



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.11.2025
COM(2025) 847 final

2025/0847 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om inrättande av en åtgärdsram för att underlätta transport av militär utrustning,
militära varor och militär personal i hela unionen**

{SWD(2025) 847 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Militär rörlighet är förmågan hos medlemsstaternas väpnade styrkor att snabbt förflytta trupper och utrustning inom unionen och över dess yttre gränser för militära ändamål. Som en viktig faktor för europeisk säkerhet och avskräckning ligger den till grund för unionens beredskap. Militär rörlighet är avgörande för vår europeiska säkerhet och vårt försvar samt vår förmåga att reagera på naturkatastrofer och katastrofer orsakade av människor. EU-medlemsstaternas styrkor måste kunna genomföra militär transport av utrustning, varor och passagerare inom unionen och över dess yttre gränser, samtidigt som de minimerar och mildrar inverkan av sådan transport på civil transport, och kunna reagera snabbt och i tillräcklig omfattning på kriser som uppstår vid EU:s yttre gränser och utanför. Dessutom visar Rysslands aggression mot Ukraina varje dag hur viktigt det är att transportera militärt bistånd och militära förnödenheter så snabbt och smidigt som möjligt.

Även om viktiga framsteg har gjorts kvarstår betydande hinder för effektiv militär rörlighet i EU. Olika nationella bestämmelser, fragmenterade förfaranden och avsaknaden av tydlig samordning fortsätter att fördröja militär transport. EU:s transportinfrastruktur är inte tillräckligt anpassad till behov av dubbla användningsområden och är fortfarande sårbar för störningar. Tillgången till bränsle för militära transportinsatser är fortfarande en utmaning. Transportförmågor med dubbla användningsområden som är avgörande för militära transportinsatser är fortfarande knappa. Dessa hinder utsätter unionens transportnät för kritiska sårbarheter och undergräver EU:s säkerhetspolitiska ställning, civila skyddsinsatser och avskräckningsförmåga.

I den gemensamma vitboken om europeisk försvarsberedskap 2030 från mars 2025⁽¹⁾ erkänns behovet av att ta itu med hinder i form av reglering, infrastruktur och förmåga för att avsevärt förbättra den militära rörligheten. I färdplanen för försvarsberedskap 2030 av den 16 oktober 2025⁽²⁾ omsätts detta i tydliga mål och delmål och tillkännages ett paket om militär rörlighet i november 2025.

I Europeiska rådets slutsatser av den 26 juni 2025⁽³⁾ uppmanades också kommissionen och den höga representanten att lägga fram ytterligare förslag för att stärka den militära rörligheten, så att försvarsutrustning och försvarspersonal kan förflyttas effektivt inom unionen.

Förordningen är ett svar på dessa uppmaningar och ingår i paketet för militär rörlighet, tillsammans med det gemensamma meddelandet om militär rörlighet. I förordningen föreslås ett omfattande paket av åtgärder som syftar till att underlätta transport av utrustning, varor och personal för militära ändamål, samtidigt som inverkan av sådana transport på civila transport minimeras och mildras.

Förordningen innehåller ett omfattande paket med åtgärder som syftar till att

- (a) effektivisera gränsöverskridande militär transport (inrätta en enhetlig ram för tillståndsförfaranden och säkerställa oavbruten och säker militär transport),

⁽¹⁾ JOIN(2025) 120 final – Vitbok om europeisk försvarsberedskap 2030.

⁽²⁾ JOIN(2025) 27 final – Gemensamt meddelande till Europaparlamentet, Europeiska rådet och rådet – Färdplan för försvarsberedskap 2030 – för att bevara freden.

⁽³⁾ EUCO 12/25 – Europeiska rådets möte (26 juni 2025) – Slutsatser.

- (b) förbättra beredskapen (skapa en effektiv, samordnad och ändamålsenlig ram för att underlätta militär transport i samband med tillfälliga, extraordinära och brådskande situationer),
- (c) förbättra infrastrukturens beredskap och skydd (fastställa regler för att förbättra beredskapen vid användning av transportinfrastruktur med dubbla användningsområden och bättre skydda strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden mot alla faror och hot), och
- (d) främja solidaritet och gemensamt utnyttjande av förmågor (uppmuntra gemensamt utnyttjande och sammanslagning av transport- och logistikförmågor genom en solidaritetsreserv och öka överblicken över befintliga transportförmågor för militär transport).

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Denna förordning, som fokuserar på anpassning av transportinfrastruktur och utrustning med dubbla användningsområden samt förfaranden för att underlätta transport för militär rörlighet samtidigt som inverkan av sådana transport på civil transport minimeras och mildras, är helt i linje med och kompletterar de framsteg som hittills gjorts för att förbättra militär rörlighet.

Sedan 2017 har EU drivit en särskild agenda för att stärka den militära rörligheten. En rad åtgärder för att komma till rätta med fysiska, förfarandemässiga och rättsliga hinder föreslogs i två handlingsplaner för militär rörlighet 2018⁽⁴⁾ och 2022⁽⁵⁾. År 2024 förband sig medlemsstaterna i sitt ambitiösa åtagande om militär rörlighet⁽⁶⁾ att åtgärda de kvarvarande bristerna i den militära rörligheten. Militär rörlighet är också ett ”flaggskeppsområde” för samarbetet mellan EU och Nato.

När det gäller regleringsaspekter har insatserna främst inriktats på tillstånd till militär förflyttning över gränser. Här har Europeiska försvarsbyrån (EDA) och bidragande medlemsstater inrättat tekniska arrangemang för att standardisera förfarandena för tillstånd till förflyttning över gränserna, i syfte att förenkla och harmonisera dessa förfaranden. Även om dessa arrangemang utgör ett betydande steg framåt, är genomförandet av dem fortfarande ofullständigt för att verkligen underlätta smidig militär transport.

När det gäller infrastruktur åtar sig medlemsstaterna i den reviderade TEN-T-förordningen⁽⁷⁾ från 2024 att integrera militär rörlighet i den gemensamma transportpolitiken i syfte att skapa ett nätverk för dubbla användningsområden. För att styra investeringarna antog rådet fyra prioriterade multimodala korridorer för militär rörlighet 2025, vilket möjliggör ett starkt samarbete och en samstämmig planering mellan medlemsstaterna. För att förverkliga ett nätverk för dubbla användningsområden krävs betydande investeringar. Inom den fleråriga budgetramen för 2021–2027 anslogs 1,69 miljarder euro till samfinansiering av infrastruktur med dubbla användningsområden genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)⁽⁸⁾, som stöder 95 projekt i 21 medlemsstater. Efterfrågan översteg dock avsevärt de tillgängliga

(4) JOIN(2018) 05 final, Gemensamt meddelande till Europaparlamentet och rådet om handlingsplanen för militär rörlighet.

(5) JOIN(2022) 48 final, Gemensamt meddelande till Europaparlamentet och rådet om handlingsplanen för militär rörlighet 2.0.

(6) Rådets slutsatser om EU:s säkerhet och försvar, 27 maj 2024 (9225/24).

(7) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (PE/56/2024/ADD/1).

(8) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 (PE/52/2021/INIT).

resurserna, och den tredje och sista ansökningsomgången för projekt för transportinfrastruktur med dubbla användningsområden inom ramen för FSE resulterade i en överteckningsgrad på 4,7¹. 22 medlemsstater ansökte om denna ansökningsomgång med 112 projekt (för en total begärd EU-samfinansiering på 3,7 miljarder euro), medan 807 miljoner euro slutligen tilldelades för att stödja 38 projekt i 18 medlemsstater. Detta, tillsammans med det ökade behovet av att stärka EU:s försvar, föranledde kommissionen att föreslå en tiofaldig ökning av budgeten för militär rörlighet i FSE-förslaget för nästa fleråriga budgetram 2028–2034⁽⁹⁾. I den nästa fleråriga budgetramen kan medlemsstaterna dessutom stödja investeringar i infrastruktur med dubbla användningsområden, särskilt i TEN-T-infrastruktur, genom sina nationella och regionala planer. Under denna fleråriga budgetram kan medlemsstaterna dessutom omfördela medel från sammanhållningspolitiken och använda Safe-instrumentet⁽¹⁰⁾ för att finansiera projekt med dubbla användningsområden. Slutligen har Europeiska investeringsbanksgruppen nyligen ändrat sin utlåningspolitik på försvarsområdet och planerar att investera 3,5 miljarder euro under 2025 i säkerhet och försvar, inklusive försvarsinfrastruktur och militär rörlighet.

Utöver regleringsaspekter och infrastruktur har framsteg också gjorts när det gäller förmåga och digitalisering, men också när det gäller utvecklingen av nödvändig framtida transportutrustning som är avgörande för militär rörlighet. EU har till exempel stött projekt om digitalt informationsutbyte, flygtransport av mycket stora laster och framtida flygsystem genom Europeiska försvarsfonden⁽¹¹⁾. Horisont Europa², EU:s viktigaste forsknings- och innovationsprogram, har också stött forskning och innovation som indirekt stöder militär rörlighet, såsom batterier, bränsleceller, vätgasteknik, järnvägssystem med hög kapacitet och intelligenta transportsystem. Kommissionens förslag³ till nästa ramprogram för Horisont Europa kan stödja militär rörlighet mer direkt, eftersom åtgärder med dubbla användningsområden kan stödjas. Medlemsstaterna kan också använda Safe-instrumentet för att finansiera upphandling av förmågor för militär rörlighet. Inom ramen för nästa fleråriga budgetram har kommissionen föreslagit en särskild komponent om militär logistik och stöd inom Europeiska konkurrenskraftsfondens förslag⁽¹²⁾, som omfattar verksamhet som rör digitalisering av processer för militär rörlighet, upphandling av produkter som förbättrar tillgången till förmågor för militär rörlighet, skydd och resiliens för infrastruktur med dubbla

¹ 22 medlemsstater ansökte om denna ansökningsomgång med 112 projekt för en total begärd EU-samfinansiering på 3,7 miljarder euro, medan 807 miljoner euro slutligen tilldelades för att stödja 38 projekt i 18 medlemsstater.

⁽⁹⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, En dynamisk EU-budget för framtidens prioriteringar – Flerårig budgetram 2028–2034 (COM(2021) 550).

⁽¹⁰⁾ Rådets förordning om inrättande av instrumentet säkerhetsaktion för Europa (Safe) genom förstärkning av europeisk försvarsindustri (COM(2025) 122 final, 2025/0122 (NLE), daterad den 19 mars 2025).

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/697 av den 29 april 2021 om inrättande av Europeiska försvarsfonden och om upphävande av förordning (EU) 2018/1092 (PE/11/2021/INIT).

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/695 av den 28 april 2021 om inrättande av Horisont Europa – ramprogrammet för forskning och innovation, om fastställande av dess regler för deltagande och spridning och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1290/2013 och (EU) nr 1291/2013.

³ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) om inrättande av Horisont Europa, ramprogrammet för forskning och innovation, för perioden 2028–2034, om fastställande av dess regler för deltagande och spridning och om upphävande av förordning (EU) 2021/695 (COM(2025) 543 final).

⁽¹²⁾ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Europeiska konkurrenskraftsfonden, inbegripet det särskilda programmet för försvarsforskning och försvarsinnovation, om upphävande av förordningarna (EU) 2021/522, (EU) 2021/694, (EU) 2021/697 och (EU) 2021/783, om upphävande av bestämmelser i förordningarna (EU) 2021/696 och (EU) 2023/588 samt om ändring av förordning (EU) [Edip] (COM(2025) 555 final).

användningsområden samt stöd till medlemsstaterna när det gäller tillgång till nödvändiga transport- och logistikresurser och utrustning. Solidaritetsreserven inrättas och utformas för att fungera i överensstämmelse med de möjliga investeringarna inom ramen för Europeiska konkurrenskraftsfondens förslag som syftar till att förbättra tillgången till förmågor för militär transport. Europeiska konkurrenskraftsfondens InvestEU-instrument kan tillhandahålla lån och garantier för infrastruktur med dubbla användningsområden.

Denna förordning är helt i linje med de framsteg, insatser och förslag som hittills gjorts. Den kommer att ta itu med viktiga aspekter som hittills inte har behandlats på ett adekvat sätt inom alla tre avseendena – reglering, infrastruktur och förmågor. Förordningen är helt anpassad till de finansiella investeringar som planeras inom ramen för nästa fleråriga budgetram och kommer att fungera tillsammans med dessa. Exempelvis kommer investeringar i infrastruktur genom FSE att ha en synergieffekt och underlätta militär transport genom att öka tillgängligheten till anpassad infrastruktur med dubbla användningsområden inom unionen.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förordningen är förenlig med det gemensamma meddelandet av den 26 mars 2025 om EU:s strategi för en beredskapsunion⁽¹³⁾. I det senare efterlyses en förstärkt civilt-militär samverkan med förbättrad interaktion mellan civila och militära aktörer, en strategi som är central i denna förordning och som syftar till att förbättra det samhälls- och myndighetsövergripande tillvägagångssättet när det gäller militära transportinsatser.

Förordningen är också i linje med kommissionens meddelande om EU:s strategi för beredskapslager: att stärka EU:s materiella krisberedskap⁽¹⁴⁾. Förordningen innehåller konkreta åtgärder för att tillmötesgå uppmaningen i detta meddelande att stärka samverkan och samordning för att skapa anpassningsbara strategier och regelverk för förflyttning över gränser i tider av kris och störningar, särskilt genom att förenkla förfarandena för att flytta och fördela resurser över gränserna och genom att införa riktad flexibilitet i transportbestämmelserna. Bestämmelserna i denna förordning om det europeiska systemet för militär rörlighet (Emers) är särskilt förenliga med den strategi som beskrivs i EU:s strategi för beredskapslager.

Genom att fastställa möjligheten att inrätta en solidaritetsreserv med gemensamt utnyttjande av transport- och logistikförmågor för att hantera de förmågebrister som medlemsstaterna har när det gäller att genomföra militära transportinsatser, hämtar förordningen direkt inspiration från kommissionens positiva erfarenheter av den europeiska civilskyddspoolen och rescEU inom ramen för unionens civilskyddsmekanism⁽¹⁵⁾.

Förordningen syftar till att stärka resiliensen hos den strategiska infrastrukturen med dubbla användningsområden och bygger på det befintliga direktivet om kritiska entiteters motståndskraft⁽¹⁷⁾. Förordningen tar bland annat upp det specifika behovet av att stärka resiliensen hos och skyddet av infrastruktur med dubbla användningsområden som är strategisk för militär transport genom att införa kompletterande regler som bygger på

⁽¹³⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om EU:s strategi för en beredskapsunion (JOIN(2025) 130).

⁽¹⁴⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, EU:s strategi för beredskapslager: stärka EU:s materiella krisberedskap (COM(2025) 528 final).

⁽¹⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/836 av den 20 maj 2021 om ändring av beslut nr 1313/2013/EU om en civilskyddsmekanism för unionen.

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 av den 14 december 2022 om kritiska entiteters motståndskraft och om upphävande av rådets direktiv 2008/114/EG (PE/51/2022/REV/1).

ovannämnda befintliga direktiv, med fokus på identifiering av och resiliens hos sådan transportinfrastruktur.

Slutligen föreslår förordningen specifika och kompletterande bestämmelser om tullförfaranden för militär transport, som är absolut nödvändiga för att underlätta genomförandet av de planerade transportåtgärderna. Förordningen är dock fullt förenlig med den föreslagna översynen av unionens tullkodex⁽¹⁸⁾, som fastställer tullregler och tullförfaranden inom EU:s tullområde.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Medlemsstaternas väpnade styrkor är i hög grad beroende av transportinfrastruktur och transportutrustning med dubbla användningsområden för att kunna genomföra sina militära transportinsatser. Genom att erkänna detta dubbla användningsområde kan den gemensamma transportpolitiken mobiliseras och utvecklas för att stödja de specifika behoven inom militär transport.

Vidare måste reglerna om gränsöverskridande militär transport integreras och utarbetas på lämpligt sätt inom den gemensamma transportpolitiken, som utformas på unionsnivå, särskilt för att ta hänsyn till relevanta särdrag hos transport som utförs på uppdrag av de väpnade styrkorna av civila företag, och också för att säkerställa att dess inverkan på annan civil transport minimeras och mildras i så stor utsträckning som möjligt.

Med beaktande av ovanstående, och även av det faktum att förordningen omfattar åtgärder som är tillämpliga på transport på väg, järnväg och inre vattenvägar, men också på luft- och sjötransport, grundar sig förordningen på artiklarna 91 och 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). I förordningen fastställs ett paket med åtgärder och lämpliga bestämmelser som syftar till att underlätta militär transport inom unionen och över dess yttre gränser samt minimera och mildra inverkan av sådan transport på civil transport.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Militär rörlighet i EU avser förmågan hos medlemsstaternas väpnade styrkor att snabbt sätta in trupper och utrustning inom unionen och över dess yttre gränser för militära ändamål. Med tanke på sin inneboende gränsöverskridande karaktär påverkas militär rörlighet i hög grad av komplexiteten i samband med förflyttning över gränserna. Genom att ta itu med de utmaningar som är förknippade med gränsöverskridande militär transport är denna förordning förenlig med subsidiaritetsprincipen, eftersom den säkerställer att beslut fattas på den nivå som är mest effektiv för att underlätta en smidig och effektiv militär rörlighet inom EU.

När det gäller lagstiftningen har framstegen för att underlätta gränsöverskridande militär transport varit otillräckliga, trots nationella och mellanstatliga insatser. Den nuvarande lagstiftningen kännetecknas av inkonsekventa och divergerande nationella regler, vilket resulterar i ett fragmenterat regelverk som hindrar en effektiv dubbelanvändning av transportinfrastrukturen och därmed transport av militär personal och militär utrustning över gränserna, samtidigt som dess inverkan på civil transport minimeras och mildras. För att lösa detta problem krävs ett enhetligt regelverk på unionsnivå för att skapa en samstämmig och enhetlig strategi som säkerställer dubbelanvändning av transportinfrastrukturen för militära

⁽¹⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen.

förflyttningar. Dessutom måste reglerna för gränsöverskridande militär transport integreras och utarbetas inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, som fastställs på unionsnivå.

I fråga om infrastruktur är gränsöverskridande militära transportinsatser i sig beroende av nätverk av infrastruktur med dubbla användningsområden som sträcker sig över flera medlemsstater. De korridorer för militär rörlighet som identifierats för 2025 är utmärkta exempel på denna gränsöverskridande aspekt. Följaktligen är de åtgärder som föreslås i denna förordning för att förbättra beredskapen av och resiliensen hos infrastruktur med dubbla användningsområden både nödvändiga för att säkerställa ett smidigt genomförande av gränsöverskridande militära transportinsatser och förenliga med subsidiaritetsprincipen. Däremot skulle fragmenterade nationella strategier vara otillräckliga för att uppnå målet att säkerställa att gränsöverskridande militära transportinsatser kan genomföras på infrastruktur med dubbla användningsområden som är lämplig för ändamålet.

När det gäller transport- och logistikförmågor står medlemsstaterna inför betydande brister som de facto är svåra att avhjälpa på nationell nivå, antingen på grund av de betydande investeringar som krävs eller för att det skulle leda till onödigt dubbelarbete om de åtgärdades individuellt. Detta kan hindra effektiva militära transporter inom unionen och över dess yttre gränser. För att komma till rätta med detta har flera medlemsstater framgångsrikt genomfört initiativ för sammanslagning och gemensamt utnyttjande av transport- och logistikkapacitet, såsom strategiska flygtransporter, vilket visar på potentialen i samarbetsstrategier. Dessa initiativ är dock för närvarande fragmenterade och begränsade till ett visst antal medlemsstater. Den föreslagna förordningen syftar till att bygga vidare på dessa framgångar, göra dem tillgängliga för alla medlemsstater och utvidga deras tillämpningsområde till att omfatta ytterligare transportsätt och transportkapacitet. Genom att inrätta en solidaritetsreserv och införa åtgärder för att stärka solidariteten mellan medlemsstaterna när det gäller tillgången till relevanta förmågor, och därmed åtgärda de förmågebrister som för närvarande hindrar militär transport på unionsnivå, respekterar förslaget subsidiaritetsprincipen, eftersom det tillhandahåller en lösning på unionsnivå på ett gränsöverskridande problem. Denna strategi möjliggör en mer effektiv och samordnad användning av resurser, vilket i slutändan gynnar alla medlemsstater.

Slutligen, medan Europeiska revisionsrätten⁽¹⁹⁾ och samråd med berörda parter underströk nödvändigheten och relevansen av åtgärder på EU-nivå för att ta itu med systemiska hinder för militär rörlighet, gjorde det akuta behovet av att förbättra den militära rörligheten också EU:s ingripande nödvändigt för att leverera en samstämmig lösning med den hastighet och omfattning som krävs.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förordningen syftar till att underlätta och effektivisera militär transport inom unionen genom att främja dubbel användning av civil infrastruktur och ökad samordning mellan medlemsstaterna. För att uppnå detta mål är de föreslagna åtgärderna noggrant avvägda så att de står i proportion till förordningens behov och skapar en balans mellan effektiviserade regler och förfaranden för militär transport och medlemsstaternas primära ansvar för militär rörlighet. Förordningen påverkar varken medlemsstaternas suveränitet att besluta om att flytta sina militära styrkor inom unionen eller att bevilja tillstånd för en annan medlemsstats väpnade styrkor att transiteras genom deras territorium. I stället syftar förordningen till att möjliggöra ett ändamålsenligt genomförande av sådana suveräna beslut och därigenom

⁽¹⁹⁾ Europeiska revisionsrättens särskilda rapport 04/2025: EU:s militära rörlighet – Det går inte lika snabbt som planerat på grund av brister i utformningen och hinder på vägen.

förbättra den militära rörlighetens totala effektivitet. Genom att anta en proportionerlig strategi säkerställer förordningen att militär transport underlättas samtidigt som medlemsstaternas suveränitet respekteras fullt ut.

Dessutom skapar förordningen en noggrann balans mellan att underlätta militära transportinsatser och att mildra deras inverkan på civila, vilket säkerställer en proportionerlig strategi. De föreslagna reglerna syftar till att klargöra regelverket för civila operatörer som anlitas av medlemsstaternas väpnade styrkor, vilka står för de flesta militära transportinsatserna inom unionen. Genom att skilja mellan normala regler för militär transport och de nödgärder som krävs enligt Emers antar förordningen dessutom en gradvis och progressiv strategi, där ingripande och långtgående åtgärder förbehålls situationer som verkligen kräver dem. Denna riktade strategi minimerar inverkan på den civila sektorn och begränsar den till vad som är absolut nödvändigt för att tillgodose ökade militära transportinsatser i unionen. Dessutom ökar åtgärderna förutsägbarheten för civil verksamhet och ger den civila sektorn möjlighet att aktivt bidra till att förbättra den militära rörligheten i unionen, vilket främjar en miljö präglad av samverkan och ömsesidig nytta.

- **Val av instrument**

Kommissionen lägger fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning. Det är det bäst lämpade rättsliga instrumentet eftersom endast en förordning, som tillämpas på ett enhetligt sätt och som är bindande och direkt tillämplig, kan ge den grad av enhetlighet som krävs för att avsevärt underlätta och effektivisera militär transport. Detta är dessutom i linje med artiklarna 91 och 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, som anger att det ordinarie lagstiftningsförfarandet ska användas för att anta åtgärder inom deras respektive tillämpningsområde.

Valet att inte välja ett direktiv kan främst förklaras av att ett direktiv nödvändigtvis medför en införlivandeperiod för medlemsstaterna, vilket kräver tid och ansträngningar som var oförenliga med den pressande tidsplan enligt vilken unionen måste förbättra den militära rörligheten, såsom beskrivs i den gemensamma vitboken om europeisk försvarsberedskap 2030.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Denna föreslagna förordning är ett nytt politiskt initiativ. Hittills har det inte funnits någon lagstiftning på EU-nivå om gränsöverskridande militär transport av militär personal och militära varor.

- **Samråd med berörda parter**

För att samla in kvalitativa och kvantitativa data och synpunkter på viktiga frågor i paketet för militär rörlighet 2025 genomfördes ett riktat samråd med berörda parter om paketet för militär rörlighet. Samrådet inleddes den 12 juni 2025 av Europeiska kommissionen i samarbete med den höga representanten och riktade sig till medlemsstaterna och alla berörda aktörer, bland annat Nato, relevanta projekt inom ramen för permanent strukturerat samarbete, områden för militär rörlighet, industrin, förvaltare av transportinfrastruktur och transportmedel, aktörer inom tull- och energisektorn samt finanssektorn. Detta riktade samråd med berörda parter omfattade en särskild onlineenkät och möjlighet att lämna in ståndpunktsdokument och skriftliga bidrag fram till den 31 juli 2025. Europeiska utrikestjänsten och Europeiska

kommissionens avdelningar höll också bilaterala möten med medlemsstaterna i september 2025.

Totalt mottog kommissionen 107 bidrag till enkäten, varav 39 från medlemsstaterna och två från Norge, 36 från företag, tolv från branschorganisationer och fyra från andra organisationer. Bland övriga bidrag fanns tolv bidrag från hamnmyndigheter, ett från järnvägsmyndigheten och ett från arbetstagarrepresentanter. När det gäller de sektorer som var representerade, där det var möjligt att ange en specifik fördelning, kom sex från luftfartssektorn, tre från tullmyndigheter, ett från energisektorn, 21 från järnvägssektorn, två från vägsektorn och 18 från sjöfartssektorn. 76 ståndpunktsdokument mottogs också under samrådet, sju från medlemsstaterna och 69 från industrin, tankesmedjor och andra organisationer. Synpunkter mottogs också från Nato.

De bilaterala mötena med medlemsstaterna gav möjlighet att ytterligare diskutera och fördjupa förståelsen av de skriftliga bidragen och presentera de samlade resultaten av enkäten till berörda parter för medlemsstaterna.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Ej tillämpligt

- **Konsekvensbedömning**

Det finns ett brådskande behov av att förbättra den militära rörligheten som en del av det bredare strategiska målet att stärka Europas försvarsberedskap, vilket framhålls i den strategiska kompassen från 2022⁽²⁰⁾ och den gemensamma vitboken om europeisk försvarsberedskap 2030. Med tanke på det akuta säkerhetsläget och det brådskande behovet av att underlätta militär transport mot bakgrund av det geopolitiska läget läggs förslaget undantagsvis fram utan en åtföljande konsekvensbedömning.

Kommissionens förslag till förordning åtföljs dock av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar som innehåller en saklig beskrivning av skälen till ingripandet på EU-nivå, för att visa EU:s förmåga att tillföra mervärde genom sina reglerings-, budget- och samordningsåtgärder och för att bereda marken för antagandet av själva paketet om militär rörlighet. Detta säkerställer att det nya förslaget stöds av en strukturerad analys av de problem, mål och alternativ som finns.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Det övergripande målet med förordningen är också att underlätta och förenkla reglerna för militär transport, vilket förväntas minska den administrativa bördan, särskilt när det gäller medlemsstaternas hantering av tillstånd till militär förflyttning över gränserna och därmed sammanhängande förfaranden.

- **Grundläggande rättigheter**

Detta förslag till förordning är helt i linje med Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (*stadgan*). Förslaget respekterar den fria rörligheten för personer och varor, såsom den fastställs i stadgan. Även om denna förordning inte undergräver medlemsstaternas befogenheter att bevilja tillstånd till militär förflyttning över gränser i fredstid, fastställer förordningen förfarandemässiga och rättsliga ramar för att säkerställa att medlemsstaterna tillämpar dessa beslut på ett sätt som är förenligt med principerna om rättvisa förfaranden (artikel 47 i stadgan) och god förvaltningssed (artikel 41 i stadgan).

⁽²⁰⁾ En strategisk kompass för säkerhet och försvar (2022).

Att underlätta militär rörlighet kan bidra till att minimera inverkan på civil transport och därmed skydda EU-medborgarnas grundläggande rättigheter.

Artikel 8 i stadgan ger rätt till skydd av personuppgifter. Om det planerade utbytet av information om förmågor med dubbla användningsområden (t.ex. infrastruktur) med militära myndigheter kan innefatta personuppgifter (t.ex. namn på ägare/operatörer), måste all behandling av personuppgifter ske i enlighet med EU:s dataskyddslagstiftning (särskilt förordning (EU) 2016/679 och förordning (EU) 2018/1725) för att skapa balans mellan operativa behov och integritet.

I artikel 17.1 i stadgan fastställs rätten till egendom, enligt vilken alla har rätt att besitta lagligen förvärvad egendom, att nyttja den, att förfoga över den och att testamentera bort den.

För att underlätta militär rörlighet inom EU kräver denna förordning dock att medlemsstaterna inrättar eller har inrättat en ram som gör det möjligt att tillfälligt kontrollera/använda infrastruktur, tillgångar eller utrustning för att säkerställa oavbruten kontinuitet och effektivitet i sina militära transportinsatser, samt att på begäran tillåta användning av sådana tillfälliga kontrollåtgärder för att stödja andra medlemsstaters militära transportinsatser. Detta måste vara i linje med artikel 17.1, som innehåller undantag från rätten till egendom när det är i allmänhetens intresse och i de fall och på de villkor som anges i lag, förutsatt att skälig ersättning betalas i god tid för deras förlust. I denna förordning föreskrivs att ägare, operatörer och förvaltare av infrastruktur, tillgångar eller utrustning som omfattas av en tillfällig kontrollåtgärd inte får belastas på ett orättvist sätt och ska ersättas på lämpligt sätt för kostnader och skador som uppkommit till följd av sådana åtgärder.

Varje begränsning av rätten till egendom i detta förslag kommer, i enlighet med artikel 52.1 i stadgan, att vara föreskriven i lag, förenlig med det väsentliga innehållet i dessa rättigheter och friheter och förenlig med proportionalitetsprincipen.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Budgetkonsekvenserna av detta initiativ är begränsade till anslag för mänskliga resurser för att utföra uppgifterna och målen enligt denna förordning och den nödvändiga utvecklingen av it-system för att stödja utveckling och underhåll av databaser. Mänskliga resurser kommer att behövas inom kommissionens alla avdelningar (GD Transport och rörlighet, GD Försvarsindustri och rymdfrågor, GD Skatter och tullar, GD Europeiskt civilskydd och humanitära biståndsåtgärder (Echo)) för att säkerställa antagandet av nödvändiga genomförandeakter och delegerade akter, för att fullgöra kommissionens nya ansvarsuppgifter och för att genomföra åtgärderna och uppgifterna enligt denna förordning (särskilt när det gäller transportgruppen för militär rörlighet, solidaritetsreserven och det digitala informationssystemet, genomförandet av korridorerna för militär rörlighet och den strategiska infrastrukturen för dubbla användningsområden med ökade ansvarsuppgifter för TEN-T-kommittén samt förenklingen och digitaliseringen av tullformaliteter). Den budget som krävs för att utföra dessa uppgifter beräknas uppgå till 53,7 miljoner euro, varav 4,5 miljoner euro under budgetperioden 2021–2027.

