



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.11.2025
COM(2025) 847 final

2025/0847 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind stabilirea unui cadru de măsuri pentru facilitarea transportului de echipamente,
de bunuri și de personal militar în întreaga Uniune**

{SWD(2025) 847 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Mobilitatea militară este capacitatea forțelor armate ale statelor membre de a deplasa rapid trupe și echipamente în Uniune și peste frontierele sale externe în scopuri militare. Fiind un factor de sprijin esențial pentru securitatea europeană, precum și pentru măsurile de descurajare la nivel european, aceasta stă la baza pregătirii și promptitudinii Uniunii. Mobilitatea militară este vitală pentru securitatea și apărarea noastră europeană, precum și pentru capacitatea noastră de a reacționa la tulburările naturale și provocate de om. Forțele statelor membre ale UE trebuie să fie în măsură să efectueze transportul militar de echipamente, bunuri și pasageri în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, asigurând în același timp reducerea la minimum și atenuarea impactului unui astfel de transport asupra transportului civil, precum și să răspundă rapid și la o scară suficientă la situațiile de criză care izbucnesc la frontierele externe ale UE și dincolo de acestea. În plus, agresiunea Rusiei împotriva Ucrainei demonstrează în fiecare zi cât de important este să transportăm ajutorul militar și proviziile cât mai rapid și mai ușor cu putință.

Deși s-au înregistrat progrese importante, persistă bariere semnificative în calea unei mobilități militare eficiente în UE. Normele naționale divergente, procedurile fragmentate și lipsa unei coordonări clare continuă să întârzie transportul militar. Infrastructura de transport a UE este insuficient adaptată la nevoile de dublă utilizare și rămâne vulnerabilă la perturbări. Accesul la combustibili pentru operațiunile de transport militar rămâne o provocare. Capacitățile de transport cu dublă utilizare, care sunt esențiale pentru operațiunile de transport militar, rămân limitate. Aceste bariere expun vulnerabilități critice pentru rețeaua de transport a Uniunii și subminează poziția UE în materie de securitate, operațiunile de protecție civilă și capacitatea de descurajare.

Cartea albă comună privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030 din martie 2025⁽¹⁾ recunoaște necesitatea de a aborda obstacolele în materie de reglementare, infrastructură și capabilități pentru a îmbunătăți în mod semnificativ mobilitatea militară. Foaia de parcurs privind pregătirea pentru apărare 2030 din 16 octombrie 2025⁽²⁾ transpune acest lucru în obiective și etape clare, anunțând un pachet privind mobilitatea militară în noiembrie 2025.

Concluziile Consiliului European din 26 iunie 2025⁽³⁾ au invitat, de asemenea, Comisia și Înalțul Reprezentant să prezinte noi propuneri de consolidare a mobilității militare, care să permită deplasarea eficientă a echipamentelor și a personalului din domeniul apărării în întreaga Uniune.

Regulamentul răspunde acestor apeluri și face parte din pachetul privind mobilitatea militară, alături de Comunicarea comună privind mobilitatea militară. Acesta prezintă un set cuprinzător de măsuri menite să faciliteze transportul de echipamente, bunuri și personal în scopuri militare, asigurând în același timp reducerea la minimum și atenuarea impactului unui astfel de transport asupra transportului civil.

Regulamentul implică un set cuprinzător de măsuri care vizează:

⁽¹⁾ JOIN(2025) 120 final – Cartea albă privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030.

⁽²⁾ JOIN(2025) 27 final – COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIUL EUROPEAN ȘI CONSILIU – Menținerea păcii – Foaia de parcurs privind pregătirea pentru apărare 2030.

⁽³⁾ Documentul EUCO 12/25 – reuniunea Consiliului European (26 iunie 2025) – Concluzii.

- (a) optimizarea transportului militar transfrontalier (stabilirea unui cadru uniform pentru procedurile de acordare a autorizațiilor și asigurarea unui transport militar neîntrerupt și în condiții de siguranță);
- (b) consolidarea răspunsului în situații de urgență (crearea unui cadru eficient, coordonat și eficace pentru a facilita transportul militar ca răspuns la situații temporare, extraordinare și de urgență);
- (c) îmbunătățirea pregătirii și a protecției infrastructurii (stabilirea de norme pentru a spori pregătirea infrastructurii de transport cu dublă utilizare și pentru a proteja mai bine infrastructura strategică cu dublă utilizare împotriva tuturor pericolelor și amenințărilor);
- (d) promovarea solidarității și a utilizării în comun a capacităților (încurajarea grupării și a utilizării în comun a capacităților de transport și logistice prin intermediul unei rezerve de solidaritate și creșterea vizibilității capacităților de transport existente pentru transportul militar).

• **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Prezentul regulament, care se concentrează pe adaptarea infrastructurii și a echipamentelor de transport cu dublă utilizare, precum și pe instituirea unor proceduri de facilitare a transportului în scopuri de mobilitate militară, asigurând în același timp reducerea la minimum și atenuarea impactului unui astfel de transport asupra transportului civil, este pe deplin coerent și complementar cu progresele înregistrate până în prezent în ceea ce privește îmbunătățirea mobilității militare.

Începând din 2017, UE a urmărit o agendă specifică pentru consolidarea mobilității militare. O serie de măsuri de abordare a barierelor fizice, procedurale și de reglementare pentru deplasările militare au fost propuse în două planuri de acțiune privind mobilitatea militară în 2018⁽⁴⁾ și 2022⁽⁵⁾. În 2024, statele membre s-au angajat în cadrul angajamentului lor ambițios privind mobilitatea militară⁽⁶⁾ să abordeze lacunele rămase în ceea ce privește mobilitatea militară. Mobilitatea militară este, de asemenea, un „domeniu emblematic” al cooperării UE-NATO.

În ceea ce privește aspectele legate de reglementare, eforturile s-au axat în principal pe autorizațiile de deplasare militară transfrontalieră. În acest domeniu, Agenția Europeană de Apărare (AEA) și statele membre contribuitoare au instituit acorduri tehnice pentru standardizarea procedurilor de acordare a autorizațiilor de deplasare transfrontalieră, cu scopul de a simplifica și armoniza aceste proceduri. Deși aceste acorduri reprezintă un important pas înainte, punerea lor în aplicare rămâne incompletă pentru a facilita cu adevărat un transport militar fără sincope.

În ceea ce privește infrastructura, Regulamentul revizuit privind TEN-T⁽⁷⁾ din 2024 angajează statele membre să integreze mobilitatea militară în politica europeană în domeniul transporturilor în vederea creării unei rețele cu dublă utilizare. Pentru a ghida investițiile, Consiliul a adoptat patru coridoare prioritare multimodale de mobilitate militară în 2025,

⁽⁴⁾ JOIN(2018) 5 – COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU privind Planul de acțiune vizând mobilitatea militară.

⁽⁵⁾ JOIN(2022) 48 – COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU – Planul de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0.

⁽⁶⁾ Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE, 27 mai 2024 (9225/24).

⁽⁷⁾ Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport – PE/56/2024/ADD/1.

permițând o cooperare consolidată și o planificare coerentă între statele membre. Realizarea unei rețele cu dublă utilizare necesită investiții semnificative. În cadrul financiar multianual (CFM) 2021-2027, s-au alocat 1,69 miliarde EUR pentru cofinanțarea infrastructurii cu dublă utilizare prin intermediul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE)⁽⁸⁾, prin care s-au sprijinit 95 de proiecte în 21 de state membre. Cu toate acestea, cererea a depășit în mod substanțial resursele disponibile, cea de a treia și ultima cerere de propuneri pentru proiecte de infrastructură de transport cu dublă utilizare în cadrul MIE având o rată de suprasubscriere de 4,7¹. 22 de state membre au participat la această cerere de propuneri cu 112 proiecte (pentru o cofinanțare totală solicitată din partea UE în valoare de 3,7 miliarde EUR, în cele din urmă, alocându-se 807 milioane EUR pentru sprijinirea a 38 de proiecte în 18 state membre). Acest lucru, împreună cu urgența sporită de a consolida apărarea UE, a determinat Comisia să propună o creștere de zece ori a bugetului pentru mobilitatea militară pentru propunerea privind MIE pentru următorul cadru financiar multianual 2028-2034⁽⁹⁾. În plus, în următorul CFM, statele membre pot sprijini investițiile în infrastructura cu dublă utilizare, în special în infrastructura TEN-T, prin intermediul planurilor lor naționale și regionale. De asemenea, în această perioadă a CFM, statele membre pot realoca fonduri din cadrul politicii de coeziune și pot utiliza instrumentul SAFE⁽¹⁰⁾ pentru a finanța proiecte care vizează dubla utilizare. În sfârșit, Grupul Băncii Europene de Investiții și-a modificat recent politica de creditare în domeniul apărării și intenționează să investească 3,5 miliarde EUR în 2025 în securitate și apărare, inclusiv în infrastructura de apărare și în mobilitatea militară.

Dincolo de aspectele legate de reglementare și de infrastructură, s-au înregistrat, de asemenea, progrese în ceea ce privește dimensiunea legată de capacități și digitalizare, dar și în ceea ce privește dezvoltarea viitoarelor echipamente de transport necesare, esențiale pentru mobilitatea militară. De exemplu, UE a sprijinit proiecte privind schimbul digital de informații, transportul aerian de mărfuri agabaritice și viitoarele sisteme aeriene prin intermediul Fondului european de apărare (FEA)⁽¹¹⁾. Orizont Europa², principalul program de cercetare și inovare al UE, a sprijinit, de asemenea, cercetarea și inovarea care susține în mod indirect mobilitatea militară, cum ar fi în domeniul bateriilor, al pilelor de combustie, al tehnologiilor pe bază de hidrogen, al sistemelor feroviare de mare capacitate și al sistemelor de transport inteligente. Propunerea Comisiei³ privind următorul program-cadru Orizont

⁽⁸⁾ Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 – PE/52/2021/INIT.

¹ 22 de state membre au participat la această cerere de propuneri cu 112 proiecte, pentru o cofinanțare totală solicitată din partea UE în valoare de 3,7 miliarde EUR, în cele din urmă, alocându-se 807 milioane EUR pentru sprijinirea a 38 de proiecte în 18 state membre.

⁽⁹⁾ COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR – Un buget dinamic al UE pentru prioritățile viitorului – cadrul financiar multianual 2028-2034 – COM(2021) 550.

⁽¹⁰⁾ Propunere de Regulament al Consiliului de instituire a Instrumentului „Acțiunea pentru securitatea Europei” (SAFE) prin consolidarea industriei europene de apărare [COM(2025) 122 final 2025/0122 (NLE), 19 martie 2025].

⁽¹¹⁾ Regulamentul (UE) 2021/697 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 de instituire a Fondului european de apărare și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/1092 – PE/11/2021/INIT.

² REGULAMENTUL (UE) 2021/695 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 28 aprilie 2021 de instituire a programului-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa, de stabilire a normelor sale de participare și de diseminare și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1290/2013 și (UE) nr. 1291/2013.

³ Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de instituire a programului-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa pentru perioada 2028-2034,

Europa poate sprijini mobilitatea militară într-un mod mai direct, deoarece pot fi sprijinite acțiuni care vizează dubla utilizare. Statele membre pot utiliza, de asemenea, instrumentul SAFE pentru a finanța achiziționarea de capacități de mobilitate militară. Pentru următorul CFM, Comisia a propus o componentă specifică privind capacitatea și sprijinul logistic militar în cadrul propunerii privind Fondul european pentru competitivitate (FEC)⁽¹²⁾, inclusiv activități legate de digitalizarea proceselor de mobilitate militară, achiziționarea de produse care să îmbunătățească accesul la capacitățile de mobilitate militară, protecția și reziliența infrastructurii cu dublă utilizare și asistența acordată statelor membre în ceea ce privește accesul la resursele și echipamentele de transport și logistice necesare. Instituirea și funcționarea rezervei de solidaritate au fost concepute în special pentru a se asigura utilizarea sa în concordanță cu posibilele investiții din cadrul propunerii privind FEC care vizează îmbunătățirea accesului la capacități pentru transportul militar. Instrumentul InvestEU al FEC poate oferi împrumuturi și garanții pentru infrastructura cu dublă utilizare.

Prezentul regulament este în deplină concordanță cu progresele, eforturile și propunerile făcute până în prezent. Acesta va aborda aspecte-cheie care nu au fost abordate în mod adecvat până în prezent și care vizează toate cele trei dimensiuni – reglementare, infrastructură și capacități. Regulamentul este pe deplin aliniat la investițiile financiare prevăzute în următorul CFM și va funcționa împreună cu acestea. De exemplu, investițiile în infrastructură prin intermediul MIE vor avea un efect sinergic, facilitând transportul militar prin creșterea disponibilității unei infrastructuri cu dublă utilizare adaptate în cadrul Uniunii.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Regulamentul este în concordanță cu Comunicarea comună din 26 martie 2025 referitoare la Strategia europeană privind o Uniune a pregătirii⁽¹³⁾. Aceasta din urmă solicită consolidarea cooperării civil-militare și o interacțiune îmbunătățită între actorii civili și militari, ceea ce reprezintă o abordare aflată în centrul prezentului regulament, urmărindu-se îmbunătățirea abordării la nivelul întregii societăți și al întregii administrații în ceea ce privește operațiunile de transport militar.

Regulamentul este, de asemenea, în conformitate cu Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia de constituire de stocuri la nivelul UE: Stimularea pregătirii materiale a UE pentru situații de criză”⁽¹⁴⁾. Regulamentul prezintă măsuri concrete pentru a răspunde apelului lansat în această comunicare de a se consolida cooperarea și coordonarea pentru a crea politici și cadre de reglementare adaptabile pentru circulația transfrontalieră în perioade de criză și de perturbare, în special prin simplificarea procedurilor de deplasare și alocare transfrontalieră a resurselor și prin asigurarea flexibilității specifice în ceea ce privește reglementările în

de stabilire a normelor sale de participare și de diseminare și de abrogare a Regulamentului (UE) 2021/695 [COM(2025) 543 final].

(12) Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de instituire a Fondului european pentru competitivitate („FEC”), inclusiv a programului specific pentru activități de cercetare și inovare în domeniul apărării, de abrogare a Regulamentelor (UE) 2021/522, (UE) 2021/694, (UE) 2021/697, (UE) 2021/783, de abrogare a unor dispoziții ale Regulamentelor (UE) 2021/696, (UE) 2023/588 și de modificare a Regulamentului (UE) [EDIP] [COM(2025) 555 final].

(13) COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR referitoare la Strategia europeană privind o Uniune a pregătirii [JOIN(2025) 130].

(14) COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR Strategia de constituire de stocuri la nivelul UE: stimularea pregătirii materiale a UE pentru situații de criză [COM(2025) 528 final].

domeniul transporturilor. Dispozițiile prezentului regulament referitoare la Sistemul european de răspuns consolidat pentru mobilitatea militară (EMERS) sunt în special în concordanță cu abordarea prezentată în strategia de constituire de stocuri la nivelul UE.

Prin stabilirea posibilității de instituire a unei rezerve de solidaritate de capacități de transport și logistice comune în scopul abordării lacunelor în materie de capacitate cu care se confruntă statele membre în ceea ce privește efectuarea operațiunilor de transport militar, regulamentul se inspiră direct din experiența de succes a Comisiei reprezentată de Rezerva europeană de protecție civilă și rescEU din cadrul mecanismului de protecție civilă al Uniunii⁽¹⁵⁾.

În plus, deși urmărește să consolideze reziliența infrastructurii strategice cu dublă utilizare, prezentul regulament se bazează pe directiva existentă privind reziliența entităților critice⁽¹⁷⁾. Printre altele, regulamentul abordează necesitatea specifică de sporire a rezilienței și a protecției infrastructurii strategice cu dublă utilizare pentru transportul militar prin introducerea unor norme complementare care se bazează pe directiva existentă menționată anterior, punând accentul pe identificarea și reziliența unei astfel de infrastructuri de transport.

În cele din urmă, deși propune dispoziții specifice și auxiliare privind procedurile vamale pentru transportul militar, strict necesare pentru a facilita punerea în aplicare a măsurilor de transport avute în vedere, prezentul regulament rămâne pe deplin compatibil cu propunerea de revizuire a Codului vamal al Uniunii⁽¹⁸⁾, care stabilește normele și procedurile vamale pe teritoriul vamal al UE.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temeiul juridic

Forțele armate ale statelor membre se bazează în mare măsură pe infrastructura și echipamentele de transport cu dublă utilizare pentru a-și desfășura operațiunile de transport militar. Prin recunoașterea acestei dimensiuni a dublei utilizări, politica comună în domeniul transporturilor poate fi mobilizată și dezvoltată pentru a sprijini nevoile specifice ale transportului militar.

În plus, normele privind transportul militar transfrontalier trebuie să fie integrate și dezvoltate în mod corespunzător în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, dezvoltată la nivelul Uniunii, în special pentru a ține seama de particularitățile relevante ale transportului efectuat în numele forțelor armate de către întreprinderile civile și, de asemenea, pentru a se asigura că impactul său asupra altor tipuri de transport civil este redus la minimum și atenuat în măsura posibilului.

Având în vedere cele de mai sus, precum și faptul că regulamentul include măsuri aplicabile transportului rutier, feroviar și pe căi navigabile interioare, dar și transportului aerian și maritim, acesta se întemeiază pe articolul 91 și pe articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Regulamentul stabilește un set de măsuri și prevede dispoziții adecvate menite să faciliteze transportul militar în Uniune și dincolo de

⁽¹⁵⁾ REGULAMENTUL (UE) 2021/836 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 20 mai 2021 de modificare a Deciziei nr. 1313/2013/UE privind un mecanism de protecție civilă al Uniunii.

⁽¹⁷⁾ Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE a Consiliului – PE/51/2022/REV/1.

⁽¹⁸⁾ Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii.

frontierele sale externe și să reducă la minimum și să atenueze impactul unui astfel de transport asupra transportului civil.

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

Mobilitatea militară în UE se referă la capacitatea forțelor armate ale statelor membre de a mobiliza rapid trupe și echipamente în Uniune și dincolo de frontierele sale externe în scopuri militare. Având în vedere caracterul său transnațional inerent, mobilitatea militară este afectată în mod semnificativ de complexitatea circulației transfrontaliere. Prin abordarea provocărilor asociate transportului militar transfrontalier, prezentul regulament se aliniază la principiul subsidiarității, asigurând faptul că deciziile sunt luate la nivelul cel mai eficace pentru a facilita mobilitatea militară fără sincope și eficientă în întreaga UE.

În ceea ce privește reglementarea, în pofida eforturilor naționale și interguvernamentale, progresele înregistrate în facilitarea transportului militar transfrontalier au fost insuficiente. Actualul peisaj de reglementare este caracterizat de norme naționale inconsecvente și divergente, ceea ce conduce la un cadru fragmentat care împiedică dubla utilizare eficientă a infrastructurii de transport și, prin urmare, transportul transfrontalier de personal și echipamente militare, cu reducerea la minimum și atenuarea impactului său asupra transportului civil. Pentru a aborda această problemă, este necesar un cadru de reglementare unificat la nivelul Uniunii care să stabilească o abordare coerentă și uniformă cu scopul de a asigura dubla utilizare a infrastructurii de transport pentru deplasările militare. În plus, normele care reglementează transportul militar transfrontalier trebuie integrate și dezvoltate în contextul politicii comune în domeniul transporturilor, care este stabilită la nivelul Uniunii.

În ceea ce privește infrastructura, operațiunile de transport militar transfrontalier se bazează în mod inerent pe rețele de infrastructură cu dublă utilizare care se întind pe teritoriile mai multor state membre. Coridoarele de mobilitate militară identificate în 2025 sunt principalele exemple ale acestei dimensiuni transfrontaliere. În consecință, măsurile propuse în prezentul regulament pentru a spori pregătirea și reziliența infrastructurii cu dublă utilizare sunt atât necesare pentru a asigura executarea fără sincope a operațiunilor de transport militar transfrontalier, cât și în conformitate cu principiul subsidiarității. În schimb, abordările naționale fragmentate ar fi insuficiente pentru a atinge obiectivul de a se asigura că operațiunile de transport militar transfrontalier pot fi efectuate pe o infrastructură cu dublă utilizare adecvată scopului.

În ceea ce privește capacitățile de transport și logistice, statele membre se confruntă cu lacune semnificative care sunt *de facto* dificil de eliminat numai la nivel național, fie din cauza investițiilor substanțiale necesare, fie pentru că abordarea lor individuală ar duce la dublarea inutilă a eforturilor. Acest lucru poate împiedica transportul militar eficient în Uniune și dincolo de frontierele sale externe. Pentru a depăși această situație, mai multe state membre au pus în aplicare cu succes inițiative de „grupare și utilizare în comun” a capacităților logistice și de transport, cum ar fi transportul aerian strategic, demonstrând potențialul abordărilor bazate pe colaborare. Totuși, aceste inițiative sunt în prezent fragmentate și limitate la un anumit număr de state membre. Regulamentul propus urmărește să valorifice aceste succese, făcându-le accesibile tuturor statelor membre și extinzându-le domeniul de aplicare pentru a include moduri și capacități de transport suplimentare. Prin instituirea unei rezerve de solidaritate și prin introducerea unor măsuri de consolidare a solidarității între statele membre în ceea ce privește accesul la capacitățile relevante, abordând astfel lacunele în materie de capacitate care împiedică în prezent transportul militar la nivelul Uniunii, propunerea respectă principiul subsidiarității, oferind o soluție la nivelul Uniunii la o provocare transfrontalieră. Această abordare permite o utilizare mai eficientă și mai coordonată a resurselor, aducând în cele din urmă beneficii tuturor statelor membre.

În sfârșit, deși Curtea de Conturi Europeană⁽¹⁹⁾ și consultările cu părțile interesate au subliniat necesitatea și relevanța unei acțiuni la nivelul UE pentru a aborda barierele sistemice din calea mobilității militare, necesitatea urgentă de a îmbunătăți mobilitatea militară a făcut, de asemenea, ca intervenția UE să fie esențială pentru a oferi o soluție coerentă cu viteza și amploarea necesare.

- **Proportionalitatea**

Regulamentul urmărește să faciliteze și să optimizeze transportul militar în cadrul Uniunii prin promovarea dublei utilizări a infrastructurii civile și a unei coordonări sporite între statele membre. Pentru a atinge acest obiectiv, măsurile propuse sunt calibrate cu atenție pentru a fi proporționale cu nevoile regulamentului, asigurând un echilibru între normele și procedurile simplificate pentru transportul militar și responsabilitatea principală a statelor membre în ceea ce privește mobilitatea militară. Regulamentul nu aduce atingere suveranității statelor membre de a decide dacă să își deplaseze forțele militare în interiorul Uniunii și nici de a acorda permisiunea ca forțele armate ale unui alt stat membru să le tranziteze teritoriul. În schimb, acesta urmărește să permită punerea în aplicare eficace a unor astfel de decizii suverane, sporind astfel eficiența globală a mobilității militare. Prin adoptarea unei abordări proporționale, regulamentul asigură facilitarea transportului militar, respectând în același timp pe deplin suveranitatea statelor membre.

În plus, regulamentul stabilește un echilibru atent între facilitarea operațiunilor de transport militar și atenuarea impactului acestora asupra sectorului civil, asigurând astfel o abordare proporțională. Normele propuse urmăresc clarificarea cadrului de reglementare pentru operatorii civili contractați de forțele armate ale statelor membre, care realizează majoritatea operațiunilor de transport militar din Uniune. De asemenea, făcând distincție între normele obișnuite de transport militar și măsurile de urgență pe care le implică EMERS, regulamentul adoptă o abordare graduală și progresivă, rezervând măsuri intruzive și ample pentru situațiile care impun cu adevărat necesitatea lor. Această abordare specifică reduce la minimum impactul asupra sectorului civil, limitându-l la ceea ce este strict necesar pentru a permite intensificarea operațiunilor de transport militar în Uniune. În plus, măsurile sporesc previzibilitatea pentru activitățile civile și oferă sectorului civil oportunități de a contribui în mod activ la îmbunătățirea mobilității militare în Uniune, promovând un mediu colaborativ și reciproc avantajos.

- **Alegerea instrumentului**

Comisia propune un regulament al Parlamentului European și al Consiliului. Acesta este cel mai adecvat instrument juridic, deoarece numai un regulament, cu aplicarea sa uniformă, caracterul său obligatoriu și aplicabilitatea sa directă, poate oferi gradul de uniformitate necesar pentru a facilita și a optimiza în mod semnificativ transportul militar. În plus, acest lucru este în conformitate cu articolul 91 și cu articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, care stabilesc procedura legislativă ordinară care trebuie utilizată pentru adoptarea de măsuri în domeniile lor de aplicare.

Decizia de a nu alege opțiunea unei directive poate fi explicată în principal prin faptul că aceasta din urmă implică în mod necesar o perioadă de transpunere de către statele membre, ceea ce necesită timp și eforturi incompatibile cu calendarul urgent până la care Uniunea trebuie să îmbunătățească mobilitatea militară, astfel cum se subliniază în Cartea albă comună privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030.

⁽¹⁹⁾ Curtea de Conturi Europeană, Raportul special 04/2025 – Mobilitatea militară în UE – Deficiențele de concepție și obstacolele întâmpinate încetinesc progresele.

3. **REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI**

- **Evaluările *ex post*/verificările adecvării legislației existente**

Prezenta propunere de regulament este o inițiativă nouă de politică. Până în prezent, nu a existat niciun act legislativ privind transportul militar transfrontalier de personal militar și de bunuri militare la nivelul UE.

- **Consultările cu părțile interesate**

Pentru a colecta date calitative și cantitative și feedback cu privire la aspecte-cheie ale pachetului privind mobilitatea militară din 2025, s-a efectuat consultare specifică a părților interesate în legătură cu pachetul privind mobilitatea militară. Lansată la 12 iunie 2025 de Comisia Europeană în colaborare cu Înalțul Reprezentant, aceasta s-a adresat statelor membre și tuturor actorilor relevanți, inclusiv NATO, proiectelor PESCO relevante, domeniilor de mobilitate militară, industriei, infrastructurii de transport și administratorilor de active, părților interesate din sectorul vamal și energetic și sectorului financiar, printre altele. Această consultare specifică a părților interesate a inclus o anchetă online specifică și posibilitatea de a prezenta documente de poziție și contribuții scrise până la 31 iulie 2025. Serviciul European de Acțiune Externă și serviciile Comisiei Europene au organizat, de asemenea, reuniuni bilaterale cu statele membre în septembrie 2025.

În total, Comisia a primit 107 contribuții la sondaj, dintre care 39 din partea statelor membre și 2 din partea Norvegiei, 36 din partea întreprinderilor, 12 din partea asociațiilor industriale și 4 din partea altor organizații. Alte contribuții au inclus 12 contribuții din partea autorităților portuare, 1 din partea autorității feroviare și 1 reprezentând lucrătorii. În ceea ce privește sectoarele reprezentate, acolo unde este posibil să se furnizeze o alocare specifică, 6 au provenit din sectorul aerian, 3 reprezentând autoritățile vamale, 1 din sectorul energetic, 21 din sectorul feroviar, 2 din sectorul rutier și 18 din domeniul maritim. În cadrul consultării s-au primit, de asemenea, 76 de documente de poziție, 7 din partea statelor membre și 69 din partea industriei, a grupurilor de reflecție și a altor organizații. De asemenea, s-au primit contribuții și din partea NATO.

Reuniunile bilaterale cu statele membre au oferit ocazia de a discuta în continuare și de a aprofunda înțelegerea contribuțiilor scrise furnizate, precum și de a prezenta statelor membre rezultatele agregate ale sondajului în rândul părților interesate.

- **Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate**

Nu se aplică

- **Evaluarea impactului**

Există o nevoie urgentă de a îmbunătăți mobilitatea militară ca parte a obiectivului strategic mai larg de consolidare a pregătirii europene pentru apărare, astfel cum se subliniază în Busola strategică din 2022⁽²⁰⁾ și în Cartea albă comună privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030. Ținând seama de caracterul urgent al contextului de securitate și necesitatea urgentă de a facilita transportul militar, având în vedere mediul geopolitic, propunerea este prezentată, în mod excepțional, fără o evaluare a impactului care să o însoțească.

Cu toate acestea, propunerea de regulament a Comisiei este însoțită de un document de lucru al serviciilor Comisiei care oferă o descriere factuală a motivelor intervenției la nivelul UE, pentru a demonstra capacitatea UE de a aduce valoare adăugată prin acțiunile sale de

⁽²⁰⁾ BUSOLA STRATEGICĂ PENTRU SECURITATE ȘI APĂRARE (2022).

reglementare, bugetare și de coordonare și pentru a pregăti terenul pentru adoptarea pachetului privind mobilitatea militară. Acest lucru asigură faptul că noua propunere este sprijinită de o analiză structurată a problemelor, a obiectivelor și a opțiunilor disponibile.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Obiectivul general al regulamentului este, de asemenea, de a facilita și de a simplifica normele privind transportul militar și, prin urmare, se preconizează că acesta va reduce sarcina administrativă, în special în ceea ce privește gestionarea autorizațiilor pentru transportul militar transfrontalier și a procedurilor conexe de către statele membre.

- **Drepturile fundamentale**

Prezenta propunere de regulament se aliniază pe deplin la Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene („carta”). Propunerea respectă libertatea de circulație a persoanelor și a mărfurilor, astfel cum este consacrată în carte. Deși prezentul regulament nu aduce atingere competențelor statelor membre de a acorda autorizații pentru transportul militar transfrontalier pe timp de pace, regulamentul stabilește cadre procedurale și juridice pentru a se asigura că statele membre aplică aceste decizii în conformitate cu principiile procedurilor echitabile (articolul 47 din carte) și bunei administrări (articolul 41 din carte).

Facilitarea mobilității militare poate contribui la reducerea la minimum a impactului transportului civil și, prin urmare, la protejarea drepturilor fundamentale ale cetățenilor UE.

Articolul 8 din carte prevede dreptul la protecția datelor cu caracter personal. În cazul în care schimbul prevăzut de informații privind capacitățile cu dublă utilizare (de exemplu, infrastructura) cu autoritățile militare poate implica date cu caracter personal (de exemplu, numele proprietarului/operatorului), orice prelucrare a datelor cu caracter personal trebuie să respecte legislația UE privind protecția datelor [în special Regulamentul (UE) 2016/679 și Regulamentul (UE) 2018/1725] pentru a echilibra nevoile operaționale și viața privată.

Articolul 17 alineatul (1) din carte prevede dreptul de proprietate, prevăzând că orice persoană are dreptul de a deține în proprietate, de a folosi, de a dispune și de a lăsa moștenire bunurile pe care le-a dobândit în mod legal.

Cu toate acestea, pentru a facilita mobilitatea militară în interiorul UE, prezentul regulament impune statelor membre să instituie sau să dispună de un cadru care să permită controlul/dreptul temporar de utilizare a infrastructurii, a activelor sau a echipamentelor, pentru a asigura continuitatea și eficacitatea neîntreruptă a operațiunilor lor de transport militar, precum și pentru a permite utilizarea unor astfel de măsuri temporare de control în sprijinul operațiunilor de transport militar ale altor state membre, la cerere. Acest lucru trebuie să fie în conformitate cu articolul 17 alineatul (1), care conține derogări de la dreptul de proprietate, atunci când este vorba de o cauză de utilitate publică, în cazurile și condițiile prevăzute de lege și în schimbul unei despăgubiri juste acordate în timp util pentru pierderea suferită. Acest regulament prevede că proprietarii, operatorii și administratorii de infrastructură, active sau echipamente care fac obiectul unei măsuri temporare de control nu sunt împovărați în mod inechitabil și sunt compensați în mod corespunzător pentru cheltuielile suportate și daunele suferite ca urmare a unor astfel de măsuri.

