Evropský parlament
2024-2029

Výbor pro bezpečnost a obranu
Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2025/0847(COD)

10.4.2026

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY 108 - 358

Návrh zprávy
Michał Szczerba, Roberts Zīle
(PE784.420v01-00)

Rámec opatření pro usnadnění přepravy vojenského vybavení, zboží a personálu v celé Unii

Návrh nařízení
(COM(2025)0847 – 2025/0847(COD))

AM_Com_LegReport

Pozměňovací návrh 108
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Návrh nařízení
–

Návrh na zamítnutí

Evropský parlament zamítá návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje rámec opatření týkajících se vojenské mobility pro usnadnění přepravy vojenského vybavení, zboží a personálu v celé Unii, jejž předložila Komise.

Or. en

Odůvodnění

The EU's strategy to enhance military mobility will inevitably lead to the subordination of large parts of EU transport and infrastructure projects to this militarised approach. We reject this approach also in the light of Russia's war of aggression against Ukraine, because militarization and rearmament, including the substantial increase of Member States' defence capabilities and the EU ReArm programme, will not create more security or reestablish Peace but on the contrary. Also, the military mobility budget as well as the entire "Defence" budget line violate Article 41.2 TEU; Therefore we reject the use and re-allocation of funding available under the current MFF, including resources in the European Regional Development Fund, in the Cohesion Fund and Recovery and Resilience Facility funds towards investments in defence or dual-use infrastructure to foster military mobility or rearmament.

Pozměňovací návrh 109
Pekka Toveri, Riho Terras

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(1a) Ruská útočná válka proti Ukrajině zásadně změnila evropské bezpečnostní prostředí a musí být plně zohledněna při plánování, provádění a dalším rozvoji opatření vojenské mobility podle tohoto nařízení. Zkušenosti získané při podpoře Ukrajiny zdůrazňují potřebu účinné spolupráce za hranicemi Unie.

Spolupráce s Ukrajinou by měla být případně posílena prostřednictvím příslušných rámců spolupráce podle tohoto nařízení a dalších příslušných právních předpisů Unie s cílem zlepšit koordinaci, interoperabilitu a účinnost vojenské mobility v Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 110
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(2a) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 stanoví hlavní směry Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) a stanoví požadavky pro rozvoj systémů informačních a komunikačních technologií (IKT) pro dopravu, včetně inteligentních dopravních systémů (ITS), v rámci všech druhů dopravy. Nařízení ukládá, aby se při plánování, rozvoji a provozování sítě TEN-T optimalizovaly synergie s infrastrukturou dvojího užití a zaváděly se systémy IKT pro dopravu s cílem zachovat nebo zlepšit výkonnost, bezpečnost a ochranu infrastruktury. Tato ustanovení výslovně podporují využívání systémů IKT pro efektivní, bezpečné a odolné řízení dopravní infrastruktury, které je nezbytné pro usnadnění rychlého a bezproblémového přesunu vojenského personálu, vybavení a zboží v rámci Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 111
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Asger Christensen, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jeannette Baljeu, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(2a) Nařízení (EU) 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) stanoví, že při výstavbě a modernizaci dopravní infrastruktury je třeba jako jedno z kritérií zohlednit potřeby vojenské mobility. To se týká zejména úseků transevropské dopravní sítě, které se překrývají s vojenskou přepravní sítí, aby se zajistil soulad se stávajícími požadavky a zvýšila se kapacita, odolnost a účinnost sítě pro dvojí užití.

Or. en

Pozměňovací návrh 112
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(2a) Nařízení (EU) 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) stanoví, že při výstavbě a modernizaci dopravní infrastruktury je třeba jako jedno z kritérií zohlednit potřeby vojenské mobility. To se týká zejména úseků transevropské dopravní sítě, které se překrývají s vojenskou přepravní sítí, aby se zajistil soulad se stávajícími požadavky a zvýšila se kapacita, odolnost a účinnost sítě pro dvojí užití.

Or. en

Pozměňovací návrh 113

Flavio Tosi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. ***Vzhledem k tomu, že dotčená dopravní infrastruktura je využívána především pro civilní osobní a nákladní dopravu, a to i prostřednictvím multimodálních nákladních terminálů, vnitrozemských přístavů a logistických uzlů, měly by být náležitě zohledněny provozní, technické a ekonomické důsledky pro tyto infrastruktury a pro kontinuitu logistických dodavatelských řetězců.*** Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.

Or. en

Pozměňovací návrh 114
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. ***Operace vojenské přepravy musí***

členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.

být pokud možno prováděny způsobem, který zajistí vhodnou rovnováhu s potřebami civilní dopravy a zabrání nepřiměřenému narušení základních služeb, zejména pro občany, pracovníky a hospodářské dodavatelské řetězce. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.

Or. en

Pozměňovací návrh 115
Wouter Beke, Nicolás Pascual de la Parte, Michael Gahler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. ***Pro tento účel by měla být zavedena vhodná opatření k zajištění účinného fungování kritických složek civilní dopravní sítě, a tím posílení hospodářské odolnosti, během operací vojenské přepravy a souběžně s nimi.*** Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.

Or. en

Pozměňovací návrh 116

Luis-Vicențiu Lazarus

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu***, zejména tím, že se zajistí účinná koordinace předem s příslušnými civilními orgány a s využitím vhodných mechanismů plánování a informování***. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.

Or. ro

Pozměňovací návrh 117
Mircea-Gheorghe Hava

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a ***přes její vnější hranice*** prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků***, a*** zároveň by ***měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu*** národní ***bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.***	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a ***za jejími vnějšími hranicemi*** prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, ***přičemž zvláštní pozornost by měla být věnována východnímu křídlu Unie, černomořskému regionu a strategickým spojením s Ukrajinou a Moldavskou republikou, a*** zároveň by ***měla být zajištěna kontinuita základních civilních dopravních služeb a dodavatelských řetězců. Toto nařízení by se mělo použít, aniž je dotčen čl. 4 odst. 2***

SEU a odpovědnost členských států za zajištění národní ***bezpečnosti a obrany, jakož i za udržování veřejného pořádku a ochranu základních veřejných funkcí.***

Or. ro

Pozměňovací návrh 118
Stanislav Stoyanov, Volker Schnurrbusch, Milan Mazurek, Siegbert Frank Droese

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu a ***je třeba i nadále klást důraz při výstavbě a rekonstrukci infrastruktury na její civilní využití***. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.

Or. en

Pozměňovací návrh 119
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Marion Maréchal, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních

prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.	prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku***, jakož i jejich plného velení a kontroly nad vlastními ozbrojenými silami a souvisejícími prostředky***.

Or. en

Pozměňovací návrh 120
Dariusz Joński, Flavio Tosi, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu***, včetně finančních ztrát civilních provozovatelů***. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.

Or. en

Pozměňovací návrh 121
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks, Marion Maréchal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu***, včetně finančních ztrát civilních provozovatelů***. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.

Or. en

Pozměňovací návrh 122
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a ***případně*** zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.

Or. en

Pozměňovací návrh 123
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Asger Christensen, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jeannette Baljeu, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.	(3) Měly by být usnadněny operace vojenské přepravy v rámci Unie a přes její vnější hranice prostřednictvím dvojího užití civilní infrastruktury a mobilních prostředků, a zároveň by měl být omezen a ***případně*** zmírněn dopad těchto operací na civilní dopravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu, včetně zajišťování územní celistvosti státu a zachování veřejného pořádku.

Or. en

Pozměňovací návrh 124
Merja Kyllönen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3a) Doprava a logistika jsou základem prosperity, soudržnosti a schopnosti společnosti fungovat v krizových situacích. Zatímco priority v době války se přesouvají k obraně a vyžadují systémy a personál na podporu vojenské mobility, odolná a dobře financovaná civilní doprava, ať už jde o jakýkoliv její druh, zůstává zásadní pro bezpečnost zásobování a společenskou kontinuitu. Infrastruktura a odborná příprava dvojího užití proto musí zohledňovat jak potřeby obrany, tak civilní požadavky a zajišťovat dostatečné dovednosti, kapacitu a flexibilitu. V krizových situacích by přerozdělování dopravních zdrojů mělo vyvažovat naléhavé požadavky na obranu s dlouhodobými dopady na průmysl, zaměstnanost

a odolnost.

Or. en

Pozměňovací návrh 125
Flavio Tosi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3a) Mnoho dopravních infrastruktur nacházejících se podél koridorů vojenské mobility jsou civilní infrastruktury dvojího využití, které se primárně používají pro komerční osobní a nákladní dopravu. To platí zejména pro terminály multimodální nákladní dopravy, vnitrozemské přístavy a logistické uzly, které hrají zásadní roli pro fungování vnitřního trhu a kontinuitu evropských dodavatelských řetězců. Při provádění tohoto nařízení by se proto měla zohlednit provozní, technická a finanční omezení těchto infrastruktur.

Or. en

Pozměňovací návrh 126
Rasa Juknevičienė, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3a) Rozsáhlé projekty přeshraniční železniční infrastruktury dvojího užití hrají zásadní roli při zajišťování potřeb vojenské mobility a současně podporují konektivitu civilní dopravy. Projekty, které se nacházejí na východním křídle Unie a jsou součástí hlavní evropské sítě TEN-T a koridorů vojenské mobility, mají

zvláštní význam a jsou navrženy tak, aby splňovaly požadavky na vojenskou mobilitu a posilovaly regionální a národní bezpečnost v rámci Evropské unie a NATO.

Or. en

Odůvodnění

Large scale, cross-border and interoperable rail projects are designed from the outset to meet both civilian transport and military mobility requirements along the Union's eastern flank as referred in the Communication on the EU's eastern regions bordering Russia, Belarus and Ukraine. Recent increases in NATO military rail traffic demonstrate the growing operational relevance of such infrastructure for rapid reinforcement, deterrence, and resilience. Explicit recognition of strategic dual-use rail projects in the Regulation is necessary to ensure investment continuity, legal certainty and timely adaptation to evolving military mobility needs, while strengthening regional and national security within the European Union and NATO.

