COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 5.6.2025
COM(2025) 278 final

ANNEXES 1 to 2

ANNEXES

de la

Recommandation de DÉCISION DU CONSEIL

autorisant l'ouverture de négociations sur la révision du traité instituant la Communauté des transports

ANNEXE 1

DIRECTIVES POUR LA NÉGOCIATION D'UN ACCORD INTERNATIONAL

SUR LA RÉVISION DU TRAITÉ INSTITUANT LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS

1. CONTEXTE DE L'ACCORD ENVISAGÉ

Le traité instituant la Communauté des transports (TCT) favorise le développement du réseau de transport entre l'Union et la République d'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la République de Macédoine du Nord, le Kosovo[*], le Monténégro et la République de Serbie (ci-après dénommées «parties de l'Europe du Sud-Est») dans le domaine des transports routier, ferroviaire et maritime ainsi que des voies navigables intérieures, et est fondé sur l'intégration progressive des marchés des transports des parties de l'Europe du Sud-Est dans le marché des transports de l'Union, sur la base des dispositions pertinentes de l'acquis de l'Union. L'objectif général des modifications envisagées est de soutenir et de renforcer l'alignement législatif des parties de l'Europe du Sud-Est, mais aussi d'améliorer et de clarifier certains aspects opérationnels qui ont été identifiés dans son application.

Par ailleurs, les modifications devraient permettre l'adhésion à part entière au TCT de l'Ukraine et de la République de Moldavie. En outre, afin de garantir leur pleine intégration dans le TCT, la Commission devrait négocier des annexes sur les dispositions transitoires, visées à l'article 40 du TCT, applicables à ces deux pays au moment de leur adhésion.

2. OBJECTIFS DE NÉGOCIATION

Il convient qu'au cours des négociations, la Commission s'efforce d'atteindre les objectifs détaillés ci-dessous.

(1) L'objectif général des modifications devrait être de soutenir et de renforcer l'alignement législatif de toutes les parties contractantes sur l'acquis de l'UE pertinent, compte tenu de leurs perspectives européennes respectives, ainsi que de stimuler l'intégration progressive de leurs marchés des transports dans le marché des transports de l'UE.

(2) Les modifications devraient également permettre l'adhésion à part entière de l'Ukraine et de la République de Moldavie au TCT. En outre, afin de garantir leur pleine intégration dans le TCT, la Commission devrait négocier des annexes sur les dispositions transitoires, visées à l'article 40 du TCT, applicables à ces deux pays au moment de leur adhésion. De plus, la Commission devrait être en mesure de répondre aux demandes potentielles concernant le fond du TCT émanant de l'Ukraine et de la République de Moldavie.

(3) À cet égard, les modifications pourraient également comprendre un réexamen des dispositions qui font spécifiquement référence aux Balkans occidentaux, de sorte que ces dispositions fassent également référence, le cas échéant, aux pays susmentionnés, ainsi qu'un réexamen de la formule de répartition de la charge budgétaire figurant à

[*] Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

l'annexe V du traité afin de tenir compte du nombre croissant de parties contractantes et de garantir une répartition équitable et continue des contributions.

(4) Les modifications visant à stimuler l'alignement législatif devraient comporter les aspects supplémentaires suivants:

(a) renforcer les engagements contraignants en matière d'alignement de l'acquis contenus dans le TCT en prévoyant des sanctions (telles que la suspension des droits de vote) en cas de violations graves et persistantes de ces engagements;

(b) reconnaître et institutionnaliser les plans d'action actuels et futurs du TCT en vue de soutenir l'alignement législatif;

(c) renforcer et mieux cibler le rôle du secrétariat permanent au titre de l'article 28 afin de mieux soutenir les perspectives européennes des parties de l'Europe du Sud-Est; et

(d) clarifier et renforcer les règles relatives aux délais afin de rendre contraignantes les dispositions pertinentes de la législation figurant à l'annexe I du TCT pour les parties de l'Europe du Sud-Est, en particulier en ce qui concerne l'article 3, paragraphe 2, point b).