În conformitate cu articolul 52 alineatul (1) din carte, orice restrângere a dreptului de proprietate prin prezenta propunere va fi prevăzută de lege și va respecta substanța acestor drepturi și libertăți și principiul proporționalității.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Impactul bugetar al prezentei inițiative se limitează la creditele pentru resursele umane necesare pentru îndeplinirea sarcinilor și a obiectivelor prevăzute în prezentul regulament și la dezvoltările necesare ale sistemului informatic pentru a sprijini dezvoltarea și întreținerea bazelor de date. Vor fi necesare resurse umane în cadrul serviciilor Comisiei (DG MOVE, DG DEFIS, DG TAXUD, DG ECHO) pentru a asigura adoptarea actelor de punere în aplicare și a actelor delegate necesare, pentru a îndeplini noile responsabilități ale Comisiei și pentru a pune în aplicare acțiunile și sarcinile prevăzute în prezentul regulament (în special în ceea ce privește Grupul privind transportul pentru mobilitate militară, rezerva de solidaritate și sistemul digital de informații, punerea în aplicare a coridoarelor de mobilitate militară și a infrastructurii strategice cu dublă utilizare, cu responsabilități sporite pentru Comitetul TEN-T, precum și simplificarea și digitalizarea formalităților vamale). Bugetul necesar în materie de resurse umane pentru îndeplinirea acestor sarcini este estimat la 53,7 milioane EUR, din care 4,5 milioane EUR în perioada bugetară 2021-2027.

Se preconizează, de asemenea, că agențiile descentralizate vor avea nevoie de resurse umane. Comisia va fi asistată de AESA în legătură cu punerea în aplicare a dispozițiilor regulamentului referitoare la aviație, în special în ceea ce privește dezvoltarea de norme pentru sistemele de aeronave fără pilot la bord, furnizarea de noi capacități de mobilitate militară prin facilitarea dronelor cu dublă utilizare, a aeronavelor cu pilot la bord și a sistemelor anti-UAS (C-UAS) inovatoare, precum și în ceea ce privește orientările și normele tehnice armonizate pentru sistemele anti-UAS și orientările și normele tehnice armonizate pentru facilitarea mobilității militare aeriene și a interoperabilității cu aviația civilă. Comisia va fi asistată de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) în punerea în aplicare a dispozițiilor regulamentului referitoare la sectorul feroviar, în special în ceea ce privește (i) contribuția la discuțiile legate de cerințele militare pentru infrastructura și activele feroviare, (ii) integrarea standardelor militare existente în specificațiile tehnice de interoperabilitate pentru a le face executorii, după caz, (iii) armonizarea normelor operaționale (de siguranță) și tehnice pentru transportul militar, (iv) sarcinile suplimentare de autorizare legate de vehiculele cu dublă utilizare, inclusiv în calitate de entitate de înregistrare, și (v) adaptarea registrelor și a instrumentelor existente, inclusiv a registrului european al vehiculelor. Bugetul necesar pentru îndeplinirea acestor sarcini în cadrul ambelor agenții este estimat la 17,5 milioane EUR, din care 2,6 milioane EUR în perioada bugetară 2021-2027.

Investițiile digitale legate de această inițiativă, în special pentru rezerva de solidaritate și pentru alte instrumente informatice necesare, sunt estimate la 2,5 milioane EUR.

Bugetul orientativ din cadrul următorului CFM nu aduce atingere rezultatului negocierilor privind următorul CFM.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de punere în aplicare și măsurile de monitorizare, evaluare și raportare**

Monitorizarea punerii în aplicare se va efectua în cooperare cu statele membre pentru a se asigura că autoritățile competente pun în aplicare cerințele regulamentului propus în mod eficace și consecvent. În acest scop, propunerea prevede obligația statelor membre de a institui un coordonator național pentru transportul militar transfrontalier și înființează un grup privind transportul pentru mobilitate militară, format din reprezentanți ai statelor membre, care se vor reuni periodic pentru a analiza, printre altele, chestiunile legate de punerea în aplicare a unor părți ale regulamentului. Monitorizarea aspectelor legate de infrastructura de transport, în special în ceea ce privește coridoarele de mobilitate militară și identificarea

infrastructurilor strategice cu dublă utilizare, se va realiza prin intermediul Comitetului TEN-T.

Comisia poate efectua simulări de criză, în colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale UE, pentru a testa și a evalua eficacitatea abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentei propuneri, inclusiv coordonarea și cooperarea dintre organismele, autoritățile și părțile interesate relevante, precum și pentru a testa punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament într-o anumită zonă geografică, cum ar fi un coridor specific de mobilitate militară sau regiuni frontaliere europene ale unui stat membru cu o țară terță sau într-o anumită zonă sectorială, cum ar fi vămile.

Comisia va efectua o evaluare a prezentului regulament în termen de cel mult trei ani de la intrarea sa în vigoare pentru a analiza impactul real și pentru a evalua eficiența și eficacitatea acestuia, precum și măsura în care rezultatele sale sunt în concordanță cu obiectivele. Comisia va comunica rezultatele evaluării respective Parlamentului European și Consiliului.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Nu se aplică

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**privind stabilirea unui cadru de măsuri pentru facilitarea transportului de echipamente, de bunuri și de personal militar în întreaga Uniune**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 și articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) La 19 martie 2025, Comisia și Înalțul Reprezentant au prezentat o Carte albă comună privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030⁽⁴⁾, subliniind că mobilitatea militară este un factor de sprijin esențial pentru securitatea și apărarea europeană și pentru sprijinul pe care îl acordăm Ucrainei. Cartea albă comună a indicat că, deși s-au înregistrat progrese semnificative în ultimii ani, există în continuare obstacole considerabile în calea deplasării nestingerite a trupelor și a echipamentelor în întreaga Uniune.
- (2) În Concluziile Consiliului European din 26 iunie 2025⁽³⁾, șefii de stat sau de guvern au invitat Comisia și Înalțul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate să prezinte noi propuneri de consolidare a mobilității militare, care să permită deplasarea eficientă a echipamentelor și a personalului din domeniul apărării în întreaga Uniune.
- (3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.

(1) JO C [...], [...], p. [...].

(2) JO C [...], [...], p. [...].

(4) JOIN(2025) 120 final – Cartea albă privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030.

(3) Concluziile Consiliului European, EUCO 12/25, 26 iunie 2025.

- (4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.
- (5) Transportul militar transfrontalier efectuat direct de forțele armate este îngreunat de faptul că normele Uniunii privind transporturile nu prevăd măsuri specifice care să țină seama de particularitățile unui astfel de transport, ce face, prin urmare, obiectul unor norme naționale diferite și al unor proceduri fragmentate. Aceste cerințe naționale sunt mai stricte decât cele aplicabile operațiunilor de transport civil. Normele administrative din statele membre (de exemplu, cu privire la autorizațiile diplomatice) sunt adesea complexe și/sau se bazează pe documente pe suport de hârtie (de exemplu, în domeniul vamal). Acest lucru cauzează întârzieri, ineficiențe și blocaje și împiedică transportul militar. Uniunea nu dispune de un cadru uniform pentru a asigura și a sprijini transportul militar pe teritoriul său și în afara acestuia. Un astfel de cadru este esențial pentru a asigura un transport militar fără sincope în orice circumstanțe și, în special, în situațiile care necesită un transport rapid și la scară largă de personal, bunuri și echipamente militare.
- (6) Pentru a facilita transportul de echipamente, bunuri și persoane pentru protecție militară sau civilă, este necesar, în special, un cadru cuprinzător la nivelul Uniunii pentru autorizațiile acordate de un stat membru destinat în ceea ce privește operațiunile de transport militar efectuate pe teritoriul său de către sau în numele forțelor armate ale unui stat membru solicitant. Deși, în prezent, există acorduri tehnice pentru procedurile de acordare a autorizațiilor de deplasare transfrontalieră, elaborate de Agenția Europeană de Apărare („AEA”) și unele state membre, acestea sunt aplicate în mod voluntar și inegal. Acest lucru creează lacune în armonizarea normelor și a procedurilor privind transportul militar, duce la incertitudine operațională și la sarcini administrative și pune în pericol capacitatea de intervenție a Uniunii în domeniul protecției civile, precum și pregătirea sa la nivel general. Pentru a aborda aceste aspecte, autorizațiile pentru transportul militar transfrontalier ar trebui simplificate pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian și maritim). Toate statele membre ar trebui să aplice aceleași proceduri pentru autorizațiile administrative și autorizațiile diplomatice, reducându-se astfel în mod semnificativ întârzierile, sarcina administrativă și costurile administrative. Pe baza autorizațiilor anuale existente în temeiul acordurilor tehnice ale AEA, este necesar să se sporească atât previzibilitatea, cât și pregătirea operațională prin crearea unei autorizații permanente pentru transportul militar, care ar trebui să fie valabilă până la revocarea sa.
- (7) Autorizațiile permanente pentru transportul militar nu ar trebui să fie legate de nicio operațiune de transport militar specifică, ci ar trebui să constituie autorizații prealabile pentru transportul militar transfrontalier, precum și să vizeze tipuri predefinite de operațiuni de transport militar. Atunci când acordă autorizații permanente pentru transportul militar în ceea ce privește efectuarea de operațiuni de transport militar, statele membre ar trebui să poată conveni asupra condițiilor prealabile în care urmează să se desfășoare operațiunile respective, inclusiv asupra măsurilor de circulație

aplicabile și a rutelor predefinite, pentru a facilita utilizarea infrastructurii cu dublă utilizare disponibile pentru operațiunile de transport autorizate care necesită măsuri de circulație.

- (8) Pentru a asigura o mai mare transparență și coerență operațională în gestionarea infrastructurii de transport cu dublă utilizare, statele membre ar trebui să se coordoneze cât mai mult posibil în prealabil, în conformitate cu Angajamentul privind mobilitatea militară din 2024⁽⁷⁾, care subliniază mecanismele multilaterale și bilaterale de coordonare pentru armonizarea procedurilor și îmbunătățirea eficienței de-a lungul coridoarelor principale. Prin urmare, statele membre situate de-a lungul aceluiași coridor de mobilitate militară ar trebui să fie în măsură să își alinieze autorizațiile permanente pentru transportul militar și să își coordoneze în prealabil respectivele măsuri planificate în prealabil și rute predefinite. În cazul în care o operațiune de transport militar traversează mai multe state membre, statul membru solicitant ar trebui să transmită simultan notificarea tuturor statelor membre implicate care au acordat statului membru respectiv autorizații permanente pentru transportul militar.
- (9) Domeniul de aplicare al autorizației permanente pentru transportul militar ar trebui să fie precizat și să vizeze, în această etapă, numai operațiunile simple de transport militar, prevăzând în același timp posibilitatea de a fi extins în viitor pentru a viza operațiuni de transport militar mai complexe. Acest proces ar trebui să fie însoțit de un efort de investiții pentru adaptarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor de mobilitate militară, de o coordonare sporită pe rute predefinite pentru toate tipurile de operațiuni de transport militar și de un acces consolidat la capacitățile de transport.
- (10) Autorizațiile ad-hoc pentru transportul militar sunt necesare pentru efectuarea de operațiuni de transport militar în absența unei autorizații permanente sau atunci când acestea nu intră în domeniul de aplicare al unei autorizații permanente existente și ar trebui să se aplice în principal pentru operațiuni de transport militar neplanificate și cu preaviz scurt, care depășesc domeniul de aplicare convenit al autorizației permanente, în conformitate cu Angajamentul privind mobilitatea militară din 2024, prin care statele membre s-au angajat să acorde autorizații de deplasare transfrontalieră în termen de maximum trei zile lucrătoare.
- (11) Pe lângă autorizații, anumite operațiuni de transport militar transfrontalier necesită măsuri de circulație. Astfel de măsuri se pot referi la rutele pentru transportul în condiții de siguranță al încărcăturilor militare excepționale sau al bunurilor periculoase, la escortele care însoțesc operațiunile de transport militar, la sprijinul națiunii gazdă necesar în contextul unei operațiuni de transport militar sau la alte măsuri sau cerințe de siguranță a circulației specifice modului de transport care depășesc normele obișnuite, cum ar fi accesul limitat la căile ferate, închiderea unor drumuri sau restricționarea spațiului aerian. În plus, în sectorul feroviar, administratorul de infrastructură feroviară trebuie, de asemenea, să aloce o trasă individuală și să acorde o autorizație specifică pentru transporturile excepționale, iar întreprinderile feroviare trebuie să efectueze verificări privind compatibilitatea rutei și compunerea trenurilor necesare pentru o operațiune de transport militar. Astfel de măsuri de circulație și alocări de trase contribuie la reducerea la minimum a efectelor negative asupra activităților de transport civil. Sunt necesare proceduri și termene comune pentru solicitarea și acordarea măsurilor de circulație, inclusiv coordonarea cu administratorii de infrastructură, pentru a armoniza și a simplifica procesele și pentru a

⁽⁷⁾ Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE, 27 mai 2024 (9225/24).

reduce întârzierile și perturbările. Măsurile de circulație stabilite în temeiul prezentului regulament nu ar trebui să aducă atingere altor proceduri sau cerințe operaționale care pot fi aplicabile în temeiul legislației Uniunii sau al legislației naționale pentru efectuarea operațiunilor de transport militar în cauză.

- (12) Este necesar să se simplifice formalitățile procedurale și să se furnizeze modele pentru cererile și notificările aferente transportului militar pentru a se evita întârzierile, ineficiențele și blocajele operaționale. Orice cerere și notificare în legătură cu o autorizație pentru transportul militar, inclusiv pentru transportul militar de bunuri periculoase și încărcături militare excepționale, ar trebui să fie efectuată de statele membre utilizând modelul prevăzut în anexa II la prezentul regulament. Toate cererile și notificările legate de o singură operațiune de transport militar ar trebui combinate într-o singură cerere de acordare a unei autorizații sau într-o singură notificare. Niciun stat membru nu ar trebui să solicite formulare suplimentare. Acest lucru nu ar trebui să aducă atingere normelor vamale aplicabile ale Uniunii, în special formularelor UE și NATO 302. Orice comunicare între statele membre legată de cererile și notificările aferente operațiunilor de transport militar și măsurilor de circulație ar trebui transmisă prin intermediul coordonatorului național pentru transportul militar transfrontalier respectiv.
- (13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în 2030. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.
- (14) Operațiunile de transport militar ar trebui să se desfășoare fără perturbări nejustificate la punctele de trecere a frontierelor interne, pe teritoriul vamal al Uniunii, într-un mod care să limiteze blocajele pentru transportul civil. În timpul escortei transportului militar, semnalizarea vehiculelor și manipularea armelor și muniției sunt necesare pentru a garanta atât siguranța, cât și eficiența, iar controalele la frontieră ar putea introduce întârzieri care ar putea pune în pericol promptitudinea operațiunilor de transport militar. Orice măsuri de control necesare ar trebui să fie aplicate numai la prima oprire planificată după frontiera internă a unui stat membru.
- (15) Unele acorduri internaționale se aplică deja transportului de bunuri periculoase efectuat de către forțele armate sau pentru acestea. Cu toate acestea, un astfel de transport face în mare măsură obiectul normelor naționale relevante și al sistemelor de acordare a autorizațiilor ale statelor membre. Acest lucru creează întârzieri și sarcini administrative inutile. Prin urmare, transportul militar de bunuri periculoase în interiorul Uniunii de către forțele armate sau pentru acestea ar trebui să fie permis, cu condiția respectării aceluiași cerințe prevăzute în acordurile internaționale și reglementările relevante privind transportul de bunuri periculoase. În plus, în cazurile în care unui aliat NATO care nu este stat membru și care nu este parte la aceste acorduri i se acordă un tratament echivalent cu cel acordat unui stat membru solicitant în conformitate cu prezentul regulament, acesta ar trebui, de asemenea, să poată

efectua transporturi militare de bunuri periculoase în Uniune dacă respectă normele NATO relevante sau, dacă nu se aplică normele NATO, normele sale naționale aplicabile, după caz.

- (16) Este necesar să se asigure că transportul rutier de încărcături militare excepționale care depășesc greutatea sau dimensiunile maxime stabilite în Directiva 96/53/CE a Consiliului⁽⁸⁾ este permis, sub rezerva măsurilor de circulație necesare, dacă este cazul, și cu condiția ca acesta să vizeze o încărcătură indivizibilă.
- (17) Deși majoritatea statelor membre acordă unele excepții pentru operațiunile de transport militar de la interdicțiile de circulație la sfârșit de săptămână și în timpul zilelor de sărbătoare, precum și restricții periodice de circulație similare, acestea diferă în mod semnificativ la nivelul Uniunii. Prin urmare, este necesar să se introducă o exceptare generală de la astfel de restricții de circulație bazate pe durată pentru a se asigura că operațiunile de transport militar se desfășoară rapid și fără probleme în întreaga Uniune și în perioadele respective.
- (18) Restricțiile de circulație aplicate pe anumite tronsoane rutiere și bazate pe performanța de mediu a vehiculelor pot reprezenta, în anumite circumstanțe, o sarcină disproporționată asupra transporturilor militare efectuate direct de forțele armate. Acest lucru se datorează faptului că vehiculele rutiere militare sunt adesea semnificativ mai grele decât vehiculele rutiere civile, ceea ce înseamnă că există mai puține alternative cu emisii zero sau cu emisii scăzute. În plus, reînnoirea unui astfel de parc de vehicule rutiere militare grele este mai lentă decât în cazul parcului de vehicule civile. Din aceste motive, transportul militar efectuat direct de forțele armate ar trebui să fie exceptat de la restricțiile de circulație aplicate pe anumite tronsoane rutiere în funcție de performanța de mediu a vehiculelor.
- (19) Operațiunile de cabotaj rutier în Uniune sunt restricționate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁹⁾. Deși operațiunile de transport militar efectuate de forțele armate sunt excluse de la aceste restricții, acest lucru nu este valabil pentru cele efectuate de transportatorii civili contractați. Pentru a facilita transportul militar, este necesar să se acorde statelor membre posibilitatea de a excepta operațiunile de transport militar efectuate de operatori civili de la aceste restricții, atunci când acest lucru este necesar pentru a facilita transportul militar.
- (20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o utilizare insuficientă de către operatori a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor vamale ale Uniunii. Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de

⁽⁸⁾ Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>).

⁽⁹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).

îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să sprijine și să încurajeze utilizarea formularelor UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.

- (21) În ceea ce privește autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație, modelele, sistemul digital, normele de transport pentru transportul neîntrerupt de echipamente și personal militar, transportul militar de bunuri periculoase și transportul militar excepțional, precum și alte norme legate de interdicțiile de circulație în timpul zilelor libere și cabotajul, statele membre care sunt membre ale NATO ar trebui să îi acorde oricărui dintre aliații NATO un tratament echivalent cu cel acordat statelor membre solicitante în contextul operațiunilor NATO, cu excepția normelor și a dispozițiilor legate de formalitățile vamale și de digitalizarea aferentă formularului UE 302. Tratamentul echivalent prevăzut în prezentul regulament nu trebuie să pună în pericol interesele de securitate și de apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării Acordului dintre statele părți la Tratatul Atlanticului de Nord cu privire la statutul forțelor lor (SOFA-NATO), semnat la Londra la 19 iunie 1951, de către statele membre care sunt părți la Organizația tratatului Atlanticului de Nord (NATO).
- (22) Astfel cum s-a subliniat în Planul de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0⁽¹⁰⁾, este necesar un cadru al Uniunii pentru a facilita transportul la scară largă și accelerat al personalului și al echipamentelor militare atunci când acest lucru este impus de circumstanțe excepționale. În acest scop, ar trebui instituit un Sistem european de răspuns consolidat pentru mobilitatea militară („EMERS”) care să prevadă măsuri temporare și extraordinare la nivelul Uniunii pentru a asigura un transport militar prompt și neîntrerupt în întreaga Uniune în astfel de circumstanțe, cu reducerea la minimum a perturbării circulației civile.
- (23) EMERS ar trebui activat de Consiliu în cazul în care o creștere existentă sau preconizată a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în Uniune nu poate fi realizată în temeiul normelor obișnuite ale Uniunii în domeniul transporturilor sau din cauza capacității rețelei de transport a Uniunii. O astfel de creștere a nevoilor de transport militar ar putea fi cauzată, printre altele, de o deteriorare a mediului de securitate al Uniunii sau de crize naturale sau provocate de om care ar impune implicarea forțelor armate, afectând Uniunea în ansamblul său sau o parte a acesteia, sau de amenințări din țări terțe.
- (24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la inițiativa Comisiei sau la cererea motivată a cel puțin unui stat membru. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate informațiile relevante pentru a evalua riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul

⁽¹⁰⁾ COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU privind Planul de acțiune vizând mobilitatea militară JOIN(2018) 5.

Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înalțul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO.

- (25) Atunci când Comisia stabilește că activarea EMERS este justificată, aceasta ar trebui să îi propună o astfel de activare Consiliului. După primirea acestei cereri, Consiliul ar trebui să fie în măsură să activeze EMERS în termen de cel mult 48 de ore de la primirea cererii de activare, prin adoptarea unui act de punere în aplicare care să precizeze durata de aplicare a EMERS, care nu ar trebui să depășească 12 luni. Actul de punere în aplicare ar trebui, de asemenea, să precizeze efectele dispozițiilor a căror aplicare urmează să fie extinsă de statele membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord în cazul transporturilor militare efectuate de părți la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, fără a aduce atingere formalităților vamale relevante. Atunci când decide să extindă aplicarea anumitor dispoziții în cazul aliaților, Consiliul ar trebui să țină seama în special de operațiunile, misiunile și exercițiile care sunt stabilite de comun acord în cadrul NATO și care au legătură cu cauzele EMERS, precum și să respecte interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Conferirea acestor competențe Consiliului este justificată de natura sensibilă a deciziei de activare a EMERS și de natura specială a măsurilor de urgență care urmează să fie aplicabile în cadrul mecanismului respectiv.
- (26) În perioada de activare a EMERS, Comisia ar trebui să poată convoca reuniuni ale Grupului extraordinar privind transportul pentru mobilitate militară, alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai Serviciului European de Acțiune Externă („SEAE”), inclusiv ai Statului-Major al Uniunii Europene, ai AEA și ai statelor membre (reprezentând guvernele acestora), și ar trebui să asigure o coordonare strânsă cu statele membre. Statele membre ar trebui să informeze prompt Comisia cu privire la măsurile naționale luate ca răspuns la activarea EMERS, care promovează coerența operațională și solidaritatea. Cadrul EMERS ar trebui să funcționeze în sinergie cu cadrele pentru situații de urgență instituite în temeiul IMERA și al [EDIP]. În cazul activării EMERS, ar trebui să se acorde atenția cuvenită stării de criză a aprovizionării și stării de criză a aprovizionării legată de securitate [în temeiul EDIP], precum și regimului de urgență prevăzut de IMERA, în special atunci când este activat, pentru a se evalua impactul asupra pieței unice și pentru a stabili dacă acesta poate servi la completarea operațiunilor de transport militar, în special prin asigurarea liberei circulații a lucrătorilor.
- (27) Pentru a facilita transportul militar, în perioada de activare a EMERS, ar trebui să se aplice norme specifice referitoare la transport. Operațiunile de transport militar ar trebui considerate ca fiind autorizate în mod automat de către statele membre destinate. Statele membre solicitante ar trebui doar să notifice statelor membre destinate o operațiune de transport militar planificată cât mai curând posibil și cu cel puțin șase ore înainte de ora programată de sosire la punctul de trecere a frontierei al statului membru destinat. Notificările ar trebui să includă toate detaliile relevante și, după caz, cererea de sprijin al națiunii gazdă sau alte măsuri de circulație pentru a permite statelor membre destinate să se pregătească în mod eficace. În cazul în care statul membru destinat solicită măsuri de circulație, acestea ar trebui stabilite în timp util pentru a se asigura că operațiunea de transport se poate desfășura conform graficului, asigurând o coordonare rapidă și echilibrând pregătirea militară cu necesitatea unor operațiuni transfrontaliere previzibile și în timp util, ceea ce contribuie la reducerea la minimum a perturbărilor circulației civile. În măsura în care prezentul regulament poate avea consecințe indirecte asupra politicii de securitate și de

apărare a anumitor state membre, acesta prevede norme pentru a ține seama de particularitățile regimurilor de securitate și de apărare ale statelor membre respective.

- (28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE⁽¹¹⁾ din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹²⁾ și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹³⁾. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. Având în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar pentru forțele armate este considerat justificat numai în cazul în care este activat EMERS.
- (29) În perioada de activare a EMERS, în cazul în care cerințele prevăzute în acordurile internaționale sunt aplicabile transportului militar de bunuri periculoase în temeiul prezentului regulament, statelor membre ar trebui să li se permită să excepteze transportul militar de bunuri periculoase de la aplicarea oricăreia dintre aceste cerințe, cu excepția formalităților vamale. Atunci când fac acest lucru, statele membre nu ar trebui să impună norme naționale suplimentare. Ele ar trebui, de asemenea, să coordoneze astfel de excepții pentru a se asigura că operațiunile de transport militar fac obiectul unor norme coerente în ceea ce privește transportul de bunuri periculoase.
- (30) În situații normale, încărcătura care urmează să fie transportată nu ar trebui să depășească greutatea și dimensiunile maxime aplicabile, și anume din motive de siguranță rutieră, cu excepția cazului în care aceasta este indivizibilă. Cu toate acestea, în perioada de activare a EMERS, poate fi necesar să se transporte sarcini considerabile într-un mod rapid și eficient, ca urmare a situației de urgență. Astfel, în această perioadă, transportul de încărcături excepționale ar trebui permis chiar dacă sarcina nu este indivizibilă.
- (31) În perioada de activare a EMERS, statele membre trebuie să aibă acces la capacitățile logistice și de transport necesare pentru a-și executa operațiunile de transport militar. Prin urmare, statele membre ar trebui să poată beneficia de un sprijin sporit în această privință. Capacitatea Comisiei de a sprijini statele membre în accesarea acestor capacități este, de asemenea, necesară pentru a asigura executarea eficientă a

(11) Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).

(12) Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare].

(13) Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

operațiunilor de transport militar. Grupul privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să fie în măsură să identifice capacitățile de transport specifice înregistrate în rezerva de solidaritate pe care le necesită de urgență anumite state membre. În astfel de cazuri, eforturile de utilizare în comun și coordonare din cadrul rezervei de solidaritate ar trebui să se concentreze pe sprijinirea acestor cereri prioritare, asigurându-se că sunt puse la dispoziție capacitățile necesare în timp util și în mod eficient.

- (32) În perioada de activare a EMERS, ar putea fi necesare mai multe operațiuni de transport militar care presupun cabotajul. Prin urmare, în perioada respectivă, statele membre ar trebui să excepteze toate transporturile militare de echipamente, bunuri și personal de la restricțiile privind cabotajul.
- (33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului⁽³⁵⁾ sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui să beneficieze de norme mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului.
- (34) Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹⁴⁾ prevede că, înainte ca o întreprindere feroviară să utilizeze un vehicul pe o anumită rețea, întreprinderea feroviară respectivă ar trebui să verifice dacă vehiculul a fost autorizat pentru această zonă de utilizare și dacă este înmatriculat corespunzător. În perioada de activare a EMERS, ca urmare a volumelor și a frecvenței mai mari a operațiunilor de transport militar, ar putea fi necesară utilizarea vehiculelor feroviare cu dublă utilizare în afara zonelor lor autorizate de utilizare specificate. Prin urmare, întreprinderile feroviare ar trebui să poată utiliza aceste vehicule în afara zonelor respective, cu condiția ca siguranța să fie asigurată prin alte mecanisme.
- (35) Normele Uniunii și normele naționale care restricționează circulația pe baza zgomotului, a calității aerului și a altor criterii de mediu sprijină obiectivele Uniunii de reducere a impactului sectorului transporturilor asupra mediului și de asigurare a bunăstării cetățenilor. Cu toate acestea, în situațiile de urgență în care un volum și o frecvență mai mari ale operațiunilor de transport militar sunt necesare din motive imperative de siguranță publică, normele respective pot conduce la restricții disproporționate și la întârzieri ale unor astfel de operațiuni de transport. În perioada de activare a EMERS, transportul militar ar trebui să fie exceptat de la restricțiile de circulație rutieră bazate pe performanța de mediu a vehiculelor și de la restricțiile bazate pe calitatea aerului și pe controlul zgomotului instituite în porturi și aeroporturi.

⁽³⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

⁽¹⁴⁾ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (36) Regulamentul (UE) 2017/625 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁵⁾ stabilește norme pentru efectuarea controalelor oficiale de către autoritățile competente ale statelor membre în vederea verificării conformității cu legislația Uniunii în anumite domenii, inclusiv în domeniul siguranței alimentelor și a furajelor și al sănătății animalelor. În special, Regulamentul (UE) 2017/625 prevede că anumite categorii de animale și bunuri din țări terțe trebuie să fie prezentate la un post de control la frontieră pentru controale oficiale la prima intrare în Uniune în vederea verificării conformității cu cerințele Uniunii referitoare, printre altele, la sănătatea publică și la sănătatea animalelor.
- (37) Regulamentul (UE) 2017/625 nu prevede mecanisme specifice de efectuare a unor controale oficiale accelerate sau de renunțare la acestea în situații de urgență care să justifice intrarea rapidă a bunurilor relevante pe teritoriul Uniunii. În perioada de activare a EMERS, cerința de efectuare a controalelor obligatorii la frontieră prevăzută în Regulamentul (UE) 2017/625 riscă să cauzeze întârzieri incompatibile cu urgența și desfășurarea fără întreruperi a transportului militar de alimente, furaje și câini. Pentru a asigura un transport militar rapid și nestingherit atunci când este activat EMERS, este necesară o derogare de la controalele oficiale la posturile de control la frontieră prevăzute în temeiul Regulamentului (UE) 2017/625 asupra alimentelor și a furajelor, precum și a câinilor militari care intră în Uniune.
- (38) Pentru a asigura un transport militar rapid și nestingherit în Uniune în situațiile în care este activat EMERS și pentru a evita blocajele care ar putea avea un impact negativ asupra transportului civil, procedurile vamale ar trebui gestionate prin activarea protocoalelor și a procedurilor elaborate de Autoritatea vamală a Uniunii Europene, în consultare cu Comisia, și a mecanismului de gestionare a crizelor vamale prevăzut în Regulamentul [privind reforma vamală]⁽¹⁶⁾.
- (39) Coridoarele prioritare de mobilitate militară ale UE, astfel cum sunt prevăzute în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia”⁴ ale Consiliului, reprezintă un instrument de facilitare a implementării coordonate a părților din rețeaua transeuropeană de transport care au o valoare militară deosebită. Acestea sunt menite, în special, să asigure buna deplasare a trupelor și materialelor militare în întreaga Uniune și în afara acesteia. Axându-se pe cele mai urgente investiții în infrastructura cu dublă utilizare de-a lungul coridoarelor respective și, în special, pe

⁽¹⁵⁾ Regulamentul (UE) 2017/625 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2017 privind controalele oficiale și alte activități oficiale efectuate pentru a asigura aplicarea legislației privind alimentele și furajele, a normelor privind sănătatea și bunăstarea animalelor, sănătatea plantelor și produsele de protecție a plantelor, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 999/2001, (CE) nr. 396/2005, (CE) nr. 1069/2009, (CE) nr. 1107/2009, (UE) nr. 1151/2012, (UE) nr. 652/2014, (UE) 2016/429 și (UE) 2016/2031 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (CE) nr. 1/2005 și (CE) nr. 1099/2009 ale Consiliului și a Directivelor 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE și 2008/120/CE ale Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 854/2004 și (CE) nr. 882/2004 ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și a Directivelor 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE și 97/78/CE ale Consiliului și a Deciziei 92/438/CEE a Consiliului (Regulamentul privind controalele oficiale) (JO L 95, 7.4.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/625/oj>).

⁽¹⁶⁾ Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a Codului vamal al Uniunii, de înființare a Autorității vamale a Uniunii Europene și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013.

⁴ Documentul ST10440 – ADD1 intitulat „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia”, aprobat de Consiliu la 26 iunie 2023 și la 23 octombrie 2023, precum și orice modificare ulterioară aprobată de Consiliu.

investiții specifice pe termen scurt („hotspoturi”), statele membre pot moderniza aceste coridoare rapid și într-un mod coordonat și sincronizat.