Det förväntas också att det kommer att finnas behov av mänskliga resurser i decentraliserade byråer. Kommissionen kommer att biträdas av Easa vid genomförandet av bestämmelserna i förordningen som rör luftfart, särskilt när det gäller utarbetandet av regler för obemannade luftfartygssystem, tillhandahållandet av nya förmågor för militär rörlighet genom underlättande av innovativa drönare med dubbla användningsområden, bemannade luftfartyg och obemannade luftfartygssystem för motangrepp (C-UAS), harmoniserade tekniska regler och riktlinjer för obemannade luftfartygssystem för motangrepp samt harmoniserade tekniska regler och riktlinjer för att underlätta militär rörlighet i luften och interoperabilitet med civil

luftfart. Kommissionen kommer att biträdas av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) vid genomförandet av bestämmelserna i förordningen som rör järnvägar, särskilt i) bidraget till diskussioner om militära krav på järnvägsinfrastruktur och järnvägsanläggningar, ii) integreringen av befintliga militära standarder i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet för att göra dem verkställbara, i förekommande fall, iii) harmoniseringen av operativa (säkerhetsrelaterade) och tekniska regler för militär transport, iv) ytterligare godkännandeuppgifter i samband med fordon med dubbla användningsområden, bland annat som registreringsorgan, och v) anpassningen av befintliga register och verktyg, däribland det europeiska fordonsregistret. Den budget som krävs för att utföra dessa uppgifter inom båda byråerna beräknas uppgå till 17,5 miljoner euro, varav 2,6 miljoner euro under budgetperioden 2021–2027.

De digitala investeringarna i samband med detta initiativ, särskilt för solidaritetsreserven och andra nödvändiga it-verktyg, beräknas uppgå till 2,5 miljoner euro.

Den preliminära budgeten inom ramen för nästa fleråriga budgetram påverkar inte resultatet av förhandlingarna om nästa fleråriga budgetram.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Övervakningen av genomförandet kommer att ske i samarbete med medlemsstaterna för att säkerställa att de behöriga myndigheterna genomför kraven i den föreslagna förordningen på ett effektivt och enhetligt sätt. I detta syfte kräver förslaget att medlemsstaterna inrättar en nationell samordnare för gränsöverskridande militär transport och inrättar en transportgrupp för militär rörlighet som består av företrädare för medlemsstaterna, vilka kommer att sammanträda regelbundet för att bland annat behandla frågor som rör genomförandet av delar av förordningen. Övervakningen av aspekter som rör transportinfrastruktur, särskilt när det gäller korridorer för militär rörlighet och identifiering av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden, kommer att ske genom TEN-T-kommittén.

Kommissionen kan i samarbete med medlemsstaterna och berörda EU-organ genomföra stresstester för att testa och utvärdera ändamålsenligheten i den helhetsstrategi som hela regeringen tillämpar för att genomföra målen i detta förslag, inbegripet samordning och samverkan mellan berörda organ, myndigheter och berörda parter, samt för att testa genomförandet av målen i denna förordning i ett specifikt geografiskt område, såsom en specifik korridor för militär rörlighet eller europeiska gränsregioner i en medlemsstat med ett tredjeland, eller inom en specifik sektor, såsom tullen.

Kommissionen kommer att genomföra en utvärdering av denna förordning senast tre år efter dess ikraftträdande för att bedöma de faktiska effekterna och utvärdera dess effektivitet och ändamålsenlighet samt i vilken utsträckning resultaten överensstämmer med målen. Kommissionen kommer att meddela resultaten av denna utvärdering till Europaparlamentet och rådet.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Ej tillämpligt

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om inrättande av en åtgärdsram för att underlätta transport av militär utrustning,
militära varor och militär personal i hela unionen**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91 och 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionen och den höga representanten lade den 19 mars 2025 fram en gemensam vitbok om europeisk försvarsberedskap 2030⁽⁴⁾, där det betonades att militär rörlighet är en viktig möjliggörande faktor för Europas säkerhet och försvar och vårt stöd till Ukraina. I den gemensamma vitboken angavs att även om betydande framsteg har gjorts de senaste åren finns det fortfarande betydande hinder för förflyttning av trupper och utrustning i hela unionen som ännu inte åtgärdats.
- (2) I Europeiska rådets slutsatser av den 26 juni 2025⁽³⁾ uppmanade stats- och regeringscheferna kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik att lägga fram ytterligare förslag för att stärka den militära rörligheten så att försvarsutrustning och försvarspersonal kan förflyttas effektivt i hela unionen.
- (3) Militära transportinsatser som utförs genom dubbel användning av civil infrastruktur och mobila tillgångar i unionen och över unionens yttre gränser bör underlättas, samtidigt som inverkan från sådana insatser på civil transport begränsas och lindras. Detta påverkar inte medlemsstaternas ansvar att skydda nationell säkerhet och försvar eller deras befogenhet att skydda andra viktiga statliga funktioner, inbegripet att säkerställa statens territoriella integritet och upprätthålla lag och ordning.
- (4) Tidigare utfördes transport av militära varor och militär utrustning huvudsakligen, om än inte uteslutande, direkt av väpnade styrkor, och sådan transport var i de flesta

(1) EUT C [...], [...], s. [...].

(2) EUT C [...], [...], s. [...].

(4) JOIN(2025) 120 final, *Gemensam vitbok om europeisk försvarsberedskap 2030*.

(3) Europeiska rådets slutsatser, EUCO 12/25, 26 juni 2025.

medlemsstater undantagna från unionens regler om godstransporter. Väpnade styrkor upphandlar dock i allt högre grad sina transporter av kommersiella transportföretag. Det finns ett behov av att säkerställa att samma regler gäller i hela unionen på området militär transport, oavsett om militära transportinsatser utförs direkt av medlemsstaternas väpnade styrkor eller för deras räkning av civila företag eller andra entreprenörer som dessa väpnade styrkor anlitar.

- (5) Gränsöverskridande militär transport som utförs direkt av väpnade styrkor begränsas av att det inte finns några särskilda åtgärder i unionens transportregler som tar hänsyn till särdragen hos sådan transport, vilken således omfattas av olika nationella regler och fragmenterade förfaranden. Sådana nationella krav är strängare än de som gäller för civila transportinsatser. De administrativa reglerna (t.ex. diplomatiskt tillstånd) är ofta komplexa och/eller pappersbaserade i medlemsstaterna (t.ex. tullen). Detta orsakar fördröjningar, ineffektivitet och flaskhalsar och försvårar militär transport. Unionen saknar en enhetlig ram för att säkerställa och stödja militär transport inom och utanför sitt territorium. En sådan ram är avgörande för att kunna säkerställa sömlös militär transport under alla omständigheter, särskilt i situationer som kräver snabb och storskalig transport av militär personal, militära varor och militär utrustning.
- (6) För att underlätta transport av utrustning, varor och personer för militärt skydd eller civilskydd finns särskilt ett behov av en övergripande unionsomfattande ram för tillstånd som en mottagande medlemsstat beviljar för militära transportinsatser som utförs på dess territorium av en begärande medlemsstats väpnade styrkor eller för deras räkning. De nuvarande tekniska avtalen för tillståndsförfaranden för gränsöverskridande förflyttning har utarbetats av Europeiska försvarsbyrån (EDA) och av vissa medlemsstater, men de tillämpas på frivillig basis och är ojämnt genomförda. Detta orsakar luckor i harmoniseringen av regler och förfaranden för militär transport, leder till operativ osäkerhet och administrativa bördor och äventyrar unionens insatskapacitet när det gäller civilskydd samt dess övergripande beredskap. För att kunna hantera dessa frågor bör tillstånd för gränsöverskridande militär transport effektiviseras för alla transportsätt (väg, järnväg, inre vattenvägar, luftfart och sjöfart). Alla medlemsstater bör tillämpa samma förfaranden för administrativa godkännanden och diplomatiska tillstånd, vilket avsevärt minskar fördröjningarna, den administrativa bördan och de administrativa kostnaderna. Med utgångspunkt i de befintliga årliga tillstånden enligt Europeiska försvarsbyråns tekniska avtal är det nödvändigt att öka både förutsägbarheten och den operativa beredskapen genom att skapa ett permanent tillstånd för militär transport som bör vara giltigt till dess att det återkallas.
- (7) Permanenta tillstånd för militär transport bör inte vara knutna till någon specifik militär transportinsats, utan bör utgöra på förhand godkända tillstånd för gränsöverskridande militär transport och bör omfatta fördefinierade typer av militära transportinsatser. När medlemsstaterna beviljar permanenta tillstånd för militära transportinsatser bör de kunna komma överens om förhandsvillkor enligt vilka dessa insatser får utföras, inbegripet tillämpliga trafikarrangemang och fördefinierade rutter, i syfte att underlätta tillåtna transportinsatser som kräver trafikarrangemang där tillgänglig infrastruktur med dubbla användningsområden nyttjas.
- (8) För ökad transparens och operativ enhetlighet i förvaltningen av transportinfrastruktur med dubbla användningsområden bör medlemsstaterna samordna så mycket som

möjligt i förväg, i linje med 2024 års åtagande om militär rörlighet⁽⁷⁾, i vilket multilaterala och bilaterala samordningsmekanismer framhålls för harmoniserade förfarandena och bättre effektiviteten längs de viktigaste korridorerna. Därför bör medlemsstater som är belägna längs samma korridor för militär rörlighet kunna anpassa sina permanenta tillstånd för militär transport och i förväg samordna dessa förplanerade arrangemang och fördefinierade rutter. Om en militär transportinsats passerar flera medlemsstater bör den begärande medlemsstaten samtidigt lämna in en ansökan till alla inblandade medlemsstater som beviljade den medlemsstaten ett permanent tillstånd för militär transport.

- (9) Omfattningen av det permanenta tillståndet för militär transport bör specificeras så att det i detta skede endast omfattar enkla militära transportinsatser, samtidigt som det kan utvidgas i framtiden till att omfatta mer komplexa militära transportinsatser. Den processen bör gå hand i hand med en investeringsinsats för anpassning och uppgradering av infrastrukturen för korridorerna för militär rörlighet, förbättrad samordning av fördefinierade rutter för alla typer av militära transportinsatser och stärkt tillgång till transportförmågor.
- (10) Tillfälliga tillstånd för militär transport är nödvändiga för att utföra militära transportinsatser i avsaknad av ett permanent tillstånd eller när dessa inte omfattas av ett befintligt permanent tillstånd och bör huvudsakligen gälla oplanerade militära transportinsatser som sker med kort varsel och går utöver den överenskomna omfattningen för ett permanent tillstånd, i linje med 2024 års åtagande om militär rörlighet, där medlemsstaterna åtog sig att bevilja tillstånd till förflyttning över gränserna inom högst tre arbetsdagar.
- (11) Utöver tillstånd krävs trafikarrangemang för vissa gränsöverskridande militära transportinsatser. Sådana arrangemang kan avse rutter för säker transport av exceptionell militär last eller farligt gods, eskorter som åtföljer militära transportinsatser, nödvändigt värdlandsstöd inom ramen för en militär transportinsats eller andra transportsättspecifika åtgärder eller krav för trafiksäkerhet som går utöver vanliga regler, såsom begränsat tillträde till järnvägsspår, blockerade vägar eller kontrollerat luftrum. Inom järnvägssektorn måste järnvägsinfrastrukturförvaltaren dessutom tilldela ett enskilt tågläge och ge ett särskilt godkännande för exceptionella transporter, och järnvägsföretagen måste utföra de kontroller av ruttkompatibilitet och tågsammansättning som krävs för en militär transportinsats. Sådana trafikarrangemang och tilldelning av tåglägen bidrar till att minimera de negativa effekterna på civil transportverksamhet. Gemensamma förfaranden och tidsfrister för att begära och bevilja trafikarrangemang, inbegripet samordning med infrastrukturförvaltare, behövs för harmonisering och effektivisering av processerna och minskade fördröjningar och störningar. Trafikarrangemang som inrättas enligt denna förordning bör inte påverka andra operativa förfaranden eller krav som kan vara tillämpliga enligt unionslagstiftning eller nationell lagstiftning för att utföra de aktuella militära transportinsatserna.
- (12) Det är nödvändigt att effektivisera förfarandeformaliteterna och tillhandahålla mallar för begäranden och ansökan om militär transport för att undvika fördröjningar, ineffektivitet och operativa flaskhalsar. Begäranden och ansökan om tillstånd för militär transport, inbegripet för militär transport av farligt gods och exceptionell militär last, bör göras av medlemsstaterna med hjälp av mallen i bilaga II till denna

⁽⁷⁾ Rådets slutsatser om EU:s säkerhet och försvar, 27.5.2024, 9225/24.

förordning. Alla begäranden och anmälningar som är kopplade till samma militära transportinsats bör kombineras till en enda begäran om tillstånd eller en enda anmälan. Inga ytterligare formulär bör krävas av en medlemsstat. Detta bör inte påverka unionens tillämpliga tullbestämmelser, särskilt inte EU-formulär 302 och Nato-formulär 302. All kommunikation mellan medlemsstater som har anknytning till begäranden och anmälningar om militära transportinsatser och trafikarrangemang bör ske via respektive nationell samordnare för gränsöverskridande militär transport.

- (13) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, och i linje med målet i 2024 års åtagande om militär rörlighet om att utveckla och tillämpa digitaliserade och harmoniserade förfaranden när så är möjligt, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att inrätta ett säkert digitalt informationssystem för militär rörlighet med begränsad åtkomst som ska inrättas senast 2030. När detta system har inrättats bör alla medlemsstater använda det för samtliga tillstånd för militär transport, trafikarrangemang och tullformaliteter för gränsöverskridande militär transport som omfattas av EU-formulär 302. När det gäller de tullformaliteter som rör EU-formulär 302 bör systemet vara förenligt med unionens relevanta tullagstiftning, inbegripet de gemensamma uppgiftskrav som utgör EU:s datamodell.
- (14) Militära transportinsatser bör utföras utan onödiga störningar vid gränsövergångarna vid de inre gränserna inom unionens tullområde, på ett sätt som begränsar flaskhalsarna för civil transport. Under eskorten av militär transport krävs flaggning av fordon och hantering av vapen och ammunition för att garantera både säkerhet och effektivitet, och gränskontroller kan medföra fördröjningar som riskerar att försena de militära transportinsatserna. Nödvändiga kontrollåtgärder bör endast vidtas vid det första planerade stoppet efter en medlemsstats inre gräns.
- (15) Vissa internationella avtal gäller redan för transport av farligt gods som utförs av väpnade styrkor eller för deras räkning. Sådan transport omfattas dock i stor utsträckning av relevanta nationella regler och tillståndssystem i medlemsstaterna. Detta skapar fördröjningar och onödiga administrativa bördor. Därför bör militär transport av farligt gods inom unionen som utförs av väpnade styrkor eller för deras räkning tillåtas, förutsatt att kraven i relevanta internationella avtal och förordningar om transport av farligt gods är uppfyllda. Dessutom bör en Nato-allierad som inte är en medlemsstat och som inte är en part i dessa avtal, vilken behandlas som likvärdig med en begärande medlemsstat i enlighet med denna förordning, också kunna utföra militär transport av farligt gods i unionen om den uppfyller kraven i relevanta Nato-regler eller, om inga Nato-regler är tillämpliga, tillämpliga nationella regler, beroende på vad som är tillämpligt.
- (16) Det är nödvändigt att tillåta transport på väg av exceptionell militär last som överskrider de högsta vikter eller största dimensioner som anges i rådets direktiv 96/53/EG⁽⁸⁾, med förbehåll för eventuella nödvändiga trafikarrangemang och under förutsättning att de befordrar odelbar last.
- (17) De flesta medlemsstater beviljar vissa undantag från körförbud under helg- och semesterperioder och liknande periodiska trafikrestriktioner för militära transportinsatser, men dessa undantag skiljer sig avsevärt åt inom unionen. Det finns

⁽⁸⁾ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>).

därför ett behov av att införa ett allmänt undantag från sådana tidsbaserade trafikrestriktioner så att militära transportinsatser kan utföras snabbt och smidigt i hela unionen även under dessa perioder.

- (18) Trafikrestriktioner som gäller specifika vägsträckor och som baseras på fordonens miljöprestanda kan under vissa omständigheter medföra en oproportionerlig börda för militära transporter som utförs direkt av väpnade styrkor. Detta beror på att militära vägfordon ofta är betydligt tyngre än civila vägfordon, vilket innebär att det finns färre utsläppsfria eller utsläppsnåla alternativ. Dessutom förnyas sådana tunga militära vägfordon långsammare än den civila fordonsparken. Av dessa skäl bör militär transport som utförs direkt av väpnade styrkor undantas från trafikrestriktioner som gäller specifika vägsträckor och som baseras på fordonens miljöprestanda.
- (19) Cabotagetransporter på väg är begränsade i unionen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009⁽⁹⁾. Militära transportinsatser som utförs av väpnade styrkor är undantagna från dessa restriktioner, men detta gäller inte sådana som utförs av upphandlade civila transportföretag. För att underlätta militär transport är det nödvändigt att medlemsstaterna får möjlighet att undanta militära transportinsatser som utförs av civila operatörer från dessa restriktioner om så är nödvändigt för att underlätta militär transport.
- (20) Fördrojningar som kan undvikas och onödiga administrativa bördor vid transport av varor inom ramen för militära transportinsatser beror ofta på aktörernas otillräckliga utnyttjande av de förmåner som föreskrivs i unionens tullagstiftning samt, i mindre utsträckning, på skillnader i nationell tillämpning av unionens tullregler. Dessa kan också skapa stora flaskhalsar som inverkar negativt på civila transportinsatser. För att effektivisera och förenkla tullformalitetserna för gränsöverskridande militär transport av varor har unionen tagit fram EU-formulär 302, som är utformat för att förenkla tullförfarandena för sådana militära varor. EU-formulär 302 och Nato-formulär 302 bör utgöra standardmetoden för att fullgöra relevanta tullformaliteter, såvida inte de militära myndigheter som ansvarar för respektive insats anger att de föredrar att standardtulldeklarationer lämnas in. Medlemsstaterna bör stödja och uppmuntra användningen av EU-formulär 302 och Nato-formulär 302. För ett effektivt införande av dessa formulär bör aktörerna använda dem som standard, såvida inte de militära myndigheter som ansvarar för respektive insats uttryckligen medger undantag från sådan användning till förmån för en standardtulldeklaration. När kontroller krävs bör de prioriteras så att operativa behov vägs mot riskhantering, i enlighet med unionens tullagstiftning.
- (21) När det gäller tillstånd för militär transport, trafikarrangemang, mallar, det digitala systemet, transportregler för oavbruten transport av militär utrustning och personal, militär transport av farligt gods och exceptionell militär transport och andra regler gällande körförbud under semesterperioder och cabotage bör de medlemsstater som är medlemmar i Nato behandla Nato-allierade som likvärdiga med begärande medlemsstater inom ramen för Natos insatser, med undantag för regler och bestämmelser som rör tullformaliteter och den tillhörande digitaliseringen av EU-formulär 302. Likvärdig behandling enligt i denna förordning bör inte äventyra unionens och dess medlemsstaters säkerhets- och försvarsintressen. Denna förordning

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).

bör inte påverka avtalet mellan parterna i Nordatlantiska fördraget om status för deras styrkor, som undertecknades i London den 19 juni 1951, av de medlemsstater som är parter i Nordatlantiska fördragsorganisationen (Nato).

- (22) I handlingsplanen för militär rörlighet 2.0⁽¹⁰⁾ understryks att en unionsram är nödvändig för att underlätta storskalig och snabb transport av militär personal och utrustning när så behövs under exceptionella omständigheter. I detta syfte bör ett europeiskt system för militär rörlighet (Emers) inrättas så att tillfälliga och extraordinära unionsomfattande åtgärder kan införas för snabb och oavbruten militär transport i hela unionen under sådana omständigheter, samtidigt som störningar i civil trafik minimeras.
- (23) Emers bör aktiveras av rådet om en befintlig eller förväntad ökning av volymen, frekvensen eller hastigheten för militär transport i unionen inte kan uppnås enligt unionens normala transportregler eller på grund av kapaciteten i unionens transportnät. Ett sådant ökat behov av militär transport kan bland annat föräntas av en försämring av säkerhetsläget för unionen, eller naturkatastrofer eller kriser som orsakats av människan och som kräver inblandning från väpnade styrkor, som påverkar unionen som helhet eller en del av den, eller av hot i tredjeländer.
- (24) Emers bör aktiveras på kommissionens initiativ eller på motiverad begäran från minst en medlemsstat. Innan kommissionen lägger fram ett förslag för rådet om aktivering av Emers bör den använda all tillgänglig expertis och samla in all relevant information för att bedöma risken för en betydande ökning av volymen, frekvensen eller hastigheten för militär transport inom unionen, inbegripet genom kontakter med den höga representanten för utrikes frågor och säkerhetspolitik och Nato.
- (25) När kommissionen fastställer att det är motiverat att aktivera Emers bör den lägga fram ett förslag för rådet om en sådan aktivering. Rådet bör när det har mottagit en sådan begäran kunna aktivera Emers senast 48 timmar efter mottagandet av aktiveringsbegäran genom att anta en genomförandeakt där varaktigheten för tillämpningen av Emers specificeras, vilken inte bör överstiga 12 månader. I genomförandeakten bör det också specificeras vilka verkningar av bestämmelserna som medlemsstater som är parter i Nordatlantiska fördraget ska utvidga till militära transporter som utförs av parter i Nordatlantiska fördraget som inte är medlemsstater, utan att det påverkar tillämpningen av relevanta tullformaliteter. När rådet fattar beslut om att utvidga vissa bestämmelser till allierade bör det särskilt beakta insatser, uppdrag och övningar som man gemensamt kommit överens om inom Nato och som rör orsakerna bakom Emers och bör respektera unionens och dess medlemsstaters säkerhets- och försvarsintressen. Tilldelningen av dessa befogenheter till rådet motiveras av den känsliga karaktären hos beslutet att aktivera Emers och den särskilda karaktären hos de nödatgärder som ska tillämpas enligt den mekanismen.
- (26) Under den period som Emers är aktiverat bör kommissionen kunna sammankalla möten i den extraordinära transportgruppen för militär rörlighet, som består av företrädare för kommissionen, Europeiska utrikestjänsten (*utrikestjänsten*), inbegripet Europeiska unionens militära stab, Europeiska försvarsbyrån och medlemsstaterna (som företräder sina regeringar), och bör säkerställa nära samordning med medlemsstaterna. Medlemsstaterna bör utan dröjsmål informera kommissionen om nationella åtgärder som vidtagits med anledning av aktiveringen av Emers så att

⁽¹⁰⁾ Gemensamt meddelande till Europaparlamentet och rådet om handlingsplanen för militär rörlighet, JOIN(2018) 05.

operativ enhetlighet och solidaritet främjas. Emers-ramen bör samverka med de krisåtgärdsramar som inrättats inom ramen för förordningen om krissituationer och resiliens på den inre marknaden och [Edip]. Vid aktivering av Emers bör vederbörlig hänsyn tas till försörjningskrisläget och det säkerhetsrelaterade försörjningskrisläget enligt [Edip] samt krisläget enligt förordningen om krissituationer och resiliens på den inre marknaden, särskilt när det är aktiverat, i syfte att bedöma hur den inre marknaden påverkas och avgöra huruvida det kan komplettera de militära transportinsatserna, särskilt genom att fri rörlighet för arbetstagare säkerställs.

- (27) I syfte att underlätta militär transport bör särskilda transportregler gälla under den period som Emers är aktiverat. Militära transportinsatser bör anses vara automatiskt tillåtna av de mottagande medlemsstaterna. Begärande medlemsstater bör endast anmäla planerade militära transportinsatser till mottagande medlemsstater så snart som möjligt och senast sex timmar före den planerade ankomsttiden till gränsövergångsstället i den mottagande medlemsstaten. Anmälningarna bör innehålla alla relevanta uppgifter och, i tillämpliga fall, begäran om värdlandsstöd eller andra trafikarrangemang, så att de mottagande medlemsstaterna kan förbereda sig på ett effektivt sätt. Om den mottagande medlemsstaten behöver trafikarrangemang bör dessa fastställas i god tid för att säkerställa att transportinsatsen kan ske enligt tidsplanen, för snabb samordning och balans mellan militär beredskap och behovet av snabba och förutsägbara gränsöverskridande insatser, vilket bidrar till att minimera störningar i den civila trafiken. I den mån denna förordning kan få indirekta konsekvenser för vissa medlemsstaters säkerhets- och försvarspolitik innehåller den regler som tar hänsyn till särdragen i dessa medlemsstaters säkerhets- och försvarssystem.
- (28) Rådets slutsatser om EU:s säkerhet och försvar⁽¹¹⁾ av den 27 maj 2024 innehåller ett åtagande om att senast 2026 säkerställa att prioriterad tillgång eller trafik i nöd- eller krissituationer får beviljas för militär transport på järnväg. Prioriterad tillgång för militär transport på järnväg eller med luftfart får beviljas enligt bestämmelser om nöd- eller krissituationer enligt Europaparlamentets och rådets förordning [förslag till förordning om järnvägskapacitet]⁽¹²⁾ respektive Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008⁽¹³⁾. Det behövs dock mer specifika regler om prioriterad tillgång som omfattar alla transportsätt och är bättre lämpade för Emers. Det är därför nödvändigt att införa en övergripande rätt till prioriterad tillgång för väpnade styrkor till transportnät och transportinfrastruktur, samt tillhörande tjänster och anläggningar, för alla transportsätt. Med anledning av Emers exceptionella karaktär och i syfte att begränsa den ekonomiska bördan för väpnade styrkor bör ingen ersättning utgå till transportanvändare som påverkas av sådan prioriterad tillgång, till exempel om deras tåg är försenat eller de inte kan angöra en viss hamnterminal. Med tanke på dessa potentiellt allvarliga och kostsamma konsekvenser för andra transportanvändare anses det berättigat med prioriterad tillgång för väpnade styrkor endast när Emers är aktiverat.

⁽¹¹⁾ Rådets slutsatser om EU:s säkerhet och försvar, 9225/24.

⁽¹²⁾ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet [förslag till förordning om järnvägskapacitet].

⁽¹³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (29) Om de krav som fastställs i internationella avtal är tillämpliga på militär transport av farligt gods enligt denna förordning bör medlemsstaterna, under den period som Emers är aktiverat, tillåtas att undanta militär transport av farligt gods från något av dessa krav, med undantag av tullformaliteter. När de gör detta bör de inte införa några ytterligare nationella regler. De bör också samordna sådana undantag för att säkerställa militära transportinsatser omfattas av enhetliga regler såvitt avser transport av farligt gods.
- (30) I normalfallet bör den last som ska transporteras inte överskrida de högsta vikter och största dimensioner som är tillämpliga, bland annat av trafiksäkerhetsskäl, såvida lasten inte är odelbar. Under den period som Emers är aktiverat kan det dock bli nödvändigt att transportera stora laster på ett snabbt och effektivt sätt med anledning av nödsituationen. Under denna period bör därför transport av exceptionell last vara tillåten även om lasten inte är odelbar.
- (31) Under den period som Emers är aktiverat måste medlemsstaterna få tillgång till de transport- och logistikförmågor som behövs för att kunna genomföra sina militära transportinsatser. Medlemsstaterna bör därför kunna få ett ökat stöd i detta avseende. Kommissionen måste också kunna bistå medlemsstaterna med att få tillgång till dessa förmågor för att säkerställa ett effektivt utförande av militära transportinsatser. Transportgruppen för militär rörlighet bör kunna identifiera specifika transportförmågor som finns registrerade i solidaritetsreserven och som det finns ett akut behov av från vissa medlemsstater. I sådana fall bör delnings- och samordningsinsatser inom ramen för solidaritetsreserven inriktas på att stödja dessa prioriteringsbegäranden så att de förmågor som begärs tillgängliggörs snabbt och effektivt.
- (32) Under den period som Emers är aktiverat kan fler militära transportinsatser som inbegriper cabotage behövas. Medlemsstaterna bör därför undanta all militär transport av utrustning, varor och personal från cabotagerestriktioner under den perioden.
- (33) Unionens regler om körtider, raster och viloperioder för vägtransport enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006⁽³⁵⁾ är viktiga för trafiksäkerhet och transportarbetarnas hälsa och välbefinnande. Trafiksäkerheten fortsätter att vara viktig under den period som Emers är aktiverat, men de begränsningar som dessa regler medför för militära transportinsatser kan orsaka allvarliga fördröjningar. Under den perioden bör därför militär transport på väg omfattas av mindre restriktiva regler, utan att det försämrar skyddet för arbetstagarna och transportsäkerheten.
- (34) I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797⁽¹⁴⁾ fastställs att innan ett järnvägsföretag använder ett fordon i ett visst nät ska det kontrollera att fordonet har godkänts för detta användningsområde och är vederbörligen registrerat. Under den period som Emers är aktiverat kan järnvägsfordon med dubbla användningsområden behövas utanför specificerade, godkända användningsområden på grund av högre volymer och frekvens av militära transportinsatser. Järnvägsföretag bör därför kunna

(35) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

(14) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning) (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

använda dem utanför dessa områden, förutsatt att säkerheten garanteras via andra mekanismer.

- (35) Unionsbestämmelser och nationella bestämmelser som begränsar trafik på grundval av buller, luftkvalitet och andra miljökriterier stöder unionens mål om att minska transportsektorns miljöpåverkan och säkerställa medborgarnas välbefinnande. I nödsituationer som kräver militära transportinsatser av större volymer och frekvens med tvingande hänsyn till allmän säkerhet kan dessa regler dock leda till oproportionerliga begränsningar och förseningar av sådan transport. Under den period som Emers är aktiverat bör militär transport undantas från trafikrestriktioner som baseras på fordonens miljöprestanda och från restriktioner som baseras på luftkvalitet och bullerbekämpning i hamnar och på flygplatser.
- (36) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/625⁽¹⁵⁾ fastställs bestämmelser för den offentliga kontroll som medlemsstaternas behöriga myndigheter utför för att verifiera efterlevnaden av unionslagstiftningen på vissa områden, inbegripet livsmedels- och fodersäkerhet och djurhälsa. Enligt förordning (EU) 2017/625 ska vissa kategorier av djur och varor från tredjeländer anmälas vid en gränskontrollstation så att offentlig kontroll kan utföras vid första införseln till unionen för att verifiera överensstämmelse med unionens krav avseende bland annat folkhälsa och djurhälsa.
- (37) I förordning (EU) 2017/625 föreskrivs inga särskilda mekanismer för skyndsam eller undantagen offentlig kontroll i nödsituationer som motiverar snabb införsel av relevanta varor till unionens territorium. Under den period som Emers är aktiverat riskerar det krav på obligatoriska gränskontroller som föreskrivs i förordning (EU) 2017/625 att orsaka förseningar som är oförenliga med brådskande och sömlös militär transport av livsmedel, foder och hundar. För att säkerställa snabb och obehindrad militär transport när Emers är aktiverat är det nödvändigt med ett undantag från den offentliga kontroll vid gränskontrollstationer som krävs enligt förordning (EU) 2017/625 när det gäller livsmedel och foder och militära hundar som förs in i unionen.
- (38) För att säkerställa snabb och obehindrad militär transport inom unionen när Emers är aktiverat och för att undvika flaskhalsar som kan inverka negativt på civil transport, bör tullförfaranden hanteras genom aktivering av de protokoll och förfaranden som utarbetats av Europeiska unionens tullbyrå, i samråd med kommissionen, och den krishanteringsmekanism för tullen som fastställs i förordning [tullreform]⁽¹⁶⁾.
- (39) EU:s prioriterade korridorer för militär rörlighet enligt rådets *Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU*⁴ är ett instrument som underlättar ett samordnat

⁽¹⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/625 av den 15 mars 2017 om offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet för att säkerställa tillämpningen av livsmedels- och foderlagstiftningen och av bestämmelser om djurs hälsa och djurskydd, växtskydd och växtskyddsmedel samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 999/2001, (EG) nr 396/2005, (EG) nr 1069/2009, (EG) nr 1107/2009, (EU) nr 1151/2012, (EU) nr 652/2014, (EU) 2016/429 och (EU) 2016/2031, rådets förordningar (EG) nr 1/2005 och (EG) nr 1099/2009 och rådets direktiv 98/58/EG, 1999/74/EG, 2007/43/EG, 2008/119/EG och 2008/120/EG och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 854/2004 och (EG) nr 882/2004, rådets direktiv 89/608/EEG, 89/662/EEG, 90/425/EEG, 91/496/EEG, 96/23/EG, 96/93/EG och 97/78/EG samt rådets beslut 92/438/EEG (förordningen om offentlig kontroll) (EUT L 95, 7.4.2017, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/625/oj>).

