COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 5.6.2025
COM(2025) 278 final

ANNEXES 1 to 2

ANEXOS

de la

Recomendación de DECISIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza la apertura de negociaciones sobre la revisión del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte

ANEXO 1

DIRECTRICES PARA LA NEGOCIACIÓN DE UN ACUERDO INTERNACIONAL

SOBRE LA REVISIÓN DEL TRATADO CONSTITUTIVO DE LA COMUNIDAD DEL TRANSPORTE

1. ALCANCE DEL ACUERDO PREVISTO

El Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte (TCT) impulsa el desarrollo de la red de transportes entre la UE y la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, la República de Macedonia del Norte, Kosovo*, Montenegro y la República de Serbia (en lo sucesivo, las «Partes de Europa Sudoriental») en el ámbito del transporte por carretera, por ferrocarril, por vías navegables interiores y marítimo y se basa en la integración progresiva de los mercados del transporte de las Partes de Europa Sudoriental en el mercado del transporte de la UE sobre la base de las disposiciones pertinentes del acervo de la UE. El objetivo general de las modificaciones previstas es apoyar y reforzar la adaptación legislativa de las Partes de Europa Sudoriental, pero también mejorar y aclarar determinados aspectos operativos que se han detectado en su aplicación.

Las modificaciones también deberían permitir la plena adhesión de Ucrania y la República de Moldavia al TCT. Además, para garantizar su plena integración en el TCT, la Comisión debería negociar anexos sobre disposiciones transitorias, tal como se mencionan en el artículo 40 del TCT, que sean aplicables a estos dos países en el momento de su adhesión.

2. OBJETIVOS DE LA NEGOCIACIÓN

La Comisión debe perseguir en las negociaciones los objetivos que se detallan a continuación.

1) El objetivo general de las modificaciones debe ser apoyar y reforzar la adaptación legislativa de todas las Partes Contratantes con el acervo pertinente de la UE, teniendo en cuenta sus respectivas perspectivas europeas, y también impulsar la integración progresiva de sus mercados del transporte en el mercado del transporte de la UE.

2) Las modificaciones también deben permitir la plena adhesión de los participantes observadores de Ucrania y la República de Moldavia al TCT. Además, para garantizar su plena integración en el TCT, la Comisión debería negociar anexos sobre disposiciones transitorias, tal como se menciona en el artículo 40 del TCT, que sean aplicables a estos dos países en el momento de su adhesión. Asimismo, la Comisión debería poder atender las posibles demandas de Ucrania y la República de Moldavia en cuanto al contenido del TCT.

3) A este respecto, las modificaciones también podrían incluir una revisión de las disposiciones que se refieren específicamente a los Balcanes Occidentales, de modo que estas disposiciones también se refieran, cuando proceda, a los países mencionados anteriormente, así como una revisión de la fórmula de reparto de la carga presupuestaria establecida en el anexo V del Tratado para tener en cuenta el

* Esta denominación se entiende sin perjuicio de las posiciones sobre su estatuto y está en consonancia con la Resolución 1244 (1999) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la Opinión de la Corte Internacional de Justicia sobre la declaración de independencia de Kosovo.

número ampliado de Partes Contratantes y garantizar una distribución equitativa continuada de las contribuciones.

4) Las modificaciones destinadas a impulsar la adaptación legislativa deberían incluir los siguientes aspectos adicionales:

   a) reforzar los compromisos vinculantes sobre la adaptación al acervo incluidos en el TCT mediante el establecimiento de sanciones (como la suspensión de los derechos de voto) en caso de infracciones graves o persistentes;

   b) reconocer e institucionalizar los planes de acción actuales y futuros del TCT sobre el apoyo a la adaptación legislativa;

   c) reforzar y enfocar mejor el papel de la Secretaría Permanente con arreglo al artículo 28 para apoyar mejor las perspectivas europeas de las Partes de Europa Sudoriental; así como

   d) aclarar y desarrollar las normas sobre plazos para que las disposiciones pertinentes de la legislación indicada en el anexo I del TCT sean vinculantes para las Partes de Europa Sudoriental, en particular por lo que respecta al artículo 3, apartado 2, letra b).

5) Las modificaciones deberían garantizar la actualización del anexo I del TCT, en particular para añadir el acervo de la UE anterior a la firma del TCT y tener en cuenta la evolución política pertinente. Si procede, esto podría implicar la inclusión de nueva legislación en el ámbito del transporte o en los ámbitos asociados mencionados en dicho anexo.