- (40) În plus, aceste coridoare oferă statelor membre și administratorilor de infrastructură feroviară sau autorităților aeronautice naționale baza pentru a conveni în prealabil asupra rutelor și a facilităților de sprijin desemnate, în special pentru transportul militar de bunuri periculoase și pentru transportul militar excepțional, precum și asupra legăturilor aeriene sau a punctelor de conectivitate transfrontaliere predefinite. Astfel de rute convenite în prealabil sau prestabilite ar trebui prevăzute pentru a reduce în mod semnificativ timpul necesar pentru implementarea măsurilor de circulație.
- (41) Sistemul de transport al Uniunii se bazează pe elaborarea de măsuri de circulație și cerințe tehnice concepute pentru a asigura și spori siguranța și fiabilitatea. Aceste obiective sunt valabile în mod similar pentru transportul militar care utilizează infrastructura cu dublă utilizare, precum și pentru reziliența și securitatea sistemelor de transport.
- (42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹⁷⁾ prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolele și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite infrastructuri de transport, energetice și digitale cu dublă utilizare care sunt esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora. Această infrastructură are o valoare strategică ce depășește frontierele naționale. Prin urmare, o astfel de infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată și protejată de statele membre datorită importanței sale strategice, sub coordonarea Comisiei.
- (43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor, pentru a spori reziliența acestora și pentru a asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și administratorii acestora. Ca o condiție minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS ar trebui să respecte obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului⁵, indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective.
- (44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu

⁽¹⁷⁾ Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE a Consiliului (JO L 333, 27.12.2022, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

⁵ Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 910/2014 și a Directivei (UE) 2018/1972 și de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148 (Directiva NIS 2) (JO L 333, 27.12.2022, p. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).

Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului⁶ ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS.

- (45) Astfel cum s-a subliniat în Planul de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0, statele membre se confruntă cu lacune în materie de capacitate în ceea ce privește mobilitatea militară. Aceste lacune în materie de capacitatea afectează abilitatea statelor membre de a efectua operațiuni de transport militar. Prin urmare, împuternicirea Comisiei pentru a institui o rezervă de solidaritate este adecvată pentru a aborda lacunele în materie de capacitate cu care se confruntă statele membre. Rezerva de solidaritate ar trebui să le permită statelor membre să grupeze și să utilizeze în comun capacitățile de transport și logistice, inclusiv pe cele care sporesc securitatea energetică, facilitând astfel accesul acestora la capacitățile necesare și consolidând abilitatea acestora de a efectua operațiuni de transport militar.
- (46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.
- (47) Statele membre ar trebui să poată avea acces la informații cu privire la capacitățile de transport cu dublă utilizare existente pentru a planifica în mod corespunzător viitoarele operațiuni de transport militar și pentru a identifica lacunele persistente în materie de capacitate. Majoritatea vehiculelor feroviare și rutiere, a navelor și a aeronavelor civile sunt înregistrate în registre naționale sau europene. Prin urmare, vizibilitatea statelor membre în ceea ce privește capacitățile existente ar trebui îmbunătățită prin asigurarea accesului serviciilor naționale responsabile pentru transportul militar la registrele respective. Pentru a spori vizibilitatea la nivelul Uniunii și pentru a sprijini planificarea transportului militar, Comisia ar trebui, de asemenea, să aibă acces la informațiile respective.
- (48) Un număr mare de vehicule feroviare civile ar putea fi considerate vehicule cu dublă utilizare adecvate pentru operațiuni de transport militar sau ușor de adaptat în aceste scopuri. Prin urmare, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili dacă și în ce condiții întreprinderile feroviare care dețin astfel de vehicule, deținătorii de vehicule care sunt responsabili pentru acestea și producătorii acestor vehicule evaluează dacă vehiculele feroviare au caracteristicile tehnice pentru a fi utilizate în cadrul unui transport militar. Aceste competențe ar trebui să includă elaborarea unor parametri tehnici armonizați pe care s-ar putea baza o astfel de identificare.

⁶ Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune (JO L 79I, 21.3.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj>).

- (49) În circumstanțe excepționale, operațiunile de transport militar pot necesita utilizarea unei infrastructuri, a unor active sau a unor echipamente specializate pentru a facilita și mai mult transportul militar. Pentru a asigura accesul neîntrerupt la astfel de resurse critice de transport, statele membre ar trebui să instituie sau să dispună de un cadru care să le permită să le acceseze în timp util atunci când nu sunt disponibile soluții alternative, cum ar fi contractarea, în intervalul de timp necesar.
- (50) Un astfel de cadru ar trebui să le permită statelor membre să obțină controlul sau dreptul temporar de utilizare a infrastructurii, a activelor sau a echipamentelor, ca măsură de ultimă instanță atunci când acest lucru este strict necesar pentru a asigura transportul militar. De asemenea, acesta ar trebui să permită utilizarea unor astfel de măsuri temporare de control pentru a sprijini, la cerere, operațiunile de transport militar ale altor state membre. Cu toate acestea, proprietarii, operatorii și administratorii de infrastructură, active sau echipamente în cauză nu ar trebui să fie împovărați în mod inechitabil de astfel de măsuri și, prin urmare, ar trebui să fie compensați în mod corespunzător pentru cheltuielile suportate și daunele suferite ca urmare a implementării lor. În conformitate cu Carta drepturilor fundamentale, statele membre ar trebui să se asigure că, în cazul în care astfel de măsuri interferează cu dreptul de proprietate, acestea sunt prevăzute de lege și respectă substanța acestor drepturi și libertăți, precum și principiul proporționalității.
- (51) Deși Consiliul European a subliniat importanța încheierii de contracte-cadru cu furnizorii de transport civil în cadrul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024, orice contract-cadru viitor ar trebui să fie mai transparent și mai flexibil.
- (52) Din cauza capacităților de transport limitate, un stat membru poate ajunge să precontracteze capacitățile deja rezervate de un alt stat membru. Pentru a aborda astfel de riscuri asociate unei posibile duble rezervări, în noile contracte-cadru, furnizorii de servicii de transport ar trebui să informeze statele membre cu privire la astfel de cazuri de dublă rezervare. În același timp, pentru a asigura accesul la serviciile de transport necesare, noile contracte-cadru ar trebui să le permită statelor membre să invite alte state membre să se alăture în calitate de părți contractante.
- (53) Fără a aduce atingere rețelei punctelor naționale de contact instituite în cadrul proiectului de cooperare structurată permanentă în domeniul apărării (PESCO) – Mobilitatea militară, fiecare stat membru ar trebui să desemneze un coordonator național pentru transportul militar transfrontalier pentru a asigura coordonarea, comunicarea și executarea eficace a operațiunilor de transport militar transfrontalier, în special atunci când este activat EMERS.
- (54) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier ar trebui să poată fi contactat în orice moment pentru a facilita schimbul în timp util de informații și cereri legate de operațiunile de transport militar, inclusiv primirea și transmiterea cererilor și notificărilor de autorizării pentru transportul militar. Pentru a atinge obiectivele prezentului regulament, coordonatorul național ar trebui, de asemenea, să dispună de cunoștințele de specialitate și resursele necesare pentru a oferi consultanță și sprijin cu privire la formalitățile vamale, pentru a primi și a răspunde la cererile de acces prioritar depuse în cursul unei perioade de activare a EMERS și pentru a facilita procedurile necesare, precum și să aibă capacitatea de a se coordona cu toți actorii relevanți de la nivel național, regional și local implicați în operațiuni de transport militar.
- (55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit

un Grup privind transportul pentru mobilitate militară. Un astfel de Grup privind transportul pentru mobilitate militară este esențial, printre alte sarcini, pentru facilitarea cooperării privind acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și a măsurilor de circulație – în special între statele membre situate de-a lungul acelorași coridoare de mobilitate militară, pentru promovarea coordonării și a cooperării dintre statele membre, inclusiv pentru punerea în aplicare a formalităților vamale relevante, pentru facilitarea identificării și a prepoziționării capacităților de transport esențiale pentru rezerva de solidaritate, pentru abordarea provocărilor în materie de securitate energetică pentru operațiunile de transport militar și pentru identificarea domeniilor în care pot fi efectuate achiziții comune de capacități pentru transportul militar. Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să i se permită să invite, după caz și cu respectarea corespunzătoare a intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre, Ucraina, Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European să participe la reuniuni în calitate de observatori. După caz, Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui, de asemenea, să i se permită să organizeze reuniuni comune cu Consiliul pentru securitatea aprovizionării în domeniul apărării instituit în temeiul articolului 57 din propunerea de regulament [privind EDIP] pentru a aborda aspecte legate de disponibilitatea activelor și capacităților militare.

- (56) Pentru a facilita eficacitatea operațiunilor de transport militar în Uniune, statele membre ar trebui să efectueze o verificare anuală a pregătirii în domeniul transportului militar, care să permită fiecărui stat membru să își evalueze pregătirea pentru a efectua sau a contribui la operațiuni de transport militar, precum și pentru a pune în aplicare EMERS. Astfel de verificări ar trebui, printre altele, să contribuie la asigurarea faptului că statele membre sunt pregătite în mod adecvat să primească operațiuni de transport militar transfrontalier pe teritoriul lor și că au luat măsurile necesare pentru a facilita acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și pentru a asigura o abordare la nivelul întregii administrații.
- (57) Angajamentul Consiliului European privind mobilitatea militară din 2024 a subliniat necesitatea unor exerciții periodice pentru a testa deplasările militare transfrontaliere. Capacitatea Comisiei de a efectua simulări de criză este, de asemenea, esențială pentru a evalua eficacitatea prezentului regulament în această privință. Prin urmare, Comisiei ar trebui să i se permită să efectueze simulări de criză, în colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale Uniunii, pentru a îmbunătăți pregătirea statelor membre și a actorilor de la nivelul Uniunii pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Astfel de simulări ar trebui să se axeze pe aspecte precum pregătirea pentru activarea EMERS, evaluarea eficacității abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament și evaluarea punerii în aplicare a obiectivelor prezentului regulament în zone geografice specifice, cum ar fi coridoarele sau sectoarele specifice de mobilitate militară, inclusiv în domeniul vamal.
- (58) În vederea atingerii obiectivului prezentului regulament de a stabili norme uniforme la nivelul Uniunii pentru transportul militar, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să îi fie delegată Comisiei pentru actualizarea listei tipurilor de operațiuni de transport militar acoperite de autorizațiile permanente pentru transportul militar prevăzute în anexa I și pentru actualizarea modelului de cerere și de notificare a autorizațiilor pentru transportul militar prevăzut în anexa II, pentru a se asigura că acesta rămâne actualizat. Este deosebit de important ca, în cursul activității sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile

prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare⁽¹⁹⁾. În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

- (59) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, pentru a identifica măsurile de protecție și de reziliență de bază și măsurile de protecție sporită pentru infrastructura strategică cu dublă utilizare, pentru a institui o rezervă de solidaritate care să garanteze, să optimizeze și să faciliteze executarea operațiunilor de transport militar, pentru a identifica respectivele categorii de vehicule feroviare care sunt cele mai adecvate pentru a fi utilizate în cadrul unui transport militar, pentru a stabili specificațiile tehnice pe care se poate baza o astfel de identificare și dacă și în ce condiții întreprinderile feroviare, deținătorii de vehicule și producătorii ar trebui să identifice astfel de vehicule. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁰⁾.
- (60) Un număr mare de vehicule feroviare ar putea fi luate în considerare pentru dubla utilizare și ar putea fi necesare pentru îndeplinirea scopurilor de transport militar ale sectorului căilor ferate. Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate („ERA”) ar trebui să i se permită să asiste Comisia în stabilirea criteriilor de identificare a vehiculelor adecvate. În plus, pentru a pune în funcțiune rapid și eficace vehiculele feroviare implicate în transportul militar, procesele ar trebui simplificate, iar statelor membre ar trebui să li se permită să delege către ERA autorizarea vehiculelor care pot fi utilizate pentru transporturi militare. După acordarea autorizațiilor pentru vehicule, ERA ar trebui să aibă competențe similare cu cele ale statelor membre pentru a actualiza informațiile din registrul european al vehiculelor („EVR”) cu efect imediat. Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²¹⁾ și Directiva (UE) 2016/797 ar trebui modificate în consecință. În sfârșit, la un nivel mai general, Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului ar trebui modificat pentru a reflecta rolul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate în sprijinirea mobilității militare prin îmbunătățirea pregătirii, a rezilienței și a securității sistemului feroviar.
- (61) Existența unor servicii de comunicații solide și disponibile în permanență între activele aeriene și cele de la sol este esențială pentru optimizarea utilizării spațiului aerian. Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²²⁾, care a intrat în vigoare la 1 decembrie 2024, urmărește să consolideze reziliența

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

⁽²⁰⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁽²¹⁾ Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L 138, 26.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

⁽²²⁾ Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>).

infrastructurii critice de trafic aerian. Acesta prevede că furnizorii de sisteme de comunicații, navigație și supraveghere, de servicii de informare aeronautică, de supraveghere dependentă automată, de servicii meteorologice și de servicii de control al traficului aerian pentru controlul de aerodrom și de apropiere trebuie să îndeplinească cerințe stricte privind certificarea și regimul de proprietate. Aceste cerințe, inclusiv necesitatea ca furnizorii să fie deținuți în proporție de peste 50 % și controlați efectiv de statele membre sau de resortisanți ai acestora, sunt concepute pentru a asigura integritatea și securitatea serviciilor de trafic aerian. Cu toate acestea, pentru a preveni perturbarea serviciilor de trafic aerian, este esențial să se modifice Regulamentul (UE) 2024/2803 prin amânarea aplicării dispozițiilor relevante ale acestuia în cazul furnizorilor de servicii de comunicații pentru ca aceștia să își mențină pregătirea operațională.

- (62) Modelul actual de cooperare între Agenția Europeană de Siguranță a Aviației („AESA”) și forțele armate naționale s-a dovedit eficace în certificarea aeronavelor cu dublă utilizare. Cu toate acestea, certificarea dronelor de mari dimensiuni reprezintă o provocare semnificativă, forțele armate naționale certificându-le într-un mod necoordonat, ceea ce creează un risc de fragmentare și de nealiniere la viitoarele reglementări civile. Integrarea acestor drone în traficul aerian general – astfel cum este definit la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (UE) 2024/2803 – este considerată o necesitate de către forțele armate. Pentru a permite dubla utilizare a unor astfel de drone în scopuri de transport, este esențial să se alinieze cerințele militare la viitoarele cerințe civile. Actualul cadru de reglementare al Uniunii nu oferă o flexibilitate adecvată pentru a permite certificarea tehnologiilor și a produselor inovatoare, cum ar fi anumite categorii de drone. Este necesar să se modifice articolul 71 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²³⁾ pentru a permite scutiri de la cerințele aplicabile atunci când astfel de cerințe împiedică certificarea tehnologiilor și a produselor inovatoare, asigurând în același timp cel mai înalt nivel de siguranță și securitate, și pentru a stabili o abordare coordonată între AESA și forțele armate naționale în vederea definirii cerințelor pentru certificarea dronelor de mari dimensiuni.
- (63) Pentru a consolida transportul militar, Uniunea ar trebui să promoveze soluții inovatoare de transport aerian cu dublă utilizare, inclusiv aeronave fără pilot la bord, sisteme autonome, concepte avansate de mobilitate aeriană urbană și sisteme de management al traficului aerian sigure din punct de vedere cibernetic. Este necesară instituirea unor medii de testare în materie de reglementare („spații de testare în materie de reglementare”) pentru a facilita o dezvoltare mai rapidă și autonomă a unor astfel de tehnologii în Uniune, care să se realizeze în condiții de cooperare între autoritățile civile și militare. Prin asigurarea unor condiții controlate pentru experimentare, mediile de testare respective ar trebui să contribuie la accelerarea mobilizării de noi capacități, la îmbunătățirea logisticii și a gestionării lanțului de aprovizionare, precum și la consolidarea pregătirii și a eficacității transportului militar. În plus, acestea ar trebui să sprijine armonizarea cadrului de reglementare civil și al

⁽²³⁾ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

celui militar, permițând integrarea fără sincope a activelor de transport aerian cu dublă utilizare atât în operațiunile de transport comercial, cât și în cele de transport militar, reducând în același timp sarcinile administrative asociate schimbării modurilor de transport. În acest mod, spațiile de testare în materie de reglementare ar trebui să contribuie la eliminarea lacunelor existente în materie de reglementare, să promoveze interoperabilitatea și să contribuie la un sistem de transport militar mai rezilient, mai eficient și mai reactiv în cadrul Uniunii. Prin urmare, Regulamentul (UE) 2018/1139 ar trebui modificat în consecință, fără a aduce atingere cerințelor și formalităților relevante ale Uniunii în domenii precum sănătatea, siguranța, mediul și concurența și nici formalităților și procedurilor vamale care nu pot fi eliminate în scopul utilizării spațiilor de testare în materie de reglementare.

- (64) Statele membre și Comisia ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a garanta protecția informațiilor confidențiale în special în conformitate cu Deciziile (UE, Euratom) 2015/443⁽²⁴⁾ și (UE, Euratom) 2015/444⁽²⁵⁾ ale Comisiei și cu Acordul dintre statele membre ale Uniunii Europene, reunite în cadrul Consiliului, privind protecția informațiilor clasificate schimbate în interesul Uniunii Europene⁽²⁶⁾. Aceste măsuri ar trebui să includă, în special, obligația de a nu clasifica la un nivel de clasificare inferior sau de a nu declassifica informații clasificate fără acordul scris prealabil al emitentului. Orice informație neclasificată sensibilă sau care este furnizată cu titlu confidențial ar trebui să fie tratată ca atare de către autorități.
- (65) Orice prelucrare a datelor cu caracter personal în temeiul prezentului regulament ar trebui să respecte normele aplicabile privind protecția datelor cu caracter personal. Prelucrarea datelor cu caracter personal de către statele membre ar trebui să se efectueze, în special, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁷⁾ și cu Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽²⁸⁾. Prelucrarea datelor cu caracter personal de către Comisie ar trebui să se efectueze, în special, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁹⁾.
- (66) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume facilitarea transportului militar în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, asigurându-se în același timp reducerea la minimum și atenuarea impactului unui astfel de transport asupra

⁽²⁴⁾ Decizia (UE, Euratom) 2015/443 a Comisiei din 13 martie 2015 privind securitatea în cadrul Comisiei (JO L 72, 17.3.2015, p. 41, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/443/oj>).

⁽²⁵⁾ Decizia (UE, Euratom) 2015/444 a Comisiei din 13 martie 2015 privind normele de securitate pentru protecția informațiilor UE clasificate (JO L 72, 17.3.2015, p. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/444/oj>).

⁽²⁶⁾ Acord între statele membre ale Uniunii Europene, reunite în cadrul Consiliului, privind protecția informațiilor clasificate schimbate în interesul Uniunii Europene (JO C 202, 8.7.2011, p. 13).

⁽²⁷⁾ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽²⁸⁾ Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice) (JO L 201, 31.7.2002, p. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

⁽²⁹⁾ Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

transportului civil, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, deoarece fragmentarea actuală, ineficiențele și punerea în aplicare incoerentă a politicilor naționale împiedică o soluționare eficientă a acestor aspecte la nivelul statelor membre, însă pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

- (67) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 și a emis un aviz la [ZZ/LL/AAAA],

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I

Dispoziții generale

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește măsuri referitoare la echipamentele, mijloacele de transport și infrastructura cu dublă utilizare pentru facilitarea transportului militar în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, asigurându-se în același timp reducerea la minimum și atenuarea impactului unui astfel de transport asupra transportului civil.

Prezentul regulament stabilește, îndeosebi, următoarele:

- (a) un cadru uniform pentru procedurile de acordare a autorizațiilor pentru transportul militar transfrontalier și măsuri care asigură un transport militar neîntrerupt și în condiții de siguranță, inclusiv măsuri de simplificare a formalităților vamale aplicabile unui astfel de transport la frontierele externe ale Uniunii;
- (b) măsuri eficiente, coordonate și eficiente care să faciliteze transportul militar ca răspuns la situații temporare, extraordinare și urgente;
- (c) norme pentru ca infrastructura de transport cu dublă utilizare să fie adecvată scopului de dublă utilizare și pentru a proteja infrastructura strategică cu dublă utilizare și a o face rezilientă la toate pericolele și amenințările;
- (d) măsuri de grupare și punere în comun a capacităților de transport și logistice ale Uniunii și ale statelor membre și de creștere a vizibilității capacităților de transport existente pentru transportul militar.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică transportului de echipamente, bunuri și personal care este efectuat de către forțele statelor membre sau sub responsabilitatea acestora sau, în cazurile prevăzute la articolele 17 și 19 din prezentul regulament, a aliaților Organizației Tratatului

Atlanticului de Nord (NATO), care are loc parțial sau integral în Uniune și care utilizează, în timpul transportului respectiv, infrastructura, activele și capacitățile cu dublă utilizare situate în Uniune.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „transport militar” înseamnă transportul de echipamente, bunuri sau persoane, efectuat direct de forțele armate, precum și transportul efectuat în numele acestora de întreprinderi civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective, inclusiv în contextul unui exercițiu, al unei operațiuni sau al unei misiuni militare, cu includerea transportului cu sau fără pilot al vehiculelor, al navelor sau al aeronavelor cu propria propulsie;
2. „operațiune de transport militar” înseamnă o deplasare cu sau fără încărcătură a unui transport militar;
3. „autorizație pentru transportul militar” înseamnă o autorizație sau o autorizație diplomatică acordată de un stat membru destinatar unui stat membru solicitant pentru transportul militar transfrontalier;
4. „stat membru solicitant” înseamnă statul membru care adresează o cerere unui stat membru destinatar pentru a efectua o operațiune de transport militar pe teritoriul statului membru destinatar respectiv sau statul membru care adresează o cerere de sprijin în temeiul rezervei de solidaritate menționate la articolul 35;
5. „stat membru destinatar” înseamnă statul membru de destinație a unei operațiuni de transport militar sau statul membru traversat sau survolat în tranzit printr-o operațiune de transport militar;
6. „încărcătură militară excepțională” înseamnă bunuri sau echipamente militare care necesită autorizații speciale, planuri de transport personalizate sau măsuri de manipulare logistică specializată pentru a asigura transportul în condiții de siguranță și care, împreună cu vehiculul care efectuează operațiunea de transport militar, depășesc:
 - (a) în cazul transportului rutier, dimensiunile maxime autorizate (lungime, lățime, înălțime) sau limitele de greutate stabilite în anexa I la Directiva 96/53/CE;
 - (b) în cazul transportului feroviar, limitele de greutate, gabaritul vehiculului sau alte caracteristici tehnice specificate în registrul de infrastructură feroviară menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797 și în aplicația RINF menționată în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 al Comisiei⁽³⁰⁾;

⁽³⁰⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2014/880/UE (JO L 139I 27.5.2019, p. 312, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/oj).

7. „transport militar excepțional” înseamnă transportul militar al unei încărcături militare excepționale;
8. „bunuri periculoase” înseamnă substanțele și articolele care intră în domeniul de aplicare al acordurilor internaționale și al reglementărilor menționate la articolul 10 alineatul (1) din prezentul regulament;
9. „sprijin al națiunii gazdă” înseamnă orice acțiune sau asistență furnizată de un stat membru destinat sau în numele acestuia pentru a facilita tranzitul și staționarea temporară pe teritoriul statului membru destinat a personalului militar și a echipamentelor statului membru solicitant, inclusiv accesul la facilitățile de realimentare, reîncărcare, parcare și odihnă, în contextul unei operațiuni de transport militar;
10. „măsuri de circulație” înseamnă măsurile operaționale stabilite de autoritățile competente ale statelor membre destinate în mod specific pentru a permite operațiuni de transport militar pe teritoriile lor relevante, inclusiv măsuri privind serviciile de control al traficului, măsuri pentru a asigura transportul în condiții de siguranță al încărcăturilor militare excepționale și al bunurilor periculoase, escortarea și orice alte măsuri de securitate, sprijinul națiunii gazdă și orice alte cerințe specifice modului de transport în cauză, cum ar fi stabilirea unor zone cu restricții temporare pentru traficul aerian;
11. „escortă” înseamnă o forță de pază sau de poliție care însoțește o operațiune de transport militar;
12. „cabotaj” înseamnă oricare dintre următoarele:
 - (a) transportul național de bunuri contra cost în numele unui terț efectuat temporar într-un stat membru de către un operator stabilit în alt stat membru;
 - (b) servicii naționale de transport rutier de persoane contra cost în numele unui terț efectuate temporar într-un stat membru de către un operator de transport stabilit în alt stat membru;
13. „contract-cadru” înseamnă un acord încheiat între una sau mai multe autorități sau entități contractante și unul sau mai mulți operatori economici, având ca obiect stabilirea condițiilor pentru contractele care urmează să fie atribuite în decursul unei perioade determinate, în special în ceea ce privește prețurile și, după caz, cantitățile prevăzute;
14. „capacități de transport” înseamnă orice echipament, mijloc de transport sau personal, separat sau în combinație, care poate facilita, permite și executa operațiuni de transport militar, precum și activele mobile pentru repararea infrastructurii strategice cu dublă utilizare;
15. „capacități logistice” înseamnă personalul, echipamentele și serviciile care pot facilita, permite și executa activitățile de sprijin al națiunii gazdă, inclusiv depozitarea și distribuția de combustibil, materiale și alte produse esențiale;
16. „infrastructură strategică cu dublă utilizare” sau „IDS” înseamnă o infrastructură care îndeplinește criteriile prevăzute la articolul 33;
17. „proprietari, operatori și administratori de infrastructură” înseamnă entitățile responsabile pentru investițiile în infrastructura respectivă sau pentru exploatarea curentă a acesteia;

18. „cerințele militare ale Consiliului” înseamnă documentul intitulat „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia”, aprobat de Consiliu la 26 iunie 2023 și la 23 octombrie 2023, precum și orice modificare ulterioară aprobată de Consiliu;
19. „coridor de mobilitate militară” înseamnă unul dintre coridoarele prioritare de mobilitate militară ale UE prevăzute în anexa II la cerințele militare ale Consiliului;
20. „dublă utilizare” înseamnă capacitatea care urmează să fie utilizată atât în scopuri de transport civil, cât și în scopuri de transport militar;
21. „alimente” înseamnă produse alimentare sau alimente astfel cum sunt definite la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 178/2002 al Parlamentului European și al Consiliului⁽³¹⁾;
22. „bunuri care urmează să fie deplasate sau utilizate în contextul activităților militare” înseamnă orice bunuri, inclusiv animale, care urmează să fie deplasate sau utilizate în oricare dintre următoarele contexte:
 - (a) în cadrul unor activități organizate sau controlate de autoritățile militare relevante ale unuia sau mai multor state membre ori ale unei țări terțe cu care unul sau mai multe state membre a(u) încheiat un acord privind desfășurarea de activități militare pe teritoriul vamal al Uniunii sau
 - (b) în cadrul oricărei activități militare desfășurate pe baza oricăruia dintre următoarele elemente:
 - (i) politica de securitate și apărare comună a Uniunii Europene (PSAC);
 - (ii) Tratatul Atlanticului de Nord, semnat la Washington D.C. la 4 aprilie 1949.

Capitolul II

Cadrul uniform pentru mobilitatea militară

SECȚIUNEA 1

PROCEDURI ȘI NORME UNIFORME PRIVIND AUTORIZAȚIILE PENTRU TRANSPORTUL MILITAR

Articolul 4

Autorizații pentru transportul militar

Pentru a facilita transportul militar transfrontalier, statul membru destinatar poate acorda statului membru solicitant oricare dintre următoarele autorizații:

⁽³¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 178/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 ianuarie 2002 de stabilire a principiilor și a cerințelor generale ale legislației alimentare, de instituire a Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară și de stabilire a procedurilor în domeniul siguranței produselor alimentare (JO L 31, 1.2.2002, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2002/178/oj>).

- (a) autorizații permanente pentru transportul militar, astfel cum se specifică la articolul 5;
- (b) autorizații ad-hoc pentru transportul militar, astfel cum se specifică la articolul 6.

Articolul 5

Autorizații permanente pentru transportul militar

- (1) O autorizație permanentă pentru transportul militar specifică tipurile de operațiuni de transport militar care sunt considerate a fi autorizate de către statele membre destinate în perioada sa de valabilitate. Autorizațiile permanente pentru transportul militar acoperă cel puțin tipurile de operațiuni de transport militar prevăzute în anexa I.
- (2) Statele membre destinate iau decizia de a acorda sau de a refuza o autorizație permanentă pentru transportul militar în termen de cel mult două luni de la primirea cererii de acordare a autorizației permanente.
- (3) Statele membre destinate și solicitante convin, în măsura posibilului, în autorizația permanentă pentru transportul militar, asupra condițiilor în care urmează să se desfășoare operațiunile de transport militar acoperite de respectiva autorizație permanentă pentru transportul militar, dacă este cazul, inclusiv asupra măsurilor de circulație aplicabile și a rutelor predefinite.
- (4) Statele membre, în special cele situate de-a lungul aceluiași coridor de mobilitate militară, își pot alinia autorizațiile permanente pentru transportul militar și se pot coordona în prealabil, în special pentru a asigura coerența măsurilor de circulație și a rutelor predefinite.
- (5) Autorizațiile permanente pentru transportul militar sunt valabile până la suspendarea sau revocarea lor explicită de către statul membru destinat. Statul membru suspendă sau revocă o autorizație permanentă pentru transportul militar numai în caz de forță majoră sau în cazul în care există o amenințare gravă la adresa ordinii publice sau a securității naționale în statul membru respectiv și furnizează o justificare în acest sens. Statul membru destinat care revocă sau suspendă autorizația îi notifică acest lucru statului membru solicitant cât mai curând posibil.
- (6) În cazuri justificate în mod corespunzător, statul membru destinat poate să modifice o autorizație permanentă pentru transportul militar, acordând statului membru solicitant un preaviz de cel puțin trei zile lucrătoare.
- (7) Înainte de a efectua o operațiune de transport militar în baza unei autorizații permanente pentru transportul militar valabile, statul membru solicitant transmite o notificare statului membru destinat. În cazul în care statul membru solicitant solicită sprijinul națiunii gazdă sau alte măsuri de circulație, o astfel de cerere se include în notificare.
- (8) Notificarea menționată la alineatul (7) se transmite cu cel puțin 72 de ore înainte de ora programată de sosire la punctul de trecere a frontierei din statul membru destinat. În cazul tranzitului prin mai multe state membre, statul membru solicitant transmite notificarea respectivă în același timp tuturor statelor membre destinate. Atunci când notificarea include una sau mai multe cereri de instituire a unor măsuri de circulație, statele membre destinate coordonează și prelucrează simultan aceste cereri pentru a asigura măsuri de circulație coerente pentru transportul militar. În

autorizația permanentă pentru transportul militar, statul membru destinatar și statul membru solicitant pot conveni asupra unui termen mai scurt pentru notificarea operațiunilor de transport militar.

- (9) La primirea notificării menționate la alineatul (7), statul membru destinatar poate stabili măsuri specifice de circulație pentru operațiunea de transport militar în cauză sau poate impune condiții respectivei operațiuni de transport militar, inclusiv utilizarea unor rute specifice, în special atunci când acest lucru este necesar pentru transportul în condiții de siguranță al încărcăturilor militare excepționale sau al bunurilor periculoase în conformitate cu articolele 10 și 11. În astfel de cazuri, acesta coordonează măsurile necesare cu statul membru solicitant, fără întârzieri nejustificate, pentru a se asigura că operațiunea de transport militar se poate desfășura conform planificării.
- (10) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 44 pentru a modifica anexa I în vederea actualizării listei tipurilor de operațiuni de transport militar acoperite de autorizațiile permanente pentru transportul militar.