⁽¹⁶⁾ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av unionens tullkodex och inrättande av Europeiska unionens tullbyrå och om upphävande av förordning (EU) nr 952/2013.

⁴ ST10440, ADD1, *Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU*, som godkändes av rådet den 26 juni 2023 och den 23 oktober 2023, och eventuella senare ändringar av dessa som godkänts av rådet.

genomförande av de delar av det transeuropeiska transportnätet som är av särskilt militärt värde. De är särskilt avsedda att säkerställa en smidig förflyttning inom och utanför unionen av militära trupper och militär materiel. Genom att inrikta sig på de mest brådskande investeringarna i infrastruktur med dubbla användningsområden längs dessa korridorer, och särskilt på riktade, kortsiktiga investeringar (*hotspots*) kan medlemsstaterna uppgadera dessa korridorer snabbt och på ett samordnat och synkroniserat sätt.

- (40) Dessa korridorer utgör dessutom grunden för medlemsstaterna och järnvägsinfrastrukturförvaltare eller nationella luftfartsmyndigheter när de på förhand kommer överens om anvisade rutter och stödanläggningar, särskilt för militär transport av farligt gods och för exceptionell militär transport, och om fördefinierade gränsöverskridande flygförbindelser eller förbindelsepunkter. Sådana på förhand överenskomna eller arrangerade rutter bör fastställas för att avsevärt minska den tid som behövs för att bereda trafikarrangemangen.
- (41) Unionens transportsystem bygger på trafikåtgärder och tekniska krav som utvecklas i syfte att säkerställa och förbättra säkerheten och tillförlitligheten. Dessa mål tjänar på ett liknande sätt militär transport som använder infrastruktur med dubbla användningsområden samt resiliens och säkerhet i transportsystemen.
- (42) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557⁽¹⁷⁾ ska medlemsstaterna identifiera kritiska entiteter som tillhandahåller samhällsviktiga tjänster inom elva nyckelsektorer på den inre marknaden, i syfte att stärka dessa kritiska entiteters motståndskraft mot alla faror med hänsyn till risker för naturolyckor och risker orsakade av människan. Enligt direktiv (EU) 2022/2557 måste medlemsstaterna även säkerställa att kritiska entiteter vidtar åtgärder för att stärka sin motståndskraft. Dessutom kan det finnas viss transport- och energiinfrastruktur samt digital infrastruktur med dubbla användningsområden som är avgörande för militär transport, särskilt infrastruktur som är belägen i eller utmed EU:s korridorer för militär rörlighet. Sådan infrastruktur har ett strategiskt värde som sträcker sig över nationsgränserna. Sådan strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden bör därför identifieras och skyddas av medlemsstaterna med anledning av dess strategiska betydelse med samordning av kommissionen.
- (43) Sådan strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden bör därför skyddas mot alla faror, för att stärka dess resiliens och säkerställa dess effektiva drift vid varje givet tillfälle, av medlemsstaterna samt av ägare, operatörer och förvaltare av infrastrukturen. Som ett minimum bör de skyldigheter för kritiska entiteter som följer av direktiv (EU) 2022/2557 och de krav för väsentliga och viktiga entiteter som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555⁵ uppfyllas av ägarna, operatörerna och förvaltarna av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden, oavsett om de omfattas av dessa direktiv eller inte.
- (44) För att följa upp det som meddelades i detta hänseende i vitboken om det europeiska försvarets framtid bör medlemsstaterna även införa strängare regler för ägande och

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 av den 14 december 2022 om kritiska entiteters motståndskraft och om upphävande av rådets direktiv 2008/114/EG (EUT L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972 och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).

kontroll av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden. En effektiv granskning av nya utländska investeringar i strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/452⁶ kan bidra till att förebygga risker med skadligt utländskt ägande eller skadlig utländsk kontroll men medlemsstaterna bör även lindra och hantera redan befintliga risker förknippade med strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden som kontrolleras genom utländskt ägande.

- (45) I handlingsplanen för militär rörlighet 2.0 understryks att medlemsstaterna står inför förmågebrister när det gäller militär rörlighet. Sådana förmågebrister försvårar medlemsstaternas militära transportinsatser. Det är därför lämpligt att ge kommissionen befogenhet att inrätta en solidaritetsreserv för att åtgärda de förmågebrister som medlemsstaterna står inför. Solidaritetsreserven bör ge medlemsstaterna möjlighet att slå samman och dela transport- och logistikförmågor, inbegripet sådana som ökar energitryggheten, och på så sätt underlätta tillgång till nödvändiga förmågor och stärka deras möjlighet att utföra militära transportinsatser.
- (46) Kommissionen bör säkerställa att solidaritetsreserven inrättas på ett sätt som uppmuntrar medlemsstaterna att frivilligt dela sina transport- och logistikförmågor, inbegripet mobila tillgångar med dubbla användningsområden såsom fordon och fartyg, och som tillåter att unionsfinansiering används effektivt för att stödja användning och underhåll av sådana förmågor. Solidaritetsreserven bör också omfatta unionens transport- och logistikförmågor, inbegripet sådana som upphandlats av privata aktörer. Sådana transport- och logistikförmågor i unionen bör vara särskilt inriktade på ovanliga och knappa förmågor som inte är lättillgängliga för medlemsstaternas väpnade styrkor, och där unionens upphandling av tjänster kan ge ett betydande mervärde.
- (47) Medlemsstaterna bör kunna få tillgång till information om befintlig transportförmågor med dubbla användningsområden för att på lämpligt sätt planera framtida militära transportinsatser och identifiera kvarstående förmågebrister. De flesta civila järnvägs- och vägfordon, fartyg och luftfartyg är registrerade i nationella eller europeiska register. Medlemsstaternas överblick över befintliga förmågor bör därför förbättras genom att de nationella myndigheter som ansvarar för militär transport har tillgång till dessa register. För att förbättra överblicken på unionsnivå och stödja planeringen av militär transport bör även kommissionen ha tillgång till denna information.
- (48) Ett stort antal civila järnvägsfordon kan anses ha dubbla användningsområden och vara lämpliga för militära transportinsatser, eller lätt kunna uppgraderas för dessa ändamål. Därför bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter att fastställa huruvida och på vilka villkor järnvägsföretag som äger sådana fordon, fordonsinnehavare som ansvarar för dem och fordonstillverkare som tillverkar dem bör bedöma huruvida järnvägsfordon har de tekniska egenskaper som krävs för användning som en del av en militär transport. Dessa befogenheter bör omfatta framtagande av harmoniserade tekniska parametrar på vilka en sådan identifiering kan baseras.
- (49) Under exceptionella omständigheter kan militära transportinsatser kräva användning av särskild infrastruktur, särskilda tillgångar eller särskild utrustning för att ytterligare

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/452 av den 19 mars 2019 om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen (EUT L 79I, 21.3.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj>).

underlätta militär transport. För att säkerställa oavbruten tillgång till sådana kritiska transportresurser bör medlemsstaterna ha eller inrätta en ram som snabbt ger dem tillgång till dessa när alternativa lösningar, såsom upphandling, inte finns tillgängliga inom den fastställda tidsramen.

- (50) En sådan ram bör kunna ge medlemsstaterna tillfällig kontroll över eller nyttjanderätt till infrastruktur, tillgångar eller utrustning, som en sista åtgärd när så är absolut nödvändigt för att säkerställa militär transport. Den bör också tillåta att sådana tillfälliga kontrollåtgärder används för att stödja andra medlemsstaters militära transportinsatser, när så begärs. Ägare, operatörer och förvaltare av infrastruktur, tillgångar eller utrustning som berörs bör dock inte belastas orättvist av sådana åtgärder och bör därför kompenseras på lämpligt sätt för utgifter som uppkommit och skador som uppstått som ett resultat av användningen av dem. I enlighet med stadgan om de grundläggande rättigheterna bör medlemsstaterna säkerställa att sådana åtgärder är föreskrivna i lag de när inkräktar på rätten till egendom och att de respekterar det väsentliga innehållet i dessa rättigheter och friheter och är förenliga med proportionalitetsprincipen.
- (51) Europeiska rådet betonade vikten av att upprätta ramavtal med civila transportleverantörer i 2024 års åtagande om militär rörlighet, men framtida ramavtal bör vara mer transparenta och flexibla.
- (52) På grund av de knappa transportförmågorna kan en medlemsstat komma att ingå ett förhandsavtal om sådana transportförmågor som redan bokats av en annan medlemsstat. För att hantera sådana risker som är kopplade till eventuell dubbelbokning bör transportleverantörerna inom ramen för nya ramavtal hålla medlemsstaterna underrättade om sådana fall av dubbelbokning. I syfte att säkerställa tillgång till nödvändiga transporttjänster bör det inom ramen för nya ramavtal även vara möjligt för medlemsstaterna att bjuda in andra medlemsstater att ansluta som avtalsslutande parter.
- (53) Utan att det påverkar det nätverk av nationella kontaktpunkter som inrättats inom ramen för projektet om militär rörlighet i det permanenta strukturerade samarbetet på försvarsområdet (Pesco) bör varje medlemsstat utse en nationell samordnare för gränsöverskridande militär transport i syfte att säkerställa effektivitet när det gäller samordning, kommunikation och utförande av gränsöverskridande militära transportinsatser, särskilt när Emers är aktiverat.
- (54) Den nationella samordnaren för gränsöverskridande militär transport bör alltid vara nåbar för att underlätta ett snabbt utbyte av information och begäranden om militära transportinsatser, inbegripet mottagande och översändande av begäranden och anmälningar om tillstånd för militär transport. I syfte att uppnå målen i denna förordning bör den nationella samordnaren även ha den sakkunskap och de resurser som behövs för att ge råd och stöd om tullformaliteter, ta emot och besvara begäranden om prioriterad tillgång som lämnas in när Emers är aktiverat och underlätta nödvändiga förfarandena samt kunna samordna med alla relevanta aktörer på nationell, regional och lokal nivå som deltar i militära transportinsatser.
- (55) I syfte att bistå kommissionen med att genomföra denna förordning och underlätta samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna bör en transportgrupp för militär rörlighet inrättas. En sådan transportgrupp för militär rörlighet är nödvändig för att bland annat underlätta samarbete om beviljande av tillstånd för militär transport och trafikarrangemang, särskilt mellan medlemsstater som är belägna längs samma korridorer för militär rörlighet, främja samordning och samarbete mellan

medlemsstaterna, inbegripet för genomförande av relevanta tullformaliteter, underlätta identifiering och förhandsutplacering av centrala transportförmågor för solidaritetsreserven, hantera utmaningar som rör energitrygghet för militära transportinsatser och identifiera områden där gemensam upphandling av förmågor för militär transport kan genomföras. Transportgruppen för militär rörlighet bör tillåtas, när så är relevant, att bjuda in Ukraina, Moldavien och EES-länderna att delta i möten som observatörer, med vederbörlig hänsyn till unionens och dess medlemsstaters säkerhets- och försvarsintressen. När så är relevant bör transportgruppen för militär rörlighet också tillåtas att anordna gemensamma möten med nämnden för försörjningstrygghet på försvarsområdet som inrättats enligt artikel 57 i förordning [förslaget om programmet för europeisk försvarsindustri], för att hantera frågor som rör tillgången till militära tillgångar och förmågor.

- (56) För att underlätta ändamålsenligheten i militära transportinsatser i unionen bör medlemsstaterna genomföra en årlig beredskapskontroll av militär transport som gör det möjligt för varje medlemsstat att bedöma sin beredskap att utföra eller bidra till militära transportinsatser samt att genomföra Emers. Sådana kontroller bör bland annat bidra till att säkerställa att medlemsstaterna är tillräckligt förberedda att ta emot gränsöverskridande militära transportinsatser på sitt territorium och att de har vidtagit nödvändiga åtgärder för att bevilja tillstånd för militär transport och säkerställa ett myndighetsövergripande tillvägagångssätt.
- (57) Europeiska rådet underströk i 2024 års åtagande om militär rörlighet att det behövs regelbundna övningar för att testa militära förflyttningar över gränserna. Kommissionens förmåga att utföra stresstester är också nödvändig för att denna förordnings ändamålsenlighet ska kunna utvärderas i detta hänseende. Kommissionen bör därför tillåtas att genomföra stresstester, i samverkan med medlemsstaterna och relevanta unionsorgan, för att förbättra beredskapen hos medlemsstaterna och unionsaktörerna att genomföra denna förordning. Sådana tester bör inriktas på aspekter såsom förberedelse för aktivering av Emers, bedömning av ändamålsenligheten i ett myndighetsövergripande tillvägagångssätt vid genomförandet av målen för denna förordning och bedömning av genomförandet av målen för denna förordning i specifika geografiska områden, såsom specifika korridorer för militär rörlighet, eller sektorer, inbegripet tullen.
- (58) I syfte att uppnå denna förordnings mål om att fastställa enhetliga unionsregler för militär transport bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen för uppdatering av förteckningen över de typer av militära transportinsatser som omfattas av permanenta tillstånd för militär transport i bilaga I och för uppdatering av mallen för begäranden och anmälningar av tillstånd för militär transport i bilaga II, i syfte att säkerställa att den förblir aktuell. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹⁹⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

⁽¹⁹⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

- (59) I syfte att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att inrätta ett säkert digitalt informationssystem för militär rörlighet med begränsad åtkomst, identifiera grundläggande skydds- och resiliensåtgärder och förstärkta skyddsåtgärder för strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden, inrätta en solidaritetsreserv som garanterar, optimerar och underlättar utförandet av militära transportinsatser, identifiera de kategorier av järnvägsfordon som är mest lämpade för användning som en del av en militär transport, fastställa tekniska specifikationer på vilka en sådan identifiering får baseras, och huruvida och på vilka villkor järnvägsföretag, fordonsinnehavare och tillverkare bör identifiera sådana fordon. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽²⁰⁾.
- (60) Ett stort antal järnvägsfordon kan komma i fråga för dubbel användning och är nödvändiga för järnvägarnas militära transportändamål. Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) bör kunna bistå kommissionen med att fastställa kriterier för identifiering av lämpliga fordon. I syfte att järnvägsfordon som deltar i militär transport snabbt och effektivt ska kunna tas i drift bör processerna dessutom effektiviseras och medlemsstaterna bör tillåtas att delegera godkännandet av fordon som kan användas för militära transporter till ERA. När ERA har beviljat fordonsgodkännanden bör ERA ges liknande befogenheter som medlemsstaterna för att med omedelbar verkan kunna uppdatera informationen i det europeiska fordonsregistret. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796⁽²¹⁾ och direktiv (EU) 2016/797 bör ändras i enlighet med detta. I vidare bemärkelse bör slutligen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 ändras så att den roll återspeglas som Europeiska unionens järnvägsbyrå har när det gäller att stödja militär rörlighet genom att stärka beredskapen, resiliensen och säkerheten i järnvägssystemet.
- (61) Robusta och kontinuerligt tillgängliga kommunikationstjänster för luftfarts- och marktillgångar avgörande för att optimera användningen av luftrummet. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803⁽²²⁾, som trädde i kraft den 1 december 2024, syftar till att stärka resiliensen hos kritisk flygtrafikinфраstruktur. Enligt förordningen ska leverantörer av kommunikations-, navigations- och övervakningssystem, flygbriefingtjänster, automatisk positionsövervakning, flygvädertjänster och flygtrafikledningstjänster för flygplats- och inflygningskontroll uppfylla stränga krav avseende certifiering och ägande. Dessa krav, inbegripet kravet på att leverantörerna till mer än 50 % ska ägas och i praktiken kontrolleras av medlemsstaterna eller medborgare i medlemsstaterna, är utformade för att säkerställa integritet och säkerhet i flygtrafikledningstjänsterna. För att förhindra störningar i flygtrafikledningstjänster är det dock nödvändigt att ändra förordning (EU) 2024/2803

(20) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

(21) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L 138, 26.5.2016, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

(22) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L, 2024/2803, 11.11.2024 <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>).

genom att senarelägga tillämpningen av dess relevanta bestämmelser på leverantörer av kommunikationstjänster för att upprätthålla deras operativa beredskap.

- (62) Den nuvarande samarbetsmodellen mellan Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) och nationella väpnade styrkor har visat sig effektiv för certifiering av luftfartyg med dubbla användningsområden. Certifiering av stora drönare innebär dock en stor utmaning, och nationella väpnade styrkors certifiering av dem är inte samordnad, vilket skapar en risk för fragmentering och bristande överensstämmelse med framtida civila bestämmelser. Väpnade styrkor anser nödvändigt att dessa drönare integreras i allmän flygtrafik enligt definitionen i artikel 2.4 i förordning (EU) 2024/2803. För att möjliggöra dubbel användning av sådana drönare för transportändamål är det nödvändigt att de militära kraven är anpassade till framtida civila krav. Unionens nuvarande regelverk ger inte tillräcklig flexibilitet för certifiering av innovativ teknik och innovativa produkter, såsom vissa kategorier av drönare. Det är nödvändigt att ändra artikel 71 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139⁽²³⁾ för att tillåta undantag från tillämpliga krav när sådana krav förhindrar certifiering av innovativ teknik och innovativa produkter, samtidigt som högsta möjliga skydds- och säkerhetsnivå säkerställs, och för att fastställa en samordnad strategi mellan Easa och nationella väpnade styrkor för krav för certifiering av stora drönare.
- (63) För stärkt militär transport bör unionen främja innovativa lufttransportlösningar med dubbla användningsområden, inbegripet obemannade luftfartyg, autonoma system, avancerade koncept inom urban luftmobilitet och cybersäkerhet i flygledningstjänstsystem. Det är nödvändigt att inrätta regulatoriska testmiljöer (*regulatoriska sandlådor*) så att sådan teknik kan utvecklas snabbare och mer autonomt i samarbete mellan civila och militära myndigheter. Sådana testmiljöer bör genom kontrollerade försöksförhållanden bidra till att snabba upp användningen av nya förmågor, förbättra logistiken och förvaltningen av leveranskedjan samt stärka beredskapen och effektiviteten när det gäller militär transport. Dessutom bör de stödja harmoniseringen av civila och militära regelverk och möjliggöra en smidig integrering av lufttransporttillgångar med dubbla användningsområden i både kommersiella och militära transportinsatser, samtidigt som administrativa bördor i samband med byte av transportsätt minskas. På så sätt bör regulatoriska sandlådor bidra till att överbrygga befintliga rättsliga luckor, främja driftskompatibilitet och bidra till ett mer resilient, effektivt och reaktionssnabbt system för militär transport inom unionen. Förordning (EU) 2018/1139 bör därför ändras i enlighet med detta, utan att det påverkar tillämpningen av relevanta unionskrav och formaliteter på områden såsom hälsa, säkerhet, miljö och konkurrens samt tullformaliteter och tullförfaranden som inte kan upphävas vid tillämpning av de regulatoriska sandlådorna.
- (64) Medlemsstaterna och kommissionen bör vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att konfidentiella uppgifter skyddas i enlighet med särskilt kommissionens

⁽²³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

beslut (EU, Euratom) 2015/443⁽²⁴⁾, kommissionens beslut (EU, Euratom) 2015/444⁽²⁵⁾ och avtalet mellan Europeiska unionens medlemsstater, församlade i rådet, om skydd av säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter som utbyts i Europeiska unionens intresse⁽²⁶⁾. Sådana åtgärder bör särskilt omfatta skyldigheten att uppgifterna inte får inplaceras på en lägre säkerhetsskyddsklassificeringsnivå eller upphöra att vara säkerhetsskyddsklassificerade utan föregående skriftligt medgivande från upphovsmannen. Känsliga uppgifter som inte är säkerhetsskyddsklassificerade eller uppgifter som lämnas konfidentiellt bör hanteras som sådana av myndigheterna.

- (65) All behandling av personuppgifter i enlighet med denna förordning bör vara förenlig med de tillämpliga reglerna om skydd av personuppgifter. Medlemsstaternas behandling av personuppgifter bör i synnerhet ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679⁽²⁷⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG⁽²⁸⁾. Kommissionens behandling av personuppgifter bör ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725⁽²⁹⁾.
- (66) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att underlätta militär transport i unionen och över unionens yttre gränser, samtidigt som inverkan från sådan transport på civil transport minimeras och lindras, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, eftersom fragmenteringen, ineffektiviteten och det inkonsekventa genomförandet av nationell politik i nuläget förhindrar en effektiv lösning på medlemsstatsnivå, utan snarare bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (67) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i förordning (EU) 2018/1725 och avgav ett yttrande den [DD/MM/YYYY].

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

(24) Kommissionens beslut (EU, Euratom) 2015/443 av den 13 mars 2015 om säkerhet inom kommissionen (EUT L 72, 17.3.2015, s. 41, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/443/oj>).

(25) Kommissionens beslut (EU, Euratom) 2015/444 av den 13 mars 2015 om säkerhetsbestämmelser för skydd av säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter (EUT L 72, 17.3.2015, s. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/444/oj>).

(26) Avtal mellan Europeiska unionens medlemsstater, församlade i rådet, om skydd av säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter som utbyts i Europeiska unionens intresse (EUT C 202, 8.7.2011, s. 13).

(27) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

(28) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation) (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

(29) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

Kapitel I

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Innehåll

I denna förordning fastställs åtgärder som rör utrustning, transportmedel och infrastruktur med dubbla användningsområden som underlättar militär transport i unionen och över unionens yttre gränser, samtidigt som inverkan från sådan transport på civil transport minimeras och lindras.

I denna förordning fastställs särskilt följande:

- a) En enhetlig ram för tillståndsförfaranden för gränsöverskridande militär transport och åtgärder som säkerställer oavbruten och säker militär transport, inbegripet åtgärder som förenklar tullformaliteter som är tillämpliga på sådan transport vid unionens yttre gränser.
- b) Effektiva, samordnade och ändamålsenliga åtgärder som underlättar militär transport för att hantera tillfälliga, extraordinära och akuta situationer.
- c) Regler för att anpassa transportinfrastruktur med dubbla användningsområden till både civilt och militärt bruk och för att skydda strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden och göra den mer resilient mot alla faror och hot.
- d) Åtgärder för att dela och slå samman unionens och medlemsstaternas transport- och logistikförmågor och öka överblicken över befintliga transportförmågor för militär transport.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning är tillämplig på transport av utrustning, varor och personal som utförs av medlemsstaternas väpnade styrkor eller, i de fall som anges i artiklarna 17 och 19 i denna förordning, av de allierade i Nordatlantiska fördragsorganisationen (Nato), eller under deras ansvar, och som helt eller delvis äger rum i unionen och innefattar användning av infrastruktur, tillgångar och förmågor med dubbla användningsområden som är belägna i unionen används.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *militär transport*: transport av utrustning, varor eller personer som utförs direkt av väpnade styrkor, samt transport som utförs för deras räkning av civila företag eller andra entreprenörer som dessa väpnade styrkor anlitar, inbegripet inom ramen för en militär övning, en militär insats eller ett militärt uppdrag, och inbegripet bemannad eller obemannad transport av fordon, fartyg eller luftfartyg genom deras egen framdrivning.
2. *militär transportinsats*: militär transport med eller utan last.

3. *tillstånd för militär transport*: godkännande eller diplomatiskt tillstånd som en mottagande medlemsstat beviljar en begärande medlemsstat för gränsöverskridande militär transport.
4. *begärande medlemsstat*: medlemsstat som lämnar in en begäran till en mottagande medlemsstat om att genomföra en militär transportinsats genom den mottagande medlemsstatens territorium, eller medlemsstat som lämnar in en begäran om stöd inom ramen för den solidaritetsreserv som avses i artikel 35.
5. *mottagande medlemsstat*: medlemsstat som är destination för en militär transportinsats eller medlemsstat som passeras eller överflygs genom transitering av en militär transportinsats.
6. *exceptionell militär last*: varor eller utrustning med militär anknytning som kräver särskilda tillstånd, anpassade transportarrangemang eller särskild logistikhantering för att säkerställa säker transport och som, tillsammans med det fordon som utför den militära transportinsatsen, överstiger
 - a) de största tillåtna dimensioner (längd, bredd, höjd) eller högsta tillåtna vikter som anges i bilaga I till direktiv 96/53/EG, när det gäller transport på väg,
 - b) de högsta tillåtna vikter, den lastprofil eller andra tekniska egenskaper som anges i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797 och i den RINF-applikation som avses i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777⁽³⁰⁾, när det gäller transport på järnväg.
7. *exceptionell militär transport*: militär transport av exceptionell militär last.
8. *farligt gods*: ämnen och varor som omfattas av de internationella avtal och förordningar som avses i artikel 10.1 i denna förordning.
9. *värdlandsstöd*: åtgärd eller biträde från en mottagande medlemsstat eller för dess räkning för att underlätta transitering genom och tillfällig stationering på den mottagande medlemsstatens territorium av den begärande medlemsstatens militära personal och utrustning, inbegripet tillgång till tankning, laddning och parkerings- och viloanläggningar, inom ramen för en militär transportinsats.
10. *trafikarrangemang*: operativa arrangemang som inrättats av de behöriga myndigheterna i de mottagande medlemsstaterna specifikt för att möjliggöra militära transportinsatser inom deras relevanta territorium, inbegripet åtgärder för trafikkontrolltjänster, åtgärder för säker transport av exceptionell militär last och farligt gods, eskort och andra säkerhetsarrangemang, värdlandsstöd och andra transportsättspecifika krav, såsom inrättande av tillfälliga områden med begränsat tillträde för förflyttning i luften.
11. *eskort*: vakt- eller polisstyrka som åtföljer en militär transportinsats.
12. *cabotage*: något av följande:

⁽³⁰⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777 av den 16 maj 2019 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur och om upphävande av genomförandebeslut 2014/880/EU (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 312, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/777/oj>).

- a) Nationell transport av varor som tillfälligt utförs för annans räkning mot ersättning i en medlemsstat av ett transportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat.
 - b) Nationella persontransporter som tillfälligt utförs för annans räkning mot ersättning i en medlemsstat av ett trafikföretag som är etablerat i en annan medlemsstat.
13. *ramavtal*: avtal som ingås mellan en eller flera upphandlande myndigheter eller enheter och en eller flera ekonomiska aktörer i syfte att fastställa villkoren för tilldelningen av kontrakt under en given tidsperiod, särskilt i fråga om tänkt pris och, i tillämpliga fall, uppskattad kvantitet.
14. *transportförmågor*: utrustning, transportmedel eller personal, var för sig eller i kombination, med vilka militära transportinsatser kan underlättas, möjliggöras och utföras, samt mobila tillgångar för reparation av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden.
15. *logistikförmågor*: personal, utrustning och tjänster med vilka värdlandsstöd kan underlättas, möjliggöras och utföras, inbegripet lagring och distribution av bränsle, lagerförråd och andra nödvändiga varor.
16. *strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden*: infrastruktur som uppfyller kriterierna i artikel 33.
17. *ägare, operatörer och förvaltare av en infrastruktur*: enheter som ansvarar för investeringar i eller den dagliga driften av den infrastrukturen.
18. *rådets militära krav*: Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU, som godkändes av rådet den 26 juni 2023 och den 23 oktober 2023, och eventuella senare ändringar av dessa som godkänts av rådet.
19. *korridor för militär rörlighet*: en av EU:s prioriterade korridorer för militär rörlighet som anges i bilaga II till rådets militära krav.
20. *dubbla användningsområden*: kapacitet som används för både civil och militär transport.
21. *livsmedel*: livsmedel enligt definitionen i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 178/2002⁽³¹⁾.
22. *varor som ska befordras eller användas inom ramen för militär verksamhet*: varor, inbegripet djur, som ska befordras eller användas i något av följande sammanhang:
- a) Verksamhet som anordnas av eller står under kontroll av de relevanta militära myndigheterna i en eller flera medlemsstater eller i ett tredjeland med vilket en eller flera medlemsstater har ingått ett avtal om att bedriva militär verksamhet inom unionens tullområde.
 - b) Militär verksamhet som bedrivs på grundval av något av följande:

⁽³¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 178/2002 av den 28 januari 2002 om allmänna principer och krav för livsmedelslagstiftning, om inrättande av Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet och om förfaranden i frågor som gäller livsmedelssäkerhet (EGT L 31, 1.2.2002, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2002/178/oj>).

- i) Europeiska unionens gemensamma säkerhets- och försvarspolitik (GSFP).
- ii) Nordatlantiska fördraget, undertecknat i Washington D.C. den 4 april 1949.

Kapitel II

Enhetlig ram för militär rörlighet

AVSNITT 1

ENHETLIGA TILLSTÅNDSFÖRFARANEN OCH TILLSTÅNDSREGLER FÖR MILITÄR TRANSPORT

Artikel 4

Tillstånd för militär transport

För att underlätta gränsöverskridande militär transport får den mottagande medlemsstaten bevilja den begärande medlemsstaten något av följande:

- a) Permanenta tillstånd för militär transport enligt artikel 5.
- b) Tillfälliga tillstånd för militär transport enligt artikel 6.

Artikel 5

Permanenta tillstånd för militär transport

1. Av ett permanent tillstånd för militär transport ska det framgå vilka typer av militära transportinsatser som anses vara godkända av de mottagande medlemsstaterna under tillståndets giltighetstid. Permanenta tillstånd för militär transport ska omfatta åtminstone de typer av militära transportinsatser som anges i bilaga I.
2. De mottagande medlemsstaterna ska fatta beslut om att bevilja eller avslå ett permanent tillstånd om militär transport senast två månader efter mottagandet av begäran om ett permanent tillstånd.
3. Den mottagande och den begärande medlemsstaten ska så långt som möjligt i det permanenta tillståndet för militär transport komma överens om de villkor, i förekommande fall, enligt vilka de militära transportinsatser som omfattas av det permanenta tillståndet för militär transport får utföras, inbegripet tillämpliga trafikarrangemang och fördefinierade rutter.
4. Medlemsstaterna, särskilt de som är belägna längs samma korridor för militär rörlighet, får anpassa sina permanenta tillstånd för militär transport och samordna i förväg, särskilt för att säkerställa enhetliga trafikarrangemang och fördefinierade rutter.
5. Permanenta tillstånd för militär transport ska vara giltiga till dess att de uttryckligen upphävs eller återkallas av den mottagande medlemsstaten. Medlemsstaten ska endast upphäva eller återkalla ett permanent tillstånd för militär transport i händelse

av force majeure eller om det föreligger ett allvarligt hot mot grunderna för rättsordningen, den allmänna ordningen eller den nationella säkerheten i den medlemsstaten och den ska motivera detta. Den mottagande medlemsstat som återkallar eller upphäver tillståndet ska anmäla det till den begärande medlemsstaten så snart som möjligt.