(5) Les modifications devraient garantir que l'annexe I du TCT est mise à jour, notamment pour ajouter l'acquis de l'UE antérieur à la signature du TCT et pour tenir compte des évolutions politiques pertinentes. Le cas échéant, il pourrait s'agir d'inclure une nouvelle législation dans le domaine des transports ou dans les domaines connexes mentionnés dans ladite annexe.

(6) Les modifications devraient mettre à jour, le cas échéant, les dispositions des articles 8 et 9 concernant l'extension indicative du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux parties de l'Europe du Sud-Est et le plan de travail évolutif sur cinq ans correspondant, afin de tenir compte des évolutions politiques dans le cadre législatif du RTE-T.

(7) Les modifications devraient permettre de réduire la lourdeur de la consultation des experts des parties de l'Europe du Sud-Est en ce qui concerne les obligations actuellement énoncées au point 4 de l'annexe II du TCT.

(8) Les modifications devraient tenir compte des accords déjà conclus concernant la dénomination officielle de la République de Macédoine du Nord.

(9) La Commission devrait également étudier la nécessité d'adapter les protocoles bilatéraux actuellement en vigueur, le cas échéant, par exemple en ce qui concerne la situation spécifique des parties enclavées et les dispositions actuelles en matière de transport maritime.

(10) Les modifications devraient revoir les règles relatives à l'application de la jurisprudence de la Cour de justice, notamment pour couvrir également la jurisprudence rendue après la date de signature du TCT.

(11) Les modifications peuvent également porter sur des questions techniques mineures qui n'ont pas été incluses dans les directives de négociation précédentes (par exemple, les fautes de frappe existantes, certaines références incorrectes ou obsolètes).

3. CONDUITE DES NÉGOCIATIONS

La Commission mènera les négociations en application des présentes directives et assurera une bonne coordination avec les négociations en cours et futures dans d'autres domaines pertinents.

ANNEXE 2

FICHE FINANCIÈRE ET NUMÉRIQUE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE 3
1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative 3
1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) 3
1.3. Objectif(s) 3
1.3.1. Objectif général / objectifs généraux 3
1.3.2. Objectif(s) spécifique(s) 3
1.3.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus 3
1.3.4. Indicateurs de performance 3
1.4. La proposition/l'initiative porte sur: 4
1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative 4
1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative 4
1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres. 4
1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires 4
1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés 5
1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement 5
1.6. Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière 5
1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s) 5
2. MESURES DE GESTION 7
2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu 7
2.2. Système(s) de gestion et de contrôle 7
2.2.1. Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée 7
2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer 7
2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture) 7
2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités 8

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE9
3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s) 9
3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits 10
3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels 10
3.2.1.1. Crédits issus du budget voté 10
3.2.2. Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels 11
3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs 13
3.2.3.1. Crédits issus du budget voté 13
3.2.4. Besoins estimés en ressources humaines 13
3.2.4.1. Financement sur le budget voté 13
3.2.5. Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques 13
3.2.6. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel 13
3.2.7. Participation de tiers au financement 13
3.3. Incidence estimée sur les recettes 13
4. DIMENSIONS NUMERIQUES 14
4.1. Exigences pertinentes en matière numérique 14

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Recommandation de la Commission en vue d'une décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations sur la révision du traité instituant la Communauté des transports

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Transports

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif de l'initiative proposée est de réexaminer le traité instituant la Communauté des transports (TCT), conformément à l'article 42 du traité. Cet article prévoit que le traité devrait faire l'objet d'un réexamen à la demande de l'une des parties contractantes, et en tout état de cause cinq ans après son entrée en vigueur. En outre, la révision devrait permettre l'adhésion à part entière de l'Ukraine et de la République de Moldavie au TCT.

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique nº 1

Soutenir et renforcer l'alignement législatif déjà en cours des six partenaires des Balkans occidentaux (la République d'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la République de Macédoine du Nord, le Kosovo[*], le Monténégro et la République de Serbie, ci-après dénommés «parties de l'Europe du Sud-Est») sur l'acquis de l'UE pertinent, compte tenu de leurs perspectives européennes respectives, et améliorer certains autres aspects du fonctionnement du TCT.