Articolul 6

Autorizații ad-hoc pentru transportul militar

- (1) Statul membru destinatar poate acorda statului membru solicitant o autorizație ad-hoc pentru transportul militar pentru una sau mai multe operațiuni de transport militar care nu fac obiectul unei autorizații permanente pentru transportul militar valabile. Aceasta este valabilă numai pe durata specificată în autorizația ad-hoc pentru transportul militar.
- (2) Statul membru solicitant solicită o autorizație ad-hoc pentru transportul militar cât mai curând posibil și, în orice caz, în timp util pentru a permite statului membru destinatar să acorde sau să refuze autorizația în conformitate cu alineatul (3). În cazul în care statul membru solicitant solicită sprijinul națiunii gazdă sau alte măsuri de circulație, o astfel de cerere de instituire a unor măsuri de circulație se include în cererea de acordare a autorizației ad-hoc pentru transportul militar. În cazul tranzitului prin mai multe state membre, statul membru solicitant transmite cererea respectivă în același timp tuturor statelor membre destinate. Statele membre destinate coordonează și prelucrează cererile simultan pentru a asigura coerența măsurilor de circulație pentru transportul militar.
- (3) Statul membru destinatar ia decizia de a acorda sau de a refuza autorizația ad-hoc în termen de cel mult trei zile lucrătoare de la primirea cererii de acordare a autorizației ad-hoc. În decizia sa de a acorda o autorizație ad-hoc pentru transportul militar, statul membru destinatar poate stabili măsuri specifice de circulație pentru operațiunea de transport militar în cauză sau poate impune condiții respectivei operațiuni de transport militar, inclusiv utilizarea unor rute specifice, în special atunci când acest lucru este necesar pentru transportul în condiții de siguranță al încărcăturilor militare excepționale sau al bunurilor periculoase în conformitate cu articolele 10 și 11. În astfel de cazuri, acesta coordonează măsurile necesare cu statul membru solicitant, fără întârzieri nejustificate, pentru a se asigura că operațiunea de transport militar se poate desfășura conform planificării.
- (4) Statul membru destinatar poate revoca o autorizație ad-hoc pentru transportul militar numai în caz de forță majoră sau în cazul în care există o amenințare gravă la adresa ordinii publice sau a securității naționale în statul membru respectiv. Statul membru

destinatar care revocă autorizația îi notifică acest lucru statului membru solicitant cât mai curând posibil și justifică în mod corespunzător.

- (5) Statul membru destinatar poate modifica autorizația ad-hoc pentru transportul militar eliberată numai în cazuri justificate în mod corespunzător. Aceasta informează statul membru solicitant cu privire la modificările respective cât mai curând posibil.
- (6) Statul membru solicitant poate modifica o cerere depusă anterior de acordare a unei autorizații ad-hoc pentru transportul militar. Acesta face acest lucru cu cel puțin trei zile lucrătoare înainte de data prevăzută inițial pentru sosirea la punctul de trecere a frontierei. Statul membru destinatar răspunde cererilor de modificare fără întârzieri nejustificate.
- (7) Statul membru solicitant depune o nouă cerere de acordare a unei autorizații ad-hoc pentru transportul militar în cazul în care modificările planificate se referă la transportul de bunuri periculoase sau de încărcături militare excepționale, la modificări semnificative ale sprijinului națiunii gazdă sau la o modificare a datelor.

Articolul 7

Trase individuale pentru transportul militar feroviar

- (1) Înainte de a efectua o operațiune de transport militar feroviar, statul membru îi (le) solicitant solicită, direct sau prin intermediul unei întreprinderi feroviare care efectuează transportul militar în numele statului membru solicitant respectiv, administratorului (administratorilor) de infrastructură feroviară din statul membru destinatar o trasă individuală în temeiul articolului 48 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁽³²⁾.
- (2) În cazul în care este necesară cooperarea administratorului de infrastructură pentru a se asigura faptul că vehiculele feroviare, în special atunci când transportă încărcături militare excepționale, sunt compatibile cu ruta și sunt integrate în mod corespunzător în compunerea trenului în conformitate cu articolul 23 din Directiva (UE) 2016/797, administratorul de infrastructură îi furnizează întreprinderii feroviare informațiile necesare și facilitează orice verificare necesară, cât mai curând posibil.
- (3) În cazul în care vehiculele feroviare, în special atunci când transportă încărcături militare excepționale, nu sunt compatibile cu parametrii rutei prevăzuți în specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară prevăzut în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 în condiții normale de exploatare, administratorul de infrastructură stabilește cât mai curând posibil dacă vehiculele respective ar putea funcționa în condiții de siguranță în anumite condiții de exploatare.
- (4) În cazul în care transportul feroviar include bunuri periculoase permise în temeiul articolului 10, administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară instituie toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea dispozițiilor prevăzute la articolul 10.

⁽³²⁾ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

- (5) În cazul tranzitului prin mai multe state membre, administratorii de infrastructură ai statelor membre respective se coordonează pentru a asigura un tratament coerent al operațiunii de transport militar.

Articolul 8

Modalități practice pentru procedurile de acordare a autorizațiilor pentru transportul militar

- (1) Cererile de acordare a autorizațiilor pentru transportul militar, notificările în temeiul acestor autorizații și cererile de instituire a unor măsuri de circulație prevăzute în prezentul capitol, inclusiv pentru transportul militar de bunuri periculoase și de încărcături militare excepționale, se întocmesc utilizând modelul prevăzut în anexa II. Cererile și notificările se combină într-o singură cerere de acordare a unei autorizații, o singură notificare sau o singură cerere de instituire a unor măsuri de circulație pentru același transport militar. Fără a aduce atingere normelor vamale aplicabile la nivelul Uniunii, inclusiv formularelor NATO și UE 302 prevăzute la articolul 15, niciun stat membru nu solicită formulare suplimentare.
- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 44, pentru a modifica anexa II prin actualizarea conținutului modelului pentru a ține seama de evoluțiile tehnice sau operaționale.
- (3) Orice comunicare între statul membru solicitant și statul membru destinat în temeiul articolelor 5 și 6 se transmite prin intermediul coordonatorului național pentru transportul militar transfrontalier, numit în conformitate cu articolul 40 alineatul (1).

Articolul 9

Transportul militar neîntrerupt

Orice măsură de control necesară în ceea ce privește escorta operațiunilor de transport militar, semnalizarea vehiculelor de transport militar și armele și muniția pentru operațiunile de transport militar în interiorul Uniunii se efectuează numai la prima oprire planificată a operațiunii de transport militar după frontiera internă a unui stat membru pentru a se asigura un transport militar neîntrerupt.

Articolul 10

Transportul militar de bunuri periculoase

- (1) Transportul militar de bunuri periculoase este permis, sub rezerva unei autorizații pentru transportul militar valabile menționate la articolele 5 și 6, atunci când îndeplinește cerințele prevăzute în oricare dintre următoarele instrumente, după caz:
- (a) Acordul referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase, încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957 (ADR);
 - (b) Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare, încheiat la Geneva la 26 mai 2000 (ADN);
 - (c) Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase, care figurează în Apendicele C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF), încheiată la Vilnius la 3 iunie 1999 (RID);

- (d) Codul maritim internațional pentru mărfuri periculoase (codul IMDG);
 - (e) Organizația Aviației Civile Internaționale – Instrucțiuni tehnice (OACI-IT);
 - (f) Publicația nr. 6 a NATO privind transportul efectuat de aliați (publicația AMovP-6).
- (2) Operațiunile de transport militar efectuate în conformitate cu articolul 17 de către forțele armate ale unui aliat NATO care nu este parte contractantă la ADR, ADN, RID, codul IMDG sau OACI-IT sunt permise dacă sunt conforme cu publicația AMovP-6 a NATO sau, dacă acestea nu se aplică, cu normele naționale aplicabile în țara de origine, după caz.
 - (3) Dacă este necesar, măsurile specifice de asigurare a conformității cu cerințele prevăzute în instrumentele menționate la alineatele (1) și (2) se includ în măsurile de circulație stabilite în temeiul prezentului regulament.
 - (4) Transportul militar de bunuri periculoase efectuat în temeiul unei autorizații pentru transportul militar nu necesită prezentarea, înainte de începerea transportului militar, a niciunui formular sau document care să demonstreze conformitatea cu cerințele prevăzute în ADR, ADN, RID, codul IMDG, OACI-IT, publicația AMovP-6 a NATO sau cu normele naționale aplicabile în țara de origine, după caz.

Articolul 11

Transportul militar excepțional rutier

- (1) Transportul militar rutier efectuat cu vehicule sau ansambluri de vehicule care depășesc greutatea sau dimensiunile maxime stabilite în anexa I la Directiva 96/53/CE, în cazul în care aceste vehicule sau ansambluri de vehicule transportă sau sunt destinate să transporte încărcături indivizibile, astfel cum sunt definite la articolul 2 din Directiva 96/53/CE, este permis dacă face obiectul unei autorizații pentru transportul militar valabile menționate la articolele 5 și 6 din prezentul regulament.
- (2) Pentru transportul militar efectuat în conformitate cu alineatul (1), statul membru destinat să stabilească măsurile de circulație pentru a asigura transportul în condiții de siguranță al încărcăturilor militare excepționale și compatibilitatea infrastructurii. Astfel de măsuri de circulație înlocuiesc autorizațiile speciale și aranjamentele similare menționate la articolul 4 alineatul (3) din Directiva 96/53/CE.

Articolul 12

Excepția transportului militar de la restricțiile de circulație

- (1) Transportul militar efectuat în temeiul unei autorizații pentru transportul militar valabile menționate la articolele 5 și 6 este permis în weekenduri, în zilele de sărbători legale, în zilele de sărbători naționale, pe timpul nopții și în orice altă perioadă care poate face obiectul unor restricții de circulație.
- (2) Statele membre exceptează operațiunile de transport militar efectuate direct de forțele armate de la restricțiile de circulație care se aplică pe anumite tronsoane rutiere și care se bazează pe performanța de mediu a vehiculelor.

Articolul 13

Exceptarea transportului militar de la aplicarea normelor privind cabotajul

- (1) În cazul în care este necesar pentru a facilita transportul militar, statele membre pot excepta transportul militar efectuat de operatori civili de la restricțiile privind operațiunile de cabotaj prevăzute la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.
- (2) Statele membre informează Comisia și celelalte state membre cu privire la astfel de excepții.

Articolul 14

Sistemul digital de informații privind mobilitatea militară

- (1) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru instituirea unui sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat („sistemul”), ținând seama de următoarele cerințe:
 - (a) sistemul trebuie implementat până în 2030;
 - (b) orice digitalizare a formularului UE 302 în cadrul sistemului trebuie să respecte legislația vamală aplicabilă a Uniunii, inclusiv cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE, astfel cum este definit la articolul 36 din Regulamentul (UE) [privind reforma vamală];
 - (c) sistemul trebuie să fie operat și întreținut de către Comisie;
 - (d) cu excepția legislației vamale relevante, sistemul trebuie să vizeze transportul militar în contextul operațiunilor NATO, astfel cum se prevede la articolul 17;
 - (e) sistemul trebuie să asigure interoperabilitatea acolo unde este necesar și să fie dezvoltat utilizând standardele Uniunii și internaționale, ținând seama în mod corespunzător de legislația vamală a UE.

Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 45 alineatul (4).

- (2) În cazul în care sistemul este instituit și devine operațional, statele membre îl utilizează pentru toate procedurile reglementate de prezentul capitol, inclusiv pentru formalitățile vamale legate de formularul UE 302 menționat în prezentul regulament.

Articolul 15

Formalități vamale simplificate

- (1) Transportul militar de mărfuri care urmează să fie deplasate sau utilizate în contextul activităților militare care traversează frontierele externe ale Uniunii face obiectul supravegherii vamale și se declară pentru regimul vamal relevant utilizând formularul NATO 302 sau formularul UE 302, astfel cum sunt definite la articolul 1 punctele 50 și 51 din Regulamentul delegat (UE) 2015/2446 al Comisiei⁽³⁴⁾, după

⁽³⁴⁾ Regulamentul delegat al Comisiei (UE) 2015/2446 din 28 iulie 2015 de completare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește normele detaliate ale anumitor dispoziții ale Codului vamal al Uniunii (JO L 343, 29.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/2446/oj).

caz, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea de transport militar respectivă decid în mod expres să depună declarația vamală standard.

- (2) În cazul în care transporturile declarate în temeiul formularelor UE sau NATO 302 au fost selectate pentru un control fizic sau documentar, controalele respective se efectuează cu prioritate.

Articolul 16

Digitalizarea formularului UE 302

- (1) În cazul în care sistemul digital de informații privind mobilitatea militară menționat la articolul 14 este instituit și devine operațional, autoritățile vamale ale statelor membre îl utilizează în scopul schimbului și al stocării de informații legate de formularul UE 302, pe baza cerințelor comune în materie de date definite în conformitate cu articolul 36 din Regulamentul (UE) [privind reforma vamală]. Autoritățile vamale ale statelor membre și Autoritatea vamală a Uniunii Europene au acces la sistemul respectiv pentru a-și îndeplini obligațiile vamale în contextul mobilității militare.
- (2) În cazul unei defecțiuni temporare a sistemului digital de informații privind mobilitatea militară, operatorii economici și alte persoane, inclusiv autoritățile militare, transmit informațiile în vederea îndeplinirii formalităților în cauză prin mijloacele stabilite în conformitate cu articolul 203 din Regulamentul [privind reforma vamală], inclusiv prin alte mijloace decât tehnicile de prelucrare electronică a datelor.

Articolul 17

Transportul militar în contextul operațiunilor NATO

- (1) În ceea ce privește transportul militar în contextul operațiunilor, al misiunilor și al exercițiilor convenite în cadrul Organizației Tratatului Atlanticului de Nord (NATO), precum și în contextul operațiunilor, al misiunilor și al exercițiilor la nivel multilateral și bilateral între membrii NATO, statele membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord le acordă celorlalte părți la Tratatul Atlanticului de Nord un tratament echivalent cu cel acordat statelor membre solicitante în sensul articolelor 4-13 din prezenta secțiune. În acest caz, statele membre aplică normele prevăzute la articolele 4-13 din prezenta secțiune *mutatis mutandis* și fără a aduce atingere intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre.
- (2) Statele membre care nu sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord pot decide, de asemenea, să le acorde părților la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre un tratament echivalent cu cel acordat statelor membre solicitante în sensul articolelor 4-13 și să aplice normele respective *mutatis mutandis*.

SECȚIUNEA 2

SISTEMUL EUROPEAN DE RĂSPUNS CONSOLIDAT PENTRU MOBILITATEA MILITARĂ (EMERS)

Articolul 18

EMERS

- (1) Se instituie un Sistem european de răspuns consolidat pentru mobilitatea militară („EMERS”). La activarea sa în conformitate cu procedurile și condițiile prevăzute la articolul 19, EMERS permite punerea în aplicare a măsurilor temporare prevăzute în prezenta secțiune.
- (2) În perioada de activare a EMERS, măsurile temporare prevăzute în prezenta secțiune se aplică pe întreg teritoriul Uniunii.

Articolul 19

Activarea EMERS

- (1) EMERS poate fi activat în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (2) în cazul în care există o nevoie existentă sau preconizată de volume, frecvență sau viteze semnificativ mai mari ale transportului militar în Uniune sau în orice parte a acesteia, iar normele existente privind transportul militar și capacitatea rețelei de transport nu permit sau nu sunt suficiente pentru satisfacerea acestei nevoi.
- (2) În cazul în care Comisia consideră că sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (1) sau la cererea motivată a cel puțin unui stat membru, Comisia prezintă Consiliului o propunere de act de punere în aplicare pentru activarea EMERS cât mai curând posibil.

Înainte de a solicita activarea EMERS și în cazul în care acest lucru este posibil din motive de urgență, Comisia consultă Grupul privind transportul pentru mobilitate militară.

Înainte de a solicita activarea sau în paralel cu aceasta, Comisia efectuează o evaluare a impactului activării EMERS asupra funcționării pieței interne și a eventualei necesități de măsuri de atenuare.

- (3) Acționând pe baza propunerii Comisiei menționate la alineatul (2), Consiliul poate adopta actul de punere în aplicare pentru activarea EMERS în termen de cel mult 48 de ore de la primirea cererii de activare. Actul de punere în aplicare al Consiliului precizează durata de aplicare a EMERS, care nu depășește 12 luni.

În actul de punere în aplicare prin care se activează EMERS, Consiliul precizează care sunt efectele dispozițiilor prezentei secțiuni care urmează să fie extinse de statele membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord la transporturile militare efectuate de părțile la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, fără a aduce atingere formalităților vamale relevante. Statele membre care nu sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord pot decide să aplice aceeași extindere a aplicării normelor aferente EMERS în cazul părților la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre. Atunci când decide să extindă aplicarea anumitor dispoziții aferente EMERS în cazul unor părți la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, Consiliul ține seama în special de operațiunile, misiunile și exercițiile care sunt convenite în cadrul NATO și care au legătură cu cauzele

EMERS și respectă interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre.

- (4) În timpul aplicării EMERS, Comisia convoacă, la cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, reuniuni extraordinare ale Grupului privind transportul pentru mobilitate militară, dacă este necesar. Statele membre colaborează îndeaproape cu Comisia, informând-o în timp util cu privire la orice măsuri naționale luate în ceea ce privește activarea EMERS și coordonând-le cu aceasta.
- (5) La cererea motivată a cel puțin unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia evaluează dacă sunt îndeplinite în continuare condițiile prevăzute la alineatul (1) și prezintă Consiliului o nouă propunere, după caz. Pe baza evaluării Comisiei, Consiliul poate decide să prelungească EMERS sau să îi pună capăt înainte de expirarea termenului stabilit în actul de punere în aplicare al Consiliului menționat la alineatul (3), în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (2). Fiecare act de punere în aplicare care prelungește aplicarea EMERS rămâne în vigoare pentru o perioadă de cel mult 12 luni. În cazul în care este necesară o nouă prelungire după această dată, se aplică aceeași procedură prevăzută la prezentul articol.

Articolul 20

Notificarea transportului militar în perioada de activare a EMERS

- (1) Prin derogare de la articolele 5 și 6, în perioada de activare a EMERS, cererile de acordare a autorizațiilor pentru transportul militar se consideră acceptate de către statele membre destinate. Această dispoziție nu aduce atingere caracterului specific al politicii de securitate și apărare a anumitor state membre.
- (2) Statul membru solicitant notifică statul membru destinat cu privire la transportul său militar preconizat cât mai curând posibil și cel târziu cu șase ore înainte de ora programată de sosire la punctul de trecere a frontierei al statului membru destinat. Notificarea include toate detaliile relevante, inclusiv domeniul de aplicare, ruta preconizată și calendarul transportului, precum și, după caz, cererea de sprijin al națiunii-gazdă sau de instituire a altor măsuri de circulație.
- (3) În cazul în care statul membru destinat impune măsuri de circulație în conformitate cu articolul 5 alineatul (9) și cu articolul 6 alineatul (3), acesta le stabilește fără întârzieri nejustificate pentru a se asigura că operațiunea de transport se poate desfășura conform planificării.

Articolul 21

Accesul prioritar în perioada de activare a EMERS

- (1) În perioada de activare a EMERS, statele membre, precum și proprietarii, operatorii și administratorii de infrastructură sau, după caz, furnizorii de servicii sau facilități conexe acordă transporturilor militare, inclusiv transporturilor militare excepționale sau transporturilor de bunuri periculoase, acces prioritar la rețelele și infrastructura de transport, inclusiv la rețelele rutiere, la parcările și la zonele de odihnă de pe marginea șoselelor, la rețelele feroviare, la gările și la infrastructurile de servicii, la infrastructura maritimă și la infrastructura aferentă căilor navigabile interioare, inclusiv la apele interioare și apele teritoriale, astfel cum sunt definite în Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării (UNCLOS), la culoarele maritime, la căile navigabile, la canalele dragate, la căile de acces în porturi, la

strâmtorile utilizate pentru navigația internațională și la zonele de gestionare a traficului maritim sau de pilotaj, la ecluzele, la porturile și la terminalele portuare, la canalele maritime, la aerodromuri, la spațiul aerian, la terminalele multimodale de marfă, la infrastructura de realimentare/reîncărcare pentru toate modurile de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe.

- (2) Pentru a asigura accesul prioritar pentru o operațiune de transport militar, forțele armate care efectuează sau contractează transportul militar depun o cerere de acordare a accesului prioritar la coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier din statul membru destinat, numit în conformitate cu articolul 40.
- (3) Cererea menționată la alineatul (2) se transmite cât mai curând posibil și include informațiile necesare pentru pregătirea corespunzătoare a accesului prioritar al transportului militar. Aceasta specifică, în special, ora de sosire preconizată și durata accesului prioritar, precum și numărul de vehicule, o descriere a încărcăturii, dimensiunile și greutatea acestora. De asemenea, cererea precizează dacă transportul militar include bunuri periculoase și natura acestora. Aceasta poate include o cerere de instituire a măsurilor de circulație menționate la articolul 20 alineatul (2).
- (4) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier din statul membru destinat informează prompt proprietarii, operatorii și administratorii de infrastructură afectați sau, după caz, furnizorii de servicii sau facilități conexe cu privire la cererea de acordare a accesului prioritar, precum și cu privire la faptul că este probabil ca aceștia să fie vizați de operațiunea de transport militar, astfel încât aceștia să poată acorda accesul prioritar în conformitate cu alineatul (6).
- (5) Cu sprijinul coordonatorului național pentru transportul militar transfrontalier, forțele armate care efectuează sau contractează transportul militar solicită:
 - (a) trasele individuale de la administratorii de infrastructură competenți;
 - (b) alocarea danelor și serviciile portuare de la autoritățile portuare competente;
 - (c) spațiul aerian necesar și accesul la serviciile aerodromului de la administratorii și coordonatorii de aeroporturi competenți, de la administratorul rețelei europene și de la furnizorul de servicii de navigație aeriană, după caz.
- (6) Accesul prioritar se acordă cât mai curând posibil în urma cererilor menționate la alineatele (2) și (5), iar forțele armate care efectuează sau contractează transportul militar sunt informate imediat în acest sens, în conformitate cu dispozițiile prezentului alineat. În măsura în care este necesar și ținând seama în mod corespunzător de măsurile de siguranță, serviciile și operațiunile de transport în curs sau planificate sunt întrerupte, amânate sau anulate pentru a permite accesul prioritar al transportului militar.

În ceea ce privește transportul militar rutier, proprietarii, operatorii și administratorii de infrastructură rutieră în cauză informează forțele armate care efectuează sau contractează transportul militar că au luat măsurile necesare pentru a asigura accesul prioritar pe tronsoanele pentru care se percep taxe de trecere, în parcarile și în zonele de odihnă de pe marginea șoselelor, pe podurile și în tunelurile din rețelele lor rutiere. Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier poate recomanda ruta și infrastructura rutieră care le asigură cel mai bun acces prioritar forțelor armate solicitante.

În ceea ce privește transportul feroviar militar, prin derogare de la articolul 7 alineatul (1), administratorul de infrastructură acordă trase individuale în termen de

șase ore. Cu toate acestea, în cazul transportului de bunuri periculoase sau al transportului militar excepțional, administratorul de infrastructură feroviară acordă trasee individuale cât mai curând posibil.

În ceea ce privește porturile, autoritățile portuare competente informează forțele armate care efectuează sau contractează transportul militar cu privire la dana alocată și la serviciile portuare oferite.

În ceea ce privește transportul militar pe căi navigabile interioare, atunci când este necesar, coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier informează forțele armate care efectuează sau contractează transportul militar cu privire la ruta și infrastructura de căi navigabile interioare care asigură cel mai bun acces prioritar.

În ceea ce privește transportul militar aerian, administratorii și coordonatorii de aeroporturi competenți, administratorul rețelei europene și furnizorul de servicii de navigație aeriană, după caz, informează forțele armate care efectuează, contractează sau comandă transportul militar cu privire la spațiul aerian disponibil și la accesul la serviciile de aerodrom oferite în aeroporturile în cauză.

- (7) Atunci când se acordă acces prioritar transportului militar în temeiul alineatului (1), nu se datorează nicio compensație altor utilizatori de transport afectați. Statele membre și proprietarii, operatorii și administratorii de infrastructură sau, după caz, furnizorii de servicii sau facilități conexe depun toate eforturile rezonabile pentru a limita impactul unui astfel de acces prioritar, de exemplu oferind rute, sloturi orare, servicii sau facilități de transport alternative, după caz și în funcție de disponibilități, și informează utilizatorii de transport în acest sens cât mai curând posibil.
- (8) În cazul în care măsurile de urgență au un impact semnificativ asupra traficului transfrontalier, statele membre, proprietarii, operatorii și administratorii de infrastructură sau, după caz, furnizorii de servicii sau facilități conexe se coordonează pentru a limita cât mai mult posibil impactul asupra fluxului de trafic.

Articolul 22

Transportul militar de bunuri periculoase în perioada de activare a EMERS

- (1) În perioada de activare a EMERS, în cazul în care cerințele prevăzute în acordurile internaționale sau normele naționale menționate la articolul 10 alineatul (1) sunt aplicabile transportului militar de bunuri periculoase în temeiul prezentului regulament, statele membre pot excepta un astfel de transport de la aplicarea cerințelor sau a normelor naționale respective, în măsura în care cerințele în cauză nu se aplică în mod obligatoriu în conformitate cu acordurile respective. Atunci când un stat membru acordă o astfel de derogare, acesta nu impune noi cerințe în temeiul legislației naționale.
- (2) Statele membre vizate de transportul militar coordonează orice exceptare acordată în conformitate cu prezentul articol și informează prompt celelalte state membre în acest sens prin intermediul Grupului privind transportul pentru mobilitate militară.

Articolul 23

Transport militar excepțional rutier în perioada de activare a EMERS

În perioada de activare a EMERS, transportul militar rutier efectuat de vehicule sau ansambluri de vehicule care depășesc greutatea sau dimensiunile maxime stabilite în anexa I

la Directiva 96/53/CE este permis indiferent dacă încărcătura este indivizibilă sau nu, fără a se aduce atingere vreunei măsuri de circulație necesare.

Articolul 24

Protecția sporită a infrastructurii strategice cu dublă utilizare în perioada de activare a EMERS

În perioada de activare a EMERS, statele membre activează măsuri de protecție sporită în ceea ce privește infrastructura strategică cu dublă utilizare situată pe teritoriile lor, identificată în conformitate cu articolul 33, pentru a o proteja, pentru a o face rezilientă la toate pericolele și amenințările și pentru a asigura funcționarea eficace a acestora în orice moment.

Articolul 25

Îmbunătățirea accesului la capacitățile de transport și logistice în perioada de activare a EMERS

- (1) În perioada de activare a EMERS și în cazul în care rezerva de solidaritate menționată la articolul 35 este operațională, ținând seama de consultanța oferită de Grupul privind transportul pentru mobilitate militară, Comisia poate identifica respectivele capacități specifice înregistrate în rezerva de solidaritate care sunt necesare de urgență pentru a sprijini anumite state membre. În astfel de cazuri, se acordă prioritate cererilor de capacități din partea statelor membre afectate și a statelor membre care sprijină operațiunile de transport militar pentru statele membre afectate.

Eforturile de utilizare în comun și de coordonare din cadrul rezervei de solidaritate menționate la articolul 35 se axează pe sprijinirea cererilor prioritare respective, asigurându-se că respectivele capacități necesare sunt puse la dispoziție în timp util și în mod eficient.

În cazul în care capacitățile statelor membre au fost dobândite, contractate sau achiziționate, după intrarea în vigoare a prezentului regulament, cu sprijinul financiar al oricărei finanțări din partea Uniunii și ar putea sprijini cereri prioritare în conformitate cu primul paragraf de la prezentul alineat, statele membre nu invocă situația excepțională care impune utilizarea capacităților lor menționată la articolul 35 alineatele (10) și (11).

- (2) Comisia poate asista statele membre în contractarea oricăror capacități de transport și logistice relevante.
- (3) Comisia poate contracta orice capacități logistice și de transport relevante, potrivit consultanței oferite de Grupul privind transportul pentru mobilitate militară.

Articolul 26

Excepția operațiunilor de transport militar rutier de la aplicarea normelor privind cabotajul în perioada de activare a EMERS

În perioada de activare a EMERS, transportul militar efectuat de operatorii civili este exceptat de la restricțiile privind operațiunile de cabotaj prevăzute la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și de la restricțiile privind durata și frecvența operațiunilor de cabotaj efectuate în contextul serviciilor de transport rutier de persoane.

Derogări de la normele privind durata de conducere și perioadele de repaus pentru operațiunile de transport militar în perioada de activare a EMERS

- (1) În perioada de activare a EMERS, în cazul operațiunilor de transport militar efectuate de operatori civili, se aplică următoarele derogări de la duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului:
- (a) prin derogare de la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, durata de conducere zilnică de 9 ore se prelungește la 11 ore de două ori în cursul săptămânii;
 - (b) prin derogare de la articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, durata de conducere săptămânală de 56 de ore se prelungește la 60 de ore;
 - (c) prin derogare de la articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, durata de conducere totală acumulată pe parcursul oricăror două săptămâni consecutive se prelungește de la 90 de ore la 96 de ore;
 - (d) prin derogare de la articolul 7 primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, perioada de conducere de patru ore și jumătate după care conducătorul auto trebuie să facă o pauză neîntreruptă de cel puțin 45 de minute se prelungește până la cinci ore și jumătate. Pauza poate fi înlocuită cu trei pauze de 15 minute fiecare, distribuite astfel încât să se respecte dispozițiile articolului 7 primul paragraf din regulamentul respectiv;
 - (e) prin derogare de la articolul 8 alineatul (2) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, perioada de repaus zilnic de 9 ore este considerată perioadă de repaus zilnic redusă;
 - (f) prin derogare de la articolul 8 alineatul (6) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, în oricare două săptămâni consecutive, un conducător auto poate efectua două perioade de repaus săptămânal reduse de cel puțin 24 de ore. În cazul în care se recurge la această derogare, începutul perioadei de repaus săptămânal menționate la articolul 8 alineatul (6) al doilea paragraf din regulamentul respectiv poate fi amânat dincolo de sfârșitul a șase perioade de 24 de ore de la încheierea perioadei de repaus săptămânal precedente, fără a depăși totuși 12 perioade de 24 de ore;
 - (g) prin derogare de la articolul 8 alineatul (6b) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, orice reducere a perioadei de repaus săptămânal se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată înainte de sfârșitul celei de a douăsprezecea săptămâni care urmează săptămânii în cauză, fie în bloc, fie ca două perioade de repaus, una dintre acestea fiind de cel puțin 45 de ore;
 - (h) prin derogare de la articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse anterioare pot fi efectuate la bordul unui vehicul, cu condiția ca vehiculul să fie parcat în condiții de siguranță și să dispună de condiții adecvate pentru repaus;

- (i) prin derogare de la articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, perioada permisă de întrerupere atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează o perioadă de repaus zilnic normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă într-o cabină de dormit sau la o cușetă se prelungește de la o oră la două ore.
- (2) Utilizarea derogărilor prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol nu aduce atingere timpului de lucru maxim prevăzut în Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽³⁶⁾.
- (3) În scopul verificărilor în trafic, conducătorul auto trebuie să fie în măsură să prezinte, ori de câte ori un agent de control autorizat solicită acest lucru, foile de înregistrare și orice informație introdusă manual și documente imprimate pentru ziua în curs și zilele anterioare care justifică utilizarea derogărilor.

Articolul 28

Utilizarea vehiculelor feroviare în afara zonei lor de utilizare specificate în perioada de activare a EMERS

- (1) În perioada de activare a EMERS, vehiculele feroviare pot fi utilizate în afara zonei de utilizare specificate în autorizația lor de introducere pe piață în temeiul articolului 21 din Directiva (UE) 2016/797 sau în afara zonei de utilizare pentru care au fost puse în funcțiune în temeiul cadrului juridic al Uniunii sau al cadrului juridic național aplicabil înainte de instituirea cadrului de autorizare în temeiul directivei respective, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:
 - (a) vehiculul a fost supus verificărilor în conformitate cu articolul 23 alineatul (1) literele (b) și (c) din Directiva (UE) 2016/797;
 - (b) vehiculul urmează să fie utilizat în cadrul unui transport militar;
 - (c) vehiculul este în funcțiune pe o rețea înainte de a fi utilizat pe o altă rețea;
 - (d) vehiculul a fost identificat pentru utilizare potențială în cadrul unui transport militar în conformitate cu articolul 37 din prezentul regulament.
- (2) Exploatarea vehiculelor menționate la alineatul (1) se efectuează de comun acord între administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare în cauză, în conformitate cu fiecare dintre sistemele lor de management al siguranței prevăzute la articolul 9 din Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului⁽³⁷⁾ și, după caz, în conformitate cu articolul 10 alineatul (9) din directiva respectivă.

⁽³⁶⁾ Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/15/oj>).

⁽³⁷⁾ Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (JO L 138, 26.5.2016, p. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

Articolul 29

Excepția operațiunilor de transport militar de la restricțiile de circulație în perioada de activare a EMERS

- (1) În timpul perioadei de activare a EMERS, operațiunile de transport militar efectuate pe cale rutieră sunt permise în weekenduri, zilele de sărbători legale, zilele de sărbători naționale, pe timp de noapte și în orice altă perioadă care poate face obiectul unor restricții de circulație.
- (2) În perioada de activare a EMERS, statele membre exceptează operațiunile de transport militar de la restricțiile de circulație aplicate pe anumite tronsoane rutiere și pe baza performanței de mediu a vehiculelor, precum și de la restricțiile bazate pe calitatea aerului și pe controlul zgomotului instituite în porturi și aeroporturi.