Pozměňovací návrh 127
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3a) Vzhledem k úloze některých členských států jako významných logistických uzlů v dopravní síti Unie, zejména těch, které spojují námořní přístavy s koridory vedoucími na východní křídlo Unie, je třeba dbát na spravedlivé rozdělení investičního úsilí a provozních nákladů spojených s vojenskou mobilitou.

Or. en

Pozměňovací návrh 128
Rasa Juknevičienė, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3b) Nedávný nárůst toků vojenské přepravy a nestabilní geopolitická situace svědčí o rostoucím operačním významu železniční infrastruktury pro potřeby vojenské mobility. Zajištění dostatečné kapacity, odolnosti a ochrany strategické železniční infrastruktury, včetně signalizace a systémů řízení dopravy, je nezbytné pro přizpůsobení se nárazovým vojenským přesunům při zachování stability širší železniční sítě. V rámci stanoveném tímto nařízením by proto měla být podporována kontinuita investic, širší způsobilost a flexibilita řízení strategických železničních projektů dvojího užití, zejména posílení odolnosti východní hranice EU.

Or. en

Odůvodnění

Zvýšená vojenská železniční přeprava vyžaduje dostatečnou kapacitu a odolnou infrastrukturu. Kontinuitou investic se zajistí operační připravenost a zároveň celková stabilita sítě.

Pozměňovací návrh 129
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3b) Vojenská mobilita by měla být realizována jako součást celospolečenského přístupu založeného na úzké spolupráci mezi veřejnými orgány, ozbrojenými silami, odvětvím civilní logistiky a sociálními partnery, aby byla zajištěna obranná připravenost, odolnost společnosti a kontinuita dodavatelských řetězců.

Or. en

Pozměňovací návrh 130
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3c) Základní a sociální práva pracovníků zapojených do operací vojenské přepravy by měla být dodržována v souladu s právem Unie a platnými mezinárodními závazky, přičemž by měla být zohledněna výjimečná opatření stanovená při aktivaci Evropského systému posílené reakce pro vojenskou mobilitu (EMERS) v krizové situaci, pokud tato opatření zůstanou přiměřená, dočasná a řádně odůvodněná.

Or. en

Pozměňovací návrh 131
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3d) Doprava a logistika hrají zásadní roli, pokud jde o prosperitu a sociálně-územní soudržnost. Společenská odolnost jde ruku v ruce s dobře financovanými a funkčními systémy civilní dopravy. To by mělo být zohledněno při plánování, modernizaci nebo výstavbě nové infrastruktury dvojího užití, jakož i při projednávání plánů odborné přípravy. V období krize by měly být vyhodnocovány možnosti a přijímána rozhodnutí tak, aby byly v co největší míře minimalizovány dlouhodobé negativní důsledky pro zaměstnanost, průmysl a společnost, které by vyplývaly z uzavření, přesměrování

nebo změny přidělení dopravní infrastruktury pro účely vojenské přepravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 132
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.	(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie ***nebo spojenci působící v samotné Unii***, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami. ***Vzhledem k tomu, že železniční doprava je hlavním druhem dopravy pro dálkovou a přeshraniční vojenskou mobilitu v rámci Unie, je nezbytné zajistit, aby zaměstnanci železničních dopravních společností odpovědní za přepravu vojenského vybavení byli vyškoleni v oblasti přepravy tohoto vybavení a v oblasti bezpečnostních norem a aby tito zaměstnanci měli zajištěny vysoké sociální standardy. Využití subdodavatelů železničními dopravními společnostmi odpovědnými za přepravu vojenského vybavení je pro přepravu tohoto vybavení povoleno pouze v případě, že kapacita dopravních společností není dostatečná pro zajištění plynulého přesunu***

vojenského vybavení.

Or. en

Pozměňovací návrh 133
Salvatore De Meo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.	(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami***, a to při současném zajištění souladu s příslušnými vnitrostátními pravidly stanovujícími podrobně práva, povinnosti a odpovědnost zúčastněných stran zapojených do dopravních smluv***.

Or. it

Pozměňovací návrh 134
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Marion Maréchal, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především,	(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především,

ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.

ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie ***nebo spojeneckých zemí působící na území Unie***, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.

Or. en

Pozměňovací návrh 135
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.	(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie ***nebo spojeneckých zemí***, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.

Or. en

Pozměňovací návrh 136
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.	(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu ***externě*** komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.

Or. en

Pozměňovací návrh 137
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.	(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu ***externě*** komerčním dopravcům. Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly členských států Unie, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.

Or. en

Pozměňovací návrh 138
Luis-Vicențiu Lazarus

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. ***Je třeba zajistit, aby v oblasti vojenské přepravy platila v celé Unii stejná pravidla bez ohledu na to, zda operace vojenské přepravy provádějí přímo ozbrojené síly*** členských států ***Unie, nebo je jejich jménem provádějí civilní společnosti či jiní dodavatelé najatí těmito ozbrojenými silami.***	(4) V minulosti přepravu vojenského zboží a vybavení zajišťovaly především, ne-li výhradně, přímo ozbrojené síly a tato přeprava byla ve většině členských států vyňata z pravidel Unie pro přepravu zboží. Ozbrojené síly však stále častěji zadávají svou přepravu komerčním dopravcům. V ***této souvislosti je nutné vyhnout se zavádění jednotných pravidel na úrovni Unie , která by mohla omezit schopnost*** členských států ***organizovat a řídit vojenskou přepravu podle vlastních provozních a bezpečnostních potřeb. Členské státy si proto musí při určování těchto operací ponechat prostor pro vlastní uvážení.***

Or. ro

Pozměňovací návrh 139
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4a) S ohledem na měnící se geopolitické prostředí by toto nařízení mělo podpořit členské státy v přípravě na extrémní scénáře, včetně rozsáhlých vojenských mimořádných událostí, při nichž musí být upřednostněna vojenská přeprava. Koridory vojenské mobility by měly být vodítkem pro investiční

rozhodnutí a přidělování finančních prostředků v rámci příslušných programů Unie. Tyto koridory musí být určeny a pravidelně aktualizovány v úzké koordinaci s vojenskými orgány EU a NATO, aby byl zajištěn soulad se strategickým obranným plánováním. Priority rozvoje infrastruktury by měly odrážet měnící se geografii bezpečnostních hrozeb, se zvláštním důrazem na řešení nedostatků v propojení směrem k východnímu křídlu a podél něho, zejména podél západovýchodní a severojižní osy, včetně posílení spojení s černomořským regionem a v rámci něho prostřednictvím posílení propojení se středomořským a jadranským koridorem.

Or. en

Pozměňovací návrh 140
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Marion Maréchal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4a) Robustní evropská strategie vojenské mobility vyžaduje odolné kapacity pro výrobu paliv a alternativních paliv a rafinérské kapacity, které se budou převážně nacházet na území Unie a které rovněž posílí strategickou autonomii; včetně údržby komplexní sítě distribuce a skladování paliv, a diverzifikaci dodávek energie, aby byla zaručena energetická bezpečnost.

Or. en

Pozměňovací návrh 141
Christophe Gomart, Isabelle Le Callennec

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4a) Toto nařízení plně respektuje odpovědnost členských států za jejich národní obranu, včetně plánování, nasazení a kontroly jejich ozbrojených sil.

Or. fr

Pozměňovací návrh 142
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4b) Toto nařízení by mělo umožnit propojení dopravní sítě EU s dopravními sítěmi Ukrajiny a Moldavské republiky a podpořit kompatibilitu a konektivitu infrastruktury s těmito partnerskými zeměmi s cílem posílit evropskou bezpečnost a obranu. Toto nařízení by mělo umožnit předběžné rozmístění schopností, aby se usnadnily vojenské přesuny směrem k nejvíce ohroženým státům na východním křídle.

Or. en

Pozměňovací návrh 143
Stanislav Stoyanov, Volker Schnurrbusch, Milan Mazurek, Siegbert Frank Droese

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Přeshraniční ***vojenské přepravě prováděné*** přímo ozbrojenými silami ***brání skutečnost, že pravidla Unie pro přepravu nestanoví zvláštní opatření, která by***	(5) Přeshraniční ***vojenská přeprava prováděná*** přímo ozbrojenými silami ***musí být i nadále ve výlučné pravomoci každého členského státu. Pro usnadnění***

zohledňovala zvláštnosti této přepravy, která tak podléhá rozdílným vnitrostátním pravidlům a roztříštěným postupům. Tyto vnitrostátní požadavky jsou přísnější než požadavky platné pro operace civilní přepravy. Administrativní pravidla (např. diplomatické povolení) jsou v členských státech často složitá a/nebo založená na listinné podobě (např. v celní oblasti). To způsobuje zpoždění, neefektivitu a úzká místa a brání to vojenské přepravě. Unie nemá jednotný rámec upravující zajištění a podporu vojenské přepravy na svém území a mimo něj. Takový rámec má zásadní význam pro zajištění plynulé vojenské přepravy za všech okolností, a zejména v situacích, kdy je nutná rychlá a rozsáhlá přeprava vojenského personálu, zboží a vybavení.	***přepravy zahraničních vojenských sil přes území členských států zřídí členské státy kontaktní místo, kde mohou zahraniční vojenské síly požádat o povolení k průjezdu zahraničním členským státem***. Takový rámec má zásadní význam pro zajištění plynulé vojenské přepravy za všech okolností, a zejména v situacích, kdy je nutná rychlá a rozsáhlá přeprava vojenského personálu, zboží a vybavení.