6) Las modificaciones deberían actualizar, en caso necesario, las disposiciones de los artículos 8 y 9 relativas al desarrollo de la ampliación indicativa de la red transeuropea de transporte (RTE-T) a las Partes de Europa Sudoriental y el correspondiente plan de trabajo progresivo de carácter quinquenal, para tener en cuenta la evolución de las políticas en el marco legislativo de la RTE-T.

7) Las modificaciones deberían garantizar una forma menos complicada de consultar a los expertos de las Partes de Europa Sudoriental en relación con las obligaciones establecidas actualmente en el punto 4 del anexo II del TCT.

8) Las modificaciones deberían reflejar los acuerdos ya alcanzados en relación con la denominación oficial de la República de Macedonia del Norte.

9) La Comisión también debería estudiar la necesidad de adaptar los protocolos bilaterales actualmente vigentes cuando proceda, por ejemplo, en lo que respecta a la situación específica de las partes sin litoral y a las disposiciones actuales sobre transporte marítimo.

10) Las modificaciones deberían revisar las normas sobre la aplicación de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en particular para abarcar también la jurisprudencia dictada después de la fecha de la firma del TCT.

11) Las modificaciones también podrían incluir cuestiones técnicas menores no incluidas en ninguna de las directrices de negociación anteriores (por ejemplo, erratas existentes o algunas referencias incorrectas u obsoletas).

3. DESARROLLO DE LAS NEGOCIACIONES

La Comisión llevará a cabo las negociaciones de conformidad con las presentes directrices y velará por su adecuada coordinación con las negociaciones en curso y futuras en otros ámbitos pertinentes.

ANEXO 2

FICHA LEGISLATIVA DE FINANCIACIÓN Y DIGITAL

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA 3
1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa 3
1.2. Ámbito(s) afectado(s) 3
1.3. Objetivo(s) 3
1.3.1. Objetivo(s) general(es) 3
1.3.2. Objetivo(s) específico(s) 3
1.3.3. Resultado(s) e incidencia esperados 3
1.3.4. Indicadores de rendimiento 3
1.4. La propuesta/iniciativa se refiere a: 4
1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa 4
1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la ejecución de la iniciativa 4
1.5.2. Valor añadido de la intervención de la UE (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos de la presente sección, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la UE» el valor resultante de una intervención de la UE que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada. 4
1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores 4
1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados 5
1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de redistribución 5
1.6. Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera 5
1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s) 6
2. MEDIDAS DE GESTIÓN 7
2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes 7
2.2. Sistema(s) de gestión y de control 7
2.2.1. Justificación del / de los método(s) de ejecución presupuestaria, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos 7
2.2.2. Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos 7
2.2.3. Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre) 7
2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades 8

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA 9
3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s) 9
3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos 10
3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos 10
3.2.1.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado 10
3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos operativos 11
3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos 13
3.2.3.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado 13
3.2.4. Necesidades estimadas de recursos humanos 13
3.2.4.1. Financiadas con el presupuesto aprobado 13
3.2.5. Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital 13
3.2.6. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente 13
3.2.7. Contribución de terceros 13
3.3. Incidencia estimada en los ingresos 14
4. DIMENSIONES DIGITALES 14
4.1. Obligaciones con repercusión digital 14

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Recomendación de la Comisión de Decisión del Consejo por la que se autoriza la apertura de negociaciones sobre la revisión del Tratado constitutivo de la Comunidad del Transporte

1.2. Ámbito(s) afectado(s)

Transporte

1.3. Objetivo(s)

1.3.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo de la iniciativa propuesta es revisar el Tratado de la Comunidad del Transporte (TCT), según lo dispuesto en el artículo 42 del Tratado. Este artículo establece que el Tratado debe revisarse a petición de cualquiera de las Partes Contratantes y, en cualquier caso, a los cinco años de su entrada en vigor. Además, la revisión debería permitir la plena adhesión de Ucrania y la República de Moldavia al TCT.

1.3.2. Objetivo(s) específico(s)

Objetivo específico n.º 1

Apoyar y reforzar la adaptación legislativa ya en curso de los seis socios de los Balcanes Occidentales (la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, la República de Macedonia del Norte, Kosovo[*], Montenegro y la República de Serbia, en lo sucesivo, las «Partes de Europa Sudoriental») al acervo pertinente de la UE, con vistas a sus respectivas perspectivas europeas, y mejorar algunos otros aspectos del funcionamiento del TCT.