Objectif spécifique nº 2

Sous réserve de l'accord des parties concernées, la révision devrait également permettre à l'Ukraine et à la République de Moldavie de devenir membres à part entière du TCT.

1.3.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Si l'objectif de la révision du traité est de soutenir et de renforcer l'alignement législatif des parties de l'Europe du Sud-Est, les modifications envisagées sont de nature technique et ne modifient pas le champ d'application ni l'objectif initial du traité. Si on atteint cet objectif initial et qu'on assure l'alignement législatif dans le secteur des transports, y compris pour l'Ukraine et la République de Moldavie, on pourrait voir des incidences économiques, sociales et environnementales positives sur la population et les entreprises dans l'UE et dans les pays concernés.

1.3.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

[*] Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

L'efficacité de la décision proposée sera évaluée en tenant compte du montant du soutien ciblé fourni par le secrétariat permanent de la Communauté des transports aux parties de l'Europe du Sud-Est pour l'objectif spécifique nº 1, et pour l'Ukraine et la République de Moldavie pour l'objectif spécifique nº 2. Ce soutien devrait promouvoir l'intégration progressive des marchés et des réseaux de transport des parties de l'Europe du Sud-Est sur la base de la législation de l'UE pertinente, notamment dans les domaines des normes techniques, de l'interopérabilité, de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic, de la concurrence, de la politique sociale, des marchés publics et de l'environnement. Le soutien apporté est décrit dans des rapports opérationnels annuels élaborés par le secrétariat permanent de la Communauté des transports. Ces rapports doivent être approuvés par le comité de direction régional, qui se compose d'un représentant de chacune des parties contractantes au TCT.

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:

☐ une action nouvelle

☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire[1]

☐ la prolongation d'une action existante

☑ une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

Les objectifs des négociations relatives au traité figurant dans la présente recommandation font l'objet de négociations avec des pays tiers. Par conséquent, l'objectif à court terme est de parvenir à un accord sur les modifications soutenant l'objectif spécifique nº 1, dans le but de soutenir et de renforcer l'alignement législatif en cours, et l'objectif spécifique nº 2, dans le but de parvenir à une adhésion à part entière de l'Ukraine et de la République de Moldavie au TCT.

À plus long terme, ces modifications du TCT devraient améliorer l'efficacité du soutien fourni par le TCT et promouvoir l'alignement législatif des parties de l'Europe du Sud-Est, y compris l'Ukraine et la République de Moldavie, sur l'acquis de l'UE pertinent.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

Le TCT est un accord entre L'UE et les parties de l'Europe du Sud-Est. Par conséquent, une modification de l'accord devrait impliquer l'Union européenne et ces parties.

[1] Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

Le TCT est en vigueur depuis 2019. Au cours de cette période, des efforts ont été accomplis pour atteindre les objectifs susmentionnés d'intégration progressive des marchés et des réseaux de transport dans les Balkans occidentaux, ainsi qu'entre les Balkans occidentaux et l'UE. Si des progrès ont été enregistrés en matière d'alignement législatif et de développement des réseaux de transport, certains enseignements peuvent encore être tirés pour améliorer l'efficacité du TCT. À titre d'exemple, on peut citer la nécessité d'établir des dispositions contraignantes concernant les engagements contenus dans le TCT ainsi que des calendriers clairs pour leur mise en œuvre. Ces enseignements ont été pris en compte dans l'élaboration des directives de négociation pour la présente recommandation.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

Le TCT contribue à l'intégration progressive des marchés et réseaux de transport des parties de l'Europe du Sud-Est à ceux de l'UE, favorisant ainsi la convergence socio-économique de ces pays sur la voie de l'adhésion à l'Union. Le TCT complète ainsi d'autres formes d'assistance (proposées) qui œuvrent à la réalisation de cet objectif au sens large, telles que le nouveau plan de croissance pour les Balkans occidentaux[2], le plan pour l'Ukraine[3] et la proposition de la Commission relative au plan de croissance pour la Moldavie[4].