Or. en

Pozměňovací návrh 144
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Marion Maréchal, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Přeshraniční vojenské přepravě prováděné přímo ozbrojenými silami brání skutečnost, že pravidla Unie pro přepravu nestanoví zvláštní opatření, která by zohledňovala zvláštnosti této přepravy, která tak podléhá rozdílným vnitrostátním pravidlům a roztříštěným postupům. Tyto vnitrostátní požadavky jsou přísnější než požadavky platné pro operace civilní přepravy. Administrativní pravidla (např. diplomatické povolení) jsou v členských státech často složitá a/nebo založená na listinné podobě (např. v celní oblasti). To způsobuje zpoždění, neefektivitu a úzká místa a brání to vojenské přepravě. Unie nemá jednotný rámec upravující zajištění	(5) Přeshraniční vojenské přepravě prováděné přímo ozbrojenými silami brání skutečnost, že pravidla Unie pro přepravu nestanoví zvláštní opatření, která by zohledňovala zvláštnosti této přepravy, která tak podléhá rozdílným vnitrostátním pravidlům a roztříštěným postupům. Tyto vnitrostátní požadavky jsou přísnější než požadavky platné pro operace civilní přepravy. Administrativní pravidla (např. diplomatické povolení) jsou v členských státech často složitá a/nebo založená na listinné podobě (např. v celní oblasti). To způsobuje zpoždění, neefektivitu a úzká místa a brání to vojenské přepravě. Unie nemá jednotný rámec upravující zajištění

a podporu vojenské přepravy na svém území a mimo něj. Takový rámec má zásadní význam pro zajištění plynulé vojenské přepravy za všech okolností, a zejména v situacích, kdy je nutná rychlá a rozsáhlá přeprava vojenského personálu, zboží a vybavení.	a podporu vojenské přepravy na svém území a mimo něj. Takový rámec***, vypracovaný ve spolupráci a v koordinaci s NATO,*** má zásadní význam pro zajištění plynulé vojenské přepravy za všech okolností, a zejména v situacích, kdy je nutná rychlá a rozsáhlá přeprava vojenského personálu, zboží a vybavení.

Or. en

Pozměňovací návrh 145
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5a) Toto nařízení by mělo zohlednit systematickou integraci a využívání systémů odpovídajících standardům NATO, jako jsou služby logistických funkčních oblastí (LOGFAS), které podporují plánování mnohonárodnostního nasazení, koordinaci přesunů, sledování přepravy a řízení udržování. Sladění iniciativ Unie v oblasti vojenské mobility s těmito interoperabilními digitálními nástroji je nezbytné pro zajištění účinných rozsáhlých přesunů, snížení roztříštěnosti mezi vnitrostátními systémy a zvýšení připravenosti na scénáře vysoké intenzity.

Or. en

Pozměňovací návrh 146
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks, Marion Maréchal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Pro usnadnění přepravy vybavení, zboží a osob za účelem vojenské nebo civilní ochrany je zapotřebí zejména komplexní celounijní rámec pro povolení udělovaná přijímajícím členským státem pro operace vojenské přepravy prováděné na jeho území ozbrojenými silami dožadujícího členského státu nebo jejich jménem. Evropská obranná agentura (dále jen „agentura EDA“) a některé členské státy sice vypracovaly stávající technická ujednání pro postupy povolování přeshraničních přesunů, ale tato ujednání jsou uplatňována dobrovolně a nerovnoměrně. To vytváří mezery v harmonizaci pravidel a postupů v oblasti vojenské přepravy, vede k provozní nejistotě a administrativní zátěži a ohrožuje schopnost Unie zasahovat v oblasti civilní ochrany i její celkovou připravenost. Za účelem řešení těchto problémů by měla být zjednodušena povolení k přeshraniční vojenské přepravě pro všechny druhy dopravy (silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, leteckou i námořní). Všechny členské státy by měly uplatňovat stejné postupy pro správní povolení i diplomatická povolení, čímž by se výrazně snížily prodlevy, administrativní zátěž a administrativní náklady. V návaznosti na stávající roční povolení v rámci technických ujednání agentury EDA je nutné zvýšit předvídatelnost i operační připravenost vytvořením trvalého povolení k vojenské přepravě, které by mělo být platné až do odvolání.	(6) Pro usnadnění přepravy vybavení, zboží a osob za účelem vojenské nebo civilní ochrany je zapotřebí zejména komplexní celounijní rámec pro povolení udělovaná přijímajícím členským státem pro operace vojenské přepravy prováděné na jeho území ozbrojenými silami dožadujícího členského státu nebo jejich jménem. Evropská obranná agentura (dále jen „agentura EDA“) a některé členské státy sice vypracovaly stávající technická ujednání pro postupy povolování přeshraničních přesunů, ale tato ujednání jsou uplatňována dobrovolně a nerovnoměrně. To vytváří mezery v harmonizaci pravidel a postupů v oblasti vojenské přepravy, vede k provozní nejistotě a administrativní zátěži a ohrožuje schopnost Unie zasahovat v oblasti civilní ochrany i její celkovou připravenost. Za účelem řešení těchto problémů by měla být zjednodušena povolení k přeshraniční vojenské přepravě pro všechny druhy ***individuální*** dopravy (silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, leteckou i námořní)***, jakož i intermodální nebo kombinované užití***. Všechny členské státy by měly uplatňovat stejné postupy pro správní povolení i diplomatická povolení, čímž by se výrazně snížily prodlevy, administrativní zátěž a administrativní náklady. V návaznosti na stávající roční povolení v rámci technických ujednání agentury EDA je nutné zvýšit předvídatelnost i operační připravenost vytvořením trvalého povolení k vojenské přepravě, které by mělo být platné až do odvolání.

Or. en

Odůvodnění

Je důležité, aby se nejednalo pouze o jednomodální řešení. Mělo by se rovněž zvážit a usnadnit kombinované nebo intermodální využití druhů dopravy pro vojenskou přepravu, aby se dále rozšířily možnosti této přepravy.

Pozměňovací návrh 147
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Pro usnadnění přepravy vybavení, zboží a osob za účelem vojenské nebo civilní ochrany je zapotřebí zejména komplexní celounijní rámec pro povolení udělovaná přijímajícím členským státem pro operace vojenské přepravy prováděné na jeho území ozbrojenými silami dožadujícího členského státu nebo jejich jménem. Evropská obranná agentura (dále jen „agentura EDA“) a některé členské státy sice vypracovaly stávající technická ujednání pro postupy povolování přeshraničních přesunů, ale tato ujednání jsou uplatňována dobrovolně a nerovnoměrně. To vytváří mezery v harmonizaci pravidel a postupů v oblasti vojenské přepravy, vede k provozní nejistotě a administrativní zátěži a ohrožuje schopnost Unie zasahovat v oblasti civilní ochrany i její celkovou připravenost. Za účelem řešení těchto problémů by měla být zjednodušena povolení k přeshraniční vojenské přepravě pro všechny druhy dopravy (silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, leteckou i námořní). Všechny členské státy by měly uplatňovat stejné postupy pro správní povolení i diplomatická povolení, čímž by se výrazně snížily prodlevy, administrativní zátěž a administrativní náklady. V návaznosti na stávající roční povolení v rámci technických ujednání agentury EDA je nutné zvýšit předvídatelnost i operační připravenost vytvořením trvalého povolení k vojenské přepravě, které by mělo být platné až do odvolání.	(6) Pro usnadnění přepravy vybavení, zboží a osob za účelem vojenské nebo civilní ochrany je zapotřebí zejména komplexní celounijní rámec pro povolení udělovaná přijímajícím členským státem pro operace vojenské přepravy prováděné na jeho území ozbrojenými silami dožadujícího členského státu nebo jejich jménem. Evropská obranná agentura (dále jen „agentura EDA“) a některé členské státy sice vypracovaly stávající technická ujednání pro postupy povolování přeshraničních přesunů, ale tato ujednání jsou uplatňována dobrovolně a nerovnoměrně. To vytváří mezery v harmonizaci pravidel a postupů v oblasti vojenské přepravy, vede k provozní nejistotě a administrativní zátěži a ohrožuje schopnost Unie zasahovat v oblasti civilní ochrany i její celkovou připravenost. Za účelem řešení těchto problémů by měla být zjednodušena povolení k přeshraniční vojenské přepravě pro všechny druhy ***individuální*** dopravy (silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, leteckou i námořní)***, jakož i intermodální nebo kombinované užití***. Všechny členské státy by měly uplatňovat stejné postupy pro správní povolení i diplomatická povolení, čímž by se výrazně snížily prodlevy, administrativní zátěž a administrativní náklady. V návaznosti na stávající roční povolení v rámci technických ujednání agentury EDA je nutné zvýšit předvídatelnost i operační připravenost vytvořením trvalého povolení k vojenské přepravě, které by mělo být platné až do odvolání.

Pozměňovací návrh 148
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Pro usnadnění přepravy vybavení, zboží a osob za účelem vojenské nebo civilní ochrany je zapotřebí zejména komplexní celounijní rámec pro povolení udělovaná přijímajícím členským státem pro operace vojenské přepravy prováděné na jeho území ozbrojenými silami dožadujícího členského státu nebo jejich jménem. Evropská obranná agentura (dále jen „agentura EDA“) a některé členské státy sice vypracovaly stávající technická ujednání pro postupy povolování přeshraničních přesunů, ale tato ujednání jsou uplatňována dobrovolně a nerovnoměrně. To vytváří mezery v harmonizaci pravidel a postupů v oblasti vojenské přepravy, vede k provozní nejistotě a administrativní zátěži a ohrožuje schopnost Unie zasahovat v oblasti civilní ochrany i její celkovou připravenost. Za účelem řešení těchto problémů by měla být zjednodušena povolení k přeshraniční vojenské přepravě pro všechny druhy dopravy (silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, leteckou i námořní). Všechny členské státy by měly uplatňovat stejné postupy pro správní povolení i diplomatická povolení, čímž by se výrazně snížily prodlevy, administrativní zátěž a administrativní náklady. V návaznosti na stávající roční povolení v rámci technických ujednání agentury EDA je nutné zvýšit předvídatelnost i operační připravenost vytvořením trvalého povolení k vojenské přepravě, které by mělo být platné až do odvolání.	(6) Pro usnadnění přepravy vybavení, zboží a osob za účelem vojenské nebo civilní ochrany je zapotřebí zejména komplexní celounijní rámec pro povolení udělovaná přijímajícím členským státem pro operace vojenské přepravy prováděné na jeho území ozbrojenými silami dožadujícího členského státu nebo jejich jménem. Evropská obranná agentura (dále jen „agentura EDA“) a některé členské státy sice vypracovaly stávající technická ujednání pro postupy povolování přeshraničních přesunů, ale tato ujednání jsou uplatňována dobrovolně a nerovnoměrně. To vytváří mezery v harmonizaci pravidel a postupů v oblasti vojenské přepravy, vede k provozní nejistotě a administrativní zátěži a ohrožuje schopnost Unie zasahovat v oblasti civilní ochrany i její celkovou připravenost. Za účelem řešení těchto problémů by měla být zjednodušena povolení k přeshraniční vojenské přepravě pro všechny druhy dopravy (silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, leteckou i námořní)***, jakož i intermodální nebo kombinované užití***. Všechny členské státy by měly uplatňovat stejné postupy pro správní povolení i diplomatická povolení, čímž by se výrazně snížily prodlevy, administrativní zátěž a administrativní náklady. V návaznosti na stávající roční povolení v rámci technických ujednání agentury EDA je nutné zvýšit předvídatelnost i operační připravenost vytvořením trvalého povolení k vojenské přepravě, které by mělo být platné až do

odvolání.