Objetivo específico n.º 2

Previo acuerdo de las partes pertinentes, la revisión también debería permitir la plena adhesión de Ucrania y la República de Moldavia al TCT.

1.3.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/grupos destinatarios.

Aunque el objetivo de la revisión del Tratado es apoyar y reforzar la adaptación legislativa de las Partes de Europa Sudoriental, las modificaciones previstas son de carácter técnico y no modifican el ámbito de aplicación ni el objetivo originales del Tratado. Se espera que alcanzar el objetivo original y garantizar la adaptación legislativa en el sector del transporte, también en Ucrania y la República de Moldavia, tenga repercusiones económicas, sociales y medioambientales positivas para la ciudadanía y las empresas tanto de la UE como de los países implicados.

1.3.4. Indicadores de rendimiento

Especificar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

[*] Esta denominación se entiende sin perjuicio de las posiciones sobre su estatuto y está en consonancia con la Resolución 1244 (1999) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la Opinión de la Corte Internacional de Justicia sobre la declaración de independencia de Kosovo.

La eficacia de la Decisión propuesta se evaluará teniendo en cuenta el importe de la ayuda específica proporcionada por la Secretaría Permanente de la Comunidad del Transporte a las Partes de Europa Sudoriental para el objetivo específico n.º 1, y a Ucrania y la República de Moldavia para el objetivo específico n.º 2. Este apoyo debe fomentar la integración progresiva de los mercados y redes de transporte de las Partes de Europa Sudoriental sobre la base de la legislación pertinente de la UE, incluidos los ámbitos de las normas técnicas, la interoperabilidad, la seguridad, la protección, la gestión del tráfico, la competencia, la política social, la contratación pública y el medio ambiente. El apoyo prestado se describe en informes operativos anuales elaborados por la Secretaría Permanente de la Comunidad del Transporte. Estos informes debe aprobarlos el Comité Director Regional, compuesto por un representante de cada una de las Partes Contratantes del TCT.

1.4. La propuesta/iniciativa se refiere a:

☐ una acción nueva

☐ una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria[1]

☐ la prolongación de una acción existente

☑ una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la ejecución de la iniciativa

Los objetivos para las negociaciones relativas al Tratado que figuran en la presente Recomendación están sujetos a negociación con terceros países. Por lo tanto, el objetivo a corto plazo es alcanzar un acuerdo sobre las modificaciones que respaldan el objetivo específico n.º 1, con el fin de apoyar y reforzar la adaptación legislativa ya en curso, y sobre el objetivo específico n.º 2, con el fin de lograr la plena adhesión de Ucrania y la República de Moldavia al TCT.

A largo plazo, estas modificaciones del TCT deberían aumentar la eficacia del apoyo prestado por el TCT y promover la adaptación legislativa de las Partes de Europa Sudoriental, incluidas Ucrania y la República de Moldavia, al acervo pertinente de la UE.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la UE (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos de la presente sección, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la UE» el valor resultante de una intervención de la UE que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

El TCT es un acuerdo entre la UE y las Partes de Europa Sudoriental. Por tanto, una modificación del acuerdo debe incluir a la UE y a dichas partes.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

El TCT está en vigor desde 2019. En este período se ha trabajado para alcanzar los objetivos mencionados de integración progresiva de los mercados y redes de transporte dentro de los Balcanes Occidentales, y entre estos y la UE. Aunque se han

[1] Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

logrado algunos avances en términos de adaptación legislativa y desarrollo de las redes de transporte, pueden extraerse algunas enseñanzas para aumentar la eficacia del TCT. Entre ellas cabe citar la necesidad de disposiciones vinculantes relativas a los compromisos contenidos en el TCT, así como de plazos claros para su aplicación. Estas lecciones aprendidas se han tenido en cuenta en la elaboración de las directrices de negociación de la presente Recomendación.

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

El TCT contribuye a la integración progresiva de los mercados y redes de transporte de las Partes de Europa Sudoriental con los de la UE, favoreciendo así una mayor convergencia socioeconómica en el camino hacia la adhesión a la Unión. De este modo, el TCT complementa otras formas (propuestas) de ayuda que persiguen este objetivo en un sentido más amplio, como el nuevo plan de crecimiento para los Balcanes Occidentales[2], el Plan para Ucrania[3] y la propuesta de la Comisión para el Plan de Crecimiento de Moldavia[4].