6. Den mottagande medlemsstaten får i vederbörligen motiverade fall ändra ett permanent tillstånd för militär transport och ska anmäla det minst tre arbetsdagar innan till den begärande medlemsstaten.
7. Innan en militär transportinsats utförs inom ramen för ett giltigt permanent tillstånd för militär transport ska den begärande medlemsstaten anmäla det till den mottagande medlemsstaten. Om den begärande medlemsstaten söker värdlandsstöd eller andra trafikarrangemang ska en sådan begäran ingå i anmälan.
8. Den anmälan som avses i punkt 7 ska skickas senast 72 timmar före den planerade ankomsttiden till gränsövergångsstället i den mottagande medlemsstaten. Vid transitering genom flera medlemsstater ska den begärande medlemsstaten lämna in anmälan till alla mottagande medlemsstater samtidigt. När anmälan innehåller en eller flera begäranden om trafikarrangemang ska de mottagande medlemsstaterna samordna och behandla dessa begäranden samtidigt för att säkerställa enhetliga trafikarrangemang för den militära transporten. Den mottagande och den begärande medlemsstaten får i det permanenta tillståndet för militär transport komma överens om en kortare tidsfrist för anmälningar om militära transportinsatser.
9. Den mottagande medlemsstaten får när den har tagit emot en sådan anmälan som avses i punkt 7 fastställa särskilda trafikarrangemang för den militära transportinsatsen i fråga eller införa villkor för den militära transportinsatsen, inbegripet användning av särskilda rutter, särskilt om det är nödvändigt för säker transport av exceptionell militär last eller farligt gods i enlighet med artiklarna 10 och 11. I sådana fall ska den utan onödigt dröjsmål samordna de nödvändiga arrangemangen med den begärande medlemsstaten i syfte att säkerställa att den militära transportinsatsen kan ske som planerat.
10. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 44 för att ändra bilaga I i syfte att uppdatera förteckningen över de typer av militära transportinsatser som omfattas av permanenta tillstånd för militär transport.

Artikel 6

Tillfälliga tillstånd för militär transport

1. Den mottagande medlemsstaten får bevilja den begärande medlemsstaten ett tillfälligt tillstånd för militär transport för en eller flera militära transportinsatser som inte omfattas av ett giltigt permanent militärt tillstånd. Det ska vara giltigt endast så länge som anges i det tillfälligt tillståndet för militär transport.
2. Den begärande medlemsstaten ska lämna in en begäran om ett tillfälligt tillstånd för militär transport så snart som möjligt och under alla omständigheter i god tid så att den mottagande medlemsstaten kan bevilja eller avslå begäran i enlighet med punkt 3. Om den begärande medlemsstaten söker värdlandsstöd eller andra trafikarrangemang ska en sådan begäran om trafikarrangemang ingå i begäran om ett tillfälligt tillstånd för militär transport. Vid transitering genom flera medlemsstater ska den begärande medlemsstaten lämna in begäran till alla mottagande medlemsstater samtidigt. De mottagande medlemsstaterna ska sedan samordna och

behandla begärandena samtidigt för att säkerställa enhetliga trafikarrangemang för den militära transporten.

3. Den mottagande medlemsstaten ska fatta beslut om att bevilja eller avslå det tillfälliga tillståndet senast tre arbetsdagar efter mottagandet av begäran om ett tillfälligt tillstånd. Den mottagande medlemsstaten får i sitt beslut om att bevilja ett tillfälligt tillstånd för militär transport fastställa särskilda trafikarrangemang för den militära transportinsatsen i fråga eller införa villkor för den militära transportinsatsen, inbegripet användning av särskilda rutter, särskilt om det är nödvändigt för säker transport av exceptionell militär last eller farligt gods i enlighet med artiklarna 10 och 11. I sådana fall ska den utan onödigt dröjsmål samordna de nödvändiga arrangemangen med den begärande medlemsstaten i syfte att säkerställa att den militära transportinsatsen kan ske som planerat.
4. Den mottagande medlemsstaten får endast återkalla ett permanent tillstånd för militär transport i händelse av force majeure eller om det föreligger ett allvarligt hot mot grunderna för rättsordningen, den allmänna ordningen eller den nationella säkerheten i den medlemsstaten. Den mottagande medlemsstat som återkallar tillståndet ska anmäla det till den begärande medlemsstaten så snart som möjligt och vederbörligen motivera det.
5. Den mottagande medlemsstaten får ändra det utfärdade tillfälliga tillståndet för militär transport endast i vederbörligen motiverade fall. Den ska anmäla ändringarna till den begärande medlemsstaten så snart som möjligt.
6. Den begärande medlemsstaten får ändra en tidigare inlämnad begäran om ett tillfälligt tillstånd för militär transport. Den ska göra detta senast tre arbetsdagar före det ursprungligen planerade ankomstdatumet till gränsövergångsstället. Den mottagande medlemsstaten ska besvara en begäran om ändring utan onödigt dröjsmål.
7. En ny begäran om ett tillfälligt tillstånd för militär transport ska lämnas in av den begärande medlemsstaten om de planerade ändringarna avser transport av farligt gods eller exceptionell militär last, betydande ändringar av värdlandsstödet eller en datumändring.

Artikel 7

Enskilda tåglägen för militär transport på järnväg

1. Innan en militär transportinsats på järnväg utförs ska den begärande medlemsstaten, direkt eller genom ett järnvägsföretag som utför den militära transporten för den begärande medlemsstatens räkning, begära ett enskilt tågläge från järnvägsinfrastrukturförvaltaren i den mottagande medlemsstaten i enlighet med artikel 48 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU⁽³²⁾.
2. Om samarbete med infrastrukturförvaltaren krävs för att säkerställa att ett järnvägsfordon, särskilt när det befordrar exceptionell militär last, är kompatibelt med rutten och vederbörligen integrerat i tågets sammansättning i enlighet med artikel 23 i direktiv (EU) 2016/797, ska infrastrukturförvaltaren så snart som möjligt

⁽³²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

lämna nödvändig information till järnvägsföretaget och underlätta eventuell nödvändig provning.

3. Om ett järnvägsfordon, särskilt när det befordrar exceptionell militär last, inte är kompatibelt med de parametrar för rutten som anges i de gemensamma specifikationerna för infrastrukturregistret i genomförandeförordning (EU) 2019/777 under normala driftsförhållanden, ska infrastrukturförvaltaren så snart som möjligt avgöra om fordonet på ett säkert sätt kan framföras under särskilda driftsförhållanden.
4. Om järnvägstransporten inbegriper sådant farligt gods som är tillåten enligt artikel 10 ska infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget införa alla åtgärder som behövs för att säkerställa överensstämmelse med de bestämmelser som avses i artikel 10.
5. Vid transitering genom flera medlemsstater ska infrastrukturförvaltarna i dessa medlemsstater samordna med varandra för att säkerställa en enhetlig behandling av den militära transporten.

Artikel 8

Praktiska arrangemang för tillståndsförfaranden för militär transport

1. Begäranden om tillstånd för militär transport, anmälningar enligt sådana tillstånd och begäranden om trafikarrangemang som föreskrivs i detta kapitel, inbegripet för militär transport av farligt gods och exceptionell militär last, ska göras med användning av mallen i bilaga II. Begäranden och anmälningar ska kombineras till en enda begäran om tillstånd, en enda anmälan eller en enda begäran om trafikarrangemang för en och samma militära transport. Utan att det påverkar unionens tillämpliga tullbestämmelser, inbegripet Nato-formulär 302 och EU-formulär 302 som avses i artikel 15, får inga ytterligare formulär krävas av någon medlemsstat.
2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 44 för att ändra bilaga II genom att uppdatera innehållet i mallen för att ta hänsyn till den tekniska eller operativa utvecklingen.
3. All kommunikation mellan begärande och mottagande medlemsstater enligt artiklarna 5 och 6 ska ske via den nationella samordnare för gränsöverskridande militär transport som utsetts i enlighet med artikel 40.1.

Artikel 9

Oavbruten militär transport

Nödvändiga kontrollåtgärder som rör eskorten av militära transportinsatser, flaggning av fordon för militär transport och vapen och ammunition ska för militära transportinsatser inom unionen endast utföras vid det första planerade stoppet för den militära transportinsatsen efter en medlemsstats inre gräns för att säkerställa oavbruten militär transport.

Artikel 10

Militär transport av farligt gods

1. Militär transport av farligt gods ska tillåtas, med förbehåll för ett sådant giltigt tillstånd för militär transport som avses i artikel 5 och 6, om kraven i något av följande instrument är uppfyllda, beroende på vad som är tillämpligt:

- a) Överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg som ingicks i Genève den 30 september 1957 (ADR).
 - b) Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar som ingicks i Genève den 26 maj 2000 (ADN).
 - c) Reglementet om internationell transport av farligt gods på järnväg, som utgör bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) som ingicks i Vilnius den 3 juni 1999 (RID).
 - d) Internationella koden om transport av farligt gods till sjöss (IMDG-koden).
 - e) Internationella civila luftfartsorganisationen – tekniska instruktioner (ICAO-TI).
 - f) Natos Allied Movement Publication 6 (AMovP-6).
2. Militära transportinsatser som utförs i enlighet med artikel 17 av de väpnade styrkor som tillhör en Natoallierad som inte är avtalsslutande part i ADR, ADN, RID, IMDG-koden eller ICAO-TI ska vara tillåtna om de är förenliga med Natos AMovP-6 eller, om denna inte är tillämplig, med de nationella regler som är tillämpliga i ursprungslandet, beroende på vad som är tillämpligt.
 3. Om så är nödvändigt ska särskilda åtgärder för att säkerställa överensstämmelse med de krav som fastställs i de instrument som avses i punkterna 1 och 2 ingå i de trafikarrangemang som fastställs i enlighet med denna förordning.
 4. För militär transport av farligt gods som utförs enligt ett tillstånd för militär transport ska det inte krävas att några formulär eller dokument lämnas in innan den militära transporten inleds som visar överensstämmelse med de krav som fastställs i ADR, ADN, RID, IMDG-koden, ICAO-TI, Natos AMovP-6 eller med de nationella regler som är tillämpliga i ursprungslandet, beroende på vad som är tillämpligt.

Artikel 11

Exceptionell militär transport på väg

1. Militär transport på väg som utförs med fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikter eller största tillåtna dimensioner som anges i bilaga I till direktiv 96/53/EG, under förutsättning att dessa fordon eller fordonskombinationer befordrar eller är avsedda att befordra odelbar last enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 96/53/EG, ska vara tillåten om den omfattas av ett giltigt tillstånd för militär transport enligt artiklarna 5 och 6 i denna förordning.
2. För militär transport som utförs i enlighet med punkt 1 ska den mottagande medlemsstaten fastställa trafikarrangemang för att säkerställa säker transport av exceptionell militär last och infrastrukturkompatibilitet. Sådana trafikarrangemang ska ersätta de särskilda tillstånd och liknande arrangemang som avses i artikel 4.3 i direktiv 96/53/EG.

Artikel 12

Undantag för militär transport från trafikrestriktioner

1. Militär transport som utförs enligt ett sådant giltigt tillstånd för militär transport som avses i artiklarna 5 och 6 ska vara tillåten under veckoslut, allmänna helgdagar,

nationella firanden, nattetid och andra perioder som kan omfattas av trafikrestriktioner.

2. Medlemsstaterna ska undanta militära transportinsatser som utförs direkt av väpnade styrkor från trafikrestriktioner som gäller specifika vägsträckor och som baseras på fordonens miljöprestanda.

Artikel 13

Undantag för militär transport från cabotageregler

1. Medlemsstaterna får, om så är nödvändigt för att underlätta militär transport, undanta militär transport som utförs av civila operatörer från de restriktioner för cabotagetransporter som fastställs i artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009.
2. Medlemsstaterna ska informera kommissionen och övriga medlemsstater om sådana undantag.

Artikel 14

Digitalt informationssystem för militär rörlighet

1. Kommissionen får anta genomförandeakter om inrättande av ett säkert digitalt informationssystem för militär rörlighet med begränsad åtkomst (*systemet*), med iakttagande av följande krav:
 - a) Systemet ska inrättas senast 2030.
 - b) Digitalisering av EU-formulär 302 inom ramen för systemet ska vara förenlig med unionens tillämpliga tullagstiftning, inbegripet de gemensamma uppgiftskrav som utgör EU:s tulldatamodell, enligt definitionen i artikel 36 i förordning (EU) [tullreform].
 - c) Systemet ska drivas och förvaltas av kommissionen.
 - d) Systemet ska, med undantag för relevant tullagstiftning, omfatta militär transport inom ramen för Natos insatser, i enlighet med artikel 17.
 - e) Systemet ska ha driftskompatibilitet när så krävs och ska utvecklas med hjälp av unionsstandarder och internationella standarder, med vederbörligt iakttagande av EU:s tullagstiftning.

Genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 45.4.

2. När systemet har inrättats och tagits i drift ska medlemsstaterna använda det för alla förfaranden som detta kapitel omfattar, inbegripet för tullformaliteter som rör EU-formulär 302, som avses i denna förordning.

Artikel 15

Förenklade tullformaliteter

1. Militär transport av varor som ska befordras eller användas inom ramen för militär verksamhet som passerar unionens yttre gränser ska omfattas av tullövervakning och ska deklarerars för det relevanta tullförfarandet med användning av Nato-formulär

302 eller EU-formulär 302 enligt definitionen i artikel 1.50 och 1.51 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446⁽³⁴⁾, beroende på vad som är tillämpligt, såvida inte de militära myndigheter som ansvarar för respektive militära transportinsats uttryckligen beslutar att lämna in standardtulldeklarationen.

2. Om sändningar som deklarerats med användning av EU-formulär 302 eller Nato-formulär 302 har valts ut för fysisk eller dokumentbaserad kontroll, ska dessa kontroller prioriteras.

Artikel 16

Digitalisering av EU-formulär 302

1. När det digitala informationssystem för militär rörlighet som avses i artikel 14 har inrättats och tagits i drift ska medlemsstaternas tullmyndigheter använda det för utbyte och lagring av uppgifter med anknytning till EU-formulär 302, på grundval av gemensamma uppgiftskrav som fastställs i enlighet med artikel 36 i förordning (EU) [tullreform]. Medlemsstaternas tullmyndigheter och Europeiska unionens tullbyrå ska ha tillgång till det systemet för att kunna fullgöra sina tullskyldigheter inom ramen för militär rörlighet.
2. Vid ett tillfälligt fel i det digitala informationssystemet för militär rörlighet ska ekonomiska aktörer och andra personer, inbegripet militära myndigheter, lämna in de uppgifter som behövs för att fullgöra formaliteterna med de metoder som fastställs i enlighet med artikel 203 i förordning [tullreform], inbegripet andra metoder än elektronisk databehandlingsteknik.

Artikel 17

Militär transport inom ramen för Natos insatser

1. När det gäller militär transport inom ramen för insatser, uppdrag och övningar som man gemensamt kommit överens om inom Nordatlantiska fördragsorganisationen (Nato) samt inom ramen för insatser, uppdrag och övningar mellan Natos medlemsstater på multilateral och bilateral nivå, ska medlemsstater som är parter i Nordatlantiska fördraget behandla andra parter i Nordatlantiska fördraget som likvärdiga med begärande medlemsstater vid tillämpningen av artiklarna 4–13 i detta avsnitt. I detta fall ska de tillämpa reglerna i artiklarna 4–13 i detta avsnitt i tillämpliga delar och utan att det påverkar unionens och dess medlemsstaters säkerhets- och försvarsintressen.
2. Medlemsstater som inte är parter i Nordatlantiska fördraget får likaledes besluta att behandla parter i Nordatlantiska fördraget som inte är medlemsstater som likvärdiga med begärande medlemsstater vid tillämpningen av reglerna i artiklarna 4–13 i tillämpliga delar.

⁽³⁴⁾ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 av den 28 juli 2015 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 vad gäller närmare regler avseende vissa bestämmelser i unionens tullkodex (EUT L 343, 29.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/2446/oj).

AVSNITT 2

EUROPEISKA SYSTEMET FÖR MILITÄR RÖRLIGHET (EMERS)

Artikel 18

Emers

1. Härmed inrättas Europeiska systemet för militär rörlighet (Emers). När Emers har aktiverats i enlighet med de förfaranden och villkor som anges i artikel 19 ska Emers möjliggöra tillämpning av de tillfälliga åtgärder som föreskrivs i detta avsnitt.
2. Under den period som Emers är aktiverat ska de tillfälliga åtgärderna enligt detta avsnitt gälla inom hela unionens territorium.

Artikel 19

Aktivering av Emers

1. Emers får aktiveras i enlighet med förfarandet i punkt 2 om det finns ett befintligt eller förväntat behov av betydligt större volymer, frekvens eller hastighet för militär transport i unionen eller någon del av denna, och de befintliga reglerna för militär transport och kapaciteten i transportnätet inte tillåter eller inte är tillräckliga för att detta behov ska kunna tillgodoses.
2. Om kommissionen anser att villkoren i punkt 1 är uppfyllda, eller på motiverad begäran från minst en medlemsstat, ska kommissionen lägga fram ett förslag för rådet till en genomförandeakt om aktivering av Emers så snart som möjligt.

Innan kommissionen begär en aktivering av Emers och om så är möjligt med tanke på ärendets brådskande natur ska den samråda med transportgruppen för militär rörlighet.

Innan kommissionen begär en aktivering eller parallellt med detta ska den göra en bedömning av hur den inre marknadens funktionssätt påverkas av en aktivering av Emers och av det eventuella behovet av kompenserande åtgärder.

3. Rådet får, på grundval av det förslag från kommissionen som avses i punkt 2, anta genomförandeakten om aktivering av Emers senast 48 timmar efter mottagandet av aktiveringsbegäran. I rådets genomförandeakt ska varaktigheten för tillämpningen av Emers specificeras, vilken inte får överstiga 12 månader.

Rådet ska i genomförandeakten om aktivering av Emers specificera vilka verkningar av bestämmelserna i detta avsnitt som medlemsstater som är parter i Nordatlantiska fördraget ska utvidga till militära transporter som utförs av parter i Nordatlantiska fördraget som inte är medlemsstater, utan att det påverkar tillämpningen av relevanta tullformaliteter. Medlemsstater som inte är parter i Nordatlantiska fördraget får fatta beslut om att utvidga reglerna för Emers till parter i Nordatlantiska fördraget som inte är medlemsstater. När rådet fattar beslut om att utvidga vissa bestämmelser som avser Emers till parter i Nordatlantiska fördraget ska det särskilt beakta insatser, uppdrag och övningar som man gemensamt kommit överens om inom Nato och som rör orsakerna bakom Emers och ska respektera unionens och dess medlemsstaters säkerhets- och försvarsintressen.

4. Under tillämpningen av Emers ska kommissionen, på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, sammankalla extra möten i transportgruppen för militär

rörlighet om så är nödvändigt. Medlemsstaterna ska ha ett nära samarbete med kommissionen genom att snabbt informera den om och samordna alla nationella åtgärder som vidtas med avseende på aktiveringen av Emers.

5. Kommissionen ska på motiverad begäran från minst en medlemsstat, eller på eget initiativ, bedöma huruvida villkoren enligt punkt 1 fortfarande är uppfyllda och lägga fram ett nytt förslag för rådet, i tillämpliga fall. På grundval av kommissionens bedömning får rådet besluta att förlänga Emers eller avsluta det före utgången av den tidsfrist som anges i den genomförandeakt från rådet som avses i punkt 3, i enlighet med förfarandet enligt punkt 2. En genomförandeakt om förlängning av tillämpningen av Emers ska fortsätta att gälla under högst 12 månader. Krävs ytterligare förlängning efter den dagen ska det förfarande som föreskrivs i denna artikel tillämpas.

Artikel 20

Anmälan om militär transport under den period som Emers är aktiverat

1. Genom undantag från artiklarna 5 och 6 ska begäranden om tillstånd för militär transport under den period som Emers är aktiverat anses vara godkända av de mottagande medlemsstaterna. Detta ska inte påverka den särskilda karaktären hos vissa medlemsstaters säkerhets- och försvarspolitik.
2. Den begärande medlemsstaten ska anmäla sin planerade militära transport till mottagande medlemsstater så snart som möjligt och senast sex timmar före den planerade ankomsttiden till gränsövergångsstället i den mottagande medlemsstaten. Anmälan ska innehålla alla relevanta uppgifter, inbegripet omfattning, planerad rutt och tidsplan för transporten och, i tillämpliga fall, begäran om värdlandsstöd eller andra trafikarrangemang.
3. Om den mottagande medlemsstaten kräver trafikarrangemang i enlighet med artiklarna 5.9 och 6.3 ska den fastställa dessa utan onödigt dröjsmål i syfte att se till att transportinsatsen kan ske som planerat.

Artikel 21

Prioriterad tillgång under den period som Emers är aktiverat

1. Under den period som Emers är aktiverat ska medlemsstater, samt ägare, operatörer och förvaltare av infrastruktur eller, beroende på vad som är tillämpligt, leverantörer av tillhörande tjänster eller anläggningar, bevilja militära transporter, inbegripet exceptionella militära transporter eller transporter av farligt gods, prioriterad tillgång till transportnät och transportinfrastruktur, inbegripet vägnät, parkerings- och viloplatser längs vägarna, järnvägsnät, stationer och anläggningar för tjänster, infrastruktur för sjöfart och inre vattenvägar, inbegripet inre vatten och territorialhav enligt definitionen i Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos), farleder, farvatten, muddrade kanaler, hamninlopp, sund nyttjade vid internationell sjöfart och områden som omfattas av sjötrafikledning eller lotsning, slussar, hamnar och hamnterminaler, havskanaler, flygplatser, luftrum, multimodala godsterminaler, tanknings-/laddningsinfrastruktur för alla transportsätt samt tillhörande tjänster och anläggningar.
2. I syfte att säkerställa prioriterad tillgång för en militär transportinsats ska de väpnade styrkor som utför eller upphandlar den militära transporten lämna in en begäran om

prioriterad tillgång till den mottagande medlemsstatens nationella samordnare för gränsöverskridande militär transport som utsetts i enlighet med artikel 40.

3. Den begäran som avses i punkt 2 ska lämnas in så snart som möjligt och ska innehålla den information som behövs för att på lämpligt sätt förbereda den prioriterade tillgången för den militära transporten. I den ska särskilt specificeras den förväntade ankomsttiden och varaktigheten för den prioriterade tillgången och antalet fordon, en beskrivning av lasten samt deras respektive dimensioner och vikter. I den ska även specificeras huruvida den militära transporten omfattar farligt gods och av vilken typ. Den får innehålla en begäran om de trafikarrangemang som avses i artikel 20.2.
4. Den mottagande medlemsstatens nationella samordnare för gränsöverskridande militär transport ska utan dröjsmål informera de ägare, operatörer och förvaltare av infrastruktur eller, beroende på vad som är tillämpligt, leverantörer av tillhörande tjänster eller anläggningar som påverkas av begäran om prioriterad tillgång om att de sannolikt kommer att beröras av den militära transportinsatsen så att de kan bevilja prioritet i enlighet med punkt 6.
5. Med biträde från den nationella samordnaren för gränsöverskridande militär transport ska de väpnade styrkor som utför eller upphandlar den militära transporten begära följande:
 - a) De enskilda tåglägena från de behöriga infrastrukturförvaltarna.
 - b) Tilldelning av kajplatser och hamntjänster från de behöriga hamnmyndigheterna.
 - c) Erforderligt luftrum och tillgång till flygplatstjänster från de behöriga flygplatsförvaltarna och flygplatssamordnarna, den europeiska nätverksförvaltaren och leverantören av flygtrafiktjänster, beroende på vad som är tillämpligt.
6. Prioriterad tillgång ska beviljas så snart som möjligt efter de begäranden som avses i punkterna 2 och 5, och de väpnade styrkor som utför eller upphandlar den militära transporten ska omedelbart informeras om detta, i enlighet med bestämmelserna i denna punkt. I den mån det är nödvändigt, och med vederbörlig hänsyn till säkerhetsåtgärder, ska pågående eller planerade transporttjänster och transportinsatser avbrytas, skjutas upp eller ställas in för att möjliggöra prioriterad tillgång för den militära transporten.

När det gäller militär transport på väg ska de ägare, operatörer och förvaltare av väginfrastruktur som berörs informera de väpnade styrkor som utför eller upphandlar den militära transporten om att de har vidtagit nödvändiga åtgärder för prioriterad tillgång till vägtullstationer, parkerings- och viloplatser längs vägarna, broar och tunnlar i deras vägnät. Den nationella samordnaren för gränsöverskridande militär transport får rekommendera rutt och väginfrastruktur för att säkerställa bästa prioriterade tillgång till begärande väpnade styrkor.

När det gäller militär transport på järnväg ska infrastrukturförvaltaren, genom undantag från artikel 7.1, bevilja enskilda tåglägen inom sex timmar. Vid transport av farligt gods eller exceptionell militär transport ska järnvägsinfrastrukturförvaltaren dock tilldela de enskilda tåglägena så snart som möjligt.

När det gäller hamnar ska de behöriga hamnmyndigheterna informera de väpnade styrkor som utför eller upphandlar den militära transporten om den kajplats som tilldelats och de hamntjänster som erbjuds.

När det gäller militär transport på inre vattenvägar ska den nationella samordnaren för gränsöverskridande militär transport om så är nödvändigt informera de väpnade styrkor som utför eller upphandlar militär transport om vilken rutt och infrastruktur för inre vattenvägar som ger bäst prioriterad tillgång.

När det gäller militär lufttransport ska de behöriga flygplatsförvaltarna och flygplatssamordnarna, den europeiska nätverksförvaltaren och leverantören av flygtrafiktjänster, beroende på vad som är tillämpligt, informera de väpnade styrkor som utför, upphandlar eller beställer den militära transporten om tillgängligt luftrum och tillgång till flygplatstjänster som erbjuds på de berörda flygplatserna.

7. När prioriterad tillgång beviljas för militär transport enligt punkt 1 ska ingen ersättning utgå till andra transportanvändare som påverkas. Medlemsstaterna och ägare, operatörer och förvaltare av infrastruktur eller, beroende på vad som är tillämpligt, leverantörer av tillhörande tjänster eller anläggningar ska vidta alla rimliga åtgärder för att begränsa effekterna av sådan prioriterad tillgång genom att till exempel erbjuda alternativa rutter, ankomst- och avgångstider, transporttjänster eller transportanläggningar, beroende på vad som är lämpligt och utifrån vad som finns tillgängligt, och informera transportanvändarna så snart som möjligt.
8. För nödatgärder som har en betydande inverkan på gränsöverskridande trafik ska medlemsstater, ägare, operatörer och förvaltare av infrastruktur eller, beroende på vad som är tillämpligt, leverantörer av tillhörande tjänster eller anläggningar samordna med varandra i syfte att begränsa effekterna på trafikflödet så långt det är möjligt.

Artikel 22

Militär transport av farligt gods under den period som Emers är aktiverat

1. Under den period som Emers är aktiverat får medlemsstaterna, om de krav som fastställs i internationella avtal eller nationella regler som avses i artikel 10.1 är tillämpliga på den militära transporten av farligt gods enligt denna förordning, undanta sådan transport från dessa krav eller nationella regler, i den mån dessa krav inte är obligatoriska i enlighet med de avtalen. När en medlemsstat beviljar ett sådant undantag får den inte införa nya krav enligt nationell rätt.
2. Medlemsstater som berörs av den militära transporten ska samordna alla undantag som beviljas i enlighet med denna artikel och utan dröjsmål informera andra medlemsstater om detta genom transportgruppen för militär rörlighet.

Artikel 23

Exceptionell militär transport på väg under den period som Emers är aktiverat

Under den period som Emers är aktiverat ska militär transport på väg som utförs med fordon eller fordonskombinationer som överskrider de högsta tillåtna vikter eller största tillåtna dimensioner som anges i bilaga I till direktiv 96/53/EG vara tillåten, oavsett om lasten är odelbar eller inte, utan att det påverkar nödvändiga trafikarrangemang.

Artikel 24

Förstärkt skydd av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden under den period som Emers är aktiverat

Under den period som Emers är aktiverat ska medlemsstaterna införa förstärkta skyddsåtgärder för den strategiska infrastruktur med dubbla användningsområden som är belägen på deras territorium och som identifierats i enlighet med artikel 33 för att skydda den, göra den resilient mot alla faror och hot och säkerställa dess effektiva drift vid varje givet tillfälle.

Artikel 25

Förstärkt tillgång till transport- och logistikförmågor under den period som Emers är aktiverat

1. Under den period som Emers är aktiverat, och om den solidaritetsreserv som avses i artikel 35 är operativ, får kommissionen, med beaktande av råden från transportgruppen för militär rörlighet, identifiera särskilda förmågor som registrerats i solidaritetsreserven och som är akut nödvändiga för att stödja vissa medlemsstater. I sådana fall ska begäranden om sådana förmågor från de medlemsstater som påverkas och medlemsstater som stöder militära transportinsatser för de påverkade medlemsstaters räkning prioriteras.

Delnings- och samordningsinsatser inom ramen för den solidaritetsreserv som avses i artikel 35 ska inriktas på att stödja dessa prioriteringsbegäranden så att de förmågor som begärs tillgängliggörs snabbt och effektivt.

Om medlemsstaters förmågor har förvärvats, upphandlats eller köpts in efter denna förordnings ikraftträdande, med ekonomiskt stöd från unionsfinansiering, och kan stödja prioriteringsbegäranden i enlighet med första stycket i denna punkt, får medlemsstaterna inte åberopa den exceptionella situation som kräver användning av deras förmågor, vilken avses i artikel 35.10 och 35.11.

2. Kommissionen får bistå medlemsstaterna med att upphandla relevanta transport- och logistikförmågor.
3. Kommissionen får upphandla alla relevanta transport- och logistikförmågor, efter råd från transportgruppen för militär rörlighet.

Artikel 26

Undantag från cabotageregler för militära transportinsatser på väg under den period som Emers är aktiverat

Under den period som Emers är aktiverat ska militär transport som utförs av civila operatörer undantas från de begränsningar för cabotagetransporter som fastställs i artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009 samt från de begränsningar som gäller varaktighet och frekvens för cabotagetransporter som utförs inom ramen för persontransporter på väg.