Or. en

Pozměňovací návrh 149
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6a) Správní a soudní průtahy spojené s povolovacími postupy, posuzováním a odvoláními mohou představovat významnou překážku rychlého a účinného provádění operací vojenské přepravy a projektů infrastruktury dvojího užití. Je proto nezbytné stanovit zrychlené postupy s jasnými a závaznými lhůtami, zejména pro projekty infrastruktury dvojího užití nacházející se podél koridorů vojenské mobility, jak byly určeny v souladu s prioritami Unie pro transevropskou dopravní síť. V tomto ohledu by členské státy měly zajistit, aby odvolací řízení byla projednána přednostně a ve lhůtách slučitelných s operačními požadavky souvisejícími s vojenskou mobilitou. Členské státy proto posílí své kapacity pro rychlé zpracování příslušných projektů a operací.

Or. en

Pozměňovací návrh 150
Merja Kyllönen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6a) Rychlá, bezpečná a nepřetržitá evakuace zraněných a nemocných osob

v rámci vojenských operací a úkolů krizového řízení je nezbytnou součástí operační připravenosti a plnění humanitárních závazků členských států. Rámec pro vojenskou přepravu v rámci Unie proto musí zajistit, aby byla plně zohledněna zdravotnická doprava, včetně vojenských a civilních sanitních vozidel a dalších vhodných dopravních prostředků.

Or. en

Pozměňovací návrh 151
Roberts Zīle, Michał Szczerba, Dariusz Joński

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6a) Je důležité odstranit jednu z nejvýznamnějších překážek účinné a včasné přepravy vojenského materiálu a řešit problémy vyplývající z rozdílných požadavků v jednotlivých členských státech na tranzitní povolení pro vojenský materiál podléhající kontrole vývozu, včetně položek na Společném vojenském seznamu EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 152
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6a) Ačkoli by měly existovat silné výhrady k udělení povolení k vojenské přepravě vůbec, musí se tato povolení řídit jasně definovanými kritérii, pokud jde

o to, kdy tato povolení pozbývají platnosti, včetně automatických dat vypršení platnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 153
Merja Kyllönen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6b) Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby se vozidla používaná pro lékařskou evakuaci mohla přesouvat na území Unie bez zbytečného prodlení, zejména v přeshraničních situacích. Za tímto účelem členské státy případně harmonizují postupy, odstraňují nebo minimalizují administrativní překážky a zajišťují jasnost, transparentnost a rychlost postupů předchozího udělení povolení. V případech, kdy je dostupnost sanitních vozidel nedostatečná a evakuace vyžaduje použití jiných vozidel, členské státy zajistí, aby tyto převozy byly prováděny bezpečně, s ohledem na lidskou důstojnost a v plném souladu s mezinárodním humanitárním právem.

Or. en

Pozměňovací návrh 154
Merja Kyllönen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6c) Při uplatňování opatření podle tohoto nařízení členské státy zajistí plné

dodržování svých závazků podle mezinárodního humanitárního práva, včetně povinnosti chránit zdravotnický personál, zdravotnická zařízení a zdravotnickou dopravu a zajistit odpovídající ošetření a evakuaci raněných a nemocných. Unie rovněž aktivně podporuje spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy s cílem zlepšit schopnosti zdravotnické přepravy, včetně dostupnosti sanitních vozidel a kompatibility vybavení, aby byla zajištěna účinná, včasná a koordinovaná reakce v krizových situacích.

Or. en

Pozměňovací návrh 155
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Trvalá povolení k vojenské přepravě by neměla být vázána na žádnou konkrétní operaci vojenské přepravy, ale měla by představovat předem schválená povolení k přeshraniční vojenské přepravě a měla by se vztahovat na předem definované typy operací vojenské přepravy. Při udělování trvalých povolení k vojenské přepravě pro operace vojenské přepravy by členské státy měly mít možnost dohodnout se na předběžných podmínkách, za nichž budou tyto operace prováděny, včetně použitelných dopravních opatření a předem stanovených tras, s cílem usnadnit povolené přepravní operace vyžadující dopravní opatření s využitím dostupné infrastruktury dvojího užití.	(7) Trvalá povolení k vojenské přepravě by neměla být vázána na žádnou konkrétní operaci vojenské přepravy, ale měla by představovat předem schválená povolení k přeshraniční vojenské přepravě a měla by se vztahovat na předem definované typy operací vojenské přepravy. ***Měla by v maximální možné míře představovat standardní postup.*** Při udělování trvalých povolení k vojenské přepravě pro operace vojenské přepravy by členské státy měly mít možnost dohodnout se na předběžných podmínkách, za nichž budou tyto operace prováděny, včetně použitelných dopravních opatření a předem stanovených tras, s cílem usnadnit povolené přepravní operace vyžadující dopravní opatření s využitím dostupné infrastruktury dvojího užití.

Or. en

Pozměňovací návrh 156
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Trvalá povolení k vojenské přepravě by neměla být vázána na žádnou konkrétní operaci vojenské přepravy, ale měla by představovat předem schválená povolení k přeshraniční vojenské přepravě a měla by se vztahovat na předem definované typy operací vojenské přepravy. Při udělování trvalých povolení k vojenské přepravě pro operace vojenské přepravy by členské státy měly mít možnost dohodnout se na předběžných podmínkách, za nichž budou tyto operace prováděny, včetně použitelných dopravních opatření a předem stanovených tras, s cílem usnadnit povolené přepravní operace vyžadující dopravní opatření s využitím dostupné infrastruktury dvojího užití.	(7) Trvalá povolení k vojenské přepravě by neměla být vázána na žádnou konkrétní operaci vojenské přepravy, ale měla by představovat předem schválená povolení k přeshraniční vojenské přepravě a měla by se vztahovat na předem definované typy operací vojenské přepravy. ***Měla by v maximální možné míře představovat standardní postup.*** Při udělování trvalých povolení k vojenské přepravě pro operace vojenské přepravy by členské státy měly mít možnost dohodnout se na předběžných podmínkách, za nichž budou tyto operace prováděny, včetně použitelných dopravních opatření a předem stanovených tras, s cílem usnadnit povolené přepravní operace vyžadující dopravní opatření s využitím dostupné infrastruktury dvojího užití.

Or. en

Pozměňovací návrh 157
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Trvalá povolení k vojenské přepravě by neměla být vázána na žádnou konkrétní operaci vojenské přepravy, ale měla by představovat předem schválená povolení k přeshraniční vojenské přepravě a měla by se vztahovat na předem definované typy operací vojenské	(7) Trvalá povolení k vojenské přepravě by neměla být vázána na žádnou konkrétní operaci vojenské přepravy, ale měla by představovat předem schválená povolení k přeshraniční vojenské přepravě***, která budou co nejčastěji používána jako standardní postup,*** a měla by se vztahovat

přepravy. Při udělování trvalých povolení k vojenské přepravě pro operace vojenské přepravy by členské státy měly mít možnost dohodnout se na předběžných podmínkách, za nichž budou tyto operace prováděny, včetně použitelných dopravních opatření a předem stanovených tras, s cílem usnadnit povolené přepravní operace vyžadující dopravní opatření s využitím dostupné infrastruktury dvojího užití.	na předem definované typy operací vojenské přepravy. Při udělování trvalých povolení k vojenské přepravě pro operace vojenské přepravy by členské státy měly mít možnost dohodnout se na předběžných podmínkách, za nichž budou tyto operace prováděny, včetně použitelných dopravních opatření a předem stanovených tras, s cílem usnadnit povolené přepravní operace vyžadující dopravní opatření s využitím dostupné infrastruktury dvojího užití.
	Or. en

Pozměňovací návrh 158
Michał Szczerba, Dariusz Joński, Roberts Zīle, Alice Teodorescu Måwe

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(8a) V zájmu zvýšení schopnosti Unie zajišťovat bezpečí a posílení její úlohy spolehlivého partnera v oblasti bezpečnosti a obrany je vhodné usnadnit vojenskou mobilitu nejen v rámci Unie, ale případně také ve spolupráci s třetími zeměmi, které sousedí s členskými státy a s nimiž EU uzavřela prohloubenou spolupráci, a to i v rámci jejich přístupového procesu, konkrétně s Ukrajinou a Moldavskou republikou, a s ohledem na tyto země. Jak je uvedeno ve Strategickém kompasu, Unie by měla posílit svou schopnost rychle a hladce přesouvat síly přes hranice, a to i prostřednictvím užší spolupráce s partnery. Za tímto účelem může Unie spolupracovat se třetími zeměmi prostřednictvím strukturovaných rámců pro spolupráci, včetně partnerství v oblasti bezpečnosti a obrany, jak byla vytvořena v rámci Strategického kompasu, která poskytují soudržný rámec pro posílený dialog, koordinaci a praktickou

spolupráci. Zvláštní význam by měla mít spolupráce se třetími zeměmi, které jsou úzce integrovány s Unií, a to i v rámci procesu rozšíření. Ačkoli jsou tato partnerství často nezávazná, měla by být vodítkem a základem pro uzavírání dvoustranných nebo mnohostranných dohod umožňujících další rozvoj spolupráce se třetími zeměmi s cílem posílit vojenskou mobilitu, a to i prostřednictvím sbližování právních předpisů, výměny informací a interoperability. Veškerá tato spolupráce probíhá při plném dodržování právního rámce Unie, včetně ustanovení Smlouvy o Evropské unii týkajících se společné zahraniční a bezpečnostní politiky a společné bezpečnostní a obranné politiky, jakož i platných mezinárodních dohod uzavřených Unií.