Articolul 30

Excepția de la controalele oficiale asupra alimentelor, a furajelor și a câinilor la intrarea în Uniune în perioada de activare a EMERS

- (1) În perioada de activare a EMERS, articolele 43-57 și articolele 65-72 din Regulamentul (UE) 2017/625 nu se aplică alimentelor, furajelor și câinilor care intră în Uniune și care constituie bunuri destinate deplasării sau utilizării în contextul activităților militare, cu condiția ca acestea:
 - (a) să fie declarate în cadrul formularelor UE sau NATO 302, astfel cum se menționează la articolul 15;
 - (b) să fie identificate prin marcarea sau etichetare ca fiind destinate exclusiv uzului militar, în conformitate cu procedurile interne puse în aplicare de autoritățile militare responsabile pentru operațiunea de transport militar respectivă;
 - (c) să intre în Uniune sub supravegherea autorităților militare responsabile pentru operațiunea de transport militar respectivă.
- (2) După intrarea în Uniune a alimentelor, a furajelor și a câinilor menționați la alineatul (1), autoritățile militare responsabile pentru operațiunea de transport militar respectivă se asigură că bunurile respective circulă sub supravegherea lor și sunt destinate exclusiv uzului militar.
- (3) Autoritățile militare responsabile pentru operațiunea de transport militar respectivă se asigură că alimentele și furajele menționate la alineatul (1) nu sunt introduse pe piața Uniunii și sunt fie consumate, fie eliminate în condiții de siguranță ori reexportate din Uniune.
- (4) Autoritățile militare responsabile pentru operațiunea de transport militar respectivă se asigură că respectivii câini menționați la alineatul (1) nu prezintă un risc pentru sănătatea animală sau publică din Uniune și nu fac obiectul niciunui transfer de proprietate în Uniune.

Articolul 31

Proceduri vamale accelerate în perioada de activare a EMERS

- (1) În perioada de activare a EMERS, actul de punere în aplicare al Consiliului menționat la articolul 19 alineatul (3) din prezentul regulament are ca efect activarea procedurilor și a protocoalelor în conformitate cu procedurile prevăzute la

articolul 203 alineatul (1) din Regulamentul [privind reforma vamală] și cu mecanismul de gestionare a crizelor vamale, astfel cum este definit la articolul 204 din Regulamentul [privind reforma vamală].

- (2) Autoritatea vamală a Uniunii Europene, astfel cum este prevăzută în titlul XII din Regulamentul [privind reforma vamală], în consultare cu Comisia, pregătește procedurile și protocoalele menționate la alineatul (1) de la prezentul articol pentru punerea în aplicare a acțiunii în cazul activării EMERS, astfel cum este definită la articolul 19.

Capitolul III

Reziliența infrastructurii de transport

Articolul 32

Pregătirea rețelei de transport pentru dubla utilizare

- (1) Statele membre modernizează cu prioritate și în cadrul unei abordări coordonate și sincronizate infrastructura cu dublă utilizare identificată ca făcând parte din coridoarele de mobilitate militară la cerințele privind infrastructura de transport definite în anexa II la cerințele militare ale Consiliului. Atunci când modernizează respectivele tronsoane cu dublă utilizare ale coridoarelor de mobilitate militară, statele membre acordă prioritate următoarelor proiecte:
- (a) asigurarea continuității rețelei de transport, prin eliminarea legăturilor lipsă și a blocajelor importante la nivelul transportului militar;
 - (b) asigurarea interoperabilității rețelei de transport, inclusiv prin migrarea la ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată;
 - (c) adaptarea infrastructurii la transportul militar excepțional, inclusiv prin consolidarea podurilor pentru transportul feroviar și rutier și prin consolidarea și extinderea infrastructurii feroviare, rutiere, portuare și de aerodrom;
 - (d) modernizarea tunelurilor rutiere la categoria ADR A sau prevederea unor rute alternative pentru vehiculele care transportă bunuri periculoase incompatibile cu categoria existentă de tuneluri;
 - (e) creșterea capacității pentru toate modurile de transport, inclusiv prin îmbunătățirea accesului feroviar și rutier în porturi și aeroporturi și prin îmbunătățirea facilităților și a echipamentelor din porturi, aeroporturi și terminale;
 - (f) sporirea rezilienței infrastructurii de comunicații, control, navigație, supraveghere și aprovizionare cu energie, în special împotriva interferențelor cu comunicațiile prin radiofrecvență;
 - (g) asigurarea unei reziliențe și a unei redundanțe suficiente în cadrul rețelei.
- (2) Statele membre situate de-a lungul aceluiași coridor de mobilitate militară cooperează pentru a identifica și a aborda riscurile potențiale care pot afecta funcționalitatea, securitatea sau reziliența coridorului respectiv, în special pentru transportul transfrontalier. În acest scop, ele:
- (a) evaluează funcționalitatea coridoarelor de mobilitate militară;

- (b) analizează gradul de conformitate a infrastructurii coridorului de mobilitate militară cu cerințele privind infrastructura de transport, astfel cum sunt prevăzute în cerințele militare ale Consiliului;
 - (c) evaluează potențialele lacune în materie de infrastructură, legăturile lipsă și blocajele care împiedică buna circulație a transportului militar;
 - (d) stabilesc caracteristicile tehnice corecte și precise ale infrastructurii lor de transport și condițiile în care ar putea fi transportate încărcăturile militare excepționale;
 - (e) monitorizează reziliența infrastructurii de comunicații, control, navigație, supraveghere și alimentare cu combustibil, în special împotriva interferențelor cu comunicațiile prin radiofrecvență, și evaluează măsurile de punere în aplicare;
 - (f) evaluează orice alte riscuri potențiale pentru operațiunile de transport militar de-a lungul coridoarelor de mobilitate militară, în vederea protejării corespunzătoare a infrastructurii de transport aferente;
 - (g) consolidează reziliența prin asigurarea compatibilității cu utilizarea serviciilor oferite de sistemele spațiale ale Uniunii, cum ar fi poziționarea, navigația și sincronizarea (PNT), observarea Pământului (EO) și conectivitatea securizată. În special, atunci când utilizează serviciile PNT, acestea utilizează serviciile de autentificare oferite de Programul spațial al Uniunii sau, alternativ, serviciul public reglementat (PRS) Galileo ori de câte ori este fezabil și fără a aduce atingere prerogativelor statelor membre în ceea ce privește utilizarea PRS pe teritoriul lor. În plus, statele membre utilizează serviciile spațiale de observare a Pământului ale Uniunii, atunci când oferă soluții de monitorizare și protecție.
- (3) Pe baza analizei efectuate în conformitate cu alineatul (2), în strânsă cooperare cu statele membre, Comisia identifică investiții specifice pe termen scurt („hotspoturi” privind infrastructura de transport) care trebuie să fie puse în aplicare de statele membre în mod prioritar de-a lungul coridoarelor de mobilitate militară. În acest scop, Comisia organizează reuniuni specifice pentru fiecare coridor de mobilitate militară pentru a conveni asupra implementării unor astfel de hotspoturi într-un mod sincronizat și coordonat. Statele membre în cauză sunt invitate la astfel de reuniuni, iar experții militari sunt consultați în cadrul evaluării.
- (4) Cu sprijinul Comisiei și al SEAE, statele membre se coordonează cu privire la următoarele aspecte:
- (a) convenirea asupra rutelor, a nodurilor de transport și a facilităților de sprijin desemnate, cum ar fi centrele de sprijin pentru transportul militar, și utilizarea optimă a coridoarelor de mobilitate militară;
 - (b) promovarea coordonării și a cooperării între administratorii de infrastructură feroviară din diferite state membre, în special pentru a asigura implementarea eficientă a măsurilor de circulație în temeiul articolului 7 și verificări rapide și eficiente ale compatibilității cu ruta pentru transportul militar excepțional care traversează mai multe rețele;
 - (c) promovarea coordonării și a cooperării între autoritățile aeronautice naționale cu sprijinul AEA și, după caz, al administratorului de rețea definit la articolul 2 punctul 49 din Regulamentul (UE) 2024/2803 pentru a defini punctele de

conectivitate transfrontalieră între toate statele membre, în conformitate cu principiile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei⁽³⁸⁾.

În sensul primului paragraf litera (b), statele membre îi însărcinează pe administratorii de infrastructură să convină asupra unor rute prestabilite pentru transportul militar transfrontalier, în special pentru bunurile periculoase și transportul militar excepțional.

- (5) La punerea în aplicare a prezentului articol, Comisia este asistată de comitetul instituit în conformitate cu articolul 61 din Regulamentul (UE) 2024/1679⁷. După caz, poate fi consultat Grupul privind transportul pentru mobilitate militară.

Articolul 33

Identificarea infrastructurii strategice cu dublă utilizare

- (1) Fără a aduce atingere Directivei (UE) 2022/2557 și în complementaritate cu aceasta, statele membre identifică următoarea infrastructură situată pe teritoriile lor ca infrastructură strategică cu dublă utilizare în sensul prezentului regulament:
- (a) infrastructurile-cheie de transport care deservește capitala fiecărui stat membru, inclusiv, dacă este cazul, cele mai mari porturi maritime și pe căile navigabile interioare, precum și cel mai mare aeroport și terminal multimodal de marfă, pe baza celor mai mari volume de trafic sau a celei mai mari capacități de trafic sau a ambelor;
 - (b) infrastructura-cheie de transport care deservește nodurile urbane din rețeaua transeuropeană de transport cu o populație de cel puțin 1 milion de locuitori;
 - (c) pentru fiecare regiune NUTS 2 de-a lungul coridoarelor de mobilitate militară, cel mai mare port maritim și pe căile navigabile interioare, precum și cel mai mare aeroport și terminal multimodal de marfă, pe baza celor mai mari volume de trafic sau a celei mai mari capacități de trafic sau a ambelor.
- (2) Pe lângă infrastructura strategică cu dublă utilizare menționată la alineatul (1), statele membre identifică infrastructura de transport care îndeplinește următoarele criterii drept infrastructură strategică cu dublă utilizare în sensul prezentului regulament:
- (a) infrastructura care are o capacitate strategică de a sprijini operațiunile de transport militar la scară largă;
 - (b) infrastructura care este importantă din punct de vedere strategic pentru transportul militar de-a lungul unuia sau a mai multor coridoare de mobilitate militară;
 - (c) infrastructura care are sau a avut o contribuție strategică la transportul militar planificat sau realizat;

⁽³⁸⁾ Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei din 23 decembrie 2005 de stabilire a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian (JO L 342, 24.12.2005, p. 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2150/oj>).

⁷ Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- (d) infrastructura care prezintă un blocaj cunoscut sau o legătură lipsă pentru operațiunile de transport militar, cum ar fi o traversare a unui râu sau un tunel strategic.
- (3) Pe lângă infrastructura strategică cu dublă utilizare menționată la alineatul (1), statele membre identifică, de asemenea, infrastructura de sprijin esențială, inclusiv infrastructura energetică și de comunicații critică pentru transport, care îndeplinește următoarele criterii ca infrastructură strategică cu dublă utilizare în sensul prezentului regulament:
- (a) infrastructura care are o capacitate strategică de a sprijini operațiunile de transport militar la scară largă;
 - (b) infrastructura care are sau a avut o contribuție strategică la transportul militar planificat sau realizat;
 - (c) infrastructura care joacă un rol strategic în furnizarea de servicii de transport de mărfuri sau de persoane către statele membre sau regiunile vulnerabile la amenințările la adresa securității;
 - (d) infrastructură care dispune de servicii sau facilități cu dublă utilizare foarte specializate care sunt esențiale pentru transportul militar și pentru care există foarte puține alternative în altă parte în același stat membru sau de-a lungul aceluiași coridor de mobilitate militară;
 - (e) infrastructura care joacă un rol strategic în depozitarea activelor cu dublă utilizare care facilitează transportul militar de-a lungul coridoarelor de mobilitate militară.
- (4) Până la [2 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], fiecare stat membru întocmește o listă a infrastructurii strategice cu dublă utilizare situate pe teritoriul său și identificate în conformitate cu prezentul articol. Acestea transmit lista respectivă Comisiei pentru eventuale observații și o revizuiesc în consecință. Statele membre actualizează lista respectivă în mod regulat în conformitate cu aceeași procedură. Lista este tratată ca document „Sensitive/Limité”.
- (5) La punerea în aplicare a alineatelor (1) și (2), Comisia este asistată de comitetul instituit în conformitate cu articolul 61 din Regulamentul (UE) 2024/1679.
- La punerea în aplicare a alineatului (3), Comisia este asistată de Grupul privind transportul pentru mobilitate militară.

Articolul 34

Măsuri de protecție de bază pentru IDS

- (1) Statele membre iau următoarele măsuri de protecție de bază în ceea ce privește IDS situate pe teritoriul lor pentru a le proteja împotriva tuturor pericolelor, pentru a le spori reziliența și pentru a asigura funcționarea lor eficace în orice moment:
- (a) informează proprietarii, operatorii și administratorii infrastructurii cu privire la desemnarea acestora ca IDS și comunică orice informație relevantă necesară pentru ca aceștia să își respecte obligațiile care le revin în temeiul prezentului articol;
 - (b) previn, atenuează și abordează riscurilor asociate proprietății străine sau controlului străin asupra IDS, inclusiv prin examinarea investițiilor străine în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452;

- (c) previn, atenuează și abordează riscurile legate de gestionarea sau exploatarea anumitor active care fac parte dintr-o IDS sau sunt legate de aceasta, cum ar fi echipamentele specifice de ridicare, sistemele informatice, echipamentele specifice de detectare și control al securității, precum și personalul și operațiunile critice, cum ar fi furnizorii de servicii de transport feroviar de marfă, societățile de logistică, furnizorii de servicii portuare, astfel cum sunt definiți în Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului⁽³⁹⁾, personalul navigant și piloții;
 - (d) după caz, iau măsuri de bază pentru a proteja IDS împotriva interferențelor și a atacurilor actorilor statali și nestatali, inclusiv împotriva atacurilor teroriste, a atacurilor la adresa securității cibernetice și a altor atacuri hibride, și dotează IDS cu o capacitate de intervenție în războiul electronic pentru a contracara raidurile aeriene și atacurile cu drone, inclusiv prin bruiaj și spoofing.
- (2) Proprietarii, operatorii și administratorii de IDS iau toate măsurile tehnice, de securitate și organizatorice necesare în domeniul lor de responsabilitate și, după caz, în colaborare unii cu alții, pentru a se asigura că IDS este protejată în mod corespunzător împotriva tuturor pericolelor, că reziliența sa este îmbunătățită și că funcționarea sa eficientă este garantată în orice moment. În special, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS:
- (a) pun în aplicare măsurile de protecție și reziliență de bază relevante pentru IDS;
 - (b) respectă obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557, în special cele prevăzute la articolele 12-15 din aceasta, indiferent dacă proprietarul, operatorul sau administratorul de IDS intră sau nu în domeniul de aplicare al directivei respective;
 - (c) aplică cerințele pentru entitățile esențiale sau importante care decurg din articolele 20 și 21 din Directiva (UE) 2022/2555, indiferent dacă proprietarul, operatorul sau administratorul IDS intră sau nu în domeniul de aplicare al directivei respective;
 - (d) furnizează informații detaliate privind structura acționariatului IDS la prima solicitare în acest sens a statului membru în care este situată IDS respectivă.
- (3) Statele membre informează, fără întârzieri nejustificate, Comisia și statele membre situate de-a lungul aceluiași coridor de mobilitate militară cu privire la orice incidente legate de IDS situate pe teritoriul lor care perturbă în mod semnificativ sau care au potențialul de a perturba în mod semnificativ furnizarea serviciilor esențiale, în sensul articolului 15 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2557, și care le-au fost notificate de către proprietarii, operatorii și administratorii de IDS sau de care au luat cunoștință prin orice alte mijloace. Astfel de notificări includ orice informație disponibilă care îi permite autorității competente să evalueze natura, cauza și posibilele consecințe ale incidentului, inclusiv orice informație disponibilă pentru a stabili restricțiile de capacitate rezultate și posibilul impact transfrontalier al incidentului.
- (4) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a identifica măsurile de protecție și reziliență de bază pentru IDS, astfel cum se menționează la alineatele (1)

⁽³⁹⁾ Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor (JO L 57, 3.3.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj>).

și (2) de la prezentul articol, și pentru a identifica măsurile de protecție sporită pentru IDS menționate la articolul 24 din prezentul regulament. În acest scop, Comisia ține seama în special de orientările Comisiei adoptate în temeiul articolului 13 alineatul (5) din Directiva (UE) 2022/2557, putând solicita, de asemenea, consultanță din partea Grupului privind transportul pentru mobilitate militară și a comitetului instituit în conformitate cu articolul 61 din Regulamentul (UE) 2024/1679. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 45 alineatul (4) din prezentul regulament. Comisia poate propune includerea măsurilor cuprinse în respectivul act de punere în aplicare în cerințele militare ale Consiliului.

Capitolul IV

Disponibilitatea capacităților de transport și logistice pentru operațiunile de transport militar

Articolul 35

Rezerva de solidaritate pentru facilitarea operațiunilor de transport militar

- (1) Se instituie rezerva de solidaritate. Acesta constă într-o rezervă cu o listă a capacităților înregistrate ale statelor membre și, eventual, ale Uniunii. Capabilitățile înregistrate în rezerva de solidaritate constau în capacități de transport și logistice și se utilizează pentru a garanta, optimiza și facilita executarea operațiunilor de transport militar. Rezerva de solidaritate devine operațională sub rezerva adoptării de către Comisie a actului de punere în aplicare menționat la alineatul (15).
- (2) Pe baza consultanței oferite de Grupul privind transportul pentru mobilitate militară și a rezultatelor simulărilor de criză menționate la articolul 43, Comisia poate adopta orientări care să definească tipurile și să precizeze numărul de capacități de transport esențiale necesare pentru rezerva de solidaritate pentru a remedia lacunele Uniunii în domeniul capacităților de transport militar.
- (3) Rezerva de solidaritate trebuie să fie operațională 24 de ore pe zi, șapte zile pe săptămână.
- (4) Statele membre își pot înregistra în mod voluntar propriile capacități în rezerva de solidaritate. Capacitățile care au fost achiziționate sau contractate de statele membre cu sprijinul financiar al oricărei finanțări din partea Uniunii se înregistrează în rezerva de solidaritate.
- (5) Înregistrarea capacităților multinaționale furnizate de două sau mai multe state membre se realizează în comun de către toate statele membre implicate sau de către orice entitate relevantă.
- (6) Sub rezerva disponibilității finanțării din partea Uniunii, capacitățile Uniunii pot fi achiziționate cu scopul de a remedia lacunele Uniunii în domeniul capacităților de transport, în condiții care urmează să fie precizate în actul de punere în aplicare menționat la alineatul (15). Capacitățile Uniunii se înregistrează automat în rezerva de solidaritate.
- (7) Capacitățile înregistrate în rezerva de solidaritate de statele membre sau de Uniune ori de ambele pot cuprinde propriile capacități și capacitățile obținute prin contracte

de servicii încheiate cu operatori comerciali, în cazul în care astfel de contracte permit acest lucru.

- (8) Capacitățile înregistrate în rezerva de solidaritate sunt disponibile pentru sprijin în urma unei cereri adresate Comisiei de către un stat membru solicitant, cu excepția cazului în care aceste capacități sunt deja utilizate pentru a sprijini o altă cerere. În cazul unor cereri concurente, orice decizie de alocare a capacităților se ia în strânsă coordonare între statele membre solicitante, Comisie și, după caz, statul membru care a înregistrat capacitățile.
- (9) Atunci când nu sunt utilizate sau nu sunt necesare pentru sprijinul planificat, capacitățile înregistrate în rezerva de solidaritate pot fi utilizate în scopuri naționale de către statele membre de înregistrare sau în scopuri comerciale de către operatorul comercial care a fost contractat de statul membru de înregistrare sau de Uniune.
- (10) Capacitățile statului membru înregistrate în rezerva de solidaritate pot fi excluse de la sprijin în cazul în care statul membru respectiv se confruntă cu o situație excepțională care impune utilizarea capacităților respective. În cazul în care un stat membru invocă o astfel de situație excepțională, acesta informează Comisia în acest sens și îi furnizează explicații cât mai curând posibil.
- (11) Capacitățile statului membru înregistrate în rezerva de solidaritate care sunt mobilizate pentru sprijin rămân sub comanda și controlul său. În cazul în care statul membru de înregistrare se confruntă cu o situație excepțională care impune utilizarea capacităților înregistrate care au fost mobilizate, acesta le poate retrage, după consultarea Comisiei și a statului membru solicitant pentru care au fost mobilizate capacitățile respective.
- (12) Capacitățile Uniunii sunt găzduite într-un stat membru. Comisia și statele membre asigură, după caz, o distribuție geografică adecvată a capacităților Uniunii. Statul membru solicitant pentru care sunt mobilizate capacitățile Uniunii este responsabil pentru conducerea operațiunilor de sprijin.
- (13) Capacitățile înregistrate în cadrul rezervei de solidaritate pot fi prepoziționate. Atunci când capacitățile sunt prepoziționate, acestea sunt amplasate în unități care aplică, după caz, măsurile de protecție de bază menționate la articolul 34.
- (14) Costurile de întreținere și de mobilizare a capacităților statelor membre sunt suportate de statul membru de înregistrare, cu excepția cazului în care se prevede altfel în actul de punere în aplicare menționat la alineatul (15).
- (15) Sub rezerva disponibilității finanțării din partea Uniunii, Comisia poate adopta un act de punere în aplicare prin care să pună în funcțiune rezerva de solidaritate. Actul de punere în aplicare respectiv stabilește, de asemenea:
 - (a) procedurile care trebuie urmate pentru prelucrarea cererilor de capacități ale statelor membre în temeiul rezervei de solidaritate;
 - (b) specificații suplimentare în temeiul cărora pot fi finanțate costurile enumerate la alineatul (14);
 - (c) specificații suplimentare în temeiul cărora pot fi finanțate costurile legate de prepoziționarea capacităților;
 - (d) specificații suplimentare în temeiul cărora pot fi finanțate costurile de formare, recalificare și perfecționare a personalului care exploatează capacitățile înregistrate în rezerva de solidaritate;

- (e) orice norme suplimentare privind funcționarea rezervei de solidaritate, dacă sunt necesare.

Actul de punere în aplicare respectiv poate stabili:

- (a) condițiile în care urmează să fie alocate costurile de întreținere și de mobilizare a capacităților statelor membre;
- (b) condițiile în care poate fi utilizat un sistem bazat pe credite ca formă de mecanism de schimb nefinanciar pentru capacitățile înregistrate în rezerva de solidaritate.

Articolul 36

Accesul la registrele vehiculelor pentru utilizare potențială în transportul militar

- (1) Statele membre se asigură că serviciile lor responsabile pentru efectuarea operațiunilor de transport militar au acces la registrele lor naționale ale vehiculelor rutiere, în vederea identificării vehiculelor de transport rutier cu dublă utilizare.
- (2) Statele membre, în cooperare cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, se asigură că serviciile lor responsabile pentru efectuarea operațiunilor de transport militar au acces la registrele lor naționale ale vehiculelor feroviare și la registrul european al vehiculelor menționat la articolul 47 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/797, în vederea identificării vehiculelor feroviare cu dublă utilizare.
- (3) Statele membre se asigură că serviciile lor responsabile pentru efectuarea operațiunilor de transport militar au acces la registrele lor naționale de aeronave și navale, în vederea identificării aeronavelor și navelor cu dublă utilizare.
- (4) Comisia i se acordă, de asemenea, acces la registrele menționate la alineatele (1)-(3) în vederea identificării vehiculelor, a navelor sau a aeronavelor cu dublă utilizare.

Articolul 37

Identificarea vehiculelor feroviare pentru utilizare potențială în transportul militar

- (1) Comisia adoptă acte de punere în aplicare:
 - (c) pentru a identifica respectivele categorii de vehicule feroviare care sunt cele mai adecvate pentru a fi utilizate în cadrul unui transport militar;
 - (d) dacă sunt disponibile și după consultarea Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, pentru a stabili specificațiile tehnice pe care se poate baza identificarea în temeiul literei (a) și, dacă este necesar, pentru a stabili parametrii tehnici adecvați și metodele aferente de testare a conformității;
 - (e) pentru vehiculele feroviare deja autorizate în temeiul articolului 21 din Directiva (UE) 2016/797 sau puse în funcțiune în temeiul cadrului juridic al Uniunii sau al cadrului juridic național aplicabil înainte de instituirea cadrului de autorizare prevăzut de directiva respectivă, pentru a stabili dacă și în ce condiții:
 - (1) întreprinderile feroviare și deținătorii de vehicule trebuie să identifice dacă vehiculele pentru care sunt responsabili se încadrează într-o categorie în temeiul literei (a) și, în caz afirmativ, să stabilească toate caracteristicile tehnice relevante ale vehiculelor respective;

- (2) producătorii de echipamente feroviare trebuie să identifice dacă vehiculele pe care le produc se încadrează într-o categorie de la litera (a) și, în caz afirmativ, să stabilească toate caracteristicile tehnice relevante ale vehiculelor respective.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 45 alineatul (4).

- (2) În cazul în care Comisia adoptă actul de punere în aplicare menționat la alineatul (1), pentru fiecare vehicul feroviar înregistrat, deținătorul vehiculului include identificarea ca vehicul care poate fi utilizat în cadrul unui transport militar și orice parametri relevanți stabiliți în temeiul alineatului (1) litera (b) în documentația tehnică a vehiculului respectiv. Deținătorii de vehicule, în colaborare cu entitățile de înregistrare, sunt responsabili pentru înregistrarea parametrilor respectivi în registrul european al vehiculelor menționat la articolul 47 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/797.

Articolul 38

Instituirea unui cadru privind controlul sau dreptul de utilizare temporar pentru transportul militar

- (1) Până la [1 an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], fiecare stat membru trebuie să instituie un cadru care să îi permită emiterea, în ultimă instanță, a unor ordine obligatorii pentru a obține controlul sau dreptul de utilizare temporar asupra unei infrastructuri, a unui activ sau a unui echipament situat pe teritoriul său, care este necesar pentru executarea operațiunilor de transport militar, în situațiile în care nu se poate ajunge la o soluție alternativă prin acord reciproc sau în temeiul unui contract existent în intervalul de timp necesar. În cazul în care un stat membru dispune de un cadru existent care permite un astfel de control sau drept de utilizare temporar, acesta se asigură că respectivul cadru existent respectă cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3).
- (2) Statele membre se asigură că respectivul cadru al acestora menționat la alineatul (1) respectă următoarele cerințe minime:
- (a) cadrul permite controlul sau dreptul de utilizare temporar asupra unei infrastructuri, a unui activ sau a unui echipament pentru a sprijini operațiunile de transport militar ale unui alt stat membru, la cererea statului membru respectiv, și stabilește o procedură de depunere a unei astfel de cereri;
 - (b) cadrul implică un mecanism de despăgubire a proprietarilor, a operatorilor și a administratorilor infrastructurii, activelor sau echipamentelor în cauză pentru cheltuielile suportate și daunele suferite;
 - (c) cadrul include norme și proceduri transparente și nediscriminatorii referitoare la un astfel de control și drept de utilizare temporar, iar măsurile luate în temeiul acestor norme și proceduri sunt în vigoare.
- (3) Statele membre se asigură că orice măsuri adoptate în temeiul cadrului acestora menționat la alineatul (1) sunt strict necesare și proporționale.

Contractele-cadru cu furnizorii de servicii de transport cu dublă utilizare

- (1) Statele membre pot încheia contracte-cadru cu furnizorii de servicii de transport cu dublă utilizare pentru a asigura disponibilitatea capacităților de transport pentru operațiunile de transport militar, inclusiv desfășurarea rapidă de personal, echipamente și materiale.
- (2) Contractele-cadru menționate la alineatul (1) care sunt încheiate, reînnoite sau modificate substanțial după intrarea în vigoare a prezentului regulament:
 - (a) sunt concepute astfel încât să le permită altor state membre să se alăture în calitate de părți contractante și prevăd posibilitatea de a fi modificate pentru a include și alți participanți, fără a compromite obiectivul principal de sprijinire a transportului militar;
 - (b) impun furnizorilor de servicii de transport obligația de a divulga tuturor statelor membre participante orice posibilă dublă rezervare a capacității de transport, înainte de a accepta ordine contradictorii.
- (3) Statele membre și furnizorii de servicii de transport menționați la alineatul (2) litera (b) pun în aplicare proceduri de soluționare a litigiilor privind alocarea capacităților de transport, asigurându-se că prioritățile de transport militar sunt îndeplinite fără întârzieri nejustificate.

Capitolul V

Dispoziții orizontale

Coordonator național pentru transportul militar transfrontalier

- (1) Până la [șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], fiecare stat membru desemnează un coordonator național pentru transportul militar transfrontalier cu disponibilitate permanentă, pentru a asigura coordonarea și comunicarea eficace cu privire la transportul militar transfrontalier.
- (2) Statele membre se asigură că respectivul coordonator național al acestora pentru transportul militar transfrontalier:
 - (a) primește și transmite cererile de acordare a autorizațiilor pentru transportul militar și notificările aferente, astfel cum se menționează la articolul 8 alineatul (3) și la articolul 20 alineatul (2);
 - (b) dispune de cunoștințele de specialitate și de resursele necesare pentru a putea oferi consultanță și sprijin pentru toate formalitățile vamale;
 - (c) primește și răspunde la cererile de acces prioritar depuse într-o perioadă de activare a EMERS și facilitează procedurile necesare, în conformitate cu articolul 21;
 - (d) este în măsură să coordoneze toți actorii relevanți de la nivel național, regional și local implicați în operațiuni de transport militar, pentru a asigura buna executare a operațiunilor de transport militar transfrontalier, în special în

timpul activării EMERS, precum și să coordoneze verificarea pregătirii în domeniul transportului militar menționată la articolul 42.

Articolul 41

Grupul privind transportul pentru mobilitate militară

- (1) Grupul privind transportul pentru mobilitate militară este instituit pentru a asista și a oferi consultanță și recomandări Comisiei și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații între statele membre cu privire la aspecte legate de prezentul regulament.
- (2) Atribuțiile specifice ale Grupului privind transportul pentru mobilitate militară sunt următoarele:
 - (a) promovarea discuțiilor și a dialogului dintre statele membre în vederea facilitării acordării autorizațiilor pentru transportul militar și a acordurilor de trafic, în special dintre statele membre situate de-a lungul aceluiași coridor de mobilitate militară;
 - (b) facilitarea utilizării măsurilor de circulație planificate în prealabil și a rutelor predefinite în scopul operațiunilor de transport militar;
 - (c) oferirea de consultanță cu privire la măsurile de protecție de bază și sporită menționate la articolul 34 alineatul (4) și, respectiv, la articolul 24;
 - (d) facilitarea identificării și a prepoziționării capacităților de transport și logistice esențiale pentru rezerva de solidaritate pentru a remedia lacunele Uniunii în acest domeniu, în cazul în care este operaționalizată o rezervă de solidaritate în conformitate cu articolul 35;
 - (e) facilitarea achiziționării în comun de către statele membre a capacităților de transport și logistice pentru transportul militar;
 - (f) analizarea rezultatelor obținute ca urmare a verificărilor pregătirii în domeniul transportului militar și a rezultatelor simulărilor de criză efectuate în conformitate cu articolele 42 și 43 și emiterea de recomandări pe baza acestora, după caz;
 - (g) oferirea de consultanță cu privire la specificațiile și modulele tehnice pentru sistemul digital de informații privind mobilitatea militară, în cazul în care este instituit în conformitate cu articolul 14, ținând seama în mod corespunzător de legislația vamală aplicabilă a Uniunii;
 - (h) consultarea cu privire la lista infrastructurii strategice cu dublă utilizare menționată la articolul 33 alineatul (3).
- (3) Grupul privind transportul pentru mobilitate militară este alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai SEAE, inclusiv ai Statului-Major al Uniunii Europene, ai Agenției Europene de Apărare și ai statelor membre. Reprezentanții fiecărui stat membru sunt în măsură să reprezinte poziția guvernelor lor respective. Dacă este relevant pentru formalitățile vamale, autoritățile vamale ale statelor membre și Autoritatea vamală a Uniunii Europene sunt, de asemenea, invitate să participe. Comisia prezidează Grupul privind transportul pentru mobilitate militară și asigură secretariatul acestuia.
- (4) Grupul privind transportul pentru mobilitate militară poate invita, după caz, în conformitate cu regulamentul său de procedură și cu respectarea corespunzătoare a intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre, Ucraina,

Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European să participe la reuniuni în calitate de observatori.