Las negociaciones para la ampliación del Tratado a Ucrania y la República de Moldavia pueden dar lugar a un aumento de la contribución de la UE en calidad de miembro que puede superar los importes destinados al TCT en la programación financiera actual. Mientras que se calcula que la contribución de la UE al TCT aumentará en torno a un 34 %, la programación financiera solo prevé un incremento anual del 2 %. Además, durante el primer año de aplicación del TCT ampliado serán necesarios costes de establecimiento de las bases de datos aplicables. En la sección 3 figura una estimación detallada.

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de redistribución

El momento exacto en que se necesitarán fondos adicionales sigue siendo incierto debido a la imprevisibilidad de la duración y el resultado de las negociaciones. En caso de que el TCT revisado entre en vigor a principios de 2027, la contribución para un TCT ampliado debería financiarse principalmente, más allá de la cantidad prevista en la programación financiera, utilizando fondos no gastados de la contribución de la UE al presupuesto actual del TCT (2026).

1.6. Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera

☐ **Duración limitada**

☑ **Duración ilimitada**

– Aplicación con un período de puesta en marcha tras la firma de la revisión del Tratado, prevista a partir de principios de 2027,

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

[2] https://enlargement.ec.europa.eu/enlargement-policy/growth-plan-western-balkans_en?prefLang=es&etrans=es.

[3] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=COM:2024:172:FIN.

[4] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52024DC0470.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)[5]

☐ **Gestión directa** por la Comisión

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☑ **Gestión indirecta** mediante delegación de competencias de ejecución del presupuesto en:

– ☑ organizaciones internacionales y sus agencias (especificar)

Observaciones

Ejecutado por la Secretaría Permanente de la Comunidad del Transporte

[5] Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

El Consejo Ministerial del TCT, que se reúne anualmente, se encarga de revisar los avances que se han producido en la aplicación del TCT. Además, el Comité Director Regional, que se reúne al menos dos veces al año con representantes de cada Parte Contratante del TCT, se encarga de analizar el funcionamiento general del TCT. Por último, la Secretaría Permanente de la Comunidad del Transporte elabora cada año informes operativos, así como informes sobre la adaptación al acervo, la implantación de la red transeuropea de transporte (RTE-T) en las Partes de Europa Sudoriental y la ejecución del presupuesto. Estos informes los aprueba el Consejo Ministerial o el Comité Director Regional. Estas estructuras creadas por el Tratado se mantendrán con el objetivo de llevar a cabo un seguimiento en el futuro.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del / de los método(s) de ejecución presupuestaria, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos

La Secretaría Permanente de la Comunidad del Transporte ha ejecutado el presupuesto del TCT desde la entrada en vigor del Tratado en 2019. La Secretaría Permanente de la Comunidad del Transporte es la mejor situada para seguir llevando a cabo las actividades del TCT, teniendo en cuenta que posee conocimientos locales, una red local y puede beneficiarse de múltiples años de experiencia adquirida a través del TCT existente.

2.2.2. Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos

El principal riesgo detectado en relación con la ejecución del presupuesto propuesto para el TCT se refiere a la posible utilización ineficaz de este presupuesto para financiar las actividades de apoyo a las Partes de Europa Sudoriental que promueven la integración progresiva de los mercados y las redes de transporte. Las medidas para mitigar este riesgo ya están previstas en el Tratado vigente y se refieren a la elaboración de informes operativos anuales y de informes sobre la adaptación al acervo, sobre la implantación de la red transeuropea de transporte (RTE-T) en las Partes de Europa Sudoriental, así como sobre la ejecución del presupuesto. Estos informes debe aprobarlos el Comité Director Regional del TCT.

2.2.3. Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)

La Secretaría Permanente es plenamente responsable de la ejecución de su presupuesto, mientras que la DG MOVE es responsable del pago periódico de las contribuciones establecidas por la Autoridad Presupuestaria. El nivel de riesgo de error previsto en el momento del pago y del cierre es similar al de las subvenciones presupuestarias concedidas a otras organizaciones internacionales.