Or. en

Pozměňovací návrh 159
Alexandra Mehnert

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(8a) Vzhledem k tomu, že komplexní transformační procesy, jako je obranyschopnost, se netýkají pouze vojenských schopností, je třeba zapojit do všech snah o posílení schopností vojenské reakce občany EU prostřednictvím sdělování a vysvětlování přijatých opatření. To vyžaduje komplexní opatření ke zlepšení informovanosti veřejnosti a přijetí vojenských cvičení a manévrů ze strany obyvatelstva.

Or. de

Pozměňovací návrh 160
Alice Teodorescu Måwe

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Rozsah trvalého povolení k vojenské přepravě by měl ***být vymezen tak, aby v této fázi zahrnoval pouze jednoduché*** operace vojenské přepravy***, a zároveň mohl být do budoucna rozšířen tak, aby pokrýval i složitější operace vojenské přepravy***. Tento proces by měl jít ruku v ruce s investičním úsilím o úpravu a modernizaci infrastruktury koridorů vojenské mobility, s lepší koordinací předem stanovených tras pro všechny druhy operací vojenské přepravy a s posílením přístupu k přepravním schopnostem.	(9) Rozsah trvalého povolení k vojenské přepravě by měl ***zahrnovat všechny*** operace vojenské přepravy, ***jednoduché i složité***. Tento proces by měl jít ruku v ruce s investičním úsilím o úpravu a modernizaci infrastruktury koridorů vojenské mobility, s lepší koordinací předem stanovených tras pro všechny druhy operací vojenské přepravy a s posílením přístupu k přepravním schopnostem.

Or. en

Pozměňovací návrh 161
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Rozsah trvalého povolení k vojenské přepravě by měl být vymezen tak, aby v této fázi zahrnoval pouze jednoduché operace vojenské přepravy, a zároveň mohl být do budoucna rozšířen tak, aby pokrýval i složitější operace vojenské přepravy. Tento proces by měl jít ruku v ruce s investičním úsilím o úpravu a modernizaci infrastruktury koridorů vojenské mobility, s lepší koordinací předem stanovených tras pro všechny druhy operací vojenské přepravy a s posílením přístupu k přepravním	(9) Rozsah trvalého povolení k vojenské přepravě by měl být vymezen tak, aby v této fázi zahrnoval pouze jednoduché operace vojenské přepravy, a zároveň mohl být do budoucna rozšířen tak, aby pokrýval i složitější operace vojenské přepravy***, které mohou vyžadovat konzultace, mimo jiné s vnitrostátními hospodářskými a sociálními výbory***. Tento proces by měl jít ruku v ruce s investičním úsilím o úpravu a modernizaci infrastruktury koridorů vojenské mobility, s lepší koordinací předem stanovených tras

schopnostem.

pro všechny druhy operací vojenské přepravy a s posílením přístupu k přepravním schopnostem.

Or. en

Pozměňovací návrh 162
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(9a) Účinné provádění tohoto nařízení vyžaduje značné investice do infrastruktury dvojího užití. Tyto investice by měly být přiměřeně podporovány finančními nástroji Unie, zejména Nástrojem pro propojení Evropy, aby byl zajištěn soulad mezi regulačními prioritami a finančními možnostmi.

Or. en

Pozměňovací návrh 163
Alexandra Mehnert

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Povolení k vojenské přepravě ad hoc jsou nezbytná k provádění operací vojenské přepravy, pro něž neexistuje trvalé povolení nebo které nespadají do rozsahu stávajícího trvalého povolení, a měla by být používána především u neplánovaných operací vojenské přepravy v krátké lhůtě, které přesahují dohodnutý rozsah trvalého povolení, v souladu se závazkem v oblasti vojenské mobility 2024, v němž se členské státy zavázaly udělovat povolení	(10) Povolení k vojenské přepravě ad hoc jsou nezbytná k provádění operací vojenské přepravy, pro něž neexistuje trvalé povolení nebo které nespadají do rozsahu stávajícího trvalého povolení, a měla by být používána především u neplánovaných operací vojenské přepravy v krátké lhůtě, které přesahují dohodnutý rozsah trvalého povolení, v souladu se závazkem v oblasti vojenské mobility 2024, v němž se členské státy zavázaly udělovat povolení

k přeshraničnímu přesunu nejpozději do tří pracovních dnů.	k přeshraničnímu přesunu nejpozději do tří pracovních dnů. ***Při vydávání povolení k vojenské přepravě je třeba věnovat zvláštní pozornost informování veřejnosti.***

Or. de

Pozměňovací návrh 164
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Při vydávání povolení pro mimořádnou vojenskou přepravu by příslušné orgány měly zohlednit aktuální technologický pokrok, jako jsou moderní technologie přípojných vozidel a systémy rozložení zatížení náprav, které snižují negativní dopad na infrastrukturu a zvyšují bezpečnost silničního provozu.

Or. en

Pozměňovací návrh 165
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Při vydávání povolení pro zvláštní vojenskou přepravu by příslušné orgány měly zohlednit moderní technologie přívěsových vozidel a systémy rozložení zatížení náprav, které snižují dopad na infrastrukturu a zvyšují bezpečnost silničního provozu.

Or. en

Pozměňovací návrh 166
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Při vydávání povolení pro mimořádnou vojenskou přepravu by příslušné orgány měly zohlednit moderní technologie přívěsů a systémy rozložení zatížení náprav, které snižují dopad na infrastrukturu a zlepšují bezpečnost silničního provozu.

Or. en

Pozměňovací návrh 167
Flavio Tosi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Některé přeshraniční operace vojenské přepravy vyžadují kromě povolení i určitá dopravní opatření. Taková opatření se mohou týkat tras pro bezpečnou přepravu mimořádného vojenského nákladu nebo nebezpečných věcí, doprovodu operací vojenské přepravy, nezbytné podpory hostitelských států v souvislosti s operací vojenské přepravy nebo jiných opatření či požadavků v oblasti bezpečnosti provozu specifických pro daný druh dopravy, které přesahují rámec běžných pravidel, jako je omezený přístup k železničním přejezdům, zablokované silnice nebo omezený vzdušný prostor. V odvětví železniční dopravy musí provozovatel železniční infrastruktury navíc přidělit individuální trasu vlaku a vydat zvláštní povolení pro mimořádnou přepravu, přičemž železniční podniky musí provádět kontroly kompatibility tratí	(11) Některé přeshraniční operace vojenské přepravy vyžadují kromě povolení i určitá dopravní opatření. Taková opatření se mohou týkat tras pro bezpečnou přepravu mimořádného vojenského nákladu nebo nebezpečných věcí, doprovodu operací vojenské přepravy, nezbytné podpory hostitelských států v souvislosti s operací vojenské přepravy nebo jiných opatření či požadavků v oblasti bezpečnosti provozu specifických pro daný druh dopravy, které přesahují rámec běžných pravidel, jako je omezený přístup k železničním přejezdům, zablokované silnice nebo omezený vzdušný prostor. V odvětví železniční dopravy musí provozovatel železniční infrastruktury navíc přidělit individuální trasu vlaku a vydat zvláštní povolení pro mimořádnou přepravu, přičemž železniční podniky musí provádět kontroly kompatibility tratí

a řazení vlaků, které jsou vyžadovány pro operace vojenské přepravy. Taková dopravní opatření a přidělování tras pomáhají minimalizovat nepříznivé dopady na činnosti civilní dopravy. Pro harmonizaci a zefektivnění procesů a omezení vzniku zpoždění a narušení provozu jsou zapotřebí společné postupy a lhůty pro podávání a schvalování žádostí o dopravní opatření, včetně koordinace s provozovateli infrastruktury. Dopravními opatřeními stanovenými podle tohoto nařízení by neměly být dotčeny jiné provozní postupy nebo požadavky, které se podle příslušných právních předpisů Unie nebo vnitrostátních právních předpisů mohou vztahovat na provádění dotčených operací vojenské přepravy.

a řazení vlaků, které jsou vyžadovány pro operace vojenské přepravy. Taková dopravní opatření a přidělování tras pomáhají minimalizovat nepříznivé dopady na činnosti civilní dopravy. ***Měla by rovněž náležitě zohlednit provozní omezení civilní infrastruktury dvojího užití, včetně multimodálních nákladních terminálů, vnitrozemských přístavů a logistických uzlů, aby se zabránilo nepřiměřenému narušení civilní nákladní dopravy a logistických operací.*** Pro harmonizaci a zefektivnění procesů a omezení vzniku zpoždění a narušení provozu jsou zapotřebí společné postupy a lhůty pro podávání a schvalování žádostí o dopravní opatření, včetně koordinace s provozovateli infrastruktury. Dopravními opatřeními stanovenými podle tohoto nařízení by neměly být dotčeny jiné provozní postupy nebo požadavky, které se podle příslušných právních předpisů Unie nebo vnitrostátních právních předpisů mohou vztahovat na provádění dotčených operací vojenské přepravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 168
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(11a) Přeshraniční operace vojenské dopravy vyžadují dopravní opatření, jejichž digitální provádění by mělo být usnadněno vytvořením interoperabilního mechanismu výměny informací v rámci celé EU, který umožní koordinaci řízení vojenské a civilní přepravy a bude vycházet ze směrnice 2010/40/EU. Podél sítí TEN-T členské státy EU zavedou rozsáhlé a odolné sítě silničních senzorů (dopravní kamery, systémy pro výběr

mýtného a zařízení pro vymáhání mýtného, kooperativní inteligentní dopravní systémy, snímače hmotnosti, sčítače dopravy atd.), které jsou schopny fungovat i v podmínkách zhoršeného nebo omezeného družicového nebo mobilního signálu.