Artikel 27

Undantag från reglerna om körtider och viloperioder för militära transportinsatser under den period som Emers är aktiverat

1. Under den period som Emers är aktiverat ska följande undantag från körtider, raster och viloperioder som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 gälla för militära transportinsatser som utförs av civila operatörer:
 - a) Genom undantag från artikel 6.1 i förordning (EG) nr 561/2006 ska den dagliga körtiden på 9 timmar utsträckas till 11 timmar två gånger under en vecka.
 - b) Genom undantag från artikel 6.2 i förordning (EG) nr 561/2006 ska körtiden på 56 timmar under en vecka utsträckas till 60 timmar.
 - c) Genom undantag från artikel 6.3 i förordning (EG) nr 561/2006 ska den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor utsträckas från 90 timmar till 96 timmar.
 - d) Genom undantag från artikel 7 första stycket i förordning (EG) nr 561/2006 ska den körperiod på fyra och en halv timme efter vilken föraren ska ta en sammanhängande rast på minst 45 minuter utökas till fem och en halv timme. Rasten får bytas ut mot tre raster om 15 minuter vardera, fördelade så att bestämmelserna i artikel 7 första stycket i den förordningen iakttas.
 - e) Genom undantag från artikel 8.2 andra stycket i förordning (EG) nr 561/2006 ska dygnsvilan på 9 timmar betraktas som reducerad dygnsvila.
 - f) Genom undantag från artikel 8.6 första stycket i förordning (EG) nr 561/2006 får en förare under två på varandra följande veckor ta två reducerade veckovilor om minst 24 timmar. När detta undantag tillämpas får starten för den veckovila som avses i artikel 8.6 andra stycket i den förordningen skjutas upp till efter slutet av sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av den föregående veckovilan, dock utan att överskrida tolv 24-timmarsperioder.
 - g) Genom undantag från artikel 8.6b i förordning (EG) nr 561/2006 ska en reducering av veckovilan kompenseras genom en motsvarande viloperiod som ska tas ut före utgången av den tolfte veckan efter veckan i fråga, antingen som en sammanhängande vila eller som två viloperioder, varav en ska uppgå till minst 45 timmar.
 - h) Genom undantag från artikel 8.8 i förordning (EG) nr 561/2006 får den normala veckovilan eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila tillbringas i ett fordon, förutsatt att fordonet är säkert parkerat och har lämpliga förhållanden för vilan.
 - i) Genom undantag från artikel 9.1 i förordning (EG) nr 561/2006 ska den tillåtna avbrottsperioden för en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut en normal dygnsvila eller reducerad veckovila i en sovhytt, sovbits eller liggplats utökas från en till två timmar.
2. Tillämpningen av de undantag som fastställs i punkt 1 i denna artikel ska inte påverka de maximala arbetstiderna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG⁽³⁶⁾.

⁽³⁶⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/15/oj>).

3. I händelse av vägkontroller ska föraren, när en behörig kontrolltjänsteman så begär, kunna visa upp diagramblad och eventuella manuella registreringar och utskrifter för innevarande dag och föregående dagar som motiverar utnyttjande av undantagen.

Artikel 28

Användning av järnvägsfordon utanför deras angivna användningsområde under den period som Emers är aktiverat

1. Under den period som Emers är aktiverat får järnvägsfordon användas utanför det användningsområde som anges i deras godkännande för utsläppande på marknaden enligt artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 eller utanför det användningsområde för vilket de togs i drift enligt den rättsliga ram på unionsnivå eller nationell nivå som var tillämplig före den ram för godkännande som anges i det direktivet, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:
 - a) Fordonet har kontrollerats i enlighet med artikel 23.1 b och c i direktiv (EU) 2016/797.
 - b) Fordonet ska användas som en del av en militär transport.
 - c) Fordonet är driftsatt på ett järnvägsnät innan det används på ett annat järnvägsnät.
 - d) Fordonet har identifierats för potentiell användning som en del av en militär transport i enlighet med artikel 37 i denna förordning.
2. Driften av de fordon som avses i punkt 1 ska utföras i samförstånd mellan de berörda infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen, i överensstämmelse med alla delar av deras säkerhetsstyrningssystem enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 ⁽³⁷⁾ och, när så är relevant, i enlighet med artikel 10.9 i det direktivet.

Artikel 29

Undantag från trafikrestriktioner för militära transportinsatser på väg under den period som Emers är aktiverat

1. Under den period som Emers är aktiverat ska militära transportinsatser som utförs på väg vara tillåtna under veckoslut, allmänna helgdagar, nationella firanden, nattetid och andra perioder som kan omfattas av trafikrestriktioner.
2. Under den period som Emers är aktiverat ska medlemsstaterna undanta militära transportinsatser från trafikrestriktioner som gäller specifika vägsträckor och som baseras på fordonens miljöprestanda och från restriktioner som baseras på luftkvalitet och bullerbekämpning i hamnar och på flygplatser.

Artikel 30

Undantag från offentlig kontroll av livsmedel, foder och hundar vid införsel till unionen under den period som Emers är aktiverat

⁽³⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (EUT L 138, 26.5.2016, s. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

1. Under den period som Emers är aktiverat ska artiklarna 43–57 och 65–72 i förordning (EU) 2017/625 inte gälla livsmedel, foder och hundar som förs in i unionen och som utgör varor som ska befordras eller användas inom ramen för militär verksamhet, förutsatt att de
 - a) deklarerar med användning av EU-formulär 302 eller Nato-formulär 302, i enlighet med artikel 15,
 - b) genom märkning eller etikettering identifieras som avsedda endast för militär användning, i enlighet med de interna förfaranden som inrättats av de militära myndigheter som ansvarar för respektive militära transportinsats,
 - c) förs in i unionen under övervakning av de militära myndigheter som ansvarar för respektive militära transportinsats.
2. När livsmedel, foder och hundar som avses i punkt 1 förts in i unionen ska de militära myndigheter som ansvarar för respektive militära transportinsats säkerställa att dessa varor befordras under deras övervakning och är avsedda endast för militär användning.
3. De militära myndigheter som ansvarar för respektive militära transportinsats ska säkerställa att livsmedel och foder som avses i punkt 1 inte släpps ut på unionsmarknaden och antingen konsumeras, bortskaffas på ett säkert sätt eller förs ut från unionen.
4. De militära myndigheter som ansvarar för respektive militära transportinsats ska säkerställa att hundar som avses i punkt 1 inte utgör en risk för djurhälsa eller folkhälsa i unionen och inte är föremål för överföring av äganderätten i unionen.

Artikel 31

Påskyndat tullförfarande under den period som Emers är aktiverat

1. Under den period som Emers är aktiverat ska den genomförandeakt från rådet som avses i artikel 19.3 i denna förordning leda till aktivering av förfarandena och protokollen i enlighet med förfarandena enligt artikel 203.1 i förordning [tullreform] och den krishanteringsmekanism för tullen som fastställs i artikel 204 i förordning [tullreform].
2. Europeiska unionens tullbyrå, enligt avdelning XII i förordning [tullreform], ska i samråd med kommissionen utarbeta de förfaranden och protokoll som avses i punkt 1 i denna artikel för genomförandet av åtgärder i händelse av aktivering av Emers enligt definitionen i artikel 19.

Kapitel III

Transportinfrastrukturens resiliens

Artikel 32

Beredskap hos transportnätet för dubbla användningsområden

1. Medlemsstaterna ska som en prioriterad fråga och på ett samordnat och synkroniserat sätt uppgradera den infrastruktur med dubbla användningsområden som identifierats

som en del av korridorerna för militär rörlighet till de krav med avseende på transportinfrastrukturen som definieras i bilaga II till rådets militära krav. Vid uppgradering av dessa avsnitt med dubbla användningsområden i korridorerna för militär rörlighet ska medlemsstaterna prioritera följande projekt:

- a) Säkerställande av transportnätets kontinuitet genom att åtgärda saknade förbindelser och avlägsna större flaskhalsar för militär transport.
- b) Säkerställande av transportnätets driftskompatibilitet, inbegripet genom övergång till nominell spårvidd enligt europeisk standard.
- c) Anpassning av infrastrukturen till exceptionell militär transport, inbegripet genom att stärka broar för transport på järnväg och väg och genom att stärka och utvidga infrastrukturen för järnvägar, vägar, hamnar och flygplatser.
- d) Uppgradering av vägtunnlar till ADR-kategori A, eller fastställande av alternativa rutter för fordon som transporterar farligt gods som är oförenliga med den befintliga tunnelkategorin.
- e) Ökning av genomströmningskapaciteten för alla transportsätt, inbegripet genom att förbättra tillgången för järnväg och vägar till hamnar och flygplatser och förbättra hamnar, flygplatser och terminaler med avseende på anläggningar och utrustning.
- f) Förbättring av resiliensen hos infrastruktur för kommunikation, kontroll, navigering, övervakning och energiförsörjning, särskilt mot störningar av radiokommunikation.
- g) Säkerställande av tillräcklig resiliens och redundans i nätverket.

2. De medlemsstater som är belägna längs samma korridor för militär rörlighet ska samarbeta för att identifiera och hantera potentiella risker som kan påverka funktionen, säkerheten eller resiliensen i den korridoren, särskilt för gränsöverskridande transport. För detta ändamål ska de göra följande:

- a) Bedöma hur korridorerna för militär rörlighet fungerar.
- b) Analysera hur väl infrastrukturen i korridorerna för militär rörlighet uppfyller kraven med avseende på transportinfrastrukturen i rådets militära krav.
- c) Bedöma potentiella brister i infrastrukturen, saknade förbindelser och flaskhalsar som försvårar ett smidigt flöde för militär transport.
- d) Fastställa exakta och precisa tekniska egenskaper hos deras transportinfrastruktur och de förhållanden under vilka exceptionell militär last kan transporteras.
- e) Bevaka resiliensen hos infrastruktur för kommunikation, kontroll, navigering, övervakning och bränsleförsörjning, särskilt mot störningar av radiokommunikation, och bedöma åtgärder för kontroll av efterlevnad.
- f) Bedöma eventuella andra potentiella risker med koppling till militära transportinsatser längs korridorerna för militär rörlighet, i syfte att på lämpligt sätt skydda den tillhörande transportinfrastrukturen.
- g) Stärka resiliensen genom att säkerställa kompatibilitet med de tjänster som erbjuds genom unionens rymdsystem, såsom positionsbestämning, navigering och tidsbestämning (PNT), jordobservation och säker konnektivitet. När de använder PNT-tjänster ska de särskilt använda de autentiseringstjänster som

tillhandahålls genom unionens rymdprogram, alternativt Galileos offentliga reglerade tjänst (PRS) om möjligt och utan att det påverkar medlemsstaterna befogenheter när det gäller användningen av PRS på deras territorium. Dessutom ska medlemsstaterna använda unionens rymdbaserade jordobservationstjänster, om dessa erbjuder bevaknings- och skyddslösningar.

3. På grundval av den analys som utförs i enlighet med punkt 2 ska kommissionen, i nära samarbete med medlemsstaterna, identifiera riktade, kortsiktiga investeringar (hotspots för transportinfrastruktur) som ska genomföras av medlemsstaterna som en prioriterad fråga längs korridorerna för militär rörlighet. I detta syfte ska kommissionen anordna riktade möten för varje korridor för militär rörlighet för att bestämma hur sådana hotspots ska genomföras på ett synkroniserat och samordnat sätt. De berörda medlemsstaterna ska bjudas in till sådana möten, och militära experter ska rådfrågas vid bedömningen.
4. Medlemsstaterna ska, med stöd av kommissionen och utrikestjänsten, samordna med varandra när det gäller följande:
 - a) Komma överens om anvisade rutter, transportknutpunkter och stödanläggningar, såsom stödcentrum för militär transport, och på bästa sätt utnyttja korridorerna för militär rörlighet.
 - b) Främja samordning och samarbete mellan järnvägsinfrastrukturförvaltare i olika medlemsstater, särskilt för att säkerställa en effektiv behandling av trafikarrangemangen i enlighet med artikel 7 och snabba och effektiva kontroller av ruttkompatibilitet för exceptionell militär transport som går över mer än ett nät.
 - c) Främja samordning och samarbete mellan nationella luftfartsmyndigheter med stöd av Europeiska försvarsbyrån och, när så är relevant, den nätverksförvaltare som definieras i artikel 2.49 i förordning (EU) 2024/2803, i syfte att definiera gränsöverskridande förbindelsepunkter mellan alla medlemsstater, i enlighet med principerna i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005⁽³⁸⁾.

Vid tillämpning av första stycket b ska medlemsstaterna ge infrastrukturförvaltarna i uppdrag att komma överens om på förhand arrangerade rutter för gränsöverskridande militär transport, särskilt för farligt gods och exceptionell militär transport.

5. Vid genomförandet av denna artikel ska kommissionen biträdas av den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 61 i förordning (EU) 2024/1679⁷. När så är relevant får transportgruppen för militär rörlighet rådfrågas.

Artikel 33

Identifiering av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden

⁽³⁸⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av lutrummet (EUT L 342, 24.12.2005, s. 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2150/oj>).

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv (EU) 2022/2557 och som komplement till det ska medlemsstaterna identifiera följande infrastruktur som är belägen på deras territorium som strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden vid tillämpningen av denna förordning:
 - a) Central transportinfrastruktur som trafikerar den största staden i varje medlemsstat, inbegripet, i tillämpliga fall, de största kust- och inlandshamnarna samt den största flygplatsen och multimodala godsterminalen, på grundval av de största trafikvolymerna eller den största genomströmningskapaciteten, eller båda.
 - b) Central transportinfrastruktur som trafikerar urbana knutpunkter i det transeuropeiska transportnätet med en befolkning på minst en miljon invånare.
 - c) Den största kust- och inlandshamnen samt den största flygplatsen och multimodala godsterminalen, på grundval av de största trafikvolymerna eller den största genomströmningskapaciteten, eller båda, för varje Nuts 2-region längs korridorerna för militär rörlighet.
2. Utöver den strategiska infrastruktur med dubbla användningsområden som avses i punkt 1 ska medlemsstaterna vid tillämpning av denna förordning identifiera sådan transportinfrastruktur som uppfyller följande kriterier som strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden:
 - a) Infrastruktur som har strategisk kapacitet att stödja storskaliga militära transportinsatser.
 - b) Infrastruktur som är strategiskt viktig för militär transport längs en eller flera korridorer för militär rörlighet.
 - c) Infrastruktur som ger eller har gett ett strategiskt bidrag till planerad eller tidigare militär transport.
 - d) Infrastruktur som utgör en känd flaskhals eller saknad länk för militära transportinsatser, såsom en strategisk vattendragspassage eller tunnel.
3. Utöver den strategiska infrastruktur med dubbla användningsområden som avses i punkt 1 ska medlemsstaterna vid tillämpning av denna förordning även identifiera sådan viktig stödinфраstruktur som uppfyller följande kriterier som strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden:
 - a) Infrastruktur som har strategisk kapacitet att stödja storskaliga militära transportinsatser.
 - b) Infrastruktur som ger eller har gett ett strategiskt bidrag till planerad eller tidigare militär transport.
 - c) Infrastruktur som spelar en strategisk roll när det gäller att tillhandahålla tjänster för transport av varor eller personer till medlemsstater eller regioner som är utsatta för säkerhetshot.
 - d) Infrastruktur som består av mycket specialiserade tjänster eller anläggningar med dubbla användningsområden som är nödvändiga för militär transport och för vilka det finns mycket få alternativ någon annanstans i samma medlemsstat eller längs samma korridor för militär rörlighet.

- e) Infrastruktur som spelar en strategisk roll när det gäller lagring av tillgångar med dubbla användningsområden som underlättar militär transport längs korridorerna för militär rörlighet.
- 4. Senast [2 år efter denna förordnings ikraftträdande] ska varje medlemsstat upprätta en förteckning över den strategiska infrastruktur med dubbla användningsområden som är belägen på dess territorium och som identifierats i enlighet med denna artikel. De ska överlämna förteckningen till kommissionen för eventuella synpunkter och se över den i enlighet med detta. Medlemsstaterna ska regelbundet uppdatera förteckningen enligt samma förfarande. Förteckningen ska behandlas som ”Sensitive/Limité”.
- 5. Vid genomförandet av punkterna 1 och 2 ska kommissionen biträdas av den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 61 i förordning (EU) 2024/1679.
Vid genomförandet av punkt 3 ska kommissionen biträdas av transportgruppen för militär rörlighet.

Artikel 34

Grundläggande skyddsåtgärder för strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden

- 1. Medlemsstaterna ska vidta följande grundläggande skyddsåtgärder för strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden som är belägen på deras territorium för att skydda den mot alla faror, stärka dess resiliens och säkerställa dess effektiva drift vid varje givet tillfälle:
 - a) Informera ägare, operatörer och förvaltare av infrastrukturen att den betecknas som strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden och förmedla all relevant information som de behöver för att kunna fullgöra sina skyldigheter enligt denna artikel.
 - b) Förebygga, lindra och hantera risker förknippade med utländskt ägande eller utländsk kontroll av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden, inbegripet genom granskning av utländska investeringar i enlighet med förordning (EU) 2019/452.
 - c) Förebygga, lindra och hantera risker förknippade med förvaltning eller drift av specifika tillgångar som är en del av eller relaterade till en strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden, såsom specifik lyftutrustning, it-system, utrustning för säkerhetskontroll och detektering samt kritisk personal och verksamhet, såsom leverantörer av godstransporter på järnväg, logistikföretag, hamntjänsteleverantörer enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352⁽³⁹⁾, sjöfolk och lotsar.
 - d) När så är lämpligt, vidta grundläggande åtgärder för att skydda strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden mot påverkan och angrepp från statliga och icke-statliga aktörer, inbegripet terroristattentat, cyberangrepp och andra hybridattacker, och utrusta strategisk infrastruktur med dubbla

⁽³⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj>).

användningsområden med störningskapacitet mot elektronisk krigföring för att motverka luftangrepp och drönarattacker, inbegripet störning och spoofing.

2. Ägare, operatörer och förvaltare av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden ska vidta alla nödvändiga tekniska, säkerhetsmässiga och organisatoriska åtgärder som faller inom deras ansvarsområde och, när så är relevant, i samverkan med varandra, för att säkerställa att strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden på lämpligt sätt skyddas mot alla faror, att dess resiliens förbättras och att dess effektiva drift säkerställs vid varje givet tillfälle. Ägare, operatörer och förvaltare av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden ska särskilt göra följande:
 - a) Införa relevanta grundläggande skydds- och resiliensåtgärder för strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden.
 - b) Uppfylla de skyldigheter för kritiska entiteter som följer av direktiv (EU) 2022/2557, särskilt de som fastställs i artiklarna 12–15 i det direktivet, oavsett om ägaren, operatören eller förvaltaren av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden omfattas av det direktivet eller inte.
 - c) Tillämpa de krav för väsentliga eller viktiga entiteter som följer av artiklarna 20 och 21 i direktiv (EU) 2022/2555, oavsett om ägaren, operatören eller förvaltaren av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden omfattas av det direktivet eller inte.
 - d) Lämna detaljerade uppgifter om ägarstrukturen för den strategiska infrastrukturen med dubbla användningsområden så snart den medlemsstat där den strategiska infrastrukturen med dubbla användningsområden är belägen begär det.
3. Medlemsstaterna ska utan onödigt dröjsmål informera kommissionen och de medlemsstater som är belägna längs samma korridorer för militär rörlighet om alla incidenter rörande strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden på deras territorium som medför en betydande störning eller kan medföra en betydande störning i tillhandahållandet av samhällsviktiga tjänster, i den mening som avses i artikel 15.1 i direktiv (EU) 2022/2557, och som antingen anmäldes till dem av ägarna, operatörerna och förvaltarna av den strategiska infrastrukturen med dubbla användningsområden eller kom till deras kännedom på annat sätt. Sådana anmälningar ska omfatta all tillgänglig information som är nödvändig för att den behöriga myndigheten ska kunna bedöma incidentens art, orsak och möjliga konsekvenser, inbegripet eventuell information för att kunna fastställa de resulterande kapacitetsbegränsningarna och incidentens eventuella gränsöverskridande verkningar.
4. Kommissionen får anta genomförandeakter för att identifiera grundläggande skydds- och resiliensåtgärder för sådan strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel och för att identifiera de förstärkta skyddsåtgärder för infrastruktur med dubbla användningsområden som avses i artikel 24 i denna förordning. I detta syfte ska kommissionen särskilt beakta de riktlinjer som kommissionen har antagit i enlighet med artikel 13.5 i direktiv (EU) 2022/2557 och den får också rådfråga transportgruppen för militär rörlighet och den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 61 i förordning (EU) 2024/1679. Genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 45.4 i den här förordningen.

Kommissionen får föreslå att åtgärderna i genomförandeakten inkluderas i rådets militära krav.

Kapitel IV

Tillgång till transport- och logistikförmågor för militära transportinsatser

Artikel 35

Solidaritetsreserv för att underlätta militära transportinsatser

1. Härmed inrättas solidaritetsreserven. Den ska bestå av en reserv med ett register över medlemsstaternas och eventuellt unionens förmågor. De förmågor som registreras i solidaritetsreserven ska bestå av transport- och logistikförmågor och ska användas för att garantera, optimera och underlätta utförandet av militära transportinsatser. Solidaritetsreserven ska aktiveras med förbehåll för att kommissionen antar den genomförandeakt som avses i punkt 15.
2. På grundval av råden från transportgruppen för militär rörlighet och resultaten från de stresstester som avses i artikel 43 får kommissionen anta riktlinjer som fastställer typ och antal för de centrala transportförmågor som krävs för solidaritetsreserven för att åtgärda unionens brister i fråga om militära transportförmågor.
3. Solidaritetsreserven ska vara aktiv 24 timmar om dygnet, sju dagar i veckan.
4. Medlemsstaterna får frivilligt registrera sina egna förmågor i solidaritetsreserven. Förmågor som har förvärvats eller upphandlats av medlemsstaterna med ekonomiskt stöd från unionsfinansiering ska registreras i solidaritetsreserven.
5. Multinationella förmågor som tillhandahålls av två eller flera medlemsstater ska registreras gemensamt av samtliga berörda medlemsstater eller av en relevant enhet.
6. Förutsatt att unionsfinansiering finns tillgänglig får unionens förmågor upphandlas i syfte att åtgärda unionens brister i fråga om transportförmågor, på villkor som anges i den genomförandeakt som avses i punkt 15. Unionens förmågor ska automatiskt registreras i solidaritetsreserven.
7. De förmågor som registreras i solidaritetsreserven av medlemsstaterna eller unionen, eller båda, får omfatta deras egna förmågor och de som erhållits genom tjänsteavtal med kommersiella aktörer, om sådana avtal tillåter det.
8. Förmågor som registreras i solidaritetsreserven ska vara tillgängliga för stöd efter en begäran som lämnas in av en medlemsstat till kommissionen, såvida inte förmågorna redan används till stöd för en annan begäran. I händelse av konkurrerande begäranden ska beslut om tilldelning av förmågorna fattas i nära samordning mellan de begärande medlemsstaterna, kommissionen och, när så är relevant, den medlemsstat som har registrerat förmågorna.
9. När förmågor som registrerats inom ramen för solidaritetsreserven inte används eller behövs för planerat stöd får de användas för nationella ändamål av de registrerande medlemsstaterna eller för kommersiella ändamål av den kommersiella aktör som har upphandlats av den registrerande medlemsstaten eller unionen.

10. En medlemsstats förmågor som är registrerade i solidaritetsreserven får undantas från stöd om den medlemsstaten ställs inför en exceptionell situation som kräver användning av dessa förmågor. Om en medlemsstat åberopar en sådan exceptionell situation ska den informera och lämna förklaringar till kommissionen så snart som möjligt.
11. En medlemsstats förmågor som är registrerade i solidaritetsreserven och som sätts in som stöd ska kvarstå under dess ledning och kontroll. Om den registrerande medlemsstaten ställs inför en exceptionell situation som kräver användning av registrerade förmågor som har satts in får den dra tillbaka dem, efter samråd med kommissionen och den begärande medlemsstat för vilken förmågorna har satts in.
12. Unionsförmågor ska hysas i en medlemsstat. Kommissionen och medlemsstaterna ska, när så är lämpligt, säkerställa en adekvat geografisk fördelning av unionsförmågor. Den begärande medlemsstat för vilken unionsförmågor sätts in ska ansvara för att leda stödsatser.
13. Förmågor som registrerats inom ramen för solidaritetsreserven får placeras ut i förhand. När förmågor placeras ut i förhand ska dessa placeras i anläggningar som, när så är relevant, tillämpar de grundläggande skyddsåtgärder som avses i artikel 34.
14. Kostnaderna för underhåll och användning av medlemsstaternas förmågor ska bäras av den registrerande medlemsstaten om inte annat föreskrivs i den genomförandeakt som avses i punkt 15.
15. Förutsatt att unionsfinansiering finns tillgänglig får kommissionen anta en genomförandeakt om aktivering av solidaritetsreserven. I genomförandeakten ska följande fastställas:
 - a) De förfaranden som ska följas för att behandla medlemsstaternas begäranden om förmågor inom ramen för solidaritetsreserven.
 - b) Ytterligare specifikationer enligt vilka de kostnader som förtecknas i punkt 14 får finansieras.
 - c) Ytterligare specifikationer enligt vilka kostnader som rör förhandsutplacering av förmågorna får finansieras.
 - d) Ytterligare specifikationer enligt vilka kostnaderna för utbildning, omskolning och fortbildning av personal som sköter driften av de förmågor som registrerats inom ramen för solidaritetsreserven får finansieras.
 - e) Eventuella ytterligare regler om solidaritetsreservens funktionssätt, om så är nödvändigt.I genomförandeakten får följande fastställas:
 - a) De villkor enligt vilka kostnaderna för underhåll och användning av medlemsstaternas förmågor ska fördelas.
 - b) De villkor enligt vilka ett kreditbaserat system får användas som en form av en icke-finansiell utbytesmekanism för förmågor som registrerats inom ramen för solidaritetsreserven.

Artikel 36

Tillgång till fordonsregister för möjlig användning inom militär transport

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras myndigheter som ansvarar för att utföra militära transportinsatser har tillgång till respektive nationella vägfordonsregister, i syfte att identifiera vägtransportfordon med dubbla användningsområden.
2. Medlemsstaterna ska, i samarbete med Europeiska unionens järnvägsbyrå, säkerställa att deras myndigheter som ansvarar för att utföra militära transportinsatser har tillgång till respektive nationella register över järnvägsfordon och till det europeiska fordonsregister som avses i artikel 47.5 i direktiv (EU) 2016/797, i syfte att identifiera järnvägsfordon med dubbla användningsområden.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras myndigheter som ansvarar för att utföra militära transportinsatser har tillgång till respektive nationella register över luftfartyg och fartyg, i syfte att identifiera luftfartyg och fartyg med dubbla användningsområden.
4. Kommissionen ska också beviljas åtkomst till de register som anges i punkterna 1–3, i syfte att identifiera fordon, fartyg eller luftfartyg med dubbla användningsområden.

Artikel 37

Identifiering av järnvägsfordon för möjlig användning inom militär transport

1. Kommissionen får anta genomförandeakter i syfte att
 - c) identifiera de kategorier av järnvägsfordon som är mest lämpade för användning som en del av en militär transport,
 - d) i förekommande fall, och efter samråd med Europeiska unionens järnvägsbyrå, fastställa tekniska specifikationer på vilka identifieringen enligt led a får baseras och, om så är nödvändigt, fastställa eventuella lämpliga tekniska parametrar och tillhörande metoder för testning av överensstämmelse,
 - e) för järnvägsfordon som redan godkänts enligt artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 eller tagits i drift enligt den rättsliga ram på unionsnivå eller nationell nivå som var tillämplig före den ram för godkännande som anges i det direktivet, fastställa huruvida och på vilka villkor
 1. järnvägsföretag och fordonsinnehavare ska fastställa om de fordon som de ansvarar för ingår i en kategori enligt led a och, om så är fallet, fastställa fullständiga relevanta tekniska egenskaper för dessa fordon,
 2. tillverkare av järnvägsutrustning ska fastställa om de fordon som de tillverkar för ingår i en kategori enligt led a och, om så är fallet, fastställa fullständiga relevanta tekniska egenskaper för dessa fordon.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 45.4.
2. Om kommissionen antar den genomförandeakt som avses i punkt 1 ska fordonsinnehavaren, för varje registrerat järnvägsfordon, ange om fordonet identifieras som ett fordon som kan användas som en del av en militär transport och alla relevanta parametrar som fastställs enligt punkt 1 b i fordonets tekniska dokumentation. Fordonsinnehavare ska i samverkan med de registrerande enheterna ansvara för att registrera dessa parametrar i det europeiska fordonsregister som avses i artikel 47.5 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 38

Inrättande av en ram för tillfällig kontroll över eller nyttjanderätt till militär transport

1. Senast [1 år efter denna förordnings ikraftträdande] ska varje medlemsstat ha inrättat en ram som ger den möjlighet att, som en sista åtgärd, utfärda bindande beslut för att erhålla tillfällig kontroll över eller nyttjanderätt till infrastruktur, tillgångar eller utrustning som är belägna på dess territorium och som är nödvändiga för utförandet av militära transportinsatser om ingen alternativ lösning kan uppnås genom ömsesidig överenskommelse eller inom ramen för ett befintligt avtal inom den fastställda tidsramen. Om en medlemsstat har en befintlig ram som möjliggör sådan tillfällig kontroll eller nyttjanderätt ska den säkerställa att den befintliga ramen uppfyller kraven i punkterna 2 och 3.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att den ram som avses i punkt 1 uppfyller följande minimikrav:
 - a) Den möjliggör tillfällig kontroll över eller nyttjanderätt till infrastruktur, tillgång eller utrustning för att stödja en annan medlemsstats militära transportinsatser, på begäran av den medlemsstaten, och fastställer ett förfarande för inlämnade av en sådan begäran.
 - b) Den innefattar en kompensationsmekanism för att kompensera ägare, operatörer och förvaltare av infrastruktur, tillgångar och utrustning som berörs för utgifter som uppkommit och skador som uppstått.
 - c) Den inbegriper transparenta och icke-diskriminerande regler och förfaranden för sådan tillfällig kontroll och nyttjanderätt och åtgärder som vidtas i enlighet med sådana regler och förfaranden har införts.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att åtgärder som antas inom den ram som avses i punkt 1 är absolut nödvändiga och proportionella.

Artikel 39

Ramavtal med leverantörer av transporttjänster med dubbla användningsområden

1. Medlemsstaterna får ingå ramavtal med leverantörer av transporttjänster med dubbla användningsområden för att säkerställa tillgång till transportförmågor för militära transportinsatser, inbegripet snabb utplacering av personal, utrustning och lagerförråd.
2. De ramavtal som avses i punkt 1 och som ingås, förnyas eller ändras väsentligt efter denna förordnings ikraftträdande ska
 - a) utformas så att andra medlemsstater kan ansluta som avtalsslutande parter, och ska kunna ändras så att ytterligare deltagare kan ansluta utan att det primära målet om att stödja militär transport äventyras,
 - b) medföra en skyldighet för leverantörer av transporttjänster att informera alla deltagande medlemsstater om en eventuell dubbelbokning av transportförmåga innan de godtar konkurrerande begäranden.
3. Medlemsstaterna och de leverantörer av transporttjänster som avses i punkt 2 b ska införa förfaranden för att lösa tvister om tilldelning av transportförmågor och säkerställa att prioriteringar inom militär transport fullgörs utan onödigt dröjsmål.

Kapitel V

Övergripande bestämmelser

Artikel 40

Nationell samordnare för gränsöverskridande militär transport

1. Senast [6 månader efter denna förordnings ikraftträdande] ska varje medlemsstat utse en nationell samordnare för gränsöverskridande militär transport med ständig tillgänglighet för att säkerställa samordning och effektiv kommunikation om gränsöverskridande militär transport.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras respektive nationella samordnare för gränsöverskridande militär transport
 - a) tar emot och skickar sådana begäranden och anmälningar om tillstånd för militär transport som avses i artiklarna 8.3 och 20.2,
 - b) har den sakkunskap och de resurser som behövs för att kunna ge råd och stöd i fråga om alla tullformaliteter,
 - c) tar emot och besvarar begäranden om prioriterad tillgång som lämnas in när Emers är aktiverat och underlättar de nödvändiga förfarandena i enlighet med artikel 21,
 - d) kan samordna med alla relevanta aktörer på nationell, regional och lokal nivå som deltar i militära transportinsatser, i syfte att säkerställa ett smidigt utförande av gränsöverskridande militära transportinsatser, särskilt när Emers är aktiverat, och samordna den kontroll av militär transportberedskap som avses i artikel 42.