- (5) Comisia asigură transparența, oferindu-le membrilor Grupului privind transportul pentru mobilitate militară acces egal la informații.
- (6) Grupul privind transportul pentru mobilitate militară se reunește periodic și ori de câte ori situația impune acest lucru, la cererea Comisiei sau a unui stat membru. Acesta își adoptă regulamentul de procedură pe baza propunerii Comisiei.
- (7) Grupul privind transportul pentru mobilitate militară poate emite avize, documente de consultanță și recomandări la cererea Comisiei sau din proprie inițiativă. Grupul privind transportul pentru mobilitate militară depune eforturi pentru a găsi soluții care să se bucure de cel mai larg sprijin posibil.

Articolul 42

Verificarea pregătirii în domeniul transportului militar

- (1) Statele membre efectuează o dată pe an o verificare a pregătirii în domeniul transportului militar pentru a-și evalua gradul de pregătire pentru executarea transporturilor militare. Verificarea pregătirii în domeniul transportului militar cuprinde informații cu privire la toate elementele următoare:
 - (a) măsurile necesare luate la nivel național pentru a asigura punerea în aplicare a EMERS;
 - (b) măsurile luate la nivel național pentru a asigura abordarea la nivelul întregii administrații în ceea ce privește transportul militar;
 - (c) dacă s-au întreprins demersurile și s-au luat măsurile de circulație necesare pentru operațiunile de transport militar transfrontalier planificate;
 - (d) dacă s-au luat măsuri de sprijin al națiunii gazdă pentru a facilita transportul militar transfrontalier planificat pe teritoriul lor;
 - (e) dacă s-au transmis cereri de acordare a autorizațiilor pentru transportul militar altor state membre și dacă astfel de cereri au fost primite de acestea în conformitate cu articolele 5 și 6;
 - (f) în cazul în care este operaționalizată o rezervă de solidaritate în conformitate cu articolul 35, dacă s-au depus cereri de sprijin din rezerva de solidaritate.
- (2) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier din fiecare stat membru comunică rezultatele verificării pregătirii în domeniul transportului militar Grupului privind transportul pentru mobilitate militară.

Articolul 43

Simulări de criză

- (1) Comisia poate efectua simulări de criză, în colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale Uniunii, pentru a testa și a evalua pregătirea Uniunii pentru a facilita transportul militar. Aceste simulări:
 - (a) pregătesc activarea EMERS;

- (b) testează eficacitatea abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament, inclusiv coordonarea și cooperarea dintre organisme, autoritățile și părțile interesate relevante;
 - (c) testează punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului regulament într-o zonă geografică specifică, cum ar fi un coridor specific de mobilitate militară, în regiunile de frontieră ale unui stat membru cu o țară terță sau într-o zonă sectorială specifică, inclusiv în domeniul vamal.
- (2) Statele membre îi pot solicita Comisiei să efectueze simulările de criză menționate la alineatul (1).
 - (3) Comisia comunică rezultatele simulărilor de criză efectuate în temeiul prezentului articol statelor membre participante și Grupului privind transportul pentru mobilitate militară.
 - (4) Comisia poate participa, de asemenea, la simulări de criză sau exerciții, la cererea unui stat membru sau pe baza oricărei invitații relevante, cu scopul de a testa și de a evalua pregătirea Uniunii în ceea ce privește facilitarea transportului militar.

Articolul 44

Exercitarea delegării

- (1) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolele 5 și 8 i se conferă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată începând de la [DATA INTRĂRII ÎN VIGOARE].
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolele 5 și 8 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 5 și 8 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul menționat se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 45

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Serviciul European de Acțiune Externă este, de asemenea, invitat să asiste în cadrul comitetului.
- (3) Agenția Europeană de Apărare, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, administratorul de rețea [definit la articolul 2 punctul 49 din Regulamentul (UE) 2024/2803] și Agenția Uniunii Europene pentru Securitatea Rețelelor și a Informațiilor sunt invitate să prezinte comitetului, în calitate de observatori, opiniile și cunoștințele lor de specialitate.
- (4) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Capitolul VI

Modificări ale altor acte ale Uniunii

Articolul 46

Modificarea Regulamentului (UE) 2016/796

Regulamentul (UE) 2016/796 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1 alineatul (3), se adaugă următoarea literă: „(d) pregătirea sistemului feroviar al Uniunii prevăzută în Regulamentul (UE) 202X/XXX.”
2. La articolul 2, ultima teză se înlocuiește cu următorul text: „Pentru atingerea acestor obiective, agenția ține seama pe deplin de procesul de extindere a Uniunii și de constrângerile specifice privind legăturile feroviare cu țările terțe și contribuie la asigurarea rezilienței și a capacității de reacție în materie de securitate a sistemului feroviar al Uniunii.”
3. La articolul 19 alineatul (1), se adaugă următoarea literă: „(m) asistă Comisia la stabilirea specificațiilor tehnice de mobilitate militară pentru identificarea vehiculelor adecvate pentru a fi utilizate în cadrul unui transport militar în temeiul articolului 37 din Regulamentul (UE) 202X/XXX.”
4. La articolul 20, se adaugă următorul paragraf: „Agenția atribuie un număr european de vehicul (NEV) în conformitate cu articolul 46 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797.”
5. La articolul 80 alineatul (2), se adaugă următoarea literă: „(e) înregistrarea vehiculelor în registrul european al vehiculelor în temeiul articolului 22 din Directiva (UE) 2016/797.”

Articolul 47

Modificarea Directivei (UE) 2016/797

Directiva (UE) 2016/797 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 21, se adaugă următorul alineat:
„(18) În cazurile în care zona de utilizare este limitată la una sau mai multe rețele dintr-un stat membru, statele membre pot conveni cu agenția să îi delege agenției competența lor de a autoriza vehicule feroviare care pot fi utilizate pentru transporturi militare, astfel cum sunt definite la articolul 37 din Regulamentul (UE) 202X/XXXX. Detaliile unei astfel de delegări se convin în acordurile de cooperare în temeiul articolului 76 din Regulamentul (UE) 2016/796, iar agenția partajează delegațiile pe care le-a primit de la statul membru prin intermediul ghișeului unic instituit în temeiul articolului 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.”
2. La articolul 22, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:
„(3) În cazul în care zona de utilizare a unui vehicul acoperă teritoriul mai multor state membre, vehiculul respectiv este înmatriculat fie în unul dintre statele membre vizate, fie de către agenție.”
3. La articolul 46, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:
„(1) La înmatricularea în conformitate cu articolul 22, fiecărui vehicul i se atribuie un număr european de vehicul (NEV) de către autoritatea competentă. Fiecare vehicul este marcat cu un NEV atribuit.”

Articolul 48

Modificarea Regulamentului (UE) 2024/2803

Regulamentul (UE) 2024/2803 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 9 alineatul (1), după primul paragraf, se introduce următorul paragraf:
„Prin derogare [de la primul paragraf], până la 31 decembrie 2030, furnizorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile de comunicații ale altor furnizori de servicii care nu sunt certificați sau care nu și-au declarat capacitatea în conformitate cu articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, cu condiția ca furnizorii respectivi să fi furnizat servicii de comunicații în Uniune înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament.”
2. La articolul 11 alineatul (6), se adaugă următoarele paragrafe:
„Prin derogare de la prezentul alineat, un furnizor de servicii de comunicații care a furnizat astfel de servicii în Uniune înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament poate fi selectat, până la 31 decembrie 2030, pentru a furniza aceleași servicii în Uniune, chiar dacă nu respectă condiția prevăzută la litera (a).

Prin derogare de la prezentul alineat, un furnizor de servicii de comunicații care a furnizat astfel de servicii în Uniune înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament poate fi selectat, până la 31 decembrie 2033, pentru a furniza aceleași servicii în Uniune, chiar dacă nu respectă condițiile prevăzute la literele (b) și (c).”

Articolul 49

Modificarea Regulamentului (UE) 2018/1139

Regulamentul (UE) 2018/1139 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3, se adaugă următorul punct:

„35. «spațiu de testare în materie de reglementare» înseamnă un cadru temporar și controlat, instituit de un stat membru sau de agenție, pentru a permite proiectarea, dezvoltarea, testarea și demonstrarea de produse și servicii inovatoare, inclusiv cu dublă utilizare, într-un mediu real, sub rezerva unor condiții și termene predefinite, cu scopul de a încuraja inovarea și mobilitatea militară și sub supravegherea unei autorități competente.”

2. La articolul 71, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre pot acorda oricărei persoane fizice sau juridice care face obiectul prezentului regulament scutiri de la cerințele aplicabile respectivei persoane în temeiul capitolului III, altele decât cerințele esențiale prevăzute la respectivul capitol, sau în temeiul actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate pe baza respectivului capitol în următoarele circumstanțe:

- (a) în cazul unor circumstanțe neprevăzute urgente care afectează respectiva persoană sau în caz de necesități operaționale urgente ale acesteia;
- (b) atunci când cerințele respective împiedică certificarea, utilizarea sau exploatarea tehnologiilor, produselor, echipamentelor, sistemelor, componentelor, conceptelor operaționale sau modelelor de afaceri inovatoare.

Scutirile menționate la primul paragraf pot fi acordate în cazul în care sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

- (a) nu este posibil să se răspundă în mod adecvat respectivelor circumstanțe sau necesități cu respectarea cerințelor aplicabile;
- (b) siguranța, protecția mediului și respectarea cerințelor esențiale sunt asigurate, dacă este necesar, prin aplicarea unor măsuri de atenuare;
- (c) statul membru a contracarat, în măsura posibilului, orice eventuală denaturare a condițiilor de piață ca urmare a acordării scutirii și
- (d) scutirea este limitată ca domeniu de aplicare și ca durată la ceea ce este strict necesar și se aplică în mod nediscriminatoriu.

Într-un astfel de caz, statul membru în cauză notifică de îndată Comisia, agenția și celelalte state membre, prin intermediul registrului instituit în temeiul articolului 74, cu privire la scutirea acordată, durata acesteia, motivele pentru care s-a acordat și, după caz, măsurile de atenuare necesare care au fost aplicate.”

3. La articolul 74 alineatul (1) al doilea paragraf, se adaugă următoarea literă:

„(s) notificările deciziilor luate de statele membre sau de agenție cu privire la instituirea, suspendarea și încetarea spațiilor de testare în materie de reglementare în temeiul articolului 86a și raportul comun corespunzător.”

4. La articolul 75 alineatul (2), se adaugă următoarea literă:

„(k) cooperează cu autoritățile militare naționale, cu organismele relevante ale Uniunii și cu organismele internaționale relevante pentru a permite soluții de transport aerian cu dublă utilizare, precum și integrarea lor în condiții de siguranță în traficul aerian civil.”

5. Se introduce următorul articol nou 86a:

Spații de testare în materie de reglementare

(1) Spațiile de testare în materie de reglementare pot fi instituite de un stat membru sau de agenție, din proprie inițiativă sau la cererea unei organizații, pentru a contribui la următoarele obiective:

- (a) promovarea inovării și a competitivității în sectorul aviației;
- (b) facilitarea introducerii în timp util și în condiții de siguranță a inovațiilor pe piața aviației din Uniune;
- (c) îmbunătățirea securității juridice și facilitarea respectării prezentului regulament și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său și, după caz, a altor acte legislative aplicabile ale Uniunii și de drept intern; sprijinirea învățării bazate pe dovezi în materie de reglementare și elaborarea de cerințe bazate pe performanță.

(2) Un spațiu de testare în materie de reglementare poate fi instituit atunci când sunt îndeplinite următoarele criterii:

- (a) tehnologiile, produsele, echipamentele, sistemele, componentele, conceptele operaționale sau modelele de afaceri care urmează să fie testate reprezintă o inovare autentică și se preconizează că vor aduce beneficii consumatorilor sau beneficii mai ample la nivelul societății;
- (b) inovarea este suficient de matură pentru a fi testată într-un mediu real controlat și au fost identificate bariere sau lacune legislative relevante;
- (c) se asigură siguranța și protecția mediului, precum și conformitatea cu cerințele esențiale aplicabile, dacă este necesar, prin aplicarea unor măsuri de atenuare.

(3) Un spațiu de testare în materie de reglementare face obiectul următoarelor aspecte clar stabilite:

- (a) unor obiective;
- (b) unui domeniu de aplicare și unei durate limitate la ceea ce este strict necesar pentru atingerea obiectivelor propuse;
- (c) unei structuri de guvernare, cu includerea rolurilor și a responsabilităților tuturor autorităților și entităților participante, care:
 - (i) include desemnarea unei autorități competente responsabile cu supravegherea și controlul spațiului de testare;
 - (ii) asigură faptul că toate statele membre și autoritățile afectate de obiectivele și domeniul de aplicare al spațiului de testare sunt implicate în mod adecvat în instituirea și punerea sa în aplicare;
 - (iii) asigură faptul că agenția este implicată, în special în elaborarea dosarului de siguranță și a învățării preconizate în materie de reglementare;
- (d) unor criterii de monitorizare și evaluare;
- (e) unor criterii de eligibilitate și proceduri de admisie transparente și nediscriminatorii;
- (f) unor obligații de raportare, care sprijină o monitorizare adecvată a activităților.

(4) O organizație care solicită participarea la un spațiu de testare trebuie să demonstreze că tehnologiile, produsele, echipamentele, sistemele, componentele, conceptele operaționale sau modelele de afaceri care urmează să fie testate îndeplinesc criteriile de la alineatul (2). În acest scop, organizația:

- (a) precizează obiectivele proiectului sau ale soluției inovatoare;
- (b) identifică barierele sau lacunele concrete în materie de reglementare care trebuie abordate;
- (c) elaborează un dosar de siguranță în care prezintă măsurile de atenuare care trebuie puse în aplicare pentru a asigura un nivel adecvat de siguranță și de protecție a mediului și, în măsura posibilului, conformitatea cu cerințele esențiale aplicabile.

(5) La primirea unei solicitări sau cereri din partea unei organizații, statul membru sau agenția evaluează dacă măsurile de atenuare propuse sunt adecvate și suficiente pentru a asigura un nivel adecvat de siguranță și propune orice măsuri suplimentare pe care le consideră necesare. Acesta/aceasta precizează, de asemenea, învățarea preconizată în materie de reglementare aferentă spațiului de testare.

(6) Un stat membru sau agenția care instituie un spațiu de testare în materie de reglementare notifică imediat celorlalte state membre și agenției crearea spațiului de testare. Notificarea include toate elementele menționate la alineatul (3).

(7) Instituirea unui spațiu de testare în materie de reglementare nu afectează competențele de supraveghere sau corective ale autorităților competente care supraveghează spațiul de testare. Autoritățile naționale competente și agenția au competența de a suspenda sau de a înceta procesul de testare sau participarea la spațiul de testare în cazul în care nu este posibilă o atenuare eficientă. Acestea informează agenția și statele membre cu privire la astfel de decizii prin intermediul registrului instituit în temeiul articolului 74.

(8) După încheierea spațiului de testare în materie de reglementare, organizația și statul membru relevant sau agenția întocmesc un raport comun. Raportul detaliază activitățile desfășurate, rezultatele obținute și rezultatele învățării în materie de reglementare. Organizațiile pot utiliza raportul respectiv pentru a sprijini demonstrarea conformității cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Agenția include raportul respectiv în registrul creat în temeiul articolului 74.

(9) Statele membre și agenția își coordonează activitățile legate de spațiul de testare în materie de reglementare și fac schimb de bune practici.

(10) Organizațiile care participă la un spațiu de testare în materie de reglementare rămân responsabile, în temeiul dreptului Uniunii și al dreptului intern aplicabil, pentru orice prejudiciu adus terților ca urmare a experimentării care are loc în spațiul de testare. Cu toate acestea, cu condiția ca organizația să respecte planul privind spațiul de testare și termenii și condițiile acestuia și să urmeze cu bună-credință orientările furnizate de statul membru sau de agenție, nu se impun amenzi administrative și nu se iau măsuri împotriva certificatelor existente pentru încălcarea prezentului regulament și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(11) Pentru a sprijini punerea în aplicare a prezentului articol, agenția adoptă, în conformitate cu articolul 115, orientări privind instituirea și funcționarea spațiilor de

testare în materie de reglementare. Orientările includ cel puțin principii și proceduri comune cu privire la următoarele aspecte:

- (a) criteriile de eligibilitate și de selecție pentru participarea la spațiile de testare în materie de reglementare;
- (b) aplicarea spațiilor de testare în materie de reglementare, participarea la acestea, monitorizarea lor, ieșirea din acestea și încetarea lor, inclusiv planul privind spațiul de testare și raportul comun;
- (c) termenii și condițiile aplicabile participanților.”

6. La articolul 126 alineatul (1) primul paragraf, se adaugă următoarea literă:

„(d) instituirea, funcționarea și supravegherea spațiilor de testare în materie de reglementare menționate la articolul 86a.”

Capitolul VII

Dispoziții finale

Articolul 50

Norme de confidențialitate și securitate privind protecția informațiilor primite

- (1) Informațiile primite ca urmare a aplicării prezentului regulament se utilizează numai în scopul pentru care au fost solicitate.
- (2) Statele membre și Comisia asigură protecția corespunzătoare a secretelor comerciale și de afaceri, precum și a altor informații sensibile și confidențiale obținute și generate în cursul aplicării prezentului regulament în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul intern.
- (3) Comisia nu comunică nicio informație pe care a primit-o în temeiul prezentului regulament într-un mod care poate conduce la identificarea unui operator economic, atunci când comunicarea informațiilor respective ar avea ca rezultat un potențial prejudiciu comercial sau al reputației acestui operator economic sau divulgarea oricăror secrete comerciale.
- (4) Statele membre și Comisia se asigură că informațiile clasificate transmise sau schimbate în temeiul prezentului regulament nu sunt declassate sau declassificate fără acordul prealabil scris al emitentului informațiilor respective.

Articolul 51

Protecția datelor cu caracter personal

- (1) Prezentul regulament nu aduce atingere obligațiilor statelor membre în domeniul prelucrării datelor cu caracter personal de către acestea, în special în temeiul Regulamentului (UE) 2016/679 și al Directivei 2002/58/CE, sau obligațiilor Comisiei și, după caz, ale altor instituții, organe, oficii și agenții ale Uniunii în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către acestea, în special în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1725, la îndeplinirea responsabilităților care le revin.
- (2) Statele membre, Comisia și, după caz, alte instituții, organe, oficii și agenții ale Uniunii pot prelucra date cu caracter personal în cazul în care acest lucru este necesar

pentru respectarea obligațiilor prevăzute în prezentul regulament sau în cazul în care prelucrarea este necesară pentru exercitarea autorității publice sau pentru sarcini de interes public care le-au fost încredințate prin prezentul regulament.

Articolul 52

Evaluarea

Comisia evaluează și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament până la [trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Raportul de evaluare se bazează pe consultările cu statele membre și cu principalele părți interesate.

Articolul 53

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,
Președinta
[...]

Pentru Consiliu,
Președintele
[...]

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ ȘI DIGITALĂ - AGENTII

1.	CONTEXTUL PROPUNERII	1
•	Motivele și obiectivele propunerii	1
•	Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat.....	2
•	Coerența cu alte politici ale Uniunii.....	4
2.	TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA.....	5
•	Temeiul juridic	5
•	Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)	6
•	Proporționalitatea	7
•	Alegerea instrumentului	7
3.	REZULTATELE EVALUĂRILOR <i>EX POST</i> , ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI.....	8
•	Evaluările <i>ex post</i> /verificările adecvării legislației existente	8
•	Consultările cu părțile interesate	8
•	Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate	8
•	Evaluarea impactului.....	8
•	Adecvarea reglementărilor și simplificarea	9
•	Drepturile fundamentale.....	9
4.	IMPLICAȚII BUGETARE	10
5.	ALTE ELEMENTE	10
•	Planurile de punere în aplicare și măsurile de monitorizare, evaluare și raportare....	10
•	Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii	11
1.	CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI	4
1.1.	Titlul propunerii/inițiativei.....	4
1.2.	Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)	4
1.3.	Obiectiv(e).....	4
1.3.1.	Obiectiv(e) general(e)	4
1.3.2.	Obiectiv(e) specific(e).....	4
1.3.3.	Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate	5
A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizați/grupurilor vizate.		5
1.3.4.	Indicatori de performanță	7
A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute		7
1.4.	Obiectul propunerii/inițiativei	8
1.5.	Motivele propunerii/inițiativei	8

1.5.1.	Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei	8
1.5.2.	Valoarea adăugată a intervenției UE (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentei secțiunii, „valoarea adăugată a intervenției UE” este valoarea ce rezultă din acțiunea UE care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.....	10
1.5.3.	Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare	11
1.5.4.	Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare	12
1.5.5.	Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor	12
1.6.	Durata propunerii/inițiativei și a impactului său financiar.....	14
1.7.	Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate).....	14
2.	MĂSURI DE GESTIUNE	15
2.1.	Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare.....	15
2.2.	Sistemul (sistemele) de gestiune și de control	15
2.2.1.	Justificarea metodei (metodelor) de execuție bugetară, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse	15
2.2.2.	Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor	16
2.2.3.	Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere).....	16
2.3.	Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor	17
3.	IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI	18
3.1.	Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)	18
3.2.	Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor	19
3.2.1.	Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale.....	19
3.2.1.1.	Credite din bugetul votat.....	19
3.2.2.	Realizările preconizate finanțate din credite operaționale	24
3.2.3.	Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative.....	25
3.2.3.1.	Credite din bugetul votat	25
3.2.3.3.	Total credite	25
3.2.4.	Necesarul de resurse umane estimat	26
3.2.4.1.	Finanțare din bugetul votat.....	26
3.2.5.	Prezentare generală a impactului estimat asupra investițiilor legate de tehnologia digitală.....	28

3.2.6.	Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual	28
3.2.7.	Contribuțiile terților	29
3.3.	Impactul estimat asupra veniturilor.....	34
4.	Dimensiunile digitale	35
4.1.	Cerințe cu relevanță digitală	35
4.2.	Date	37
4.3.	Soluții digitale	38
	Alinierea la Strategia europeană privind datele	38
4.4.	<i>Evaluarea interoperabilității</i>	39
4.5.	Măsuri de sprijinire a implementării digitale	39

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind stabilirea unui cadru de măsuri legate de mobilitatea militară pentru facilitarea transportului de echipamente, de bunuri și de personal militar în întreaga Uniune

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Politica privind industria apărării din Uniune
Politica Uniunii în domeniul transporturilor
Politica vamală și fiscală a Uniunii
Politica Uniunii în domeniul siguranței alimentare

1.3. Obiectiv(e)

1.3.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivul general al Regulamentului privind mobilitatea militară este de a stabili un cadru coerent și armonizat la nivelul UE care să permită, să faciliteze și să accelereze transportul de personal, de materiale și de echipamente militare pe întreg teritoriul Uniunii Europene.

Obiectivul regulamentului este de a reflecta nevoile și cerințele în materie de transport militar din legislația și programele UE prin modificări ale legislației existente și prin noi dispoziții de sine stătătoare, după caz.

1.3.2. Obiectiv(e) specific(e)

Optimizarea transportului militar transfrontalier (stabilirea unui cadru uniform pentru procedurile de acordare a autorizațiilor și asigurarea unui transport militar neîntrerupt și în condiții de siguranță), inclusiv prin simplificarea formalităților vamale aplicabile unui astfel de transport la frontierele externe ale Uniunii

Consolidarea răspunsului în situații de urgență (crearea unui cadru eficient, coordonat și eficace pentru a facilita transportul militar ca răspuns la situații temporare, extraordinare și de urgență)

Îmbunătățirea pregătirii și a protecției infrastructurii (stabilirea de norme pentru a spori pregătirea și implementarea în condiții de siguranță a infrastructurii de transport cu dublă utilizare și pentru a proteja mai bine infrastructura strategică cu dublă utilizare împotriva tuturor pericolelor și amenințărilor, inclusiv împotriva amenințărilor la adresa spectrului de frecvențe radio care sprijină transportul)

Promovarea solidarității și a utilizării în comun a capacităților (încurajarea grupării și a utilizării în comun a capacităților de transport și de logistică prin intermediul unei rezerve de solidaritate și creșterea vizibilității capacităților de transport existente pentru transportul militar)

1.3.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizați/grupurilor vizate.

Considerații generale:

Regulamentul stabilește un echilibru atent între facilitarea operațiunilor de transport militar și atenuarea impactului acestora asupra civililor. Urmărind să clarifice cadrul de reglementare pentru operatori și să facă distincție între normele obișnuite de transport militar și măsurile de urgență impuse în temeiul EMERS, regulamentul adoptă o abordare graduală și progresivă. Această abordare proporțională specifică reduce la minimum impactul asupra sectorului civil, limitându-l la ceea ce este strict necesar pentru a permite intensificarea operațiunilor de transport militar în Uniune. În plus, măsurile sporesc previzibilitatea pentru activitățile civile și oferă sectorului civil oportunități de a contribui în mod activ la îmbunătățirea mobilității militare în Uniune, promovând un mediu colaborativ și reciproc avantajos.

- (d) consolidarea capacității de a organiza transportul militar, pe timp de pace, mult mai rapid decât în prezent și cu o sarcină administrativă mult redusă;
- (e) disponibilitatea operatorilor de transport care urmează să fie contractați în scopuri de mobilitate militară: disponibilitatea unor active mobile specializate suficiente pentru efectuarea transporturilor și capacitatea de a le utiliza în întreaga Europă în caz de urgență, reducerea sarcinii administrative;
- (f) operatori și administratori de infrastructură: pregătirea pentru circumstanțe operaționale extraordinare și deplasări militare la scară largă (reziliență și securitate);
- (g) consolidarea rezilienței și a protecției infrastructurii strategice cu dublă utilizare;

În ceea ce privește Grupul privind transportul pentru mobilitate militară:

- (h) o mai bună coordonare între statele membre prin instituirea unui Grup relevant privind transportul pentru mobilitate militară, care să aibă capacitatea de a supraveghea punerea în aplicare a prezentului regulament;

În ceea ce privește rezerva de solidaritate:

- (i) îmbunătățirea disponibilității capacităților de mobilitate militară și a accesului la acestea (mijloace de transport și echipamente logistice) prin gruparea și utilizarea în comun de către statele membre;

În ceea ce privește ERA:

- (j) simplificarea cererilor de autorizare a vehiculelor, cum ar fi adaptările sau modificările vehiculelor feroviare pentru utilizare în scopuri militare;
- (k) cerințe: identificarea necesităților militare trebuie transformată în specificații tehnice pentru STI-uri;
- (l) identificarea cerințelor naționale și armonizarea cerințelor privind transportul excepțional cu o greutate foarte mare/supradimensionat pentru a respecta termenul de 24 de ore (în prezent până la 80 de zile) pentru acordarea autorizațiilor de deplasare și instituirea măsurilor de transport pentru MM, în mod similar cu transportul rutier (ENI finanțate prin subvenționare);

- (m) identificare – identificarea și digitalizarea cu ajutorul RINF a liniilor de traseu adecvate pentru a face mai previzibile cererile excepționale de transport (ENI finanțate prin subvenționare);
- (n) colaborarea cu părțile interesate cu orientare comercială în ceea ce privește identificarea materialului rulant din cadrul parcului existent care are potențialul de a fi utilizat și în scopuri militare;
- (o) aspect suplimentar – colaborarea cu părțile interesate cu orientare comercială în ceea ce privește identificarea materialului rulant din cadrul parcului existent care are potențialul de a fi utilizat și în scopuri militare (ENI finanțate prin subvenționare);
- (p) autorizații suplimentare pentru vehicule în vederea extinderii zonei de utilizare pentru vehiculele existente identificate care pot fi utilizate în cadrul transporturilor militare în afara zonei lor de operare viabile din punct de vedere comercial (ENI finanțate din taxe);
- (q) înregistrare – pentru a accelera procesele, ERA urmează să înregistreze materialul rulant, la fel ca statele membre, ceea ce reprezintă o sarcină complet nouă care necesită cunoștințe de drept privat, pe lângă înțelegerea tehnică (livrarea cheilor pentru a accelera eficacitatea autorizării vehiculelor pentru MM, dar, pe termen mai lung, în beneficiul tuturor autorizațiilor;) (ENI finanțate din taxe) (ENI finanțate din taxe);
- (r) armonizare – armonizarea modului degradat și rezilient de control, comandă și semnalizare a trenurilor (ENI finanțate prin subvenționare);
- (s) dezvoltare – dezvoltarea și punerea în aplicare a modificărilor în registrele ERA pentru a corela gestionarea înmatriculării vehiculelor în EVR cu procesul de autorizare și, eventual, cu ghișeul unic legat de înregistrarea vehiculelor de către ERA (ENI finanțate prin subvenționare);
- (t) organizare – organizarea și prezidarea forurilor care reunesc experți feroviari și experți militari pentru soluționarea problemelor tehnice (JNS – Secretariatul comun al rețelei în domeniul militar) (ENI finanțate prin subvenționare);
- (u) organizare – organizarea și prezidarea forurilor care reunesc experți feroviari și experți militari pentru soluționarea problemelor tehnice (JNS – Secretariatul comun al rețelei în domeniul militar) (ENI finanțate prin subvenționare);
- (v) revizuirea și armonizarea standardelor militare existente;
- (w) revizuirea și armonizarea standardelor militare existente (ENI finanțate prin subvenționare);
- (x) adaptare – adaptarea STI-urilor, a MCS-urilor, a modalităților practice de autorizare a vehiculelor și a altor documente afectate;
- (y)

În ceea ce privește AESA:

- (z) accelerarea elaborării de norme pentru sistemele de aeronave fără pilot la bord (UAS) din categoria certificată care sprijină dubla utilizare a UAS. Contribuția la elaborarea de norme pentru operațiunile cu UAS civile din categoria certificată va accelera dezvoltarea europeană, precum și dezvoltarea UAS pentru produsele cu dublă utilizare și integrarea acestora în spațiul aerian

european. Ar trebui să se acorde prioritate elaborării de către AESA, în asociere cu autoritățile militare, a unui regulament privind dronele din categorii certificate;

- (aa) accelerarea furnizării de noi capacități de mobilitate militară prin facilitarea testării și a demonstrațiilor aferente dronelor inovatoare cu dublă utilizare, a aeronavelor cu pilot la bord și a sistemelor anti-UAS (C-UAS), prin instituirea unei rețele de centre de testare civilo-militare și a unui cadru armonizat pentru spațiile de testare în materie de reglementare;
- (bb) norme și orientări tehnice armonizate pentru sistemele anti-UAS în vederea consolidării rezilienței infrastructurii, precum și a atenuării efectelor acestora asupra siguranței aviației;
- (cc) norme și orientări tehnice armonizate pentru a facilita mobilitatea militară aeriană și interoperabilitatea cu aviația civilă, asigurând în același timp un nivel adecvat de siguranță în următoarele domenii: (i) operarea aeronavelor militare sau utilizarea echipamentelor pe aerodromurile cu dublă utilizare, (ii) aeronavele de transport cu dublă utilizare din rezerva de solidaritate, (iii) utilizarea comună UE-NATO a standardelor tehnice (în special pentru drone, cu funcții bazate pe IA), (iv) metodologia pentru drone, evaluarea fiabilității funcțiilor bazate pe IA și (v) integrarea traficului aerian în spațiile aeriene de joasă altitudine și în U-space;
- (dd) elaborarea modificărilor propuse pentru a include protecția infrastructurii esențiale de comunicații, navigație și supraveghere și a spectrului utilizat de aceste sisteme în lista serviciilor esențiale care trebuie protejate în temeiul Directivei (UE) 2022/2557 privind reziliența entităților critice și al Regulamentului delegat (UE) 2023/2450 al Comisiei de stabilire a unei liste de servicii esențiale;
- (ee) elaborarea de orientări pentru o mai bună monitorizare a interferențelor de frecvență radio și o mai bună coordonare cu autoritățile locale din domeniul spectrului de frecvențe radio și cu autoritățile de aplicare a legii pentru a preveni interferențele cu infrastructura CNS și pentru a răspunde la acestea.
- (ff)

1.3.4. *Indicatori de performanță*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute

Considerații generale:

Ținând seama de obiectivul general al Regulamentului privind mobilitatea militară, rezultatele și impactul acestuia vor fi evaluate printr-o evaluare retrospectivă după perioada de punere în aplicare. Comisia se va asigura că se stabilesc și se monitorizează indicatori de performanță adecvați. Acești indicatori pot include:

- reducerea timpului mediu de prelucrare pentru autorizațiile de deplasare militară transfrontalieră;
- numărul de active de transport cu dublă utilizare și de furnizori de servicii înregistrați în rezerva de solidaritate;
- creșterea disponibilității și a interoperabilității infrastructurii cu dublă utilizare identificate ca fiind strategice pentru mobilitatea militară – numărul de state

membre care participă la rezerva de solidaritate sau care beneficiază de aceasta; numărul de reuniuni ale grupului pentru mobilitate militară și asistența relevantă legată de activitățile de secretariat acordată de Comisie organizației – numărul de exerciții, simulări de criză sau simulări de urgență efectuate în temeiul cadrelor de pregătire și reziliență;

– reducerea blocajelor procedurale sau de infrastructură raportate care afectează mobilitatea militară în întreaga Uniune.