Les négociations en vue de l'élargissement du traité à l'Ukraine et à la République de Moldavie pourraient conduire à une augmentation de la contribution de l'UE aux membres qui pourrait dépasser les montants alloués au TCT selon la programmation financière actuelle. Alors que la contribution de l'UE au TCT devrait augmenter d'environ 34 %, la programmation financière ne prévoit qu'une augmentation annuelle de 2 %. En outre, la mise en place des bases de données applicables s'accompagnera de coûts au cours de la première année de mise en œuvre du TCT élargi. Une estimation détaillée est indiquée à la section 3.

1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement

Le moment exact où des fonds supplémentaires seront nécessaires reste incertain en raison du caractère imprévisible de la durée et de l'issue des négociations. En cas d'entrée en vigueur du TCT révisé d'ici le début de 2027, la contribution au TCT élargi devrait être principalement financée, au-delà du montant prévu dans la programmation financière, par l'utilisation des fonds non dépensés provenant de la contribution de l'UE au budget actuel du TCT (2026).

1.6. Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière

☐ **durée limitée**

☑ **durée illimitée**

[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_fr

– Mise en œuvre avec une période de démarrage après la signature de la révision du traité, prévue au début de l'année 2027,

– puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)[5]

☐ **Gestion directe** par la Commission

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☑ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

– ☑ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser)

Remarques

Mise en œuvre par le secrétariat permanent de la Communauté des transports

[5] Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Le conseil ministériel du TCT, qui se réunit tous les ans, est chargé d'examiner les progrès accomplis dans la mise en œuvre du TCT. De plus, le comité de direction régional, qui se réunit au moins deux fois par an et comprend des représentants de chaque partie contractante du TCT, procède à un examen du fonctionnement général du TCT. Enfin, le secrétariat permanent de la Communauté des transports rédige chaque année des rapports opérationnels ainsi que des rapports sur l'alignement de l'acquis, sur la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) dans les pays de l'Europe du Sud-Est, ainsi que sur l'exécution du budget. Ces rapports sont approuvés soit par le conseil ministériel soit par le comité de direction régional de la Communauté des transports. Ces structures établies par le traité seront maintenues pour le suivi futur.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

Le secrétariat permanent de la Communauté des transports exécute le budget du TCT depuis l'entrée en vigueur du traité en 2019. Le secrétariat permanent de la Communauté des transports est le mieux placé pour poursuivre les activités du TCT, étant donné qu'il possède des connaissances locales, un réseau local, et qu'il bénéficie de plusieurs années d'expérience acquise dans le cadre du TCT existant.

2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer

Le principal risque identifié en ce qui concerne l'exécution du budget proposé pour le TCT est l'utilisation potentiellement inefficace de ce budget pour financer les activités de soutien aux parties de l'Europe du Sud-Est favorisant l'intégration progressive des marchés et des réseaux de transport. Les mesures visant à atténuer ce risque sont déjà en place dans le traité existant et concernent l'élaboration de rapports opérationnels annuels, de rapports relatifs à l'alignement sur l'acquis, de rapports sur la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) dans les parties de l'Europe du Sud-Est, ainsi que de rapports sur l'exécution du budget. Ces rapports doivent être approuvés par le comité de direction régional du TCT.

2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)

Le secrétariat permanent est pleinement responsable de l'exécution de son budget, tandis que la DG MOVE est responsable du paiement régulier des contributions fixées par l'autorité budgétaire. Le niveau attendu de risque d'erreur au moment du paiement et à la clôture est semblable à celui lié aux subventions budgétaires accordées à d'autres organisations internationales.