Artikel 41

Transportgruppen för militär rörlighet

1. Transportgruppen för militär rörlighet inrättas för att biträda och ge råd och rekommendationer till kommissionen och för att underlätta samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna i frågor som rör denna förordning.
2. Transportgruppen för militär rörlighet ska ha följande särskilda uppgifter:
 - a) Främja diskussioner och dialog mellan medlemsstaterna i syfte att underlätta beviljandet av tillstånd för militär transport och trafikarrangemang, särskilt mellan medlemsstater som är belägna längs samma korridorer för militär rörlighet.
 - b) Underlätta användningen av förplanerade trafikarrangemang och fördefinierade rutter för militära transportinsatser.
 - c) Ge råd om grundläggande och förstärkta skyddsåtgärder som avses i artikel 34.4 respektive artikel 24.
 - d) Underlätta identifiering och förhandsutplacering av centrala transport- och logistikförmågor så att solidaritetsreserven kan åtgärda unionens brister på detta område, om en solidaritetsreserv aktiveras i enlighet med artikel 35.

- e) Underlätta medlemsstaternas gemensamma upphandling av transport- och logistikförmågor för militär transport.
 - f) Granska resultaten av den kontroll av militär transportberedskap och de stresstester som genomförs i enlighet med artiklarna 42 och 43 och utfärda rekommendationer på grundval av dessa, i tillämpliga fall.
 - g) Ge råd om de tekniska specifikationerna och modulerna för det digitala informationssystemet för militär rörlighet, när ett sådant har inrättats i enlighet med artikel 14, med vederbörligt iakttagande av unionens tillämpliga tullagstiftning.
 - h) Rådfrågas om den förteckning över strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden som avses i artikel 33.3.
3. Transportgruppen för militär rörlighet ska bestå av företrädare för kommissionen, utrikestjänsten, inbegripet Europeiska unionens militära stab, Europeiska försvarsbyrån och medlemsstaterna. Företrädare för varje medlemsstat ska kunna företräda sin regerings ståndpunkt. När så är relevant för tullformaliteter ska medlemsstaternas tullmyndigheter och Europeiska unionens tullbyrå också bjudas in att delta. Kommissionen ska vara ordförande för transportgruppen för militär rörlighet och ansvara för dess sekretariat.
 4. Transportgruppen för militär rörlighet får, när så är relevant, bjuda in Ukraina, Moldavien och EES-länderna att delta i möten som observatörer, i enlighet med sin arbetsordning och med vederbörlig hänsyn till unionens och dess medlemsstaters säkerhets- och försvarsintressen.
 5. Kommissionen ska säkerställa transparens genom att ge medlemmarna i transportgruppen för militär rörlighet lika tillgång till information.
 6. Transportgruppen för militär rörlighet ska sammanträda regelbundet, och när situationen så kräver, på begäran av kommissionen eller en medlemsstat. Den ska anta sin arbetsordning på grundval av ett förslag som lämnats in av kommissionen.
 7. Transportgruppen får lämna yttranden, råd och rekommendationer på begäran av kommissionen eller på eget initiativ. Transportgruppen för militär rörlighet ska sträva efter lösningar som har största möjliga stöd.

Artikel 42

Beredskapskontroll av militär transport

1. Medlemsstaterna ska en gång om året göra en beredskapskontroll av militär transport för att bedöma sin beredskap att utföra militära transporter. Beredskapskontrollen av militär transport ska omfatta information om följande:
 - a) Nödvändiga åtgärder som vidtagits på nationell nivå för att säkerställa genomförandet av Emers.
 - b) Åtgärder som vidtagits på nationell nivå för att säkerställa ett myndighetsövergripande tillvägagångssätt när det gäller hantering av militär transport.
 - c) Huruvida åtgärder och nödvändiga trafikarrangemang för planerade gränsöverskridande militära transportinsatser har införts.

- d) Huruvida åtgärder för värdlandsstöd för planerad gränsöverskridande militär transport på deras territorium har vidtagits.
 - e) Huruvida begäranden om tillstånd för militär transport har lämnats in till och mottagits av andra medlemsstater i enlighet med artiklarna 5 och 6.
 - f) Huruvida begäranden om stöd från solidaritetsreserven har lämnats in, i de fall en solidaritetsreserv har aktiverats i enlighet med artikel 35.
2. Den nationella samordnaren för gränsöverskridande militär transport i varje medlemsstat ska dela resultaten från kontrollen av militär transportberedskap med transportgruppen för militär rörlighet.

Artikel 43

Stresstester

1. Kommissionen får, i samarbete med medlemsstaterna och relevanta unionsorgan, genomföra stresstester för att testa och utvärdera unionens beredskap att underlätta militär transport. Sådana tester ska
 - a) förbereda aktiveringen av Emers,
 - b) testa ändamålsenligheten i ett myndighetsövergripande tillvägagångssätt vid genomförandet av målen för denna förordning, inbegripet samordning och samarbete mellan relevanta organ, myndigheter och intressenter,
 - c) testa genomförandet av bestämmelserna i denna förordning i ett specifikt geografiskt område, såsom en specifik korridor för militär rörlighet, i gränsområden mellan en medlemsstat och ett tredjeland eller inom en specifik sektor, inbegripet tullen.
2. Medlemsstaterna får begära att kommissionen genomför de stresstester som avses i punkt 1.
3. Kommissionen ska förmedla resultaten från de stresstester som genomförs i enlighet med denna artikel till deltagande medlemsstater och transportgruppen för militär rörlighet.
4. Kommissionen får också delta i stresstester eller övningar, på begäran av en medlemsstat eller på grundval av en relevant inbjudan, med målet att testa och utvärdera unionens beredskap att underlätta militär transport.

Artikel 44

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5 och 8 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den [dagen för ikraftträdande].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 5 och 8 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning,

eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 5 och 8 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 45

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. Europeiska utrikestjänsten ska bjudas in att biträda kommittén.
3. Europeiska försvarsbyrån, Europeiska unionens järnvägsbyrå, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, Europeiska sjösäkerhetsbyrå, nätverksförvaltaren (enligt artikel 2.49 i förordning (EU) 2024/2803) och Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet ska bjudas in att bidra med synpunkter och sakkunskap till kommittén som observatörer.
4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Kapitel VI

Ändringar av andra unionsakter

Artikel 46

Ändring av förordning (EU) 2016/796

Förordning (EU) 2016/796 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1.3 ska följande led läggas till: ”d) beredskap hos unionens järnvägssystem såsom föreskrivs i förordning (EU) 202X/XXX.”
2. I artikel 2 ska sista meningen ersättas med följande: ”Under arbetet med att uppnå dessa mål ska byrån till fullo ta hänsyn till utvidgningen av unionen och till de särskilda restriktioner som har samband med järnvägsförbindelserna med tredjeländer och bistå med att säkerställa reaktionssnabbhet i unionens järnvägssystem när det gäller resiliens och säkerhet.”

3. I artikel 19.1 ska följande led läggas till: ”m) bistå kommissionen med att fastställa tekniska specifikationer för militär rörlighet för identifiering av fordon som lämpar sig för användning som en del av en militär transport i enlighet med artikel 37 i förordning (EU) 202X/XXX.”
4. I artikel 20 ska följande stycke läggas till: ”Byrån ska tilldela ett europeiskt fordonsnummer i enlighet med artikel 46.1 i direktiv (EU) 2016/797.”
5. I artikel 80.2 ska följande led läggas till: ”e) registrering av fordon i det europeiska fordonsregistret i enlighet med artikel 22 i direktiv (EU) 2016/797.”

Artikel 47

Ändringar av direktiv (EU) 2016/797

Direktiv (EU) 2016/797 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 21 ska följande punkt läggas till:

”18. Om området för användning är begränsat till ett eller flera nät inom en medlemsstat får medlemsstaterna komma överens med byrån om att delegera sina befogenheter att godkänna järnvägsfordon som kan användas för militära transporter enligt definitionen i artikel 37 i förordning (EU) 202X/XXXX till byrån. Närmare bestämmelser om en sådan delegering ska fastställas i samarbetsavtal enligt artikel 76 i förordning (EU) 2016/796, och byrån ska dela de delegeringar som den fått av medlemsstaterna via den one-stop-shop som inrättats enligt artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.”
2. I artikel 22 ska punkt 3 ersättas med följande:

”3. När fordonets användningsområde innefattar mer än en medlemsstats territorium, ska det registreras antingen i en av de berörda medlemsstaterna eller av byrån.”
3. I artikel 46 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Vid registrering i enlighet med artikel 22 ska den behöriga myndigheten tilldela varje fordon ett europeiskt fordonsnummer. Varje fordon ska märkas med ett tilldelat europeiskt fordonsnummer.”

Artikel 48

Ändringar av förordning (EU) 2024/2803

Förordning (EU) 2024/2803 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 9.1 ska följande stycke införas efter första stycket:

”Genom undantag [från första stycket] får leverantörer av flygtrafiktjänster till och med den 31 december 2030 använda sig av kommunikationstjänster från andra tjänsteleverantörer som inte är certifierade eller som inte har deklarerat sin förmåga i enlighet med artikel 41 i förordning (EU) 2018/1139, på villkor att dessa leverantörer tillhandahåll kommunikationstjänster i unionen före ikraftträdandet av den här förordningen.”
2. I artikel 11.6 ska följande stycken läggas till:

”Genom undantag från denna punkt får en leverantör av kommunikationstjänster som har tillhandahållit sådana tjänster i unionen före ikraftträdandet av den här förordningen, till och med den 31 december 2030, väljas ut för att tillhandahålla

samma tjänster i unionen även om denna inte uppfyller det villkor som fastställts i led a.

Genom undantag från denna punkt får en leverantör av kommunikationstjänster som har tillhandahållit sådana tjänster i unionen före ikraftträdandet av den här förordningen, till och med den 31 december 2033, väljas ut för att tillhandahålla samma tjänster i unionen även om denna inte uppfyller de villkor som fastställts i leden b och c.”

Artikel 49

Ändringar av förordning (EU) 2018/1139

Förordning (EU) 2018/1139 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 3 ska följande punkt läggas till:

”35. *regulatorisk sandlåda*: en tillfällig och kontrollerad ram som inrättats av en medlemsstat eller byrån för att möjliggöra utformning, utveckling, testning och demonstration av innovativa produkter och tjänster, inbegripet produkter och tjänster med dubbla användningsområden, i en verklig miljö, enligt fördefinierade villkor och tidsfrister, i syfte att främja innovation och militär rörlighet, och under tillsyn av en behörig myndighet.”

2. I artikel 71 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna får bevilja undantag för varje fysisk eller juridisk person som omfattas av denna förordning från de krav som är tillämpliga på denna person i enlighet med kapitel III, förutom de grundläggande krav som fastställs i det kapitlet, eller i enlighet med de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits på grundval av det kapitlet, under följande omständigheter:

- a) I händelse av brådskande oförutsett omständigheter som påverkar dessa personer eller brådskande operativa behov hos dessa personer.
- b) När dessa krav hindrar certifiering, användning eller drift av tekniker, produkter, utrustning, system, komponenter, driftskoncept eller affärsmodeller som utgör innovation.

De undantag som avses i första stycket får beviljas om samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) Det är omöjligt att på ett adekvat sätt ta hänsyn till dessa omständigheter eller behov i överensstämmelse med de tillämpliga kraven.
- b) Säkerhet, miljöskydd och överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande kraven säkerställs, vid behov genom tillämpning av kompenserande åtgärder.
- c) Medlemsstaten har i möjligaste mån lindrat eventuell snedvridning av marknadsvillkoren som en följd av att undantaget beviljats.
- d) Undantaget är vad gäller omfattning och varaktighet begränsat till vad som är absolut nödvändigt och det tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.

I detta fall ska den berörda medlemsstaten via den databas som inrättats enligt artikel 74 omedelbart underrätta kommissionen, byrån och de övriga medlemsstaterna om det undantag som beviljats, dess varaktighet, skälen för att det har beviljats och, i tillämpliga fall, de nödvändiga kompenserande åtgärder som vidtagits.”

3. I artikel 74.1 andra stycket ska följande led läggas till:
”s) Underrättelser om medlemsstaternas eller byråns beslut om att inrätta, tillfälligt avbryta och avsluta regulatoriska sandlådor i enlighet med artikel 86a och motsvarande gemensamma rapport.”
4. I artikel 75.2 ska följande led läggas till:
”k) samarbeta med nationella militära myndigheter, relevanta unionsorgan och internationella organ för att möjliggöra lufttransportlösningar med dubbla användningsområden samt säker integrering av dessa i civil flygtrafik.”
5. Följande artikel ska införas som artikel 86a:

”Artikel 86a

Regulatoriska sandlådor

1. Regulatoriska sandlådor får inrättas av en medlemsstat eller byrån, på eget initiativ eller på begäran av en organisation, för att bidra till följande mål:

- a) Främja innovation och konkurrenskraft inom luftfartssektorn.
- b) Möjliggöra ett snabbt och säkert införande av innovationer på unionens luftfatsmarknad.
- c) Förbättra rättssäkerheten och underlätta efterlevnaden av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning och, när så är relevant, annan tillämplig unionsrätt och nationell rätt; stödja evidensbaserat regulatoriskt lärande och utveckling av resultatbaserade krav.

2. En regulatorisk sandlåda får inrättas när följande kriterier är uppfyllda:

- a) Tekniker, produkter, utrustning, system, komponenter, driftskoncept eller affärsmodeller som ska testas utgör verklig innovation och förväntas resultera i fördelar för konsumenter eller samhället i stort.
- b) Innovationen är tillräckligt mogen för att testas under verkliga förhållanden i en kontrollerad miljö, och relevanta rättsliga hinder eller luckor har identifierats.
- c) Säkerhet och miljöskydd säkerställs, och överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande kraven uppfylls, vid behov genom tillämpning av kompenserande åtgärder.

3. För en regulatorisk sandlåda ska följande tydligt fastställas:

- a) Mål.
- b) Omfattning och varaktighet, som ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att uppnå de föreslagna målen.
- c) Styrningsstruktur, inbegripet roller och ansvarsområden för alla deltagande myndigheter och enheter, som ska
 - i) inbegripa utnämning av en behörig myndighet med ansvar för övervakning och tillsyn av sandlådan,
 - ii) säkerställa att alla medlemsstater och myndigheter som påverkas av sandlådans mål och omfattning på lämpligt sätt är delaktiga i dess inrättande och genomförande,

- iii) säkerställa att byrån är delaktig, särskilt i utvecklingen av säkerhetsbevisningen och det förväntade regulatoriskt lärandet.
 - d) Kriterier för övervakning och utvärdering.
 - e) Kriterier för deltagande och ansökningsförfaranden som är transparenta och icke-diskriminerande.
 - f) Rapporteringsskyldigheter som stöder lämplig uppföljning av verksamheten.
4. En organisation som ansöker om att delta i en sandlåda ska visa att tekniker, produkter, utrustning, system, komponenter, driftskoncept eller affärsmodeller som ska testas uppfyller kriterierna i punkt 2. För att göra detta ska organisationen
- a) ange målen för det innovativa projektet eller den innovativa lösningen,
 - b) identifiera de konkreta rättsliga hinder eller luckor som åtgärdas,
 - c) utarbeta säkerhetsbevisning som beskriver de kompenserande åtgärder som vidtas för att säkerställa en adekvat nivå av säkerhet och miljöskydd och, så långt det är möjligt, överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande kraven.
5. Efter att ha mottagit en begäran eller ansökan från en organisation ska medlemsstaten eller byrån bedöma om de föreslagna kompenserande åtgärderna är lämpliga och tillräckliga för att säkerställa en tillräcklig säkerhetsnivå och föreslå eventuella ytterligare åtgärder som den anser vara nödvändiga. Den ska också specificera det förväntade regulatoriska lärandet från sandlådan.
6. När en medlemsstat eller byrån inrättar en regulatorisk sandlåda ska den omedelbart underrätta övriga medlemsstater och byrån om inrättandet av sandlådan. Dessa underrättelser ska innehålla de uppgifter som avses i punkt 3.
7. Inrättandet av en regulatorisk sandlåda ska inte påverka tillsynsbefogenheterna eller de korrigerande befogenheterna för de behöriga myndigheter som övervakar sandlådan. De nationella behöriga myndigheterna och byrån ska ha befogenhet att tillfälligt avbryta eller avsluta testprocessen eller deltagandet i sandlådan om ingen effektiv kompensering är möjlig. De ska informera byrån och medlemsstaterna om sådana beslut genom den databas som inrättats enligt artikel 74.
8. När den regulatoriska sandlådan har slutförts ska en gemensam rapport utarbetas av organisationen och relevant medlemsstat eller byrån. Rapporten ska beskriva den verksamhet som bedrivits, de resultat som uppnåtts och det regulatoriska läranderesultatet. Organisationer får använda rapporten som underlag för att påvisa överensstämmelse med denna förordning och de delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval av denna förordning. Byrån ska inkludera rapporten i den databas som inrättats enligt artikel 74.
9. Medlemsstaterna och byrån ska samordna verksamheten i sina regulatoriska sandlådor och utbyta bästa praxis.
10. Organisationer som deltar i en regulatorisk sandlåda ska förbli ansvariga, enligt tillämplig unionsrätt och nationell rätt, för skada som åsamkas tredje part till följd av de försök som utförs i sandlådan. Förutsatt att organisationen uppfyller villkoren i sandlådeplanen och följer de riktlinjer som tillhandahålls av medlemsstaten eller byrån med ärligt uppsåt ska dock inga administrativa sanktionsavgifter åläggas, och inga åtgärder ska vidtas mot befintliga certifikat för överträdelser av denna

förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

11. Till stöd för genomförandet av denna artikel ska byrån i enlighet med artikel 115 anta riktlinjer för inrättande och drift av regulatoriska sandlådor. Riktlinjerna ska åtminstone omfatta gemensamma principer och förfaranden i följande frågor:

- a) Behörighets- och urvalskriterier för deltagande i regulatoriska sandlådor.
- b) Tillämpning, deltagande, övervakning, utträde ur och avslutande av regulatoriska sandlådor, inbegripet sandlådeplanen och den gemensamma rapporten.
- c) De villkor som gäller för deltagarna.”

6. I artikel 126.1 första stycket ska följande led läggas till:

”d) inrättande, drift och tillsyn av regulatoriska sandlådor som avses i artikel 86a.”

Kapitel VII

Slutbestämmelser

Artikel 50

Säkerhetsskyddsklassificering och säkerhetsbestämmelser för skyddet av mottagna uppgifter

1. Uppgifter som tas emot till följd av tillämpningen av denna förordning ska användas enbart för det ändamål för vilket de begärs.
2. Medlemsstaterna och kommissionen ska säkerställa lämpligt skydd för handels- och affärshemligheter och andra känsliga och säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter som erhållits och genererats vid tillämpningen av denna förordning i enlighet med unionsrätten och nationell rätt.
3. Kommissionen får inte dela uppgifter som den har tagit emot enligt denna förordning på ett sätt som kan leda till att en enskild ekonomisk aktör identifieras om spridningen av uppgifterna leder till potentiell kommersiell skada för den ekonomiska aktören eller till att dess anseende skadas eller till att företagshemligheter röjs.
4. Medlemsstaterna och kommissionen ska säkerställa att säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter som tillhandahållits eller utbytt inom ramen för denna förordning inte placeras på en lägre säkerhetsskyddsklassificeringsnivå eller upphör att vara säkerhetsskyddsklassificerade utan föregående skriftligt medgivande från den som uppgifterna kommer ifrån.

Artikel 51

Skydd av personuppgifter

1. Denna förordning ska inte påverka medlemsstaternas skyldigheter när de behandlar personuppgifter, särskilt enligt förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG, eller kommissionens och, i förekommande fall, unionens övriga institutioners, organs

och byråers skyldigheter när de behandlar personuppgifter, särskilt enligt förordning (EU) 2018/1725, inom ramen för sina ansvarsområden.

2. Medlemsstaterna, kommissionen och, i förekommande fall, unionens övriga institutioner, organ och byråer får behandla personuppgifter om så är nödvändigt för att fullgöra skyldigheterna i denna förordning eller om så är nödvändigt för utövandet av offentlig makt eller för uppgifter i allmänhetens intresse som de anförtros enligt denna förordning.

Artikel 52

Utvärdering

Kommissionen ska utvärdera och för Europaparlamentet och rådet lägga fram en rapport om tillämpningen av denna förordning senast [3 år efter denna förordnings ikraftträdande]. Utvärderingsrapporten ska bygga på samråd med medlemsstaterna och centrala intressenter.

Artikel 53

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
[...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]

FINANSIERINGS- OCH DIGITALISERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT – BYRÅER

Innehåll

1.	BAKGRUND TILL FÖRSLAGET	1
•	Motiv och syfte med förslaget.....	1
•	Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området.....	2
•	Förenlighet med unionens politik inom andra områden	4
2.	RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN	5
•	Rättslig grund.....	5
•	Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)	5
•	Proportionalitetsprincipen	6
•	Val av instrument	7
3.	RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR	7
•	Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning.....	7
•	Samråd med berörda parter	7
•	Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden	8
•	Konsekvensbedömning	8
•	Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling	8
•	Grundläggande rättigheter.....	8
4.	BUDGETKONSEKVENSER.....	9
5.	ÖVRIGA INSLAG	10
•	Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering	10
•	Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget.....	10
1.	GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET	4
1.1	Förslagets eller initiativets titel	4
1.2	Berörda politikområden	4
1.3	Mål	4
1.3.1	Allmänt/allmänna mål	4
1.3.2	Specifikt/specifika mål.....	4
1.3.3	Verkan eller resultat som förväntas.....	5
	Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.	5
1.3.4	Prestationsindikatorer.....	7
	Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.	7

1.4	Förslaget eller initiativet avser	8
1.5	Grunder för förslaget eller initiativet	8
1.5.1	Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet	8
1.5.2	Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från EU:s sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.	10
1.5.3	Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder	11
1.5.4	Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument	12
1.5.5	Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning	12
1.6	Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser	14
1.7	Planerad(e) genomförandemetod(er)	14
2.	FÖRVALTNING	15
2.1	Regler om uppföljning och rapportering.....	15
2.2	Förvaltnings- och kontrollsystem.....	15
2.2.1	Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås	15
2.2.2	Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna	16
2.2.3	Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande).....	16
2.3	Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter	17
3.	FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER.....	18
3.1	Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten.....	18
3.2	Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen.....	19
3.2.1	Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen.....	19
3.2.1.1	Anslag i den antagna budgeten	19
3.2.2	Beräknad output som finansieras med driftsanslag.....	24
3.2.3	Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen	25
3.2.3.1	Anslag i den antagna budgeten.....	25
3.2.3.3	Totala anslag	25
3.2.4	Beräknat personalbehov	26
3.2.4.1	Finansierat med den antagna budgeten	26

3.2.5	Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar	28
3.2.6	Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen.....	28
3.2.7	Bidrag från tredje part	29
3.3	Beräknad inverkan på inkomsterna	35
4.	Digitala inslag	35
4.1	Krav med digital relevans	35
4.2	Data	37
4.3	Digitala lösningar	38
	Överensstämmelse med EU:s datastrategi	39
4.4	<i>Interoperabilitetsbedömning</i>	39
4.5	Åtgärder till stöd för digitalt genomförande	39

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1 Förslagets eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en åtgärdsram för militär rörlighet för att underlätta transport av militär utrustning, militära varor och militär personal i hela unionen

1.2 Berörda politikområden

Unionens försvarsindustripolitik
Unionens transportpolitik
Unionens tull- och skattepolitik
Unionens livsmedelssäkerhetspolitik

1.3 Mål

1.3.1 Allmänt/allmänna mål

Det övergripande målet med förordningen om militär rörlighet är att inrätta en sammanhängande och harmoniserad ram på EU-nivå som möjliggör, underlättar och påskyndar transport av militär personal, militär materiel och militär utrustning inom Europeiska unionens territorium.

Målet med förordningen är att återspegla behoven av och kraven på militär transport i EU:s lagstiftning och program genom ändringar av befintlig lagstiftning och nya fristående bestämmelser efter behov.

1.3.2 Specifikt/specifika mål

Effektivisera gränsöverskridande militär transport (inrätta en enhetlig ram för tillståndsförfaranden och säkerställa oavbruten och säker militär transport), bland annat genom att förenkla tullformaliteter för sådan transport vid unionens yttre gränser.

Förbättra beredskapen (skapa en effektiv, samordnad och ändamålsenlig ram för att underlätta militär transport i samband med tillfälliga, extraordinära och brådskande situationer).

Förbättra infrastrukturens beredskap och skydd (fastställa regler för att förbättra beredskapen och säkerheten vid användning av transportinfrastruktur med dubbla användningsområden och bättre skydda strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden mot alla faror och hot, inbegripet hot mot radiofrekvensspektrum som stöder transporter).

Främja solidaritet och gemensamt utnyttjande av förmågor (uppmuntra gemensamt utnyttjande och sammanslagning av transport- och logistikförmågor genom en solidaritetsreserv och öka överblicken över befintliga transportförmågor för militär transport).

1.3.3 Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Allmänt

Förordningen skapar en noggrann balans mellan att underlätta militära transportinsatser och att mildra deras inverkan på civila. Genom att syfta till att klargöra regelverket för operatörer och skilja mellan normala regler för militär transport och de nödgärder som krävs enligt Emers, antar förordningen en gradvis och progressiv strategi. Denna riktade och proportionerliga strategi minimerar inverkan på den civila sektorn och begränsar den till vad som är absolut nödvändigt för att tillgodose ökade militära transportinsatser i unionen. Dessutom ökar åtgärderna förutsägbarheten för civil verksamhet och ger den civila sektorn möjlighet att aktivt bidra till att förbättra den militära rörligheten i unionen, vilket främjar en miljö präglad av samverkan och ömsesidig nytta.

- d) Förstärkt förmåga att organisera militär transport i fredstid, mycket snabbare än i dag och med betydligt mindre administrativ börda.
- e) Tillgänglighet av transportföretag som kan kontrakteras för ändamål som rör militär rörlighet: tillräcklig mängd specialiserade rörliga tillgångar för att genomföra transporter, möjlighet att använda dem i hela Europa i nödsituationer, minskad administrativ börda.
- f) Operatörer och infrastrukturförvaltare: förberedda för extraordinära operativa omständigheter och storskaliga militära förflyttningar (resiliens och säkerhet).
- g) Förbättrad resiliens hos och skydd av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden.

Relaterat till transportgruppen för militär rörlighet:

- h) Bättre samordning mellan medlemsstaterna genom inrättandet av en relevant grupp för militär rörlighet, med förmåga att övervaka genomförandet av denna förordning.

Relaterat till solidaritetsreserven:

- i) Förbättrad tillgänglighet och tillgång till förmågor för militär rörlighet (transportmedel och logistikutrustning) genom sammanslagning och gemensamt utnyttjande mellan medlemsstaterna.

Relaterat till ERA:

- j) Effektiviserade ansökningar om fordonsgodkännande, t.ex. militära anpassningar eller ombyggnader av järnvägsfordon.
- k) Krav, fastställande av militära behov som ska omvandlas till tekniska specifikationer för TSD.
- l) Fastställande av nationella krav och harmonisering av krav avseende exceptionell transport av mycket tunga/mycket stora laster för att uppfylla kravet på 24 timmars handläggningstid (för närvarande upp till 80 dagar) för tillstånd till militär förflyttning och transportarrangemang, i likhet med vägtransport, (bidragsfinansierade heltidsekvivalenter).

- m) Identifiering och digitalisering av lämpliga rutter med hjälp av registret över järnvägsinfrastruktur för att göra begäranden om exceptionella transporter mer förutsägbara, (bidragsfinansierade heltidsekvivalenter).
- n) Samarbete med kommersiellt inriktade intressenter om identifiering av rullande materiel inom den befintliga flottan som också kan användas för militära ändamål.
- o) Ytterligare samarbete med kommersiellt inriktade intressenter om identifiering av rullande materiel inom den befintliga flottan som också kan användas för militära ändamål (bidragsfinansierade heltidsekvivalenter).
- p) Ytterligare fordonsgodkännanden för att utvidga användningsområdet för identifierade befintliga fordon som kan användas inom militära transporter utanför deras kommersiellt lönsamma verksamhetsområde, (avgiftsfinansierade heltidsekvivalenter).
- q) Register för att påskynda processer, ERA för att registrera rullande materiel, liknande medlemsstaterna, en helt ny uppgift som kräver privaträttslig kunskap utöver teknisk förståelse (nyckelfaktorer för att påskynda effektiviteten i godkännandet av militära fordon, men på längre sikt till nytta för alla godkännanden), (avgiftsfinansierade heltidsekvivalenter).
- r) Harmonisering av det försämrade och robusta signal- och trafikledningssystemet för tåg, (bidragsfinansierade heltidsekvivalenter).
- s) Utveckling och genomförande av ändringar i ERA-registren för att koppla samman hanteringen av fordonregistrering i det europeiska fordonregistret med godkännandeprocessen och eventuellt OSS relaterat till fordonregistrering av ERA, (bidragsfinansierade heltidsekvivalenter).
- t) Organisering och ledning av forum som sammanför järnvägsexperter med militära experter för att lösa tekniska frågor (sekretariatet för det gemensamma nätverket, militär), (bidragsfinansierade heltidsekvivalenter).
- u) Organisering och ledning av forum som sammanför järnvägsexperter med militära experter för att lösa tekniska frågor (sekretariatet för det gemensamma nätverket, militär), (bidragsfinansierade heltidsekvivalenter).
- v) Översyn och harmonisering av befintliga militära standarder.
- w) Översyn och harmonisering av befintliga militära standarder, (bidragsfinansierade heltidsekvivalenter).
- (x) Anpassning av berörda TSD, gemensamma säkerhetsmetoder, praktiska arrangemang för fordonsgodkännande och ytterligare berörda dokument.
- y)

Relaterat till Easa:

- z) Påskynda utarbetandet av regler för obemannade luftfartygssystem (UAS) i den certifierade kategorin som stöder dubbel användning av UAS. Genom att bidra till utarbetandet av regler för civil drift av obemannade luftfartygssystem i den certifierade kategorin kommer den europeiska utvecklingen av UAS för dubbel användning och deras integration i det europeiska luftrummet att påskyndas. Utarbetandet av en förordning om certifierade drönare av Easa i samarbete med militära myndigheter bör prioriteras.