Or. en

Pozměňovací návrh 169
Alexandr Vondra, Marion Maréchal, Reinis Pozņaks, Michał Dworczyk, Elena Donazzan, Alberico Gambino

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(11a) Vzhledem k tomu, že digitální systémy mají zásadní význam pro fungování přeshraniční vojenské přepravy, mělo by nařízení vyžadovat minimální opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti a odolnosti, která by byla v souladu s politikami Unie v oblasti kybernetické odolnosti a standardy NATO, aby byla zajištěna kontinuita operací a ochrana citlivých údajů.

Or. en

Pozměňovací návrh 170
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(11b) Evropa již zavádí kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS), které mohou hrát specifickou roli pro vojenskou mobilitu, protože umožňují tzv. „shlukování vozidel“, které by mohlo být

důležité při zvyšování efektivity konvojů a/nebo jejich automatizaci. Nizozemské předsednictví EU v roce 2016 uznalo význam shlukování vozidel pro logistiku v „Amsterodamském prohlášení o spolupráci v oblasti propojeného a automatizovaného silničního provozu“ z dubna 2016. Evropský průmysl nákladních automobilů již posílil své technické kapacity v této oblasti prostřednictvím projektu „European Truck Platooning Challenge“ (Evropská výzva týkající se shlukování nákladních vozidel). Vojenská logistika by nyní mohla využívat již vybavenou infrastrukturu a základy, které Rada položila v roce 2016. Evropa je celosvětovým lídrem v zavádění kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS), nikde jím není vybaveno více vozidel než v EU, kde je součástí sériové výroby, nikde jím není vybaveno více silnic. Evropa má jedinečný veřejně provozovaný bezpečnostní ověřovací systém C-ITS, kterému důvěřují jak členské státy, tak průmysl, což jej činí jedinečným. Rovněž zpřístupňuje dostatečné spektrum a využívá evropskou standardizovanou technologii pro C-ITS.

Or. en

Pozměňovací návrh 171
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Přeprava vojenského materiálu, vybavení a technologií je obzvláště náchylná ke zlovolnému jednání a špionáži. S cílem zajistit bezpečnost konvojů a odolnost vojenské přepravy v Evropě by měli mít provozovatelé dopravy, kteří provádějí přeshraniční operace vojenské přepravy na území Unie,

	povolení k vojenské přepravě vydané národními koordinátory pro přeshraniční vojenskou přepravu. Tímto není dotčena odpovědnost členských států za ochranu národní bezpečnosti a obranu, ani jejich pravomoc chránit jiné základní funkce státu. Z bezpečnostních důvodů a z důvodů utajení jsou navíc společnosti s přímým modelem zaměstnávání vhodnější pro provádění operací vojenské přepravy než zadávání služeb subdodavatelům.

Or. en

Pozměňovací návrh 172
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Je nezbytné zaměřit se na kybernetickou ochranu a ochranu proti sabotáži železnic, mostů, přístavů, palivovodů a kritické infrastruktury 5G, zejména pak podél východního křídla, včetně pokrytí klíčových průchozích bodů pro obranu proti systémům UAS.

Or. en

Pozměňovací návrh 173
Mircea-Gheorghe Hava

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet	(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet

a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku 2030. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.	a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku 2030. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU***; Komisi by měly být svěřeny prováděcí pravomoci, aby do 31. prosince 2028 vytvořila bezpečný a odolný digitální informační systém vojenské mobility s omezeným přístupem, který bude případně interoperabilní s modelem celních údajů Unie, příslušnými dopravními databázemi a zabezpečenými rozhraními používanými v rámci spolupráce mezi EU a NATO a který bude navržen v souladu se zásadou kybernetické bezpečnosti již od návrhu a zásadou minimalizace údajů***.
	Or. ro

Pozměňovací návrh 174
Riho Terras, Pekka Toveri

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované	(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované

a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem***, který by měl být zaveden*** do roku ***2030***. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.	a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem do roku ***2027***. ***Při zavádění systému by Komise měla zohlednit a pokud možno použít jako základ stávající digitální systémy vytvořené pro tento účel, vyvinuté několika členskými státy a financované z fondů EU, s cílem zajistit transparentnost, účinné a odpovědné využívání financí EU a členských států a aby bylo zajištěno, že systém začne fungovat co nejdříve ve všech členských státech, a to nejpozději do roku 2028.*** Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU. ***Systém by měl být rovněž kompatibilní s požadavky NATO.***

Or. en

Odůvodnění

Evropský obranný fond (EDF) financuje projekt Secure Digital Military Mobility System (Zabezpečený digitální systém vojenské mobility, SDMMS) částkou přibližně 9 milionů eur.

Pozměňovací návrh 175
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) V zájmu zajištění jednotných	(13) V zájmu zajištění jednotných

podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku ***2030***. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.

podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku ***2028, aby se zajistilo, že vyměňovaná a ukládaná data, dokumenty a informace budou uchovávány na území Unie***. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302***, zatímco stále existuje možnost podání založeného na listinné podobě jako záložní řešení***. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 176
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu	(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu

s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku 2030. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.

s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku 2030. ***Tento systém by měl být vybaven vhodnými nástroji kybernetické bezpečnosti.*** Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 177
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku ***2030***. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných	(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku ***2028***. ***Tento systém by měl být vybaven vhodnými nástroji kybernetické bezpečnosti.*** Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302,

požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.	měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 178
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku 2030. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.	(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku 2030. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU***, a měl by být také slučitelný s požadavky NATO***.

Or. en

Pozměňovací návrh 179
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku 2030. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.	(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden ***co nejdříve a nejpozději*** do roku 2030. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 180
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření	(13) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení a v souladu s cílem závazku v oblasti vojenské mobility 2024, kterým je rozvíjet a uplatňovat digitalizované a harmonizované postupy tam, kde je to možné, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření

bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku 2030. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.	bezpečného Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu s omezeným přístupem, který by měl být zaveden do roku 2030 ***a byl slučitelný se standardy NATO***. Jakmile bude tento systém zaveden, měly by jej všechny členské státy využívat pro všechna povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření a celní formality pro přeshraniční vojenskou přepravu související s formulářem EU 302. Pokud jde o celní formality související s formulářem EU 302, měl by být systém v souladu s příslušnými celními předpisy Unie včetně společných požadavků na údaje, které tvoří model celních údajů EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 181
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks, Marion Maréchal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(13a) Pro zajištění řádného fungování přeshraniční vojenské přepravy je nutné zajistit vysokou úroveň kybernetické bezpečnosti a odolnosti digitálních systémů, které tuto přepravu podporují. Proto by měly být stanoveny minimální požadavky v souladu s příslušnými rámci Unie pro kybernetickou bezpečnost a odolnost a případně se standardy NATO, aby byla zajištěna kontinuita operací a ochrana citlivých údajů.

Or. en

Pozměňovací návrh 182
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Marion Maréchal, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Operace vojenské přepravy by měly být prováděny bez nepatřičných narušení na hraničních přechodech na vnitřní hranici v rámci celního území Unie tak, aby se omezila úzká místa v civilní dopravě. Při doprovodu vojenské přepravy je třeba zajistit bezpečnost a efektivitu pomocí označování vozidel a manipulace se zbraněmi a municí, přičemž kontroly na hranicích by mohly způsobit zpoždění, které by mohlo ohrozit včasnost operací vojenské přepravy. Veškerá nezbytná kontrolní opatření by měla být prováděna ***pouze*** na první plánované zastávce za vnitřní hranicí členského státu.	(14) Operace vojenské přepravy by měly být prováděny bez nepatřičných narušení na hraničních přechodech na vnitřní hranici v rámci celního území Unie tak, aby se omezila úzká místa v civilní dopravě. Při doprovodu vojenské přepravy je třeba zajistit bezpečnost a efektivitu pomocí označování vozidel a manipulace se zbraněmi a municí, přičemž kontroly na hranicích by mohly způsobit zpoždění, které by mohlo ohrozit včasnost operací vojenské přepravy. Veškerá nezbytná kontrolní opatření by měla být ***jako obecné pravidlo*** prováděna na první plánované zastávce za vnitřní hranicí členského státu***, aniž by bylo dotčeno právo přijímajícího členského státu provádět tyto kontroly na jiných lokalitách, pokud je to řádně odůvodněno národní bezpečností, veřejnou bezpečností a aspekty souvisejícími s rizikem***.

Or. en

Pozměňovací návrh 183
Alexandra Mehnert

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Operace vojenské přepravy by měly být prováděny bez nepatřičných narušení na hraničních přechodech na vnitřní hranici v rámci celního území Unie tak, aby se omezila úzká místa v civilní dopravě. Při doprovodu vojenské přepravy je třeba zajistit bezpečnost a efektivitu pomocí označování vozidel a manipulace se zbraněmi a municí, přičemž kontroly na	(14) Operace vojenské přepravy by měly být prováděny bez nepatřičných narušení na hraničních přechodech na vnitřní hranici v rámci celního území Unie tak, aby se omezila úzká místa v civilní dopravě. ***Jakékoli narušení musí být oznámeno obyvatelstvu, aby nebylo ohroženo přijetí operací vojenské přepravy.*** Při doprovodu vojenské přepravy je třeba zajistit

hranicích by mohly způsobit zpoždění, které by mohlo ohrozit včasnost operací vojenské přepravy. Veškerá nezbytná kontrolní opatření by měla být prováděna pouze na první plánované zastávce za vnitřní hranicí členského státu.	bezpečnost a efektivitu pomocí označování vozidel a manipulace se zbraněmi a municí, přičemž kontroly na hranicích by mohly způsobit zpoždění, které by mohlo ohrozit včasnost operací vojenské přepravy. Veškerá nezbytná kontrolní opatření by měla být prováděna pouze na první plánované zastávce za vnitřní hranicí členského státu.