Les tâches supplémentaires résultant de la proposition de révision ne devraient pas donner lieu à des contrôles spécifiques supplémentaires. Par conséquent, le coût du

contrôle pour la DG MOVE (évalué par rapport à la valeur des fonds gérés) devrait rester stable.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Les règles financières et les procédures de contrôle applicables à la Communauté des transports, adoptées par le comité de direction régional, établissent la procédure d'exécution du budget du TCT ainsi que la procédure de présentation et de vérification des comptes conformément à l'article 35 du TCT. Conformément à ces règles financières et procédures de contrôle, notamment à l'article 61 et à l'article 62, le comptable établit chaque année les comptes de l'exercice précédent. Ces comptes sont validés par le directeur du secrétariat permanent de la Communauté des transports. Des auditeurs externes indépendants, qui devront être nommés par le comité de direction régional, procèdent à l'audit annuel de la Communauté des transports. Le mandat des auditeurs externes est renouvelable chaque année, sauf indication contraire du comité de direction régional. Les auditeurs externes soumettent au comité de direction régional un rapport accompagné d'un état du patrimoine et des comptes certifiés au plus tard huit mois après la fin de l'exercice correspondant.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND[6]	de pays AELE[7]	de pays candidats et pays candidats potentiels[8]	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
06	14.20.03.06 – Organisations internationales et accords internationaux	~~CD~~/CND	NON	OUI	NON	NON

6 CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.
7 AELE: Association européenne de libre-échange.
8 Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

– ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels

– ☑ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

3.2.1.1. Crédits issus du budget voté

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	06 - Le voisinage et le monde

DG: MOVE[9]			Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	**TOTAL CFP 2021-2027**
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)				1,008	**1,008**
	Paiements	(2a)				1,008	**1,008**
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					**0,000**
	Paiements	(2b)					**0,000**
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques[10]							
Ligne budgétaire		(3)					**0,000**
TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Paiements	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

	Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	**TOTAL CFP 2021-2027**

9 Budget transféré de la DG INTPA par délégation croisée.

10 Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
	Paiements	(5)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 6 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Paiements	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	**TOTAL CFP 2021-2027**
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Paiements	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

3.2.2. Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels (cette section ne doit pas être complétée pour les organismes décentralisés)

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations			Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. section 1.6)	**TOTAL**
	RÉALISATIONS (outputs)							

⇩	Type [11]	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 1[12]...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 2…																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 2																		
TOTAUX																		

[11] Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

[12] Tel que décrit dans la section 1.3.2. «Objectif(s) spécifique(s)».

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

– ☑ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.

– ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

3.2.4. Besoins estimés en ressources humaines

– ☑ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.

– ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

3.2.5. Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques

TOTAL des crédits numériques et informatiques	Année **2024**	Année **2025**	Année **2026**	Année **2027**	**TOTAL CFP 2021-2027**
RUBRIQUE 7					
Dépenses informatiques (institutionnelles)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Sous-total RUBRIQUE 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Hors RUBRIQUE 7					
Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Sous-total hors RUBRIQUE 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. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

La proposition/l'initiative:

– ☑ peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Le moment exact où des fonds supplémentaires seront nécessaires reste incertain en raison du caractère imprévisible de la durée et de l'issue des négociations. En cas d'entrée en vigueur du TCT révisé d'ici le début de 2027, le renforcement de la ligne 14 20 03 06 devrait être principalement financé, au-delà du montant prévu dans la programmation financière, par l'utilisation des fonds non dépensés provenant de la contribution de l'UE au budget actuel du TCT (2026). Tout financement supplémentaire est subordonné à la disponibilité déterminée par la procédure du projet de budget 2027.

– ☐ nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

– ☐ nécessite une révision du CFP.

3.2.7. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

– ☑ ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties

– ☐ prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci-après:

3.3. Incidence estimée sur les recettes

– ☑ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

– ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:

– ☐ sur les ressources propres

– ☐ sur les autres recettes

– ☐ veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

4. DIMENSIONS NUMERIQUES

4.1. Exigences pertinentes en matière numérique

L'initiative politique concerne la révision du traité existant instituant la Communauté des transports. La mise en œuvre dudit traité, ainsi que tout moyen numérique permettant d'en améliorer la mise en œuvre, relève de la responsabilité du secrétariat permanent de la Communauté des transports. Par conséquent, il a été considéré que l'initiative n'a pas d'exigence pertinente en matière numérique pour la Commission.