- aa) Påskynda tillhandahållandet av nya förmågor för militär rörlighet genom att underlätta tester och demonstrationer av innovativa drönare med dubbla användningsområden, bemannade luftfartyg och obemannade luftfartygssystem för motangrepp (C-UAS) genom inrättandet av ett nätverk av civila och militära testcentrum och en harmoniserad ram för regulatoriska sandlådor.
- bb) Harmoniserade tekniska regler och riktlinjer för obemannade luftfartygssystem för motangrepp för att stärka infrastrukturens resiliens och minska deras inverkan på flygsäkerheten.
- cc) Harmoniserade tekniska regler och riktlinjer för att underlätta den militära luftfartens rörlighet och interoperabilitet med den civila luftfarten, samtidigt som en lämplig säkerhetsnivå säkerställs inom områdena i) drift av militära luftfartyg eller användning av utrustning på flygplatser med dubbla användningsområden, ii) transportflygplan med dubbla användningsområden i solidaritetsreserven, iii) EU:s och Natos gemensamma användning av tekniska standarder (särskilt för drönare med AI-baserade funktioner), iv) metodik för bedömning av tillförlitligheten hos drönares AI-baserade funktioner, och v) integrering av flygtrafiken i luftrum på låg höjd och U-space.
- dd) Utarbeta förslag till ändringar för att inkludera skyddet av viktig infrastruktur för kommunikation, navigation och övervakning och det spektrum som används av dessa system i förteckningen över viktiga tjänster som ska skyddas enligt direktiv (EU) 2022/2557 om kritiska entiteters motståndskraft och kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/2450 om upprättande av en förteckning över samhällsviktiga tjänster.
- ee) Utarbeta riktlinjer för förbättrad övervakning av radiofrekvensstörningar och förbättrad samordning med myndigheter för lokala spektrum och brottsbekämpande myndigheter för att förebygga och hantera störningar av CNS-infrastruktur.

ff)

1.3.4 Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Allmänt

Med beaktande av det allmänna målet för förordningen om militär rörlighet kommer dess resultat och verkan att bedömas genom en utvärdering i efterhand efter genomförandeperioden. Kommissionen kommer att se till att lämpliga prestationsindikatorer fastställs och övervakas. Dessa indikatorer kan omfatta följande:

- Minskning av den genomsnittliga handläggningstiden för tillstånd till militär förflyttning över gränserna.
- Antal transportmedel och tjänsteleverantörer med dubbla användningsområden som är registrerade i solidaritetsreserven.
- Ökning av tillgängligheten och interoperabiliteten för infrastruktur med dubbla användningsområden som identifierats som strategisk för militär rörlighet.
- Antal medlemsstater som deltar i eller drar nytta av solidaritetsreserven.
- Antal möten i gruppen för militär rörlighet och relevant sekretariatsstöd som kommissionen tillhandahåller organisationen.
- Antal övningar, stresstester eller

beredskapssimuleringar som genomförts inom ramen för beredskaps- och resiliensramarna.

– Minskning av rapporterade flaskhalsar i förfaranden eller infrastruktur som påverkar den militära rörligheten i unionen.

Relaterat till ERA:

– Antal fordon med dubbla användningsområden som identifierats i ERA-registren (europeiskt fordonsregister, europeiskt register över godkända typer av fordon) och antal som godkänts av ERA efter delegering från medlemsstaternas nationella säkerhetsmyndigheter.

– Minskning av längden på godkännandeprocessen för dessa fordon.

– Antal tekniska och operativa regler som rekommenderas att ändras för att underlätta militära transporter.

– Antal ERA-registerparametrar som lagts till för att underlätta exceptionella transporter.

Relaterat till Easa:

– Antal ansökningar om certifiering av luftfartyg med dubbla användningsområden eller modifiering (inklusive UAS) i enlighet med gemensamma regler som utarbetats av Easa.

– Antal regulatoriska sandlådor som inrättats för innovativ teknik för luftfartyg med dubbla användningsområden.

– Antal tekniska och operativa regler som antagits eller modifierats för att underlätta militära transporter eller stärka kritisk infrastruktur.

1.4 Förslaget eller initiativet avser

☒ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁸

☐ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.5 Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1 *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Allmänt

Förordningen fastställer en harmoniserad rättslig ram som möjliggör snabb, säker och förutsägbar transport av militär personal och militär utrustning inom unionen. Denna ram kommer att vara bindande från och med den dag då förordningen träder i kraft. På kort sikt kommer genomförandet att inriktas på att anta de nödvändiga genomförandeakterna. Omedelbart efter förordningens ikraftträdande, som förväntas ske under den nuvarande fleråriga budgetramen 2021–2027, kommer konkreta

⁸

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

åtgärder att vidtas för att inrätta solidaritetsreserven och öka överblicken över tillgängliga transportmedel med dubbla användningsområden. Detta kommer att omfatta inrättandet av en säker it-modul som kan registrera förmågor för militär rörlighet inom reserven och hantera begäranden om bistånd. Detta beräknas kräva it-resurser (två heltidsekvivalenter) under 2027.

Dessutom kommer kommissionen, omedelbart efter förordningens ikraftträdande, att behöva två heltidsekvivalenter inom GD Försvarsindustri och rymdfrågor för 2027 för att säkerställa sekretariatet för transportgruppen för militär rörlighet och övervaka processen för inrättandet av solidaritetsreserven.

Enligt den fleråriga budgetramen för 2028–2034 beräknas den operativa administrationen och förvaltningen av reserven (faktisk registrering av kapacitet, hantering av begäranden och insatser) kräva 30 heltidsekvivalenter per år under nästa fleråriga budgetram för 2028–2034. Europeiska konkurrenskraftsfonden förutser stödberättigande åtgärder för att stödja utgifterna i samband med inrättandet och driften av solidaritetsreserven i nästa fleråriga budgetram.

Stödet till sekretariatet för transportgruppen för militär rörlighet och övervakningen av inrättandet och styrningen av solidaritetsreserven kommer även i fortsättningen att kräva två heltidsekvivalenter per år inom GD Försvarsindustri och rymdfrågor.

Dessutom kommer det från och med förordningens ikraftträdande och under nästa fleråriga budgetram 2028–2034 att behövas [5] heltidsekvivalenter (handläggare) inom GD Transport och rörlighet. För det första kommer det att behövas ytterligare mänskliga resurser för samordningen av de fyra korridorerna för militär rörlighet, eftersom förordningen ålägger medlemsstaterna nya skyldigheter och skapar nya uppgifter och ansvarsområden för kommissionen. Eftersom uppgraderingen av de fyra korridorerna till militära infrastrukturstandarder blir obligatorisk kommer GD Transport och rörlighet att behöva analysera korridorernas överensstämmelse med dessa standarder. Generaldirektoratet kommer att behöva styra nya processer och utföra ytterligare samordningsuppgifter i samband med anpassningen av investeringsbehov och genomförandefrister längs korridorerna, samstämmigheten i investeringsplaneringen och samordningen mellan medlemsstaternas försvars- och transportministerier. GD Transport och rörlighet kommer också att behöva stödja medlemsstaterna i deras nya samordningsskyldigheter enligt artikel 32, bland annat när det gäller utseende av rutter, transportknutpunkter och anläggningar längs korridorerna samt omfattande riskbedömning. För att säkerställa kommissionens nya ansvar enligt förordningen att stödja medlemsstaterna i arbetet med att identifiera och på ett samstämmigt sätt genomföra investeringar i hotspot-områden längs korridorerna (artikel 32) krävs ytterligare betydande samordningsinsatser. För det andra kommer ytterligare resurser att krävas inom GD Transport och rörlighet för att kommissionen ska kunna fullgöra sitt nya ansvar att regelbundet bedöma de förteckningar över strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden som medlemsstaterna lämnar in och fastställa grundläggande och förstärkta skydds- och resiliensåtgärder för detta arbete (artiklarna 33 och 34). Slutligen kommer den kommande översynen av EU:s militära krav på infrastruktur att kräva ytterligare uppgifter och resurser för GD Transport och rörlighet.

På medellång sikt, operativ användning av harmoniserade förfaranden, nationella kontaktpunkter och digital plattform för förflyttningstillstånd. Långsiktiga mål omfattar integrering av resiliensåtgärder för strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden och konvergens mot ökad interoperabilitet med Nato och andra

partner. Förordningen är således utformad för ett gradvis införande, med tidig funktionalitet och full mognad inom den efterföljande fleråriga budgetramen.

För GD Skatter och tullar kommer ytterligare en heltidsekvivalent att behövas för förenkling av tullformaliteter och digitalisering av EU-formulär 302. Detta innefattar analytiskt och förberedande arbete för att säkerställa inrättandet av ramen för tullaspekten och de specifika kraven samt för att följa upp att dessa tullaspekter genomförs korrekt i det potentiella framtida it-verktyget.

Relaterat till ERA:

- Anpassa TSD och gemensamma säkerhetsmetoder i linje med paketet om militär rörlighet.
- Harmonisera de tekniska kraven för militär rörlighet.
- Anpassa ERA:s register och verktyg.

Relaterat till Easa:

Easa bör först påskynda utarbetandet av regler för obemannade luftfartygssystem (UAS) i den certifierade kategorin, integrering i den allmänna flygtrafiken i synnerhet, och främja regulatoriska sandlådor i enlighet därmed. Efter ett första försök, som genomförts på initiativ av flera EU-medlemsstater, bör Easa fortsätta att ta fram riktlinjer för bedömning av nya risker i samband med drift av militära luftfartyg eller installation av utrustning på civila flygplatser. Detta kommer att kräva att Easa förstärks med ytterligare två heltidsekvivalenter i ett mycket tidigt skede av processen.

Genomföra prioriterade åtgärder i samband med obemannade luftfartygssystem för motangrepp eller harmoniserade regler, riktlinjer och standarder. De uppgifter och mål som anges i punkt 1.3.3 ingår för närvarande inte i Easas mandat, som är inriktat på det civila området. För att uppnå dessa mål krävs ytterligare resurser, uppskattningsvis sex heltidsekvivalenter. Vissa av dessa verksamheter kommer att finansieras genom certifikatavgifter och tjänsteavgifter (totalt tre heltidsekvivalenter), medan andra mål och uppgifter är rena regleringsfrågor och syftar till att införa och upprätthålla nya regler som kompletterar EU:s nuvarande regelverk och möjliggör en harmoniserad, smidig och säker verksamhet inom både civil och militär luftfart. Dessa kan inte finansieras genom certifikatavgifter och tjänsteavgifter och kräver därför ytterligare subventioner (tre heltidsekvivalenter). Easa saknar den expertis som krävs för att genomföra den föreslagna verksamheten. En intern omfördelning av resurser har övervägts, men bedömts vara olämplig (brist på expertis) eller omöjlig utan att äventyra den pågående verksamhet som Easa har fått i uppdrag att utföra enligt grundförordningen.

- 1.5.2 *Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på EU-nivå" i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från EU:s sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Skäl för åtgärder på EU-nivå (ex ante)

EU:s engagemang ger ett tydligt mervärde genom att säkerställa samstämmighet, interoperabilitet och rättssäkerhet mellan medlemsstaterna i fråga om militär rörlighet (mål som inte kan uppnås enbart genom nationella åtgärder). Förordningen skapar en ram för gränsöverskridande transportförfaranden, föreskriver åtgärder för

att öka infrastrukturens resiliens och sammanslagning av förmåga, vilket eliminerar fragmentering, minskar den administrativa bördan och möjliggör samordnade insatser i hela unionen i krissituationer. Den säkerställer komplementaritet med Natos planeringsprocesser och maximerar effektiviteten genom skapandet av det digitala verktyget och dess fokus på interoperabilitet. Subsidiaritetsprincipen respekteras och EU-mervärdet bekräftas.

Förväntat mervärde för EU (ex post)

Harmoniseringen av reglerna för militär rörlighet på EU-nivå kommer att leda till samordningsvinster.

För solidaritetsreserven:

- Ökad tillgänglighet av militär rörlighet.
- Ökad effektiv användning av tillgängliga förmågor.
- Förbättrad samordning för att fylla förmågebrister på EU-nivå.

För transportgruppen för militär rörlighet:

- Förbättrad samordning av militär rörlighet mellan medlemsstaterna.
- Förbättrad kostnadseffektivitet för medlemsstaternas åtgärder.
- Tillhandahållande av ett forum för kollegial granskning, utvärdering av framsteg och strategiskt beslutsfattande om solidaritetsreserven.

För ERA:

- Ökad effektivitet genom användning av befintliga processer för harmonisering av tekniska och operativa regler inom järnvägssektorn.

För Easa:

- EU:s militära luftfartsmyndigheter erkände att harmonisering leder till effektivitet. Myndigheterna utarbetade gemensamma krav inom ramen för forumet för myndigheterna för militär luftvärdighet under ledning av Europeiska försvarsbyrån, men genomförandet på nationell nivå har begränsat denna effektivitet. Easas tekniska expertis och regelverk ger större effektivitet och kostnadseffektivitet tack vare synergierna med den befintliga civila luftfartsmiljön.
- Ökad harmonisering, där så är relevant, kommer också att leda till bättre interoperabilitet och bör utvidgas till nya typer av luftfartyg, såsom drönare med dubbla användningsområden, och andra områden inom luftfart, såsom flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster.
- Förbättrad flygsäkerhet i samband med civila och militära operationer.

1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Erfarenheterna från genomförandet av tidigare handlingsplaner för militär rörlighet och relaterade EU-finansieringsinstrument har visat att det finns ett behov av starkare samordning, tydligare styrningsstrukturer och rättsligt bindande förfaranden för att säkerställa ett enhetligt genomförande i alla medlemsstater. Även om betydande framsteg har gjorts har tidigare initiativ lett till ojämna framsteg, fragmenterade investeringar och begränsade vinster i fråga om interoperabilitet.

Europeiska revisionsrätten lyfte i sin särskilda rapport 04/2025 fram områden som kan förbättras när det gäller strategisk prioritering, övervakning och projekturval.

Dessa lärdomar har legat till grund för utformningen av den nuvarande förordningen, som inför bindande förfaranden för att säkerställa enhetlighet, effektivitet och ansvarsskyldighet vid det framtida genomförandet.

De resurser som tilldelats ERA inom ramen för det fjärde järnvägs paketet (2016) visade sig vara otillräckliga för att fullgöra de uppgifter som fastställs i genomförandeakter och delegerade akter inom den planerade tidsramen.

Easas mandat enligt grundförordningen (EU) 2018/1139 omfattar inte statsluftfartyg och militära luftfartyg. Vissa specifika projekt för stora militära fraktluftfartyg och vissa civila helikoptrar som används för militära ändamål har dock visat på mervärdet av certifieringsverksamhet för dubbla användningsområden. Det finns många fördelar i fråga om effektivitet, kostnadseffektivitet och interoperabilitet med att utvidga dessa framgångsrika exempel till andra områden inom luftfarten. Eftersom verksamhet till förmån för militären inte ingår i Easas mandat är de resurser som för närvarande tilldelas byrån otillräckliga för att den ska kunna stödja kommissionen i fråga om rörlighet inom militär luftfart, särskilt inom de prioriterade områdena drönar- respektive antidrönarsystem med dubbla användningsområden, flygplatser med dubbla användningsområden, strategisk flygtransportreserv samt stöd till forskning och innovation med dubbla användningsområden.

Det är brådskande att underlätta militär rörlighet. ERA och Easa bör därför ges tillräckliga resurser för att kunna utföra de ytterligare uppgifter som de ska fullgöra i samband med militär rörlighet.

1.5.4 Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Initiativet är helt förenligt med den nuvarande fleråriga budgetramen och kompletterar befintliga unionsinstrument som stöder säkerhet, försvar och transport. Initiativet bygger på de framsteg som gjorts när det gäller digitaliseringen av förflyttning över gränserna inom Europeiska försvarsfonden. Ytterligare komplementaritet förväntas med unionens civilskyddsmekanism (rescEU) och Centrumet för samordning av katastrofberedskap, där solidaritetsreserven skulle kunna utnyttja befintliga erfarenheter och, om möjligt, strukturer. Den föreslagna Europeiska konkurrenskraftsfonden inom ramen för nästa fleråriga budgetram förutser möjliga stödberättigande åtgärder för att stödja digitalisering och solidaritetsmekanismen samt upphandling av förmågor för militär rörlighet som ska registreras i reserven.

Synergier kommer att skapas genom användning av etablerade processer, verktyg och expertis vid ERA och Easa för att genomföra uppgifter inom militär rörlighet.

1.5.5 Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Budgetkonsekvenserna av detta förslag behandlas inom ramen för denna finansieringsöversikt för rättsakt.

När det gäller utgifter är de specifika budgetkonsekvenserna av detta initiativ begränsade till anslag för mänskliga resurser (för att säkerställa sekretariatet för transportgruppen för militär rörlighet, övervaka inrättandet och styrningen av solidaritetsreserven, fullgöra kommissionens nya uppgifter och ansvarsområden i samband med korridorerna för militär rörlighet, hotspot-projekt för militär rörlighet och fastställande och skydd av strategisk infrastruktur med dubbla

användningsområden enligt avsnitt 1.5) och finansiella och mänskliga resurser för att säkerställa it-utvecklingen av solidaritetsreserven i en säker miljö under uppbyggnadsfasen efter denna förordnings ikraftträdande. Fortsättningen under nästa fleråriga budgetram kommer att bero på resultatet av förhandlingarna. Det förberedande arbetet med utvecklingen av det digitala verktyget kommer också att täckas.

Vikten av mänskliga och finansiella resurser inom ramen för denna fleråriga budgetram beror på att tiden fram till nästa fleråriga budgetram bör utnyttjas effektivt för att bygga upp solidaritetsreservens struktur så att snabba och effektiva framsteg kan göras när det gäller registrering av tillgångar, för att snabbt gå vidare med fastställandet av skyddsåtgärder för strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden för att stödja medlemsstaterna i deras nya skyldigheter, för att stödja översynen av EU:s militära krav på infrastruktur samt för att fullgöra kommissionens nya ansvar när det gäller korridorer för militär rörlighet och hotspot-projekt för militär rörlighet.

När det gäller utgifter är de specifika budgetkonsekvenserna av detta initiativ begränsade till anslag för mänskliga resurser för att utföra de uppgifter och mål som anges ovan och den nödvändiga utvecklingen av it-system för att stödja utveckling och underhåll av databaser. Detta utgör en utvidgning och ökning av ERA:s och Easas uppgifter som specifikt rör militär rörlighet och kommer att vara permanenta, medan befintliga uppgifter inte kommer att minska. Resurserna för perioderna inom ramen för den nuvarande fleråriga budgetramen kommer därför att täckas av en kompenserande minskning av programmet Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Fortsatt finansiering från och med 2028 måste kompenseras av ett relevant program i nästa fleråriga budgetram, utan att det påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

1.6 Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser

☐ begränsad varaktighet

- ☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

☒ obegränsad varaktighet

- Efter en inledande period 2027–ÅÅÅÅ,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er)

☒ Direkt förvaltning som sköts av kommissionen

- ☒ via dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;
- ☐ via genomförandeorgan

☐ Delad förvaltning med medlemsstaterna

☒ Indirekt förvaltning genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett
- ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- ☐ Europeiska investeringsbanken och Europeiska investeringsfonden
- ☒ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- ☐ offentligrättsliga organ
- ☐ privaträttsliga organ som har anförtrots offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrots genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ eller personer som anförtrots genomförandet av särskilda åtgärder inom den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten
- ☐ organ som är etablerade i en medlemsstat och som omfattas av en medlemsstats privaträtt eller unionsrätten och som i enlighet med sektorsspecifika regler kan anförtros genomförandet av unionsmedel eller budgetgarantier, i den mån sådana organ kontrolleras av offentligrättsliga organ eller privaträttsliga organ som anförtrots offentliga förvaltningsuppgifter och har tillräckliga finansiella garantier i form av gemensamt och solidariskt ansvar från kontrollorganens sida eller likvärdiga finansiella garantier, som för varje åtgärd kan vara begränsad till det högsta beloppet för unionens stöd.

Anmärkningar

--

2. FÖRVALTNING

2.1 Regler om uppföljning och rapportering

Kommissionen kommer att vara allmänt ansvarig för genomförandet av den föreslagna förordningen och för att rapportera om dess genomförande och efterlevnad till Europaparlamentet och rådet.

Kommissionen kommer att rapportera till transportgruppen för militär rörlighet om införandet av solidaritetsreserven.

ERA kommer att regelbundet rapportera om genomförandet av bidragsavtalen (budgetramen 2021–2027), stödet (budgetramen 2028–2034) och de därmed sammanhängande åtgärderna.

Easa kommer att rapportera om genomförandet av bidragsavtalen, stödet och de därmed sammanhängande åtgärderna till budgetmyndigheten som en del av det årliga förfarandet för beviljande av ansvarsfrihet.

Data måste samlas in från olika källor, bland annat från medlemsstaternas myndigheter. Samordningen av datainsamlingen sköts av varje decentraliserad byrå.

För de digitala aspekterna i samband med det potentiella digitala informationssystemet för militär rörlighet, se även förklaringarna i avsnitt 4 i denna finansierings- och digitaliseringsöversikt för rättsakt.

Kommissionens avdelningar kommer att övervaka initiativets genomförande och genomslag på flera sätt med hjälp av en uppsättning centrala indikatorer som mäter framstegen mot målen. Tre år efter lagstiftningens ikraftträdande bör kommissionens avdelningar genomföra en utvärdering för att kontrollera i vilken utsträckning målen för initiativet har uppnåtts.

2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1 *Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Kommissionen kommer att biträdas av ERA vid genomförandet av bestämmelserna i förordningen som rör järnvägar, särskilt i) ytterligare godkännandeuppgifter i samband med fordon med dubbla användningsområden, bland annat som registreringsorgan, ii) harmonisering av befintliga standarder för militär rörlighet och integrering av dessa i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (för att göra dem verkställbara, i förekommande fall), och iii) harmonisering av operativa (säkerhetsrelaterade) och tekniska regler för militär rörlighet, anpassning av register och verktyg samt utrensning av befintliga nationella regler som blivit överflödiga genom sådana nya harmoniserade regler.

ERA är bäst lämpad att utföra dessa uppgifter på EU-nivå, eftersom de kräver stor sakkunskap om harmonisering av järnvägsregler samt en djupgående förståelse av komplexa tekniska frågor som rör både interoperabilitet och säkerhet, vilket berättigar det indirekta förvaltningssättet.

Kommissionen kommer att biträdas av Easa vid genomförandet av bestämmelserna i förordningen som rör luftfart. Easa är bäst lämpad att utföra dessa uppgifter på EU-nivå, eftersom de kräver stor sakkunskap om certifiering av luftfartsprodukter och flygplatser/flygledningstjänster samt en djupgående förståelse av komplexa tekniska

frågor som rör både dubbla användningsområden och säkerhet, vilket berättigar det indirekta förvaltningssättet.

GD Transport och rörlighet, inom ramen för dess övervakning av decentraliserade enheter, samt ERA och Easa kommer att tillämpa sina respektive kontrollstrategier för dessa utgifter.

2.2.2 *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

De viktigaste identifierade riskerna avser i) eventuella förseningar i inrättandet av solidaritetsreserven (säkert it-system).

De risker som är förknippade med detta är att budgetvolymen är otillräcklig i förhållande till de faktiska behoven. De finansiella riskerna bedöms som låga, med tanke på den begränsade budgetexponeringen och beroendet av befintliga EU-program med etablerade kontrollstrukturer.

Kommissionen kommer att ha det övergripande ansvaret för att genomföra förslaget till förordning och för att rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och efterlevnaden, medan ERA och Easa kommer att ansvara för genomförandet av sina identifierade uppgifter och sin verksamhet och för att inrätta en ram för intern kontroll. ERA kommer att behöva utveckla befintliga it-verktyg och it-moduler.

ERA och Easa, som är självständiga EU-organ, ansvarar för att inrätta lämpliga kontrollsystem för att säkerställa efterlevnad av de fem interna kontrollmålen, nämligen laglighet och korrekthet, genomförande av verksamheten, förebyggande av bedrägerier, skydd av tillgångar och sanningsenlig och rättvisande rapportering. Risker för fel i samband med genomförandet av EU-bidrag på myndighetsnivå förväntas ligga långt under väsentlighetströskeln på 2 %. De ytterligare resurser som ställs till ERA:s och Easas förfogande kommer att omfattas av byråernas interna kontroll- och riskhanteringssystem, som är anpassat till relevanta internationella standarder och inbegriper särskilda kontroller för att förebygga intressekonflikter och säkerställa skydd för visseblåsare.

På kommissionsnivå kommer GD Transport och rörlighet att tillämpa de kontroller som rör dess övervakning av ERA och Easa som decentraliserade byråer. Bidrag till EU-byråer anses vara fria från risk för fel vid utbetalning och avslutande. Inga ytterligare specifika risker har identifierats i samband med genomförandet av den ytterligare budget som ska tillhandahållas ERA och Easa.

2.2.3 *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

ERA och Easa har det fulla ansvaret för genomförandet av sin budget, medan GD Transport och rörlighet ansvarar för den regelbundna utbetalningen av de bidrag som fastställts av budgetmyndigheten under den fleråriga budgetramen 2021–2027 och för det ökade bidrag som fastställts av budgetmyndigheten från och med den fleråriga budgetramen 2028–2034. De ytterligare uppgifter som följer av den föreslagna förordningen förväntas inte leda till några betydande ytterligare kontroller. Därför förväntas kontrollkostnaderna för GD Transport och rörlighet (mätt i förhållande till värdet av de medel som förvaltas) förbli stabila.

På grundval av erfarenheterna av jämförbara instrument förväntas den kvarstående risken för fel vid utbetalning förbli låg (<2 %). Sammantaget anses kontrollramen stå i proportion till omfattningen och riskprofilen för de utgifter som förutses inom ramen för initiativet.

2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Utöver de kontroller som härrör från den kontrollstrategi som beskrivs ovan, är åtgärden också föremål för granskning av tjänsten för internrevision, i dess egenskap av internrevisor för kommissionen och dess decentraliserade byråer, samt av Europeiska revisionsrätten, i dess egenskap av externrevisor för EU-institutionerna.

Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) har behörighet att utreda insatser som stöds inom ramen för detta initiativ. Åtgärder som följer av denna förordning ska omfatta övervakning och finansiell kontroll av kommissionen eller någon av dess bemyndigade företrädare samt revision av Europeiska revisionsrätten, Europeiska åklagarmyndigheten (Eppo) eller Olaf, i förekommande fall på plats.

Bidragsavtalen mellan kommissionen och ERA och Easa kommer att innehålla särskilda bestämmelser för att säkerställa att revisorer och, vid behov, utredningsmyndigheter (Eppo, Olaf) har obegränsad tillgång till nödvändig information. De kommer också att innehålla nödvändiga bestämmelser för att säkerställa att kommissionen informeras i rätt tid om eventuella problem som kan komma att hindra genomförandet av åtgärderna.

Kommissionen har en robust strategi för bedrägeribekämpning, som kompletteras av lokala strategier för bedrägeribekämpning inom GD Transport och rörlighet som omfattar de verksamheter som faller inom deras respektive ansvarsområden.

ERA och Easa, som är självständiga EU-organ, har ansvaret för att upprätthålla en strategi för bedrägeribekämpning och säkerställa skyddet av EU:s intressen.

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER

3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

- Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Efta-länder	från kandidatländer och potentiella kandidater	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
1	02.10.03 – Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)	Diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ
1	02.10.01 – Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa)	Diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ
1	02.03.01 – Fonden för ett sammanlänkat Europa – Transport	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
5	13.08.01 – Programmet för europeisk försvarsindustri (Edip)	Diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ

3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen

3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Beloppen efter 2027 är preliminära och föregriper inte resultatet av de pågående förhandlingarna om nästa fleråriga budgetram.

3.2.1.1 Anslag i den antagna budgeten

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	1	Inre marknaden, innovation och digitalisering
---	---	---

GD			År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)			0	0	0
	Betalningar	(2a)			0	0	0
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					
	Betalningar	(2b)					
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)					
TOTALA anslag	Åtaganden	=1a+1b+3					
	Betalningar	=2a+2b+3					

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027	TOTALT Budgetram 2028–2034
Budgetpost: 02.10.03 – Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)/bidrag från EU-budgeten till byrån			2,064	2,064	11,124

Anslagen/bidragen från EU-budgeten till byrån kommer att kompenseras genom en minskning av ramanslaget till följande program FSE–Transport/budgetpost: 02.03.01/under året/åren: 2027. Utan att det påverkar förhandlingarna om nästa fleråriga budgetram kommer de anslag som tilldelas byrån från och med 2028 att kompenseras genom en minskning av ramanslaget till ett av de program som är kopplade till detta initiativ under samma rubrik i den fleråriga budgetramen som byråns bidrag.

Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa)	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027	TOTALT Budgetram 2028–2034
Budgetpost: 02.10.01 – Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa)/bidrag från EU-budgeten till byrån			0, 498	0, 498	3,771

Anslagen/bidragen från EU-budgeten till byrån kommer att kompenseras genom en minskning av ramanslaget till följande program FSE–Transport/budgetpost: 02.03.01/under året/åren: 2027. Utan att det påverkar förhandlingarna om nästa fleråriga budgetram kommer de anslag som tilldelas byrån från och med 2028 att kompenseras genom en minskning av ramanslaget till ett av de program som är kopplade till detta initiativ under samma rubrik i den fleråriga budgetramen som byråns bidrag.

			År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027	TOTALT Budgetram 2028–2034
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894

TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för RUBRIK 1 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	5	Säkerhet och försvar
------------------------------------	---	----------------------

GD Försvarsindustri och rymdfrågor			År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Driftsanslag							
Budgetpost 13.08.01 Edip	Åtaganden	(1a)			0	2,500	2,500
	Betalningar	(2a)			0	2,500	2,500
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					
	Betalningar	(2b)					
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)					
TOTALA anslag för GD	Åtaganden	=1a+1b+3				2,500	2,500
	Betalningar	=2a+2b+3				2,500	2,500

Anslagen från Edip kommer att användas för att finansiera det it-verktyg som ska användas för att förvalta den framtida solidaritetsreserven.

