pagamentos	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7	Compromissos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
do quadro financeiro plurianual	Pagamentos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

3.2.2. Estimativa das realizações com financiamento proveniente de dotações operacionais (não preencher para as agências descentralizadas)

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ⇩			Ano **2024**		Ano **2025**		Ano **2026**		Ano **2027**		Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)						**TOTAL**	
	REALIZAÇÕES																	
	Tipo[11]	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º total	Custo total

[11] As realizações referem-se aos produtos fornecidos e serviços prestados (por exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1[12]…																		
- Realização																		
- Realização																		
- Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																		
- Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 2																		
TOTAIS																		

[12] Conforme descrito na secção 1.3.2. «Objetivo(s) específico(s)».

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

– ☑ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa

– ☐ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, como se explica seguidamente

3.2.4. Necessidades estimadas de recursos humanos

– ☑ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos

– ☐ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, como se explica seguidamente

3.2.5. Resumo do impacto estimado nos investimentos relacionados com tecnologias digitais

TOTAL das dotações digitais e informáticas	Ano **2024**	Ano **2025**	Ano **2026**	Ano **2027**	**TOTAL QFP 2021-2027**
RUBRICA 7					
Despesas informáticas (institucionais)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Com exclusão da RUBRICA 7					
Despesas informáticas relativas a programas operacionais específicos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual

A proposta / iniciativa:

– ☑ pode ser integralmente financiada por meio da reafetação de fundos no quadro da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP)

O momento exato em que serão necessários fundos adicionais continua a ser incerto devido à imprevisibilidade da duração e do resultado das negociações. No caso da entrada em vigor do TCT revisto até ao início de 2027, o reforço da rubrica 14 20 03 06 deve ser financiado principalmente, para além do montante previsto na programação financeira, recorrendo a fundos não utilizados da contribuição da UE para o atual orçamento do TCT (2026). Qualquer financiamento adicional está sujeito à disponibilidade determinada através do procedimento do projeto de orçamento de 2027.

– ☐ requer o recurso à margem não afetada na rubrica em causa do QFP e/ou o recurso a instrumentos especiais tais como definidos no Regulamento QFP

– ☐ requer uma revisão do QFP

3.2.7. Participação de terceiros no financiamento

A proposta / iniciativa:

– ☑ não prevê o cofinanciamento por terceiros

– ☐ prevê o seguinte cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

3.3. Impacto estimado nas receitas

– ☑ A proposta / iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.

– ☐ A proposta / iniciativa tem o seguinte impacto financeiro:

– ☐ nos recursos próprios

– ☐ noutras receitas

– ☐ indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas

4. DIMENSÕES DIGITAIS

4.1. Requisitos de relevância digital

A iniciativa política diz respeito à revisão do Tratado que institui a Comunidade dos Transportes em vigor. A aplicação deste Tratado, juntamente com quaisquer meios digitais para reforçar a sua aplicação, é da responsabilidade do Secretariado Permanente da Comunidade dos Transportes. Por conseguinte, considera-se que a iniciativa não tem qualquer requisito de relevância digital para a Comissão.