În ceea ce privește ERA:

– numărul de vehicule cu dublă utilizare identificate în registrele ERA (EVR, ERATV) și numărul autorizat de ERA în urma delegării de către ANS a SM;

– reducerea duratei procesului de autorizare a acestor vehicule;

– numărul de norme tehnice și operaționale recomandate pentru modificare în vederea facilitării transporturilor militare;

– numărul de parametri ai registrului ERA adăugați pentru a facilita transporturile excepționale.

În ceea ce privește AESA:

– numărul de cereri de certificare a aeronavelor cu dublă utilizare sau de modificare (inclusiv UAS) în conformitate cu normele comune elaborate de AESA;

– numărul de spații de testare în materie de reglementare instituite pentru tehnologiile inovatoare pe aeronavele cu dublă utilizare;

– numărul de norme tehnice și operaționale adoptate sau modificate pentru a facilita transporturile militare sau pentru a consolida reziliența infrastructurii critice.

1.4. Obiectul propunerii/inițiativei

☒ o acțiune nouă

☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁸

☐ prelungirea unei acțiuni existente

☐ o fuziune sau o redirecționare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei

Considerații generale:

Regulamentul stabilește un cadru juridic armonizat care permite transportul rapid, în condiții de siguranță și previzibil al personalului și al echipamentelor militare în întreaga Uniune. Acest cadru va fi obligatoriu de la data intrării în vigoare a

⁸

Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

regulamentului. Pe termen scurt, punerea în aplicare se va axa pe adoptarea actelor de punere în aplicare necesare. Imediat după intrarea în vigoare a regulamentului, care se preconizează că va avea loc în prezentul CFM 2021-27, se vor lua măsuri concrete în vederea instituirii rezervei de solidaritate și a obținerii vizibilității activelor de transport cu dublă utilizare disponibile. Acestea vor include crearea unui modul informatic securizat, cu capacitatea de a înregistra capacitățile de mobilitate militară din cadrul rezervei și de a gestiona cererile de asistență. Se estimează că acest lucru va necesita resurse informatice (2 ENI) în 2027.

În plus, imediat după intrarea în vigoare a regulamentului, pentru a asigura secretariatul Grupului privind transportul pentru mobilitate militară și pentru a supraveghea procesul de instituire a rezervei de solidaritate, Comisia va avea nevoie de 2 ENI în cadrul DG DEFIS pentru 2027.

În CFM 2028-34, se estimează că administrarea operațională și gestionarea rezervei (înregistrarea efectivă a capacităților, gestionarea cererilor și mobilizarea) necesită 30 ENI pe an în următorul CFM 2028-34. Fondul european pentru competitivitate prevede acțiuni eligibile pentru a sprijini cheltuielile legate de instituirea și operațiunile aferente rezervei de solidaritate în următorul CFM.

Sprijinul pentru secretariatul Grupului privind transportul pentru mobilitate militară și pentru supravegherea instituirii și coordonării rezervei de solidaritate va necesita în continuare 2 ENI în cadrul DG DEFIS anual.

În plus, de la intrarea în vigoare a regulamentului și în următorul CFM 2028-2034, vor fi necesare [5] ENI (AD) în cadrul DG MOVE. În primul rând, vor fi necesare resurse umane suplimentare pentru coordonarea celor patru coridoare de mobilitate militară, întrucât regulamentul le impune noi obligații statelor membre și creează noi sarcini și responsabilități pentru Comisie. Pe măsură ce modernizarea celor patru coridoare la standardele de infrastructură militară devine obligatorie, DG MOVE va trebui să analizeze conformitatea coridoarelor cu aceste standarde. Aceasta va trebui să coordoneze procese noi și să îndeplinească sarcini de coordonare suplimentare legate de alinierea nevoilor de investiții și a termenelor de punere în aplicare de-a lungul coridoarelor, de coerența planificării investițiilor și de coordonarea dintre ministerele apărării și transporturilor din statele membre. DG MOVE va trebui, de asemenea, să sprijine statele membre în ceea ce privește noile lor obligații de coordonare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 32, inclusiv în ceea ce privește desemnarea rutelor, a nodurilor de transport și a facilităților de pe coridoare și evaluarea cuprinzătoare a riscurilor. Pentru a asigura noua responsabilitate a Comisiei în temeiul regulamentului de a sprijini statele membre în identificarea și punerea în aplicare coerentă a investițiilor de tip „hotspot” de-a lungul coridoarelor (articolul 32), sunt necesare eforturi suplimentare semnificative de coordonare. În al doilea rând, vor fi necesare resurse suplimentare în cadrul DG MOVE pentru a îndeplini noua responsabilitate a Comisiei de a evalua periodic listele prezentate de statele membre cu privire la infrastructura strategică cu dublă utilizare și de a defini măsuri de bază și consolidate de protecție și reziliență pentru acest exercițiu (articolele 33 și 34). În sfârșit, viitoarea revizuire a cerințelor militare ale UE pentru infrastructură va necesita sarcini și resurse suplimentare pentru DG MOVE.

Pe termen mediu, se prevede utilizarea operațională a procedurilor armonizate, a punctelor naționale de contact și a platformei digitale pentru autorizațiile de deplasare. Printre obiectivele pe termen mai lung se numără integrarea măsurilor de reziliență pentru infrastructura strategică cu dublă utilizare și convergența către o mai

mare interoperabilitate cu NATO și cu alți parteneri. Prin urmare, regulamentul este conceput pentru o implementare progresivă, funcționalitatea timpurie fiind avută în vedere, iar maturitatea deplină fiind posibilă în următoarea perioadă a cadrului financiar multianual.

În ceea ce privește DG TAXUD, va fi necesar un ENI suplimentar pentru simplificarea formalităților vamale și digitalizarea formularului UE 302, care include lucrările analitice și pregătitoare pentru a asigura instituirea cadrului pentru aspectul vamal și cerințele specifice, precum și pentru a monitoriza punerea în aplicare corectă a acestor aspecte vamale în potențialul instrument informatic viitor.

În ceea ce privește ERA:

- adaptarea STI-urilor și a MCS-urilor în conformitate cu pachetul privind mobilitatea militară;
- armonizarea cerințelor tehnice privind mobilitatea militară;
- adaptarea registrelor și instrumentelor ERA.

În ceea ce privește AESA:

AESA ar trebui mai întâi să accelereze elaborarea de norme pentru sistemele de aeronave fără pilot la bord (UAS) din categoria certificată, în special integrarea în traficul aerian general, și să promoveze spațiile de testare în materie de reglementare în consecință. După o primă activitate de experimentare, efectuată la inițiativa mai multor state membre ale UE, AESA ar trebui să continue să elaboreze orientări pentru evaluarea noilor riscuri legate de operarea aeronavelor militare sau de instalarea de echipamente pe aerodromurile civile. Acest lucru va necesita consolidarea AESA cu încă 2 ENI într-un stadiu incipient al procesului.

Agencia ar trebui să desfășoare activitățile prioritare legate de sistemele anti-UAS sau de normele, orientările și standardele armonizate. Sarcinile și obiectivele enumerate la punctul 1.3.3 nu fac în prezent parte din mandatul AESA, care se axează pe domeniul civil. Îndeplinirea acestor obiective necesită resurse suplimentare, estimate la 6 ENI. Unele dintre activitățile corespunzătoare vor fi finanțate prin taxe și tarife (3 ENI în total), în timp ce alte obiective și sarcini sunt de natură pur normativă și vizează stabilirea și menținerea în timp a unor noi norme care să completeze actualul cadru de reglementare al UE și să permită operațiuni aeriene cu dublă utilizare armonizate, fără sincope și în condiții de siguranță. Acestea nu pot fi finanțate prin taxe și tarife și, prin urmare, necesită o finanțare suplimentară sub formă de subvenții (3 ENI). AESA nu dispune de cunoștințele de specialitate necesare pentru a acoperi activitățile propuse, redistribuirea internă a resurselor a fost evaluată, dar nu a fost considerată adecvată (lipsă de cunoștințe de specialitate) sau posibilă, fără a pune în pericol activitățile în curs încredințate AESA prin regulamentul de bază.

- 1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției UE (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentei secțiuni, „valoarea adăugată a intervenției UE” este valoarea ce rezultă din acțiunea UE care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

Motivele acțiunii la nivelul UE (*ex ante*)

Implicarea UE oferă o valoare adăugată clară prin asigurarea coerenței, a interoperabilității și a securității juridice între statele membre în domeniul mobilității militare (obiective care nu pot fi atinse doar prin acțiuni la nivel național).

Regulamentul creează un cadru pentru procedurile de transport transfrontalier, prevede măsuri de sporire a rezilienței infrastructurii și de utilizare în comun a capacităților, eliminând astfel fragmentarea, reducând sarcina administrativă și permițând un răspuns coordonat la nivelul Uniunii în situații de urgență. Acesta asigură complementaritatea cu procesele de planificare ale NATO și maximizează eficiența prin crearea instrumentului digital și prin punerea accentului pe interoperabilitate. Principiul subsidiarității este respectat, iar valoarea adăugată a UE este confirmată.

Valoarea adăugată pe care se preconizează că o va avea intervenția (*ex post*)

Armonizarea normelor relevante pentru mobilitatea militară la nivelul UE va aduce beneficii în materie de coordonare.

Pentru rezerva de solidaritate:

- creșterea disponibilității capacităților de mobilitate militară;
- creșterea utilizării eficiente a capacităților disponibile;
- o mai bună coordonare pentru a acoperi lacunele în materie de capacitate la nivelul UE.

Pentru Grupul privind transportul pentru mobilitate militară:

- o mai bună coordonare între statele membre în ceea ce privește mobilitatea militară;
- îmbunătățirea raportului cost-eficacitate al acțiunilor statelor membre;
- furnizarea unui forum pentru evaluarea *inter pares*, evaluarea progreselor înregistrate și luarea de decizii strategice privind rezerva de solidaritate.

Pentru ERA:

- o mai mare eficacitate prin utilizarea proceselor existente de armonizare a normelor tehnice și operaționale în domeniul feroviar.

Pentru AESA:

- Autoritățile aeronautice militare ale UE au recunoscut că armonizarea aduce eficacitate. Acestea au elaborat cerințe comune în contextul Forumului autorităților militare de navigabilitate (MAWA) condus de AEA, dar punerea lor în aplicare la nivel național a limitat această eficacitate. Cunoștințele tehnice de specialitate și cadrul de reglementare ale AESA aduc o mai mare eficacitate și eficiență din punctul de vedere al costurilor datorită sinergiilor cu mediul existent al aviației civile.
- O mai mare armonizare, după caz, va conduce, de asemenea, la o mai bună interoperabilitate și ar trebui extinsă la noi tipuri de aeronave, cum ar fi dronele cu dublă utilizare și alte domenii ale aviației, cum ar fi aerodromurile, gestionarea traficului aerian și serviciile de navigație aeriană.
- Se are în vedere menținerea nivelului de siguranță a aviației în contextul operațiunilor civile și militare.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

Experiența dobândită în urma punerii în aplicare a planurilor de acțiune anterioare vizând mobilitatea militară și a instrumentelor de finanțare conexe ale UE a demonstrat necesitatea unei coordonări mai strânse, a unor structuri de guvernare

mai clare și a unor proceduri obligatorii din punct de vedere juridic pentru a asigura o punere în aplicare uniformă în toate statele membre. Chiar dacă s-au înregistrat progrese substanțiale, inițiativele anterioare au condus la progrese inegale, la investiții fragmentate și la câștiguri limitate în materie de interoperabilitate.

În Raportul său special nr. 04/2025, Curtea de Conturi Europeană a evidențiat domeniile în care sunt necesare îmbunătățiri în ceea ce privește stabilirea priorităților strategice, monitorizarea și selectarea proiectelor. Aceste lecții au stat la baza elaborării prezentului regulament, care introduce proceduri obligatorii pentru a asigura coerența, eficiența și responsabilitatea în punerea în aplicare viitoare.

Resursele alocate ERA în cadrul celui de al patrulea pachet feroviar (2016) s-au dovedit a fi insuficiente pentru îndeplinirea sarcinilor stabilite în actele de punere în aplicare și în actele delegate în calendarul prevăzut.

Mandatul AESA în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1039 de înființare nu acoperă aeronavele de stat și militare. Cu toate acestea, unele proiecte specifice pentru aeronave militare de marfă de mari dimensiuni și unele elicoptere derivate militare-civile au demonstrat valoarea adăugată a activităților de certificare a produselor cu dublă utilizare. Extinderea acestor povești de succes la alte domenii ale aviației prezintă numeroase beneficii în ceea ce privește eficacitatea, eficiența din punctul de vedere al costurilor și interoperabilitatea. Întrucât activitățile în numele forțelor armate nu se încadrează în mandatul AESA, resursele alocate în prezent agenției sunt insuficiente pentru a-i permite să sprijine Comisia în domeniul mobilității militare aeriene, în special în domeniile prioritare ale dronelor cu dublă utilizare și contracarării dronelor, aerodromurilor cu dublă utilizare, rezervei de transport aerian strategic, cercetării și inovării în domeniul dublei utilizări.

Facilitarea mobilității militare este o urgență. Prin urmare, ERA și AESA ar trebui să dispună de resurse suficiente pentru a îndeplini sarcinile suplimentare legate de mobilitatea militară pe care urmează să le îndeplinească.

1.5.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare

Inițiativa este pe deplin coerentă cu actualul CFM și completează instrumentele existente ale Uniunii care sprijină securitatea, apărarea și transporturile. Aceasta se bazează pe progresele înregistrate în ceea ce privește digitalizarea deplasărilor transfrontaliere în cadrul Fondului european de apărare. Sunt prevăzute complementarități suplimentare cu mecanismul de protecție civilă al Uniunii (rescEU) și cu ERCC, în cadrul cărora rezerva de solidaritate s-ar putea baza pe experiențele existente și, dacă este posibil, pe structuri existente. Fondul european pentru competitivitate propus în următorul CFM prevede posibile acțiuni eligibile pentru a sprijini digitalizarea și mecanismul de solidaritate, precum și achiziționarea de capacități de mobilitate militară menite să fie înregistrate în rezervă.

Se vor realiza sinergii prin utilizarea proceselor, a instrumentelor și a cunoștințelor de specialitate consacrate în cadrul ERA și AESA pentru a pune în aplicare sarcinile de mobilitate militară.

1.5.5. Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor

Implicațiile bugetare ale propunerii sunt abordate în prezenta fișă financiară legislativă.

În ceea ce privește cheltuielile, impactul bugetar specific al acestei inițiative se limitează la credite pentru resursele umane (pentru asigurarea secretariatului Grupului privind transportul pentru mobilitate militară, pentru supravegherea instituirii și a coordonării rezervei de solidaritate, pentru îndeplinirea noilor sarcini și responsabilități ale Comisiei în ceea ce privește coridoarele de mobilitate militară, proiectele „hotspot” și identificarea și protecția infrastructurii strategice cu dublă utilizare, astfel cum se subliniază în secțiunea 1.5) și la resurse financiare și umane pentru a asigura dezvoltarea informatică a rezervei de solidaritate într-un mediu sigur în faza de instituire după intrarea în vigoare a prezentului regulament. Continuarea în cadrul următorului CFM va depinde de rezultatul negocierilor. Activitatea exploratorie privind dezvoltarea instrumentului digital va fi, de asemenea, acoperită.

Importanța resurselor umane și financiare în cadrul acestui CFM decurge din faptul că perioada anterioară următorului CFM ar trebui să fie utilizată în mod eficace pentru a construi structura rezervei de solidaritate cu scopul de a permite progrese rapide și eficiente în direcția înregistrării activelor, pentru a identifica rapid măsuri de protecție pentru infrastructura strategică cu dublă utilizare în vederea sprijinirii statelor membre în ceea ce privește noile lor obligații, pentru a sprijini revizuirea cerințelor militare ale UE pentru infrastructură, precum și pentru a îndeplini noile responsabilități ale Comisiei în ceea ce privește coridoarele de mobilitate militară și proiectele „hotspot”.

În ceea ce privește cheltuielile, impactul bugetar specific al prezentei inițiative se limitează la creditele destinate resurselor umane pentru îndeplinirea sarcinilor și a obiectivelor enumerate mai sus, precum și la dezvoltările necesare ale sistemului informatic pentru a sprijini dezvoltarea și întreținerea bazelor de date. Acestea constituie o extindere și o creștere a sarcinilor ERA și AESA legate în mod specific de mobilitatea militară și vor fi permanente, în timp ce sarcinile existente nu se vor diminua. Prin urmare, resursele pentru perioadele din actualul CFM vor fi acoperite printr-o reducere compensatorie a programului Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), iar continuarea finanțării începând cu 2028 trebuie compensată dintr-un program relevant din următorul CFM, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

1.6. Durata propunerii/inițiativei și a impactului său financiar

☐ **durată limitată**

- ☐ de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- ☐ impactul financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată.

☒ **durată nelimitată**

- Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2027 până în AAAA,
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)

☒ **Gestiune directă** asigurată de Comisie

- ☒ prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii
- ☐ prin intermediul agențiilor executive

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

☒ **Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea
- ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza)
- ☐ Băncii Europene de Investiții și Fondului European de Investiții
- ☒ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar
- ☐ organismelor de drept public
- ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate
- ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate
- ☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul politicii externe și de securitate comună, în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, și care sunt identificate în actul de bază relevant
- ☐ organismelor stabilite într-un stat membru, reglementate de dreptul privat al unui stat membru sau de dreptul Uniunii și eligibile pentru a li se încredința, în conformitate cu normele sectoriale, execuția unor fonduri sau a unor garanții bugetare ale Uniunii, în măsura în care aceste organisme sunt controlate de organisme de drept public sau de organisme de drept privat cu misiune de serviciu public și beneficiază de garanții financiare adecvate care sunt furnizate sub formă de răspundere solidară din partea organismelor de control sau de garanții financiare echivalente și care pot fi limitate, pentru fiecare acțiune, la cuantumul maxim al sprijinului din partea Uniunii.

Observații

--

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

Responsabilitatea generală pentru punerea în aplicare a regulamentului propus, precum și pentru raportarea către Parlamentul European și Consiliu cu privire la punerea în aplicare și respectarea acestuia îi va reveni Comisiei.

Comisia va raporta Grupului privind transportul pentru mobilitate militară cu privire la punerea în aplicare a rezervei de solidaritate.

ERA va raporta periodic cu privire la punerea în aplicare a acordurilor de contribuție (CFM 2021-2027), a subvențiilor (CFM 2028-2034) și a acțiunilor conexe.

AESA va raporta autorității bugetare cu privire la punerea în aplicare a acordurilor de contribuție, a subvențiilor și a acțiunilor conexe, în cadrul descărcării anuale de gestiune.

Este necesară colectarea datelor din surse diferite, inclusiv de la autoritățile statelor membre. Coordonarea activităților de colectare a datelor este realizată de fiecare agenție descentralizată.

Pentru aspectele digitale în legătură cu potențialul sistem digital de informații privind mobilitatea militară, a se vedea, de asemenea, explicațiile furnizate în secțiunea 4 din prezenta fișă financiară legislativă și digitală.

Serviciile Comisiei vor monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea prezentei inițiative printr-o serie de acțiuni și un set de indicatori de bază care vor măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor. La trei ani de la data punerii în aplicare a actului legislativ, serviciile Comisiei ar trebui să efectueze o evaluare pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele inițiativei.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea metodei (metodelor) de execuție bugetară, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Comisia va fi asistată de ERA în punerea în aplicare a dispozițiilor regulamentului referitoare la transportul feroviar, în special în ceea ce privește (i) sarcinile suplimentare de autorizare legate de vehiculele cu dublă utilizare, inclusiv în calitate de entitate de înregistrare, (ii) armonizarea standardelor de mobilitate militară existente și integrarea acestora în specificațiile tehnice de interoperabilitate (pentru a le face executorii, după caz) și (iii) armonizarea normelor operaționale (de siguranță) și tehnice pentru mobilitatea militară, adaptarea registrelor și a instrumentelor și eliminarea normelor naționale existente care devin redundante ca urmare a acestor noi norme armonizate.

ERA este cea mai în măsură să îndeplinească aceste sarcini la nivelul UE, deoarece ele necesită cunoștințe solide de specialitate în armonizarea normelor feroviare și o înțelegere aprofundată a aspectelor tehnice complexe legate atât de interoperabilitate, cât și de siguranță, ceea ce justifică modul de gestiune indirectă.

Comisia va fi asistată de AESA în punerea în aplicare a dispozițiilor regulamentului referitoare la aviație. AESA este cea mai în măsură să îndeplinească aceste sarcini la nivelul UE, deoarece acestea necesită cunoștințe solide de specialitate în ceea ce privește certificarea produselor aeronautice și a aerodromurilor/domeniilor ATM,

precum și o înțelegere aprofundată a aspectelor tehnice complexe legate atât de dubla utilizare, cât și de siguranță, ceea ce justifică modul de gestiune indirectă.

DG MOVE, în contextul supravegherii entităților descentralizate, ERA și AESA vor aplica strategiile lor de control pentru aceste cheltuieli.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

Principalele riscuri identificate se referă la (i) potențiale întârzieri în instituirea rezervei de solidaritate (sistem informatic securizat).

Riscurile asociate sunt un volum bugetar insuficient în comparație cu nevoile reale. Riscurile financiare sunt evaluate ca fiind scăzute, având în vedere expunerea bugetară limitată și dependența de programele existente ale UE cu structuri de control consacrate.

Deși responsabilitatea generală pentru punerea în aplicare a regulamentului propus, precum și pentru raportarea către Parlamentul European și Consiliu cu privire la punerea în aplicare și respectarea acestuia îi va reveni Comisiei, ERA și AESA vor fi responsabile pentru îndeplinirea sarcinilor identificate și pentru funcționare, precum și pentru punerea în aplicare a cadrului său de control intern. ERA va trebui să dezvolte instrumentele și modulele informatice existente.

ERA și AESA, organisme autonome ale UE, au responsabilitatea de a institui sisteme de control adecvate pentru a asigura conformitatea cu cele cinci obiective de control intern, și anume legalitatea și regularitatea, desfășurarea operațiunilor lor, prevenirea fraudei, protejarea activelor și raportarea fidelă și corectă. Se preconizează că, la nivel de agenție, riscul de erori legate de punerea în aplicare a contribuțiilor UE se va situa cu mult sub pragul de semnificație de 2 %. Resursele suplimentare puse la dispoziția ERA și AESA vor face astfel obiectul sistemului de control intern și de gestionare a riscurilor al agențiilor, care este aliniat la standardele internaționale relevante și include controale specifice pentru a preveni conflictele de interese și a asigura protecția avertizorilor de integritate.

La nivelul Comisiei, DG MOVE va aplica respectivele controale legate de supravegherea ERA și AESA ca agenții descentralizate. Contribuțiile către agențiile UE sunt considerate ca fiind lipsite de risc de eroare la momentul plății și la închidere. Nu sunt identificate riscuri specifice suplimentare în legătură cu execuția bugetului suplimentar care urmează să fie pus la dispoziția ERA și AESA.

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)*

ERA și AESA au responsabilitate deplină pentru execuția bugetului lor, în timp ce DG MOVE este responsabilă pentru plata periodică a contribuțiilor stabilite de autoritatea bugetară în cursul CFM 2021-2027 și a subvenției majorate stabilite de autoritatea bugetară începând cu CFM 2028-2034. Nu se preconizează ca sarcinile suplimentare care decurg din regulamentul propus să genereze controale suplimentare semnificative. Prin urmare, se preconizează că, pentru DG MOVE, costul controlului (măsurat în raport cu valoarea fondurilor gestionate) va rămâne stabil.

Pe baza experienței cu instrumente comparabile, se preconizează că riscul rezidual de eroare la momentul plății va rămâne scăzut (< 2 %). În general, cadrul de control este

considerat proporțional cu amploarea și profilul de risc al cheltuielilor prevăzute în cadrul inițiativei.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

Pe lângă controalele care decurg din strategia de control menționată mai sus, acțiunea este supusă controlului Serviciului de Audit Intern, în calitate sa de auditor intern al Comisiei și al agențiilor descentralizate, precum și al Curții de Conturi Europene, în calitate sa de auditor extern al instituțiilor UE.

Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) are competența de a efectua investigații privind operațiunile sprijinite în temeiul prezentei inițiative. Acțiunile care decurg din prezentul regulament prevăd supravegherea și controlul financiar de către Comisie sau de către orice reprezentant autorizat de aceasta, precum și audituri ale Curții de Conturi Europene, ale Parchetului European (EPPO) sau ale OLAF, dacă este necesar, desfășurate la fața locului.

Acordurile de contribuție dintre Comisie și ERA și AESA vor include dispoziții specifice pentru a se asigura că auditorii și, dacă este necesar, autoritățile de investigare (EPPO, OLAF) au acces neîngrădit la informațiile necesare. Acestea vor include, de asemenea, dispozițiile necesare pentru a se asigura informarea în timp util a Comisiei cu privire la orice problemă care ar putea afecta punerea în aplicare a acțiunilor.

Comisia menține o strategie antifraudă solidă, pe care DG MOVE o completează cu strategii antifraudă locale care acoperă activitățile care intră în sfera de competență aferentă.

ERA și AESA, organisme autonome ale UE, au responsabilitatea de a menține o strategie antifraudă și de a asigura protecția intereselor UE.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif.	din partea țărilor AELS	din partea țărilor candidate și potențial candidate	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
1	02.10.03 – Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA)	Dif.	DA	NU	NU	NU
1	02.10.1 – Agenția Uniunii Europene pentru Siguranță a Aviației (AESA)	Dif.	DA	NU	NU	NU
1	02.03.01 – Mecanismul pentru interconectarea Europei – Transporturi	Dif.	NU	NU	NU	NU
5	13.08.01 – Programul privind industria europeană de apărare (EDIP)	Dif.	DA	NU	NU	NU

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos

Sumele pentru perioada de după 2027 sunt orientative și nu aduc atingere rezultatului negocierilor în curs privind următorul CFM.

3.2.1.1. Credite din bugetul votat

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	1	Piața unică, inovare și sectorul digital
--	----------	--

DG			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
Credite operaționale							
Linia bugetară	Angajamente	(1a)			0	0	0
	Plăți	(2a)			0	0	0
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					
	Plăți	(2b)					
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice							
Linia bugetară		(3)					
TOTAL credite	Angajamente	=1a+1b+3					
	Plăți	=2a+2b+3					

milioane EUR (cu trei zecimale)

Agencia Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA)	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027	TOTAL CFM 2028-2034
Linia bugetară: 02 10 03 – Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA)/Contribuția de la bugetul UE pentru agenție			2,064	2,064	11,124

Creditele/contribuția de la bugetul UE pentru agenție vor fi compensate/va fi compensată printr-o reducere a pachetului financiar al următorului program MIE – Transporturi/linie bugetară: 02.0301 /în anul (anii): 2027. Fără a aduce atingere negocierilor privind următorul CFM, creditele alocate agenției începând cu 2028 vor fi compensate printr-o reducere a pachetului financiar al unuia dintre programele legate de această inițiativă în cadrul aceiași rubrici din CFM ca subvenția acordată agenției.

Agencia Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA)	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027	TOTAL CFM 2028-2034
Linia bugetară: 02 10 01 – Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației/Contribuția de la bugetul UE pentru agenție			0,498	0,498	3,771

Creditele/contribuția de la bugetul UE pentru agenție vor fi compensate/va fi compensată printr-o reducere a pachetului financiar al următorului program MIE – Transporturi/linie bugetară: 02.0301 /în anul (anii): 2027. Fără a aduce atingere negocierilor privind următorul CFM, creditele alocate agenției începând cu 2028 vor fi compensate printr-o reducere a pachetului financiar al unuia dintre programele legate de această inițiativă în cadrul aceiași rubrici din CFM ca subvenția acordată agenției.

			Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027	TOTAL CFM 2028-2034
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894
	Plăți	(5)	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 1 din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	5	Securitate și apărare
--	---	-----------------------

DG DEFIS			Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Credite operaționale							
Linia bugetară 13.08.01 EDIP	Angajamente	(1a)			0	2,500	2,500
	Plăți	(2a)			0	2,500	2,500
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					
	Plăți	(2b)					
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice							
Linia bugetară		(3)					
TOTAL credite pentru DG	Angajamente	=1a+1b+3				2,500	2,500
	Plăți	=2a+2b+3				2,500	2,500

Creditele EDIP vor fi utilizate pentru a finanța instrumentul informatic de gestionare a viitoarei rezerve de solidaritate.

			Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021- 2027	TOTAL CFM 2028- 2034
• TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)	Angajamente	(4)	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
	Plăți	(5)	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice (toate rubricile operaționale)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL credite în cadrul rubricilor 1-6 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)	Angajamente	=4+6	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
	Plăți	=5+6	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894

Rubrica din cadrul financiar multianual	7	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

DG: DEFIS		Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM	TOTAL CFM			
		2024	2025	2026	2027	2021-2027	2028-2034			
• Resurse umane		0,000	0,000	0,000	0,376	0,376	2,632			
• Alte cheltuieli administrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000			
TOTAL pentru DG DEFIS				Credite	0,000	0,000	0,000	0,376	0,376	2,632

DG ECHO		Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM	TOTAL CFM			
		2024	2025	2026	2027	2021-2027	2028-2034			
• Resurse umane		0,000	0,000	1,504	1,504	3,008	39,480			
• Alte cheltuieli administrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000			
TOTAL pentru DG ECHO				Credite	0,000	0,000	1,504	1,504	3,008	39,480

DG TAXUD		Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM	TOTAL CFM
		2024	2025	2026	2027	2021-2027	2028-2034
• Resurse umane		0,000	0,000	0,000	0,101	0,101	0,303

• Alte cheltuieli administrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00
TOTAL PENTRU DG TAXUD	Credite	0,000	0,000	0,000	0,101	0,101	0,303

milioane EUR (cu trei zecimale)

DG MOVE		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027	TOTAL CFM 2028-2034
• Resurse umane		0,000	0,000	0,000	0,940	0,940	6,580
• Alte cheltuieli administrative		0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
TOTAL PENTRU DG MOVE	Credite	0,000	0,000	0,000	0,970	0,970	6,790

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
---	-----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021- 2027	TOTAL CFM 2028- 2034
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-7	Angajamente	0,000	0,000	1,504	8,013	9,517	64,099
din cadrul financiar multianual	Plăți	0,000	0,000	1,504	8,013	9,517	64,099

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările			Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea secțiunea 1.6)	TOTAL
	REALIZĂRI							

↓	Tip ⁹	Costuri medii	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Nr.	Costuri	Total nr.	Total costuri
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ¹⁰ ...																		
– Realizare																		
– Realizare																		
– Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																		
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2 ...																		
– Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		
TOTALURI																		

⁹ Realizările se referă la produsele și serviciile care trebuie furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construiți etc.).
¹⁰ Conform descrierii din secțiunea 1.3.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”.