Or. de

Pozměňovací návrh 184
Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(14a) Je důležité odstranit jednu z nejvýznamnějších překážek účinné a včasné přepravy vojenského materiálu a řešit problémy vyplývající z rozdílných požadavků v jednotlivých členských státech na tranzitní povolení pro vojenský materiál podléhající kontrole vývozu, včetně položek na Společném vojenském seznamu EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 185
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(14a) Základní právo na odmítnutí výkonu vojenské služby z důvodu svědomí uznávají různé mezinárodní dokumenty a evropské členské státy, například Mezinárodní pakt o občanských

a politických právech a Listina základních práv EU.

Or. en

Odůvodnění

V souvislosti s vojenskými činnostmi nebo činnostmi podporujícími vojenské cíle je uplatnění práva na odmítnutí výkonu vojenské služby z důvodu svědomí legitimní otázkou nejen pro vojenský personál, a vyzývá k tomu, aby byla tato zásada dodržována.

Pozměňovací návrh 186
Asger Christensen, Jeannette Baljeu, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Je nezbytné zajistit, aby byla povolena silniční přeprava mimořádného vojenského nákladu přesahujícího maximální hmotnosti nebo rozměry stanovené ve směrnici Rady 96/53/ES[6], pokud budou dodržena případná nezbytná dopravní opatření a za předpokladu, že je přepravován nedělitelný náklad.	(16) Je nezbytné zajistit, aby byla povolena silniční přeprava mimořádného vojenského nákladu přesahujícího maximální hmotnosti nebo rozměry stanovené ve směrnici Rady 96/53/ES[6], pokud budou dodržena případná nezbytná dopravní opatření a za předpokladu, že je přepravován nedělitelný náklad. ***Je rovněž nezbytné zajistit, aby silniční doprava s vozidly, která nesplňují charakteristiky přílohy 1 uvedené směrnice nebo která splňují charakteristiky „modulového přístupu“, byla rovněž povolena bez zbytečných omezení nebo povolení.***
[6] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).	[6] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).

Or. en

Odůvodnění

Toto nařízení by mělo zůstat plně slučitelné se směrnicí 96/53/ES, v platném znění. Jeho oblast působnosti by neměla být omezena na mimořádný vojenský náklad. Přeprava všech druhů zboží velkokapacitními vozidly – včetně těch, která nesplňují vlastnosti stanovené v příloze I směrnice 96/53/ES, a vozidel provozovaných v rámci „modulového přístupu" – by měla být rovněž povolena, aniž by byla ukládána nepřiměřená omezení.

Pozměňovací návrh 187
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Je nezbytné zajistit, aby byla povolena silniční přeprava mimořádného vojenského nákladu přesahujícího maximální hmotnosti nebo rozměry stanovené ve směrnici Rady 96/53/ES[6], pokud budou dodržena případná nezbytná dopravní opatření a za předpokladu, že je přepravován nedělitelný náklad.	(16) Je nezbytné zajistit, aby byla povolena silniční přeprava mimořádného vojenského nákladu přesahujícího maximální hmotnosti nebo rozměry stanovené ve směrnici Rady 96/53/ES[6], pokud budou dodržena případná nezbytná dopravní opatření a za předpokladu, že je přepravován nedělitelný náklad. ***Je rovněž nezbytné zajistit, aby silniční doprava s vozidly, která nesplňují charakteristiky přílohy 1 uvedené směrnice nebo která splňují charakteristiky „modulového přístupu", byla rovněž povolena bez zbytečných omezení nebo povolení.***
[6] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).	[6] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 188

Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Většina členských států sice uděluje operacím vojenské přepravy určité výjimky ze zákazů jízdy o víkendech a svátcích a z podobných pravidelných dopravních omezení, tyto výjimky se však v rámci Unie značně liší. Proto je třeba zavést obecnou výjimku z těchto dopravních omezení založených na čase s cílem zajistit, aby operace vojenské přepravy i v těchto obdobích probíhaly v celé Unii rychle a hladce.	(17) Většina členských států sice uděluje operacím vojenské přepravy určité výjimky ze zákazů jízdy o víkendech a svátcích a z podobných pravidelných dopravních omezení, tyto výjimky se však v rámci Unie značně liší. ***Členské státy rovněž uplatňují odchylná dopravní omezení na základě environmentální výkonnosti vozidla.*** Proto je třeba zavést obecnou výjimku z těchto dopravních omezení založených na čase a ***environmentální výkonnosti*** s cílem zajistit, aby operace vojenské přepravy i v těchto obdobích probíhaly v celé Unii rychle a hladce.

Or. en

Pozměňovací návrh 189
Luis-Vicențiu Lazarus

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Většina členských států sice uděluje operacím vojenské přepravy určité výjimky ze zákazů jízdy o víkendech a svátcích a z podobných pravidelných dopravních omezení, tyto výjimky se však v rámci Unie značně liší. Proto je třeba ***zavést obecnou výjimku*** z těchto dopravních omezení založených na čase s cílem zajistit, aby operace vojenské přepravy i v těchto obdobích probíhaly v celé Unii rychle a hladce.	(17) Většina členských států sice uděluje operacím vojenské přepravy určité výjimky ze zákazů jízdy o víkendech a svátcích a z podobných pravidelných dopravních omezení, tyto výjimky se však v rámci Unie značně liší. Proto je třeba***, aby členské státy v rámci výkonu svých svrchovaných pravomocí stanovily výjimky*** z těchto dopravních omezení založených na čase s cílem zajistit, aby operace vojenské přepravy i v těchto obdobích probíhaly v celé Unii rychle a hladce.

Or. ro

Pozměňovací návrh 190
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Většina členských států sice uděluje operacím vojenské přepravy určité výjimky ze zákazů jízdy o víkendech a svátcích a z podobných pravidelných dopravních omezení, tyto výjimky se však v rámci Unie značně liší. Proto je třeba zavést obecnou výjimku z těchto dopravních omezení založených na čase s cílem zajistit, aby operace vojenské přepravy i v těchto obdobích probíhaly v celé Unii rychle a hladce.	(17) Většina členských států sice uděluje operacím vojenské přepravy určité výjimky ze zákazů jízdy o víkendech a svátcích a z podobných pravidelných dopravních omezení, ***mimo jiné i na vnitrozemských vodních cestách,*** tyto výjimky se však v rámci Unie značně liší. Proto je třeba zavést obecnou výjimku z těchto dopravních omezení založených na čase s cílem zajistit, aby operace vojenské přepravy i v těchto obdobích probíhaly v celé Unii rychle a hladce.

Or. en

Pozměňovací návrh 191
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Marion Maréchal, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Dopravní omezení uplatňovaná na konkrétních úsecích silnic a založená na environmentální výkonnosti vozidel mohou za určitých okolností představovat nepřiměřenou zátěž pro vojenskou přepravu prováděnou přímo ozbrojenými silami. Důvodem je skutečnost, že vojenská silniční vozidla jsou často výrazně těžší než civilní silniční vozidla, což znamená, že existuje méně alternativ s nulovými nebo nízkými emisemi. Kromě toho je obnova těchto těžkých vojenských silničních vozidel pomalejší než obnova	(18) Dopravní omezení uplatňovaná na konkrétních úsecích silnic a založená na environmentální výkonnosti vozidel mohou za určitých okolností představovat nepřiměřenou zátěž pro vojenskou přepravu prováděnou přímo ozbrojenými silami. Důvodem je skutečnost, že vojenská silniční vozidla jsou často výrazně těžší než civilní silniční vozidla, což znamená, že existuje méně alternativ s nulovými nebo nízkými emisemi. Kromě toho je obnova těchto těžkých vojenských silničních vozidel pomalejší než obnova

civilního vozového parku. Z těchto důvodů by měla být vojenská přeprava prováděná přímo ozbrojenými silami vyňata z dopravních omezení uplatňovaných na určitých úsecích silnic na základě environmentální výkonnosti vozidel.

civilního vozového parku. Z těchto důvodů by měla být vojenská přeprava prováděná přímo ozbrojenými silami***, nebo kterou jejich jménem provádí civilní provozovatelé,*** vyňata z dopravních omezení uplatňovaných na určitých úsecích silnic na základě environmentální výkonnosti vozidel.

Or. en

Pozměňovací návrh 192
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Dopravní omezení uplatňovaná na konkrétních úsecích silnic a založená na environmentální výkonnosti vozidel mohou za určitých okolností představovat nepřiměřenou zátěž pro vojenskou přepravu prováděnou ***přímo*** ozbrojenými silami. Důvodem je skutečnost, že vojenská silniční vozidla jsou často výrazně těžší než civilní silniční vozidla, což znamená, že existuje méně alternativ s nulovými nebo nízkými emisemi. Kromě toho je obnova těchto těžkých vojenských silničních vozidel pomalejší než obnova civilního vozového parku. Z těchto důvodů by měla být vojenská přeprava prováděná ***přímo*** ozbrojenými silami vyňata z dopravních omezení uplatňovaných na určitých úsecích silnic na základě environmentální výkonnosti vozidel.	(18) Dopravní omezení uplatňovaná na konkrétních úsecích silnic a založená na environmentální výkonnosti vozidel mohou za určitých okolností představovat nepřiměřenou zátěž pro vojenskou přepravu prováděnou ozbrojenými silami ***nebo civilními provozovateli***. Důvodem je skutečnost, že vojenská silniční vozidla jsou často výrazně těžší než civilní silniční vozidla, což znamená, že existuje méně alternativ s nulovými nebo nízkými emisemi. Kromě toho je obnova těchto těžkých vojenských silničních vozidel pomalejší než obnova civilního vozového parku. Z těchto důvodů by měla být vojenská přeprava prováděná ozbrojenými silami ***nebo civilními provozovateli*** vyňata z dopravních omezení uplatňovaných na určitých úsecích silnic na základě environmentální výkonnosti vozidel.