No se prevé que las tareas adicionales derivadas de la revisión propuesta generen controles adicionales específicos. Por lo tanto, según las previsiones, el coste del

control para la DG MOVE (medido con respecto al valor de los fondos gestionados) se mantendrá estable.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Las normas financieras y los procedimientos de auditoría aplicables a la Comunidad del Transporte, adoptados por el Comité Director Regional, establecen el procedimiento para la ejecución del presupuesto del TCT y para la presentación y auditoría de cuentas de conformidad con el artículo 35 del TCT. De conformidad con estas normas financieras y procedimientos de auditoría, en particular sus artículos 61 y 62, cada año, el contable establecerá las cuentas del año anterior. Estas cuentas las validará el Director de la Secretaría Permanente de la Comunidad del Transporte. Auditores externos independientes, que el Comité Director Regional deberá designar, realizarán la auditoría anual de la Comunidad del Transporte. Las condiciones de servicio de los auditores externos se renovarán cada año, salvo que el Comité Director Regional especifique otra cosa. Los auditores externos presentarán al Comité Director Regional un informe, junto con el estado de activos y pasivos y las cuentas certificadas, a más tardar ocho meses después del final del ejercicio presupuestario al que se refieran.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND[6]	de países de la AELC[7]	de países candidatos y candidatos potenciales[8]	de otros terceros países	otros ingresos afectados
06	14.20.03.06 – Organizaciones y acuerdos internacionales	~~CD~~/CND	NO	SÍ	NO	NO

6 CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.
7 AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.
8 Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos

– ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos operativos.

– ☑ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos operativos, tal como se explica a continuación

3.2.1.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número	06 - Vecindad y resto del mundo

DG: MOVE[9]			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**Total MFP 2021-2027**
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)				1,008	**1,008**
	Pagos	(2a)				1,008	**1,008**
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					**0,000**
	Pagos	(2b)					**0,000**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos[10]							
Línea presupuestaria		(3)					**0,000**
TOTAL de los créditos para la DG MOVE	Compromisos	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Pagos	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**Total MFP 2021-2027**
TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	(4)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**

9 Presupuesto transferido de la DG INTPA por delegación cruzada.

10 Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

	Pagos	(5)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 6	Compromisos	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
del marco financiero plurianual	Pagos	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**Total MFP 2021-2027**
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 7	Compromisos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
del marco financiero plurianual	Pagos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos operativos (las agencias descentralizadas no tienen que rellenarlo)

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ⇩			Año **2024**		Año **2025**		Año **2026**		Año **2027**		Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase la sección 1.6)						**TOTAL**	
	RESULTADOS																	
	Tipo[11]	Coste medio	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO																		

[11] Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, kilómetros de carreteras construidos, etc.).

N.º 1[12]…																			
— Resultado																			
— Resultado																			
— Resultado																			
Subtotal del objetivo específico n.º 1																			
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 …																			
— Resultado																			
Subtotal del objetivo específico n.º 2																			
TOTALES																			

[12] Tal como se describe en la sección 1.3.2. «Objetivo(s) específico(s)».

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

– ☑ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo

– ☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación

3.2.4. Necesidades estimadas de recursos humanos

– ☑ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos

– ☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación

3.2.5. Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital

TOTAL Créditos para fines digitales e informáticos	Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL MFP 2021-2027**
RÚBRICA 7					
Gasto informático (institucional)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal de la RÚBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Al margen de la RÚBRICA 7					
Gasto informático en programas operativos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal al margen de la RÚBRICA 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. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

La propuesta/iniciativa:

– ☑ puede ser financiada en su totalidad mediante una redistribución dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

El momento exacto en que se necesitarán fondos adicionales sigue siendo incierto debido a la imprevisibilidad de la duración y el resultado de las negociaciones. En caso de que el TCT revisado entre en vigor a principios de 2027, el refuerzo de la línea 14 20 03 06 debería financiarse principalmente, más allá de la cantidad prevista en la programación financiera, mediante fondos no gastados de la contribución de la UE al presupuesto actual del TCT (2026). Cualquier financiación adicional está sujeta a la disponibilidad determinada a través del procedimiento del Proyecto de Presupuesto 2027.

– ☐ requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.

– ☐ requiere una revisión del MFP.

3.2.7. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

– ☑ no prevé la cofinanciación por terceros.

– ☐ prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

– ☑ La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.

– ☐ La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:

  – ☐ en los recursos propios

  – ☐ en otros ingresos

  – ☐ indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

4. DIMENSIONES DIGITALES

4.1. Obligaciones con repercusión digital

La iniciativa política se refiere a la revisión del actual Tratado de la Comunidad del Transporte. La aplicación de este Tratado, junto con cualquier medio digital para mejorar su aplicación, es responsabilidad de la Secretaría Permanente de la Comunidad del Transporte. Por lo tanto, se considera que la iniciativa no tiene requisitos de relevancia digital para la Comisión.