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos

3.2.3.1. Credite din bugetul votat

CREDITE VOTATE		Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034
		2024	2025	2026	2027		
	RUBRICA 7						
Resurse umane		0,000	0,000	1,504	2,921	4,425	48,995
Alte cheltuieli administrative		0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
Subtotal de la RUBRICA 7		0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
	În afara RUBRICII 7						
Resurse umane		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Alte cheltuieli cu caracter administrativ		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Subtotal în afara RUBRICII 7		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
TOTAL		0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205

3.2.3.3. Total credite

TOTAL CREDITE VOTATE + VENITURI ALOCATE EXTERNE	Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034
	2024	2025	2026	2027		
RUBRICA 7						
Resurse umane	0,000	0,000	1,504	2,921	4,425	48,995
Alte cheltuieli administrative	0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
Subtotal de la RUBRICA 7	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
În afara RUBRICII 7						
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
TOTAL	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi acoperit de creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

3.2.4. Necesarul de resurse umane estimat

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane

- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos

3.2.4.1. Finanțare din bugetul votat

Estimări în echivalent normă întreagă (ENI)

CREDITE VOTATE		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)					
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)		0	0	8	15
20 01 02 03 (delegațiile UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (cercetare indirectă)		0	0	0	0
01 01 01 11 (cercetare directă)		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)		0	0	0	0
• Personal extern (în ENI)					
20 02 01 (AC, END din „pachetul global”)		0	0	0	1
20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)		0	0	0	0
Linie de sprijin administrativ [XX.01.YY.YY]	– la sediu	0	0	0	0
	– în delegațiile UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – cercetare indirectă)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – cercetare directă)		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – rubrica 7		0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – în afara rubricii 7		0	0	0	0
TOTAL		0	0	8	16

Personalul necesar pentru punerea în aplicare a propunerii (în ENI):

2026	Personalul actual disponibil în cadrul serviciilor Comisiei	Personal suplimentar*		
		Personal ce urmează să fie finanțat în cadrul rubricii 7/Cercetare	Personal ce urmează să fie finanțat de la linia BA	Personal ce urmează să fie finanțat din taxe
Posturi din schema de personal	8			
Personal extern (AC, END, INT)				

2027	Personalul actual disponibil în cadrul serviciilor Comisiei	Personal suplimentar*		
		Personal ce urmează să fie finanțat în cadrul rubricii 7/Cercetare	Personal ce urmează să fie finanțat de la linia BA	Personal ce urmează să fie finanțat din taxe
Posturi din schema de personal	15			
Personal extern (AC, END, INT)	1			

2028-2034	Personalul actual disponibil în cadrul serviciilor Comisiei	Personal suplimentar*		
		Personal ce urmează să fie finanțat în cadrul rubricii 7/Cercetare	Personal ce urmează să fie finanțat de la linia BA	Personal ce urmează să fie finanțat din taxe
Posturi din schema de personal	37			
Personal extern (AC, END, INT)	1			

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare. Cifrele pentru perioada de după 2027 sunt orientative și nu aduc atingere rezultatului negocierilor în curs privind următorul CFM.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate de:

Funcționari și personal temporar	În anul 2026: 8 ENI pentru DG ECHO: 4 ENI (personal IT AD) pentru a supraveghea construirea modului securizat al instrumentului informatic de gestionare a viitoarei rezerve de solidaritate + 4 ENI (personal AD) pentru a consolida Centrul de coordonare a răspunsului la situații de urgență în vederea pregătirii pentru noi funcționalități. În anul 2027: 2 ENI (AD) pentru DEFIS pentru a asigura secretariatul Grupului privind transportul pentru mobilitate militară și pentru a supraveghea instituirea și coordonarea rezervei de solidaritate.
----------------------------------	--

	8 ENI pentru DG ECHO: 4 ENI (personal IT AD) pentru a supraveghea construirea modului securizat al instrumentului informatic de gestionare a viitoarei rezerve de solidaritate + 4 ENI (personal AD) pentru a consolida Centrul de coordonare a răspunsului la situații de urgență în vederea pregătirii pentru noi funcționalități. 5 ENI (AD) pentru DG MOVE pentru a îndeplini noile responsabilități ale Comisiei privind coordonarea celor patru coridoare de mobilitate militară și punerea în aplicare a proiectelor „hotspot” (astfel cum sunt descrise în secțiunea 1.5.1), pentru a defini măsuri de protecție și reziliență de bază și sporite pentru infrastructura strategică cu dublă utilizare și pentru a evalua listele prezentate de statele membre cu privire la o astfel de infrastructură, precum și pentru a sprijini revizuirea cerințelor militare ale UE pentru infrastructură. În 2028-2034: 2 ENI (AD) pentru DEFIS pentru a asigura secretariatul Grupului privind transportul pentru mobilitate militară și pentru a supraveghea instituirea și coordonarea rezervei de solidaritate. 30 ENI pentru DG ECHO pentru gestionarea operațională și administrativă a rezervei de solidaritate. Aceste cifre provin de la DG ECHO și se referă la gestionarea rezervei de solidaritate pentru mobilitate militară. Cele 5 ENI (AD) solicitate pentru DG MOVE pentru 2027 vor continua în următorul CFM pentru evaluarea periodică a listelor aferente infrastructurii strategice cu dublă utilizare prezentate de statele membre și, după caz, pentru actualizarea măsurilor de protecție și reziliență de bază și sporite necesare pentru acest exercițiu, pentru asigurarea responsabilităților suplimentare de coordonare ale Comisiei în temeiul regulamentului în ceea ce privește coridoarele de mobilitate militară și identificarea proiectelor „hotspot” pentru a sprijini statele membre în îndeplinirea noilor obligații care le revin.
Personal extern	1 ENI (AC FG IV) pentru DG TAXUD pentru 2027 și până în 2030 pentru digitalizarea formularului UE 302, care include lucrările analitice și pregătitoare pentru instituirea cadrului vamal și definirea cerințelor specifice, precum și supravegherea punerii corecte în aplicare a dimensiunii vamale în viitorul instrument informatic.

3.2.5. Prezentare generală a impactului estimat asupra investițiilor legate de tehnologia digitală

TOTAL credite pentru componenta digitală și IT	Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL CFM 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Cheltuieli IT (corporate)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal de la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
În afara RUBRICII 7					
Cheltuieli de politică IT pentru programele operaționale	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500
TOTAL	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500

3.2.6. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

- ☒ poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM)

Bugetul programelor actuale va fi utilizat pentru a finanța impactul costurilor operaționale

- ☐ necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM
- ☐ necesită revizuirea CFM

3.2.7. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

- ☒ nu prevede cofinanțare din partea terților
- ☐ prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea					
TOTAL credite cofinanțate					

3.2.8. Estimarea resurselor umane și utilizarea creditelor necesare în cadrul unei agenții descentralizate

Cerințe privind personalul (unități echivalent normă întreagă)

Agencia: Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA)	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	CFM 2028-2034
Agenți temporari (gradele AD)			9 ¹¹	9
Agenți temporari (gradele AST)				
<i>Subtotal agenți temporari (AD+AST)</i>	0		9	9
Agenți contractuali			3 ¹²	3
Experți naționali detașați				
<i>Subtotal agenți contractuali și experți naționali detașați</i>	0	0	3	3
TOTAL personal	0	0	12	12

În contextul sarcinii sale principale în armonizarea tehnică a sistemului feroviar al UE și din perspectiva dublei utilizări a infrastructurii, ERA a îndeplinit sarcini preliminare în domeniul mobilității militare. În acest scop, ERA a redistribuit intern ENI pentru a sprijini alte organizații și agenții ale UE (cum ar fi NATO și AEA) și pentru a oferi sprijin prealabil furnizorilor în ceea ce privește producția de vagoane militare de escortă. În plus, numărul de cereri de autorizare a

¹¹ 3 agenți temporari (grade AD) începând cu 2027 sunt finanțați din credite acoperite de taxe.

¹² 3 agenți contractuali (FG IV) începând cu 2027 sunt finanțați din credite acoperite de taxe.

vehiculelor a atins niveluri fără precedent, iar volumul de muncă al ERA a crescut exponențial, ceea ce face ca agenția să nu poată redistribui alte ENI pentru sarcinile alocate în temeiul prezentei propuneri.

Sarcinile suplimentare alocate agenției în temeiul prezentei propuneri includ, dar nu se limitează la identificarea nevoilor militare și transpunerea acestora în specificații tehnice pentru STI-uri, armonizarea cerințelor naționale de accelerare a acordării autorizațiilor pentru transportul bunurilor militare supradimensionate și extinderea autorizațiilor pentru vehicule pentru uz militar în afara zonelor comerciale, finanțarea variind între finanțare prin subvenții și finanțare din taxe. În plus, există cerința de a institui un registru al materialului rulant similar cu cel al statelor membre pentru a spori eficiența autorizării vehiculelor, ceea ce necesită atât cunoștințe tehnice de specialitate, cât și cunoștințe juridice de specialitate. O altă sarcină este armonizarea standardelor de control, comandă și semnalizare, împreună cu standardele militare existente, care este esențială pentru a asigura operațiuni reziliente și coerente, cu finanțare prin subvenții.

ERA va avea nevoie de 6 ENI (grade AD AT) finanțate prin subvenții și de 6 ENI (3 grade AC FG IV și 3 grade AD AT) finanțate prin taxe și tarife pentru a îndeplini sarcinile suplimentare care îi sunt alocate.

Agenția: Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA)	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	CFM 2028-2034
Agenți temporari (gradele AD)			4 ¹³	4
Agenți temporari (gradele AST)				
<i>Subtotal agenți temporari (AD+AST)</i>	0	0	4	4
Agenți contractuali			2 ¹⁴	2
Experți naționali detașați				
<i>Subtotal agenți contractuali și experți naționali detașați</i>	0	0	2	2
TOTAL personal	0	0	6	6

Sarcinile și obiectivele enumerate la punctul 1.3.3 nu fac în prezent parte din mandatul AESA, care se axează pe domeniul civil. Îndeplinirea acestor obiective necesită resurse suplimentare, estimate la 6 ENI. Unele dintre activitățile corespunzătoare vor fi finanțate prin taxe și tarife (3 ENI în total). Alte obiective și sarcini sunt de natură pur normativă. Scopul lor este de a stabili și de a menține în timp norme noi care să completeze actualul cadru de reglementare al UE și să permită operațiuni aeriene duale armonizate, fără sincope și în condiții de siguranță. Acestea nu pot fi finanțate prin taxe și tarife și, prin urmare, necesită o finanțare suplimentară sub formă de subvenții (3 ENI).

Aceste nevoi nu pot fi satisfăcute prin redistribuire internă ca urmare a indisponibilității unor resurse care să dispună de cunoștințe de specialitate specifice și a nevoii. Redistribuirea internă și riscul ca AESA să nu dispună de cunoștințe de specialitate specifice cu privire la alocarea integrală a resurselor

¹³ 2 agenți temporari (grade AD) începând cu 2027 sunt finanțați din credite acoperite de taxe.

¹⁴ 1 agent contractual (FG IV) începând cu 2027 este finanțat din credite acoperite de taxe.

existente pentru activitățile propuse, ceea ce face imposibilă redistribuirea internă a resurselor, fără a pune în pericol activitățile în curs încredințate AESA prin regulamentul de bază.

DG DEFIS	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	CFM 2028-2034
Agenți temporari (gradele AD)			2	14 (2 ENI x 7 ani)
Agenți temporari (gradele AST)				
<i>Subtotal agenți temporari (AD+AST)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	2	<i>14 (2 ENI x 7 ani)</i>
Agenți contractuali				
Experți naționali detașați				
<i>Subtotal agenți contractuali și experți naționali detașați</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	0	0
TOTAL personal	0	0	2	14 (2 ENI x 7 ani)

DG MOVE	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2028-2034
Agenți temporari (gradele AD)			5	5 (anual)
Agenți temporari (gradele AST)				
<i>Subtotal agenți temporari (AD+AST)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	5	<i>5 (anual)</i>
Agenți contractuali				
Experți naționali detașați				
<i>Subtotal agenți contractuali și experți naționali detașați</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	0	0
TOTAL personal	0	0	5	5 (anual)

DG ECHO	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	CFM 2028-2034
Agenți temporari (gradele AD)		8	8	210 (30 ENI x 7 ani)
Agenți temporari (gradele AST)				

<i>Subtotal agenți temporari (AD+AST)</i>	0	8	8	210 (30 ENI x 7 ani)
Agenți contractuali				
Experți naționali detașați				
<i>Subtotal agenți contractuali și experți naționali detașați</i>	0	0	0	0
TOTAL personal	0	8	8	210 (30 ENI x 7 ani)

Credite acoperite de contribuția de la bugetul UE în milioane EUR (cu trei zecimale)

Agencia: ERA	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034¹⁵
Titlul 1: Cheltuieli cu personalul			1,314	1,314	9,964
Titlul 2: Cheltuieli cu infrastructura și cheltuieli operaționale				0,000	0,000
Titlul 3: Cheltuieli operaționale			0,750	0,750	1,160
TOTAL credite acoperite de bugetul UE	0,000	0,000	2,064	2,064	11,124

Agencia: AESA	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034¹⁶
Titlul 1: Cheltuieli cu personalul			0,498	0,498	3,771
Titlul 2: Cheltuieli cu infrastructura și cheltuieli operaționale				0,000	
Titlul 3: Cheltuieli operaționale				0,000	
TOTAL credite acoperite de bugetul UE	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771

Credite acoperite de taxe, dacă este cazul, în milioane EUR (cu trei zecimale)

¹⁵ Cifrele din această coloană iau în considerare cheltuielile salariale totale acoperite de contribuția de la bugetul UE pentru CFM 2028-2034 și 150 000 EUR anual pentru întreținerea sistemelor informatice, fără a aduce atingere negocierilor privind CFM 2028-2034.

¹⁶ Cifrele din această coloană iau în considerare cheltuielile salariale totale acoperite de contribuția de la bugetul UE pentru CFM 2028-2034, fără a aduce atingere negocierilor privind CFM 2028-2034.

Agenția: ERA	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2 028-2034¹⁷
Titlul 1: Cheltuieli cu personalul			1,010	1,010	7,658
Titlul 2: Cheltuieli cu infrastructura și cheltuieli operaționale				0,000	
Titlul 3: Cheltuieli operaționale				0,000	
TOTAL credite acoperite de taxe	0,000	0,000	1,010	1,010	7,658

Agenția: AESA	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034¹⁸
Titlul 1: Cheltuieli cu personalul			0,498	0,498	3,771
Titlul 2: Cheltuieli cu infrastructura și cheltuieli operaționale				0,000	
Titlul 3: Cheltuieli operaționale				0,000	
TOTAL credite acoperite de taxe	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771

Prezentare generală/sinteză a resurselor umane și a creditelor (în milioane EUR) necesare pentru propunere/inițiativă în cadrul unei agenții descentralizate

Agenția: ERA	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL CFM 2028-2034
Agenți temporari (AD+AST)	0	0	9	9	9
Agenți contractuali	0	0	3	3	3
Experți naționali detașați	0	0	0	0	0
Total personal	0	0	12	12	12
Credite acoperite de bugetul UE	0,000	0,000	2,064	2,064	11,124

¹⁷ Cifrele din această coloană iau în considerare cheltuielile salariale totale acoperite de taxe pentru CFM 2028-2034, fără a aduce atingere negocierilor privind CFM 2028-2034.

¹⁸ Cifrele din această coloană iau în considerare cheltuielile salariale totale acoperite de taxe pentru CFM 2028-2034, fără a aduce atingere negocierilor privind CFM 2028-2034.

Credite acoperite de taxe (dacă este cazul)	0,000	0,000	1,010	1,010	7,658
Credite cofinanțate (dacă este cazul)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite	0,000	0,000	3,074	3,074	18,782

Agencia: AESA	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL CFM 2028-2034
Agenți temporari (AD+AST)	0	0	4	4	4
Agenți contractuali	0	0	2	2	2
Experți naționali detașați	0	0	0	0	0
Total personal	0	0	6	6	6
Credite acoperite de bugetul UE	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771
Credite acoperite de taxe (dacă este cazul)	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771
Credite cofinanțate (dacă este cazul)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL credite	0,000	0,000	0,996	0,996	7,541

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
 - ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra altor venituri
 - ☐ vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli
- milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ¹⁹			
		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027

¹⁹ În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.

Articolul					
-----------------	--	--	--	--	--

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

[...]

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

[...]

4. DIMENSIUNILE DIGITALE

Activitatea care urmează să fie desfășurată de ERA va conduce la modificarea instrumentelor și a registrelor informatice existente ale ERA și, prin urmare, are o dimensiune digitală. Detaliile în acest sens nu se cunosc în această etapă.

4.1. Cerințe cu relevanță digitală

Articolul 14 din prezenta propunere de regulament prevede că Comisia poate institui, prin adoptarea unui act de punere în aplicare al Comisiei, un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care urmează să fie implementat până în 2030. Acesta din urmă va contribui la simplificarea și automatizarea semnificativă a proceselor de transport militar, în special pentru operațiunile de transport militar transfrontalier. De exemplu, acest sistem digital ar urma să includă în special aspectele vamale pentru formularul UE 302 în temeiul Regulamentului (UE) 202X/XXXX [privind reforma vamală]. [Această nouă soluție digitală este operată și întreținută de Comisie] și, odată ce devine operațională, statele membre o utilizează pentru toate procedurile reglementate de prezentul capitol și pentru formalitățile vamale legate de formularul UE 302 menționat în prezentul regulament.

Articolul 16 prevede că autoritățile vamale ale statelor membre și Autoritatea vamală a UE utilizează sistemul digital de informații privind mobilitatea militară menționat la articolul 14, odată ce va fi operațional, în scopul schimbului și stocării de informații legate de formularul UE 302, pe baza cerințelor comune în materie de date definite în conformitate cu articolul 33 din Regulamentul (UE) 202X/XXXX [privind reforma vamală]. Autoritățile vamale ale statelor membre și Autoritatea vamală a UE au acces la acest sistem pentru a-și îndeplini obligațiile vamale în contextul mobilității militare.

Pentru a facilita interoperabilitatea și schimbul de date între sisteme, se acordă prioritate utilizării formatelor standardizate (și anume JSON, JSON-LD, RDF și XML) pentru digitalizarea formularului. În plus, se instituie un cadru eficace de guvernare a datelor pentru a asigura gestionarea și standardizarea calității datelor, garantând astfel acuratețea, fiabilitatea și coerența între diferitele sisteme și entități.

Articolul 35 prevede, de asemenea, posibilitatea instituirii de către Comisie a unei rezerve de solidaritate pentru a facilita executarea operațiunilor de transport militar. Această rezervă de solidaritate ar putea necesita dezvoltarea unui instrument digital securizat pentru gestionarea rezervei de solidaritate, pe baza instrumentului existent utilizat de DG ECHO în cadrul Centrului european de coordonare a răspunsului.

<i>Trimitere la</i>	<i>Descrierea</i>	<i>Actorii afectați sau vizați de</i>	<i>Procese la nivel</i>	<i>Categorii</i>
---------------------	-------------------	---------------------------------------	-------------------------	------------------

<i>cerință</i>	<i>cerinței</i>	<i>cerință</i>	<i>înalt</i>	
Articolul 14	Instituirea datelor aferente sistemului digital de informații privind mobilitatea militară – <i>sub rezerva adoptării actului de punere în aplicare</i>	Comisia, statele membre, autoritățile vamale ale statelor membre, autoritățile militare, Autoritatea vamală a Uniunii Europene	Instituirea serviciului public digital	Date Soluție digitală Serviciul public digital
Articolul 16	Digitalizarea formularului UE 302 – <i>sub rezerva adoptării actului de punere în aplicare de instituire a sistemului digital de informații privind mobilitatea militară și sub rezerva adoptării Regulamentului (UE) 202X/XXXX de instituire a Codului vamal al Uniunii, de înființare a Autorității vamale a Uniunii Europene și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 și a actului de punere în aplicare/delegat de instituire a modelului de date vamale al UE.</i>	Autoritățile vamale ale SM, Autoritatea vamală a Uniunii Europene.	Schimbul și de stocarea informații	Date Soluție digitală Serviciul public digital
Articolul 35	Instituirea unei rezerve de solidaritate (capacități de	Comisia, SM	Instituirea serviciului public digital	Date Soluție digitală Serviciul public

	transport ale statelor membre și capacități de transport ale Uniunii înregistrate în mod voluntar pentru a facilita executarea operațiunilor de transport militar) – sub rezerva adoptării actului de punere în aplicare			digital
--	--	--	--	---------

4.2. Date

Orice autoritate publică și militară care utilizează potențialul sistem digital de informații privind mobilitatea militară pentru colectarea, prelucrarea, generarea, schimbul sau partajarea de date legate de operațiunile de transport militar face acest lucru cu respectarea strictă a legislației, a reglementărilor și a normelor specifice aplicabile care reglementează gestionarea informațiilor sensibile și clasificate. Același lucru ar urma să fie valabil și pentru colectarea, prelucrarea, generarea, schimbul sau partajarea de date legate de instrumentul digital securizat care ar putea fi creat pentru a gestiona posibila rezervă de solidaritate.

Digitalizarea formularului UE 302 va fi în conformitate cu modelul de date vamale al UE instituit în cadrul reformei vamale.

Tipul de date	Trimitere la cerință (cerințe)	Standard și/sau specificație (dacă este cazul)
Datele aferente sistemului digital de informații privind mobilitatea militară – sub rezerva adoptării actului de punere în aplicare prin care se instituie sistemul	Articolul 14	
Formularul UE 302 digitalizat – sub rezerva adoptării actului de punere în aplicare de instituire a sistemului digital de informații privind mobilitatea militară și sub rezerva adoptării Regulamentului (UE) 202X/XXXX de instituire a Codului vamal al Uniunii, de înființare a Autorității	Articolul 16	Pe baza cerințelor comune în materie de date definite în conformitate cu articolul 36 din Regulamentul (UE) 202X/XXXX [privind reforma vamală]

<i>vamale a Uniunii Europene și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 și a actelor delegate și de punere în aplicare de instituire a modelului de date vamale al UE.</i>		
<i>Registrul rezervei de solidaritate – sub rezerva adoptării actului de punere în aplicare de instituire a registrului</i>	Articolul 35	//

4.3. Soluții digitale

Specificațiile și modulele tehnice ale potențialului sistem digital de informații privind mobilitatea militară vor trebui să fie definite pe baza consultanței oferite de Grupul privind transportul pentru mobilitate militară. În ceea ce privește aspectele vamale legate de digitalizarea formularului UE 302, instrumentul va fi dezvoltat pe baza legislației vamale aplicabile a UE și la recomandarea autorităților vamale ale UE și a Autorității vamale a Uniunii Europene, în cooperare cu Comisia. Având în vedere caracterul sensibil al datelor prelucrate prin intermediul potențialului sistem digital de informații privind mobilitatea militară, această soluție digitală va fi concepută și pusă în aplicare cu un accent deosebit pe securitatea cibernetică, cu respectarea celor mai stricte și actualizate standarde și bune practici. Aceeași abordare ar urma să se aplice și în cazul instrumentului digital securizat care ar putea fi creat pentru a gestiona posibila rezervă de solidaritate.

Alinierea la Strategia europeană privind datele

Orice autoritate publică ce utilizează potențialul sistem digital de informații privind mobilitatea militară pentru colectarea, prelucrarea, generarea, schimbul sau partajarea de date legate de operațiunile de transport militar face acest lucru cu respectarea strictă a legislației, a reglementărilor și a normelor specifice aplicabile care reglementează gestionarea informațiilor sensibile și clasificate. Același lucru ar urma să fie valabil și pentru colectarea, prelucrarea, generarea, schimbul sau partajarea de date legate de instrumentul digital securizat care ar putea fi creat pentru a gestiona posibila rezervă de solidaritate.

4.4. Evaluarea interoperabilității

Potențialul sistem digital de informații privind mobilitatea militară poate necesita o interacțiune transfrontalieră între statele membre, între entitățile UE sau între entitățile UE și organismele din sectorul public, cum ar fi autoritățile vamale. Potențialul sistem digital de informații privind mobilitatea militară poate avea un efect asupra „interoperabilității transfrontaliere”. Implicațiile aferente vor depinde de specificațiile și modulele tehnice pe care le poate implica potențialul sistem digital de informații privind mobilitatea militară.

Ar trebui avută în vedere, de asemenea, interoperabilitatea potențialului sistem digital de informații privind mobilitatea militară cu alte instrumente și organisme relevante ale cadrului

NATO, fără a aduce atingere dispozițiilor conexe din legislația vamală a UE.

O abordare similară ar urma să se aplice și în cazul instrumentului digital securizat care ar putea fi creat pentru a gestiona posibila rezervă de solidaritate.

4.5. Măsuri de sprijinire a implementării digitale

Comisia poate adopta un act de punere în aplicare pentru a institui sistemul digital de informații privind mobilitatea militară. Pe baza consultanței oferite de Grupul privind transportul pentru mobilitate militară, fără a aduce atingere dispozițiilor conexe din legislația vamală a UE și eventualelor recomandări din partea autorităților vamale, actul de punere în aplicare al Comisiei ar trebui să prevadă specificații și module în acest sens. Eventuala finanțare din viitorul Fond european pentru competitivitate, în cadrul următorului CFM 2028-2034, ar trebui să sprijine dezvoltarea, implementarea și funcționarea acestei potențiale soluții digitale.

Instrumentul digital securizat care ar putea fi creat pentru a gestiona posibila rezervă de solidaritate ar putea fi sprijinit cu finanțare din Programul privind industria europeană de apărare.

Descriere la nivel înalt a soluțiilor digitale

Soluție digitală	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Principalele funcționalități obligatorii	Organismul responsabil	Cum este asigurată accesibilitatea ?	Cum se ia în considerare potențialul de reutilizare ?	Utilizarea tehnologiilor IA (dacă este cazul)
Sistemul digital de informații privind mobilitatea militară – sub rezerva adoptării actului de punere în aplicare prin care se instituie sistemul	Articolul 14	Sub rezerva actului de punere în aplicare de instituire a sistemului digital de informații privind mobilitatea militară SM urmează să îl utilizeze pentru toate procedurile legate de cadrul uniform pentru mobilitatea militară în	Comisia	//	//	//

		temeiul capitolului I. Schimbul și stocarea de informații referitoare la formularul UE 302				
Registrul rezervei de solidaritate și instrumentul de gestionare securizat – <i>sub rezerva adoptării actului de punere în aplicare de instituire a registrului</i>	Articolul 35	<i>Sub rezerva actului de punere în aplicare de instituire a registrului</i> Înregistrarea capacităților de transport ale SM și ale Uniunii Capacitatea operațională 24 de ore pe zi, 7 zile pe săptămână	Comisia	//	//	//

Pentru fiecare soluție digitală, explicații privind modul în care soluția digitală respectă politicile digitale și actele legislative aplicabile

Soluția digitală nr. 1

Politica digitală și/sau sectorială (atunci când sunt aplicabile)	Explicarea modului în care se aliniază
Regulamentul privind IA	//
Cadrul UE privind securitatea cibernetică	Orice autoritate publică ce utilizează potențialul sistem digital de informații privind mobilitatea pentru colectarea, prelucrarea, generarea, schimbul sau partajarea de date legate de operațiunile de transport militar face acest lucru cu respectarea strictă a legislației, a reglementărilor și a normelor specifice aplicabile care reglementează gestionarea informațiilor sensibile și clasificate.
eIDAS	//

Portalul digital unic și IMI	//
Altele	//

Soluția digitală nr. 2

Politica digitală și/sau sectorială (atunci când sunt aplicabile)	Explicarea modului în care se aliniază
Regulamentul privind IA	//
Cadrul UE privind securitatea cibernetică	Colectarea, prelucrarea, generarea, schimbul sau partajarea de date legate de rezerva de solidaritate se efectuează cu respectarea strictă a legislației, a reglementărilor și a normelor specifice aplicabile care reglementează gestionarea informațiilor sensibile și clasificate.
eIDAS	//
Portalul digital unic și IMI	//
Altele	//

4.4. Evaluarea interoperabilității

Descriere la nivel înalt a serviciului (serviciilor) public(e) digital(e) afectat(e) de cerințe

Serviciul public digital sau categoria de servicii publice digitale	Descriere	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Soluție (soluții) pentru Europa interoperabilă (NU SE APLICĂ)	Altă (alte) soluție (soluții) de interoperabilitate
Serviciul public digital nr. 1:	//	//	//	//
Categoria serviciilor publice digitale în conformitate cu COFOG #1	//	//	//	//

Impactul cerinței (cerințelor) asupra interoperabilității transfrontaliere din perspectiva serviciului public digital

Serviciul public digital nr. 1:

Evaluare	Măsură (măsură)	Barriere potențiale rămase (dacă este cazul)
Alinierea la politicile digitale și sectoriale existente Vă rugăm să enumerați politicile digitale și sectoriale aplicabile identificate	//	//
Măsurile organizatorice în vederea unei furnizări transfrontaliere fără probleme a serviciilor publice digitale Vă rugăm să enumerați măsurile de guvernare prevăzute	//	//
Măsurile luate pentru a asigura o înțelegere comună a datelor Vă rugăm să enumerați măsurile respective	//	//
Utilizarea specificațiilor și a standardelor tehnice deschise stabilite de comun acord Vă rugăm să enumerați măsurile respective	//	//

4.5. Măsură de sprijinire a implementării digitale

Descriere la nivel înalt a măsurilor care sprijină implementarea digitală

Descrierea măsurii	Trimitere (trimiteri) la cerință (cerințe)	Rolul Comisiei (dacă este cazul)	Actorii care urmează să fie implicați (dacă este cazul)	Calendarul preconizat (dacă este cazul)
Act de punere în aplicare pentru instituirea unui sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat Specificațiile și modulele tehnice ale potențialului sistem digital de informații privind mobilitatea vor trebui să fie definite pe baza consultanței oferite de Grupul privind transportul pentru mobilitate militară. Având în vedere caracterul sensibil al datelor prelucrate prin intermediul potențialului sistem digital de informații privind mobilitatea, această soluție digitală va fi	Articolul 14	Poate adopta actul	//	//

concepută și pusă în aplicare cu un accent deosebit pe securitatea cibernetică, cu respectarea celor mai stricte și actualizate standarde și bune practici. <u>Interoperabilitatea</u> Potențialul sistem digital de informații privind mobilitatea poate necesita o interacțiune transfrontalieră între statele membre, între entitățile UE sau între entitățile UE și organismele din sectorul public, cum ar fi autoritățile vamale. Potențialul sistem digital de informații privind mobilitatea poate avea un efect asupra „interoperabilității transfrontaliere”. Implicațiile aferente vor depinde de specificațiile și modulele tehnice pe care le poate implica potențialul sistem digital de informații privind mobilitatea. Pe baza consultanței oferite de Grupul privind transportul pentru mobilitate militară, actul de punere în aplicare al Comisiei ar trebui să prevadă diferitele specificații și module tehnice. Eventuala finanțare din viitorul Fond european pentru competitivitate, în cadrul următorului CFM 2028-2034, ar trebui să sprijine dezvoltarea, implementarea și funcționarea acestei potențiale soluții digitale.				
Act de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 45 alineatul (3), de instituire a unei rezerve de solidaritate pentru a facilita executarea operațiunilor de transport militar. Având în vedere caracterul sensibil al datelor, această soluție digitală va fi concepută și pusă în aplicare cu un accent deosebit pe securitatea cibernetică, cu respectarea celor mai stricte și actualizate standarde și bune practici. De asemenea, ar trebui avută în vedere și asigurată <u>interoperabilitatea</u> registrului/instrumentului securizat cu alte instrumente și organisme relevante ale cadrului NATO. Instrumentul digital securizat care ar putea fi creat pentru a gestiona posibila rezervă de solidaritate ar putea fi sprijinit cu finanțare din Programul privind industria europeană de	Articolul 38 alineatul (1)	Poate adopta actul	//	//

apărare.				
Orientări care să definească tipurile și să precizeze numărul de capacități de transport esențiale necesare pentru rezerva de solidaritate	Articolul 35 alineatul (2)	Poate adopta orientări	//	//