			År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027	TOTALT Budgetram 2028–2034
• TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894

• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för rubrikerna 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
------------------------------------	---	---------------------------

GD: Försvarsindustri och rymdfrågor		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027	TOTALT budgetram 2028–2034
• Personalresurser		0,000	0,000	0,000	0,376	0,376	2,632
• Övriga administrativa utgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT GD Försvarsindustri och rymdfrågor	Anslag	0,000	0,000	0,000	0,376	0,376	2,632

GD Echo		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027	TOTALT budgetram 2028–2034
• Personalresurser		0,000	0,000	1,504	1,504	3,008	39,480
• Övriga administrativa utgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT GD Echo	Anslag	0,000	0,000	1,504	1,504	3,008	39,480

GD Skatter och tullar	År	År	År	År	TOTALT	TOTALT
-----------------------	----	----	----	----	--------	--------

		2024	2025	2026	2027	budgetram 2021–2027	budgetram 2028–2034
• Personalresurser		0,000	0,000	0,000	0,101	0,101	0,303
• Övriga administrativa utgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00
TOTALT GD Skatter och tullar	Anslag	0,000	0,000	0,000	0,101	0,101	0,303

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

GD Transport och rörlighet		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027	TOTALT budgetram 2028–2034
• Personalresurser		0,000	0,000	0,000	0,940	0,940	6,580
• Övriga administrativa utgifter		0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
TOTALT GD Transport och rörlighet	Anslag	0,000	0,000	0,000	0,970	0,970	6,790

TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
---	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027	TOTALT Budgetram 2028–2034
TOTALA anslag för RUBRIKERN 1–7	Åtaganden	0,000	0,000	1,504	8,013	9,517	64,099
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	0,000	0,000	1,504	8,013	9,517	64,099

3.2.2 Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtagandebemyndiganden i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och			År	År	År	År	För in så många år som behövs för att redovisa	TOTALT
--------------	--	--	----	----	----	----	--	--------

output ↓			2024		2025		2026		2027		varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)							
	OUTPUT																	
	Typ ⁹	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 ¹⁰ ...																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2...																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALT																		

⁹ Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

¹⁰ Mål som redovisats under avsnitt 1.3.2: "Specifikt/specifika mål"

3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

3.2.3.1 Anslag i den antagna budgeten

ANTAGNA ANSLAG		År	År	År	År	TOTALT 2021–2027	TOTALT 2028–2034
		2024	2025	2026	2027		
	RUBRIK 7						
Personalresurser		0,000	0,000	1,504	2,921	4,425	48,995
Övriga administrativa utgifter		0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
Delsumma för RUBRIK 7		0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
	Utanför RUBRIK 7						
Personalresurser		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Andra utgifter av administrativ natur		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Delsumma utanför RUBRIK 7		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
TOTALT		0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205

3.2.3.3 Totala anslag

TOTALA ANTAGNA ANSLAG + EXTERNA INKOMSTER AVSATT FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År	År	År	År	TOTALT 2021–2027	TOTALT 2028–2034
	2024	2025	2026	2027		
RUBRIK 7						
Personalresurser	0,000	0,000	1,504	2,921	4,425	48,995
Övriga administrativa utgifter	0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
Utanför RUBRIK 7						
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Andra utgifter av administrativ natur	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
TOTALT	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205

Personalbehov och andra utgifter av administrativ natur ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov kompletterat med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

3.2.4 Beräknat personalbehov

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk

- ☒ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

3.2.4.1 Finansierat med den antagna budgeten

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

ANTAGNA ANSLAG	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)				
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0	0	8	15
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0
• Extern personal (heltidsekvivalenter)				
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)	0	0	0	1
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)	0	0	0	0
Post för admin. stöd				
- vid huvudkontoret	0	0	0	0
[XX.01.YY.YY] - vid EU:s delegationer	0	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 12 (kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7	0	0	0	0
TOTALT	0	0	8	16

Personal som behövs för att genomföra förslaget (heltidsekvivalenter):

2026	Befintlig personal vid kommissionens avdelningar	Ytterligare personal*		
		Finansieras genom rubrik 7 / Forskning	Finansieras genom BA-post	Finansieras genom avgifter
Tjänster i tjänsteförteckningen	8			
Extern personal (kontraktsanställda, nationella experter, vikarier)				

2027	Befintlig personal vid kommissionens avdelningar	Ytterligare personal*		
		Finansieras genom rubrik 7/forskning	Finansieras genom BA-post	Finansieras genom avgifter
Tjänster i tjänsteförteckningen	15			
Extern personal (kontraktsanställda, nationella experter, vikarier)	1			

2028–2034	Befintlig personal vid kommissionens avdelningar	Ytterligare personal*		
		Finansieras genom rubrik 7 / Forskning	Finansieras genom BA-post	Finansieras genom avgifter
Tjänster i tjänsteförteckningen	37			
Extern personal (kontraktsanställda, nationella experter, vikarier)	1			

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel. Siffrorna efter 2027 är preliminära och föregriper inte resultatet av de pågående förhandlingarna om nästa fleråriga budgetram.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	För 2026: 8 heltidsekvivalenter för GD Echo: 4 heltidsekvivalenter (it-handläggare) för att övervaka uppbyggnaden av den säkra modulen i it-verktyget för att förvalta den framtida solidaritetsreserven + 4 heltidsekvivalenter (handläggare) för att stärka Centrumet för samordning av katastrofberedskap i syfte att förbereda för nya funktioner. För 2027: 2 heltidsekvivalenter (handläggare) för GD Försvarsindustri och rymdfrågor för att säkerställa sekretariatet för transportgruppen för militär rörlighet och övervaka inrättandet och styrningen av solidaritetsreserven.
--------------------------------------	---

	8 heltidsekvivalenter för GD Echo: 4 heltidsekvivalenter (it-handläggare) för att övervaka uppbyggnaden av den säkra modulen i it-verktyget för att förvalta den framtida solidaritetsreserven + 4 heltidsekvivalenter (handläggare) för att stärka Centrumet för samordning av katastrofberedskap i syfte att förbereda för nya funktioner. 5 heltidsekvivalenter (handläggare) för GD Transport och rörlighet för att fullgöra kommissionens nya ansvar för samordningen av de fyra korridorerna för militär rörlighet och genomförandet av hotspot-projekt för militär rörlighet (enligt beskrivningen i avsnitt 1.5.1), för att fastställa grundläggande och förstärkta skydds- och resiliensåtgärder för strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden och bedöma medlemsstaternas inlämnade förteckningar över sådan infrastruktur samt för att stödja översynen av EU:s militära krav på infrastruktur. För 2028–2034: 2 heltidsekvivalenter (handläggare) för GD Försvarsindustri och rymdfrågor för att säkerställa sekretariatet för transportgruppen för militär rörlighet och övervaka inrättandet och styrningen av solidaritetsreserven. 30 heltidsekvivalenter för GD Echo för operativ och administrativ förvaltning av solidaritetsreserven. Dessa siffror kommer från GD Echo för förvaltning av solidaritetsreserven för militär rörlighet. De 5 heltidsekvivalenter (handläggare) som begärs för GD Transport och rörlighet för 2027 skulle fortsätta i nästa fleråriga budgetram för att regelbundet bedöma medlemsstaternas inlämnade förteckningar över strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden och, i förekommande fall, uppdatera de grundläggande och förstärkta skydds- och resiliensåtgärder som krävs för detta arbete, säkerställa kommissionens ytterligare samordningsansvar enligt förordningen om korridorer för militär rörlighet och identifiera hotspot-projekt för militär rörlighet för att stödja medlemsstaterna i deras nya skyldigheter.
Extern personal	1 heltidsekvivalent (kontraktsanställd tjänstegrupp IV) för GD Skatter och tullar för 2027 och fram till 2030 för digitaliseringen av EU-formulär 302, vilket omfattar det analytiska och förberedande arbetet för att inrätta tullramverket och fastställa specifika krav, samt övervakning av att tullaspekten genomförs korrekt i det framtida it-verktyget.

3.2.5 Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar

TOTALT Anslag för digital teknik och it	År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIK 7					
It-utgifter (centralt)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utanför RUBRIK 7					
It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500
Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500
TOTALT	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500

3.2.6 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ☒ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Nuvarande programbudget kommer att användas för att finansiera driftskostnaderna

- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen
- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen

3.2.7 Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ☒ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen					
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering					

3.2.8 Beräknat personalbehov och beräknad användning av anslag vid ett decentraliserat organ

Personalbehov (heltidsekvivalenter)

Byrå: Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)	År 2025	År 2026	År 2027	Flerårig budgetram 2028–2034
Tillfälligt anställda (AD-tjänster)			9 ¹¹	9
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)				
<i>Delsumma tillfälligt anställda (AD + AST)</i>	0		9	9
Kontraktsanställda			3 ¹²	3
Utsända nationella experter				
<i>Delsumma kontraktsanställda och utsända nationella experter</i>	0	0	3	3
TOTAL personal	0	0	12	12

Inom ramen för sin huvuduppgift att harmonisera EU:s järnvägssystem tekniskt och med tanke på infrastrukturens dubbla användningsområde har ERA påbörjat förberedande arbete på området militär

¹¹ 3 tillfälligt anställda (AD-tjänster) från och med 2027 finansieras genom anslag som täcks av avgifter.

¹² 3 kontraktsanställda (tjänstegrupp IV) från och med 2027 finansieras genom anslag som täcks av avgifter.

rörlighet. För detta ändamål har ERA internt omfördelat heltidsekvivalenter för att stödja andra organisationer och EU-byråer (t.ex. Nato och Europeiska försvarsbyrån) och för att ge leverantörer förhandsstöd vid tillverkningen av militära eskortvagnar. Dessutom har antalet ansökningar om fordonsgodkännande nått en aldrig tidigare skådad nivå och ERA:s arbetsbelastning har ökat exponentiellt, vilket gör att byrån inte kan omfördela ytterligare heltidsekvivalenter till de uppgifter som tilldelas enligt detta förslag.

De ytterligare uppgifter som tilldelas byrån enligt detta förslag omfattar, men är inte begränsade till, att identifiera militära behov och omvandla dem till tekniska specifikationer för TSD, harmonisera nationella krav för att påskynda tillstånd för transport av mycket stora militära varor och utvidga fordonsgodkännanden för militärt bruk utanför kommersiella områden, med finansiering som varierar mellan subventioner och avgifter. Dessutom finns det ett krav på att inrätta ett register över rullande materiel som liknar medlemsstaternas för att förbättra effektiviteten i fordonsgodkännanden, vilket kräver både teknisk och juridisk expertis. En annan uppgift är harmoniseringen av standarder för signal- och trafikledning, tillsammans med befintliga militära standarder, vilket är viktigt för att säkerställa en robust och konsekvent drift, finansierad genom subventioner.

ERA kommer att behöva 6 heltidsekvivalenter (tillfälligt anställda AD-tjänster) finansierade genom subventioner och 6 heltidsekvivalenter (3 kontraktsanställd tjänstegrupp IV och 3 tillfälligt anställda AD-tjänster) finansierade genom certifikatavgifter och tjänsteavgifter för att utföra de ytterligare uppgifter som tilldelats myndigheten.

Byrå: Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa)	År 2025	År 2026	År 2027	Flerårig budgetram 2028–2034
Tillfälligt anställda (AD-tjänster)			4 ¹³	4
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)				
<i>Delsumma tillfälligt anställda (AD + AST)</i>	0	0	4	4
Kontraktsanställda			2 ¹⁴	2
Utsända nationella experter				
<i>Delsumma kontraktsanställda och utsända nationella experter</i>	0	0	2	2
TOTAL personal	0	0	6	6

De uppgifter och mål som anges i punkt 1.3.3 ingår för närvarande inte i Easas mandat, som är inriktat på det civila området. För att uppnå dessa mål krävs ytterligare resurser, uppskattningsvis sex heltidsekvivalenter. Vissa av dessa verksamheter kommer att finansieras genom certifikatavgifter och tjänsteavgifter (totalt tre heltidsekvivalenter). Andra mål och uppgifter är rena regleringsfrågor. De syftar till att införa och upprätthålla nya regler som kompletterar EU:s nuvarande regelverk och

¹³ 2 tillfälligt anställda (AD-tjänster) från och med 2027 finansieras genom anslag som täcks av avgifter.

¹⁴ 1 kontraktsanställd (tjänstegrupp IV) från och med 2027 finansieras genom anslag som täcks av avgifter.

möjliggör en harmoniserad, smidig och säker verksamhet inom både civil och militär luftfart. Dessa kan inte finansieras genom certifikatavgifter och tjänsteavgifter och kräver därför ytterligare subventioner (tre heltidsekvivalenter).

Dessa behov kan inte tillgodoses genom intern omfördelning på grund av brist på resurser med specifik expertis. Risken för att Easa saknar specifik expertis om fullständig fördelning av befintliga resurser gör det omöjligt att omfördela resurser internt utan att äventyra den pågående verksamhet som Easa har fått i uppdrag att utföra enligt grundförordningen.

GD Försvarsindustri och rymdfrågor	År 2025	År 2026	År 2027	Flerårig budgetram 2028–2034
Tillfälligt anställda (AD-tjänster)			2	14 (2 heltidsekvivalenter x 7 år)
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)				
<i>Delsumma tillfälligt anställda (AD + AST)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>14 (2 heltidsekvivalenter x 7 år)</i>
Kontraktsanställda				
Utsända nationella experter				
<i>Delsumma kontraktsanställda och utsända nationella experter</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
TOTAL personal	0	0	2	14 (2 heltidsekvivalenter x 7 år)

GD Transport och rörlighet	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2028–2034
Tillfälligt anställda (AD-tjänster)			5	5 (årligen)
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)				
<i>Delsumma tillfälligt anställda (AD + AST)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>5 (årligen)</i>
Kontraktsanställda				
Utsända nationella experter				
<i>Delsumma kontraktsanställda och utsända nationella experter</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
TOTAL personal	0	0	5	5 (årligen)

GD Echo	År 2025	År 2026	År 2027	Flerårig budgetram 2028–2034
Tillfälligt anställda (AD-tjänster)		8	8	210 (30 heltidsekvivalenter x 7 år)
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)				
<i>Delsumma tillfälligt anställda (AD + AST)</i>	<i>0</i>	<i>8</i>	<i>8</i>	<i>210 (30 heltidsekvivalenter x 7 år)</i>
Kontraktsanställda				
Utsända nationella experter				
<i>Delsumma kontraktsanställda och utsända nationella experter</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
TOTAL personal	0	8	8	210 (30 heltidsekvivalenter x 7 år)

Anslag som täcks av bidraget från EU-budgeten i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Byrå: Europeiska järnvägsbyrån	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT 2021–2027	TOTALT 2028–2034¹⁵
Rubrik 1: Personalutgifter			1,314	1,314	9,964
Rubrik 2: Infrastruktur och driftsutgifter				0,000	0,000
Rubrik 3: Driftsutgifter			0,750	0,750	1,160
TOTALA anslag som täcks av EU-budgeten	0,000	0,000	2,064	2,064	11,124

Byrå: Easa	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT 2021–2027	TOTALT 2028–2034¹⁶
-------------------	----------------	----------------	----------------	-------------------------	--------------------------------------

¹⁵ Siffrorna i denna kolumn tar hänsyn till de totala lönekostnaderna som täcks av EU:s budgetbidrag för den fleråriga budgetramen 2028–2034 och 150 000 euro per år för it-underhåll, utan att det påverkar förhandlingarna om den fleråriga budgetramen 2028–2034.

¹⁶ Siffrorna i denna kolumn tar hänsyn till de totala lönekostnaderna som täcks av EU:s budgetbidrag för den fleråriga budgetramen 2028–2034, utan att det påverkar förhandlingarna om den fleråriga budgetramen 2028–2034.

Rubrik 1: Personalutgifter			0,498	0,498	3,771
Rubrik 2: Infrastruktur och driftsutgifter				0,000	
Rubrik 3: Driftsutgifter				0,000	
TOTALA anslag som täcks av EU-budgeten	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771

Anslag som täcks av eventuella avgifter i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Byrå: Europeiska järnvägsbyrån	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT 2021–2027	TOTALT 2028–2034¹⁷
Rubrik 1: Personalutgifter			1,010	1,010	7,658
Rubrik 2: Infrastruktur och driftsutgifter				0,000	
Rubrik 3: Driftsutgifter				0,000	
TOTALA anslag som täcks av avgifter	0,000	0,000	1,010	1,010	7,658

Byrå: Easa	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT 2021–2027	TOTALT 2028–2034¹⁸
Rubrik 1: Personalutgifter			0,498	0,498	3,771
Rubrik 2: Infrastruktur och driftsutgifter				0,000	
Rubrik 3: Driftsutgifter				0,000	
TOTALA anslag som täcks av avgifter	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771

Översikt/sammanfattning av personal och anslag (i miljoner EUR) som krävs för förslaget/initiativet vid decentraliserade byråer

¹⁷ Siffrorna i denna kolumn tar hänsyn till de totala lönekostnaderna som täcks av avgifterna för den fleråriga budgetramen 2028–2034, utan att det påverkar förhandlingarna om den fleråriga budgetramen 2028–2034.

¹⁸ Siffrorna i denna kolumn tar hänsyn till de totala lönekostnaderna som täcks av avgifterna för den fleråriga budgetramen 2028–2034, utan att det påverkar förhandlingarna om den fleråriga budgetramen 2028–2034.

Byrå: Europeiska järnvägsbyrån	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT 2021–2027	TOTALT Budgetram 2028–2034
Tillfälligt anställda (AD + AST)	0	0	9	9	9
Kontraktsanställda	0	0	3	3	3
Utsända nationella experter	0	0	0	0	0
Total personal	0	0	12	12	12
Anslag som täcks av EU-budgeten	0,000	0,000	2,064	2,064	11,124
Anslag som täcks av avgifter (i tillämpliga fall)	0,000	0,000	1,010	1,010	7,658
Anslag från medfinansiering (i tillämpliga fall)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag	0,000	0,000	3,074	3,074	18,782

Byrå: Easa	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT 2021–2027	TOTALT Budgetram 2028–2034
Tillfälligt anställda (AD + AST)	0	0	4	4	4
Kontraktsanställda	0	0	2	2	2
Utsända nationella experter	0	0	0	0	0
Total personal	0	0	6	6	6
Anslag som täcks av EU-budgeten	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771
Anslag som täcks av avgifter (i tillämpliga fall)	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771
Anslag från medfinansiering (i tillämpliga fall)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag	0,000	0,000	0,996	0,996	7,541

3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ Påverkan på egna medel
 - ☐ Påverkan på andra inkomster
 - ☐ Ange om inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna ¹⁹			
		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
Artikel					

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

[...]

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

[...]

4. DIGITALA INSLAG

Det arbete som ska utföras av ERA kommer att leda till en modifiering av ERA:s befintliga it-verktyg och register och har därför ett digitalt inslag. Detaljerna kring detta är ännu inte kända.

4.1 Krav med digital relevans

I artikel 14 i detta förslag till förordning fastställs att kommissionen genom antagande av en genomförandeakt från kommissionen får inrätta ett säkert och begränsat digitalt informationssystem för militär rörlighet som ska tas i bruk senast 2030. Det senare kommer att bidra till att avsevärt effektivisera och automatisera processerna för militär transport, särskilt gränsöverskridande militära transportinsatser. Detta digitala system skulle till exempel omfatta tullaspekterna för EU-formulär 302 i enlighet med förordning (EU) 202X/XXXX [tullreform]. [Denna nya digitala lösning ska användas och underhållas av kommissionen]. När systemet är i drift ska medlemsstaterna använda det för alla förfaranden som omfattas av detta kapitel och för tullformaliteter som rör EU-formulär 302 som avses i denna förordning.

I artikel 16 föreskrivs att medlemsstaternas tullmyndigheter och EU:s tullbyrå ska använda det digitala informationssystem för militär rörlighet som avses i artikel 14, när det är i drift, för utbyte och lagring av information som rör EU-formulär 302, på grundval av gemensamma datakrav som fastställs i enlighet med artikel 33 i förordning (EU) 202X/XXXX [tullreform]. Medlemsstaternas tullmyndigheter och EU:s tullbyrå ska ha åtkomst till detta system för att kunna fullgöra sina tullskyldigheter i samband med militär rörlighet.

¹⁹ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

För att underlätta interoperabilitet och datautbyte mellan systemen ska användningen av standardiserade format (dvs. JSON, JSON-LD, RDF och XML) prioriteras för digitaliseringen av formuläret. Dessutom ska en effektiv ram för datastyrning inrättas för att säkerställa hantering och standardisering av datakvaliteten, vilket garanterar noggrannhet, tillförlitlighet och enhetlighet mellan olika system och enheter.

Artikel 35 innebär också att kommissionen kan inrätta en solidaritetsreserv för att underlätta genomförandet av militära transportinsatser. Denna solidaritetsreserv kan kräva utveckling av ett säkert digitalt verktyg för att förvalta solidaritetsreserven, med utgångspunkt i det befintliga verktyg som används av GD Echo inom ramen för Centrumet för samordning av katastrofberedskap.

Hänvisning till kravet	Beskrivning av kravet	Aktörer som påverkas eller berörs av kravet	Övergripande processer	Kategorier
Artikel 14	Inrättande av det digitala informationssystemet för militär rörlighet – förutsatt att genomförandet antas	Kommissionen, medlemsstaterna, medlemsstaternas tullmyndigheter, militära myndigheter, Europeiska unionens tullbyrå	Inrättande av den digitala offentliga tjänsten	Data Digital lösning Digital offentlig tjänst
Artikel 16	Digitalisering av EU-formulär 302 – förutsatt att genomförandet om inrättande av ett digitalt informationssystem för militär rörlighet antas och förutsatt att förordning (EU) 202X/XXXX om inrättande av unionens tullkodex och Europeiska unionens tullmyndighet och om upphävande av	Medlemsstaterna as tullmyndigheter, Europeiska unionens tullbyrå	Informationsutbyte och lagring av information	Data Digital lösning Digital offentlig tjänst

	<i>förordning (EU) nr 952/2013 och genomförandea kten/den delegerade akten om inrättande av EU:s tullmodell antas</i>			
Artikel 35	Inrättande av en solidaritetsreserv (medlemsstaterna som frivilligt registrerade transportförmågor och unionens transportförmågor för att underlätta genomförandet av militära transportinsatser) – förutsatt att genomförandea kten antas	Kommissionen, medlemsstaterna	Inrättande av den digitala offentliga tjänsten	Data Digital lösning Digital offentlig tjänst

4.2 Data

Alla offentliga och militära myndigheter som använder det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet för insamling, behandling, generering, utbyte eller delning av data relaterade till militära transportinsatser ska göra detta i strikt överensstämmelse med tillämpliga lagar, förordningar och särskilda regler för hantering av känsliga och säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter. Detsamma gäller för insamling, behandling, generering, utbyte eller delning av data som rör det säkra digitala verktyg som kan skapas för att förvalta den eventuella solidaritetsreserven.

Digitaliseringen av EU-formulär 302 kommer att ske i enlighet med EU:s tullmodell som fastställts inom ramen för tullreformen.

<i>Typ av data</i>	<i>Hänvisning till kravet/kraven</i>	<i>Standard och/eller specifikation (i tillämpliga fall)</i>
Data från det digitala informationssystemet för	Artikel 14	

militär rörlighet – förutsatt att genomförandeakten om inrättande av systemet antas		
Digitaliserat EU-formulär 302 – förutsatt att genomförandeakten om inrättande av ett digitalt informationssystem för militär rörlighet antas och förutsatt att förordning (EU) 202X/XXXX om inrättande av unionens tullkodex och Europeiska unionens tullmyndighet och om upphävande av förordning (EU) nr 952/2013 och de delegerade akter och genomförandeakter om inrättande av EU:s tullmodell antas	Artikel 16	Baserat på gemensamma datakrav som fastställs i enlighet med artikel 36 i förordning (EU) 202X/XXXX [tullreform].
Register över solidaritetsreserven – förutsatt att genomförandeakten om inrättande av registret antas	Artikel 35	//

4.3 Digitala lösningar

De tekniska specifikationerna och modulerna för det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet måste fastställas på grundval av råd från transportgruppen för militär rörlighet. När det gäller de tullaspekter som rör digitaliseringen av EU-formulär 302 kommer verktyget att utvecklas på grundval av tillämplig tullagstiftning i EU och på råd från EU:s tullmyndigheter och Europeiska unionens tullbyrå i samarbete med kommissionen. Med tanke på den känsliga karaktären hos de data som behandlas genom det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet kommer denna digitala lösning att utformas och genomföras med största möjliga tonvikt på cybersäkerhet, i enlighet med de strängaste och senaste standarderna och bästa praxis. Samma tillvägagångssätt skulle tillämpas för det säkra digitala verktyg som skulle kunna skapas för att förvalta den eventuella solidaritetsreserven.

Överensstämmelse med EU:s datastrategi

Alla offentliga myndigheter som använder det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet för insamling, behandling, generering, utbyte eller delning av data relaterade till militära transportinsatser ska göra detta i strikt överensstämmelse med tillämpliga lagar, förordningar och särskilda regler för hantering av känsliga och säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter. Detsamma gäller för insamling, behandling, generering, utbyte eller delning av data som rör det säkra digitala verktyg som kan skapas för att förvalta den eventuella

solidaritetsreserven.

4.4 Interoperabilitetsbedömning

Det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet kan kräva samverkan över medlemsstaternas gränser, mellan EU-enheter eller mellan EU-enheter och organ inom den offentliga sektorn, såsom tullmyndigheter. Det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet kan påverka den gränsöverskridande interoperabiliteten. De därmed sammanhängande konsekvenserna kommer att bero på de tekniska specifikationer och moduler som det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet kan innebära.

Interoperabilitet mellan det eventuella digitala informationssystemet för rörlighet och andra relevanta verktyg och organ inom Natos ramverk bör också planeras, utan att det påverkar tillämpningen av de relaterade bestämmelserna i EU:s tullagstiftning.

Ett liknande tillvägagångssätt skulle tillämpas för det säkra digitala verktyg som skulle kunna skapas för att förvalta den eventuella solidaritetsreserven.

4.5 Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

Kommissionen får anta en genomförandeakt för att inrätta det digitala informationssystemet för militär rörlighet. På grundval av råd från transportgruppen för militär rörlighet, utan att det påverkar tillämpningen av relevanta bestämmelser i EU:s tullagstiftning och eventuella råd från tullmyndigheterna, bör kommissionens genomförandeakt innehålla specifikationer och moduler för detta. Eventuell finansiering från den framtida Europeiska konkurrenskraftsfonden, inom ramen för nästa fleråriga budgetram 2028–2034, bör stödja utvecklingen, införandet och användningen av denna potentiella digitala lösning.

Det säkra digitala verktyg som skulle kunna skapas för att förvalta den eventuella solidaritetsreserven skulle kunna stödjas med finansiering från programmet för europeisk försvarsindustri.

Övergripande beskrivning av digitala lösningar

Digital lösning	Hänvisning/hänvisningar till kravet/kraven	Huvudsakliga föreskrivna funktioner	Ansvarigt organ	Hur tillgodoses tillgängligheten?	Hur övervägs möjligheten till återanvändning?	Användning av AI-teknik (i tillämpliga fall)
Det digitala informationssystemet för militär rörlighet – förutsatt att genomförandeakten om inrättande av	Artikel 14	Förutsatt att genomförandeakten om inrättande av det digitala informationssystemet för militär rörlighet	Kommissionen	//	//	//

systemet antas		antas Medlemsstater na ska använda det för alla förfaranden som rör den enhetliga ramen för militär rörlighet enligt kapitel I Utbyte och lagring av information som rör EU- formulär 302				
Register över solidaritetsrese rven och verktyg för säker förvaltning – förutsatt att genomförande akten om inrättande av registret antas	Artikel 35	Förutsatt att genomförande akten om inrättande av registret antas Register över medlemsstater nas och unionens transportkapac itet Operativ kapacitet dygnet runt	Kommissi onen	//	//	//

Förklara, för varje digital lösning, hur den digitala lösningen uppfyller tillämplig digital politik och lagstiftning.

Digital lösning #1

Digital och/eller sektoriell politik (i tillämpliga fall)	Beskrivning av överensstämmelse
Förordningen om artificiell intelligens	//
EU:s	Alla offentliga myndigheter som använder det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet för insamling, behandling,

cybersäkerhetsram	generering, utbyte eller delning av data relaterade till militära transportinsatser ska göra detta i strikt överensstämmelse med tillämpliga lagar, förordningar och särskilda regler för hantering av känsliga och säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter.
eIDA	//
Den gemensamma digitala ingången och IMI	//
Övriga	//

Digital lösning #2

Digital och/eller sektoriell politik (i tillämpliga fall)	Beskrivning av överensstämmelse
Förordningen om artificiell intelligens	//
EU:s cybersäkerhetsram	Insamling, bearbetning, generering, utbyte eller delning av data relaterade till solidaritetsreserven ska ske i strikt överensstämmelse med tillämpliga lagar, förordningar och specifika regler för hantering av känsliga och säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter.
eIDA	//
Den gemensamma digitala ingången och IMI	//
Övriga	//

4.4 Interoperabilitetsbedömning

Övergripande beskrivning av den digitala offentliga tjänst/de digitala offentliga tjänster som påverkas av kravet

Digital offentlig tjänst eller kategori av digitala offentliga tjänster	Beskrivning	Hänvisning/hänvisningar till kravet/kraven	Lösning(ar) för ett interoperabelt Europa (EJ TILLÄMPLIGT)	Andra interoperabilitetslösningar

Digital offentlig tjänst #1	//	//	//	//
Kategori av digitala offentliga tjänster enligt COFOG nr 1	//	//	//	//

Kravets/kravens inverkan på gränsöverskridande interoperabilitet vad gäller digitala offentliga tjänster

Digital offentlig tjänst #1

Bedömning	Åtgärd/åtgärder	Potentiella återstående hinder (i tillämpliga fall)
Överensstämmelse med befintlig digital och sektoriell politik. Ange tillämplig digital och sektoriell politik som identifierats	//	//
Organisatoriska åtgärder för ett smidigt tillhandahållande av gränsöverskridande digitala offentliga tjänster Ange planerade förvaltningsåtgärder	//	//
Åtgärder som vidtagits för att säkerställa en samstämmig förståelse av data Ange dessa åtgärder	//	//
Användning av gemensamt överenskomna öppna tekniska specifikationer och standarder Ange dessa åtgärder	//	//

4.5 Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

Övergripande beskrivning av åtgärder till stöd för digitalt genomförande

Beskrivning av åtgärden	Hänvisning/hänvisningar till kravet/kraven	Kommissionens roll	Aktörer som ska	Förväntad tidsplan
-------------------------	--	--------------------	-----------------	--------------------

		(i tillämpliga fall)	involveras (i tillämpliga fall)	(i tillämpliga fall)
Genomförandeakt för inrättande av ett säkert och begränsat digitalt informationssystem för militär rörlighet De tekniska specifikationerna och modulerna för det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet måste fastställas på grundval av råd från transportgruppen för militär rörlighet. Med tanke på den känsliga karaktären hos de data som behandlas genom det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet kommer denna digitala lösning att utformas och genomföras med största möjliga tonvikt på cybersäkerhet, i enlighet med de strängaste och senaste standarderna och bästa praxis. <u>Interoperabilitet.</u> Det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet kan kräva samverkan över medlemsstaternas gränser, mellan EU-enheter eller mellan EU-enheter och organ inom den offentliga sektorn, såsom tullmyndigheter. Det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet kan påverka den gränsöverskridande interoperabiliteten. De	Artikel 14	Får anta rättsakten	//	//

därmed sammanhängande konsekvenserna kommer att bero på de tekniska specifikationer och moduler som det eventuella digitala informationssystemet för militär rörlighet kan innebära. På grundval av råd från transportgruppen för militär rörlighet bör kommissionens genomförandeakt omfatta de olika tekniska specifikationerna och modulerna. Eventuell finansiering från den framtida Europeiska konkurrenskraftsfonden, inom ramen för nästa fleråriga budgetram 2028–2034, bör stödja utvecklingen, införandet och användningen av denna potentiella digitala lösning.				
Genomförandeakt, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 45.3, om inrättande av en solidaritetsreserv för att underlätta genomförandet av militära transportinsatser. Med tanke på den känsliga karaktären hos de data som behandlas kommer denna digitala lösning att utformas och genomföras med största möjliga tonvikt på cybersäkerhet, i enlighet med de strängaste och senaste standarderna och bästa praxis. <u>Interoperabilitet mellan registret/det säkra</u>	38.1	Får anta rättsakten	//	//

verktyget och andra relevanta verktyg och organ inom Natos ramverk bör också planeras och säkerställas. Det säkra digitala verktyg som skulle kunna skapas för att förvalta den eventuella solidaritetsreserven skulle kunna stödjas med finansiering från programmet för europeisk försvarsindustri.				
Riktlinjer som definierar vilka typer och hur många viktiga transportresurser som krävs för solidaritetsreserven.	Artikel 35.2	Får anta riktlinjer	//	//