Or. en

Pozměňovací návrh 193
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Silniční kabotáž v Unii je omezena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[7]. Tato omezení se sice na operace vojenské přepravy prováděné ozbrojenými silami nevztahují, platí však v případě operací prováděných smluvně najatými civilními dopravci. Pro usnadnění vojenské přepravy je nezbytné poskytnout členským státům možnost vyjmout operace vojenské přepravy prováděné civilními provozovateli z těchto omezení, pokud je to nezbytné pro usnadnění vojenské přepravy.	(19) Silniční kabotáž v Unii je omezena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[7]. Tato omezení se sice na operace vojenské přepravy prováděné ozbrojenými silami nevztahují, platí však v případě operací prováděných smluvně najatými civilními dopravci. Pro usnadnění vojenské přepravy je nezbytné poskytnout členským státům možnost vyjmout v ***odůvodněných případech*** operace vojenské přepravy prováděné civilními provozovateli z těchto omezení, pokud je to nezbytné pro usnadnění vojenské přepravy.
[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).	[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 194
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks, Marion Maréchal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) ***Silniční kabotáž*** v Unii ***je*** omezena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[7]. Tato omezení se sice na operace vojenské přepravy prováděné ozbrojenými silami nevztahují, platí však v případě operací prováděných smluvně najatými civilními dopravci. Pro usnadnění vojenské přepravy je nezbytné poskytnout	(19) ***Pravidla přístupu na trh se silniční nákladní dopravou*** v Unii ***jsou*** omezena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[7]. Tato omezení se sice na operace vojenské přepravy prováděné ozbrojenými silami nevztahují, platí však v případě operací prováděných smluvně najatými civilními dopravci. Pro usnadnění

členským státům možnost vyjmout operace vojenské přepravy prováděné civilními provozovateli z těchto omezení, pokud je to nezbytné pro usnadnění vojenské přepravy.

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

vojenské přepravy je nezbytné poskytnout členským státům možnost vyjmout operace vojenské přepravy prováděné civilními provozovateli z těchto omezení, pokud je to nezbytné pro usnadnění vojenské přepravy.

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

Odůvodnění

Omezení se nevztahují pouze na kabotáž z hlediska času a počtu operací, ale mohou se vztahovat i na první a poslední silniční úsek kombinované nebo intermodální přepravy (viz čl. 10 odst. 7 nařízení (ES) č. 1072/2009). Vzhledem k potřebě spojení vnitrozemí s námořními přístavy, vnitrozemskými přístavy a železničními nákladními uzly by se měly dále usnadnit také operace kombinované a intermodální dopravy zahrnující silniční dopravu.

Pozměňovací návrh 195
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) ***Silniční kabotáž*** v Unii ***je*** omezena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[7]. Tato omezení se sice na operace vojenské přepravy prováděné ozbrojenými silami nevztahují, platí však v případě operací prováděných smluvně najatými civilními dopravci. Pro usnadnění vojenské přepravy je nezbytné poskytnout členským státům možnost vyjmout operace vojenské přepravy prováděné civilními provozovateli z těchto omezení, pokud je to nezbytné pro usnadnění vojenské přepravy.	(19) ***Pravidla přístupu na trh se silniční nákladní dopravou*** v Unii ***jsou*** omezena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[7]. Tato omezení se sice na operace vojenské přepravy prováděné ozbrojenými silami nevztahují, platí však v případě operací prováděných smluvně najatými civilními dopravci. Pro usnadnění vojenské přepravy je nezbytné poskytnout členským státům možnost vyjmout operace vojenské přepravy prováděné civilními provozovateli z těchto omezení, pokud je to nezbytné pro usnadnění vojenské přepravy.

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 196
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) ***Silniční kabotáž*** v Unii ***je*** omezena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[7]. Tato omezení se sice na operace vojenské přepravy prováděné ozbrojenými silami nevztahují, platí však v případě operací prováděných smluvně najatými civilními dopravci. Pro usnadnění vojenské přepravy je nezbytné poskytnout členským státům možnost vyjmout operace vojenské přepravy prováděné civilními provozovateli z těchto omezení, pokud je to nezbytné pro usnadnění vojenské přepravy.	(19) ***Pravidla přístupu na trh se silniční nákladní dopravou*** v Unii ***jsou*** omezena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[7]. Tato omezení se sice na operace vojenské přepravy prováděné ozbrojenými silami nevztahují, platí však v případě operací prováděných smluvně najatými civilními dopravci. Pro usnadnění vojenské přepravy je nezbytné poskytnout členským státům možnost vyjmout operace vojenské přepravy prováděné civilními provozovateli z těchto omezení, pokud je to nezbytné pro usnadnění vojenské přepravy.

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 197
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis

za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) Odvětví dopravy, a zejména silniční, je v celé Evropě dotčeno vážným a trvalým nedostatkem pracovních sil. V zásadě je tento nedostatek způsoben zhoršující se kvalitou pracovních míst a pracovních podmínek, přičemž reálná mzda v odvětví dopravy v posledním desetiletí stagnovala. Tyto nedostatky zjevně ohrožují schopnost odvětví účinně reagovat v případě mimořádné situace, a tím i odolnost dopravy a Evropy jako celku. Na základě zkušeností z pandemie COVID 19 lze tvrdit, že delší výjimky vedly k nadměrné pracovní době, zvýšené únavě a zhoršení pracovních podmínek. Tato opatření přispěla k tomu, že mnoho řidičů mezinárodní kamionové dopravy tuto profesi opustilo. Úspěch vojenské mobility v konečném důsledku závisí také na investicích do atraktivity pracovních míst v dopravě, aby bylo možné přilákat a udržet pracovníky v dopravě, a další oslabení ochrany doby řízení a odpočinku by velmi ztížilo nábor a udržení řidičů pro operace vojenské přepravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 198
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) Operace vojenské přepravy a přeprava nebezpečných nebo citlivých věcí mohou být cílem fyzických nebo kybernetických útoků, které poškodí

zásilku nebo ohrozí provádění vojenských operací. V takových případech by zaměstnanci dopravních společností provádějících operace vojenské přepravy neměli být hnáni k odpovědnosti za ztráty nebo škody, které utrpěla infrastruktura, logistické a přepravní schopnosti, které provozují, nebo jejich zásilky, pokud jsou tyto ztráty nebo škody způsobeny nepředvídatelnou a nevyhnutelnou událostí, kterou nemohou ovlivnit.

Or. en

Pozměňovací návrh 199
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Zpoždění, kterým se lze vyhnout, a zbytečná administrativní zátěž při přepravě zboží v rámci operací vojenské přepravy často pramení z toho, že provozovatelé nedostatečně využívají usnadnění stanovená celními předpisy Unie, a v menší míře také z rozdílného uplatňování celních předpisů Unie na vnitrostátní úrovni. Mohou tak vznikat rovněž významná úzká místa, která negativně ovlivňují operace civilní přepravy. Aby Unie zefektivnila a zjednodušila celní formality pro přeshraniční přepravu vojenského zboží, vypracovala formulář EU 302, který má zjednodušit celní postupy pro toto vojenské zboží. Formuláře EU a NATO 302 by měly představovat standardní metodu pro vyplňování příslušných celních formalit, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci neuvedou, že upřednostňují jiné předkládání standardních celních prohlášení. Členské státy by měly používání formulářů EU a NATO 302 podporovat a podněcovat.	(20) Zpoždění, kterým se lze vyhnout, a zbytečná administrativní zátěž při přepravě zboží v rámci operací vojenské přepravy často pramení z toho, že provozovatelé nedostatečně využívají usnadnění stanovená celními předpisy Unie, a v menší míře také z rozdílného uplatňování celních předpisů Unie na vnitrostátní úrovni. Mohou tak vznikat rovněž významná úzká místa, která negativně ovlivňují operace civilní přepravy. Aby Unie zefektivnila a zjednodušila celní formality pro přeshraniční přepravu vojenského zboží, vypracovala formulář EU 302, který má zjednodušit celní postupy pro toto vojenské zboží. Formuláře EU a NATO 302 by měly představovat standardní metodu pro vyplňování příslušných celních formalit, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci neuvedou, že upřednostňují jiné předkládání standardních celních prohlášení. Členské státy by měly používání formulářů EU a NATO 302 podporovat a podněcovat.

Aby se posílilo účinné uplatňování těchto formulářů, měli by je provozovatelé používat standardně, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci od jejich použití výslovně neupustí ve prospěch předložení standardního celního prohlášení. Pokud jsou vyžadovány kontroly, měly by být prováděny v souladu s celními předpisy Unie přednostně, aby byly vyváženy provozní potřeby a řízení rizik.	Aby se posílilo účinné uplatňování těchto formulářů, měli by je provozovatelé používat standardně, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci od jejich použití výslovně neupustí ve prospěch předložení standardního celního prohlášení. ***Digitální zpracování formulářů EU a NATO 302 prostřednictvím Digitálního informačního systému pro vojenskou mobilitu by mělo zabránit tomu, aby provozovatelé museli s sebou vozit fyzickou kopii, a zároveň zachovat možnost podání založeného na listinné podobě jako záložní řešení. Jakákoli modernizace nebo provádění včetně investic do kybernetické bezpečnosti informačního systému ze strany provozovatelů musí být podporována finančními prostředky Unie.*** Pokud jsou vyžadovány kontroly, měly by být prováděny v souladu s celními předpisy Unie přednostně, aby byly vyváženy provozní potřeby a řízení rizik.

Or. en

Odůvodnění

The paper-based treatment of customs procedures may lead to administrative burden and significant delays (particularly when there is no customs office at the point of entry of the country of destination a cross-border military transport).Aside from the digitalisation of EU and NATO forms 302, time-saving improvements stem from their digital handling directly between military and customs authorities. Paper-based back-up solutions must be also preserved in case the Military Mobility Digital Information System encounters any problem.Should any upgrade or implementation of IT system be required from operators, it must be appropriately supported by Union funding, for example through the European Competitiveness Fund, as mentioned in the Explanatory Memorandum and in the Digital Dimensions of the Regulation.Overall, the provisions of this Regulation must be consistent with EU customs rules and where needed, must be harmonised with the proposed new Union Customs Code, also including specific customs procedures for crisis situations.

Pozměňovací návrh 200
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Zpoždění, kterým se lze vyhnout, a zbytečná administrativní zátěž při přepravě zboží v rámci operací vojenské přepravy často pramení z toho, že ***provozovatelé*** nedostatečně využívají usnadnění stanovená celními předpisy Unie, a v menší míře také z rozdílného uplatňování celních předpisů Unie na vnitrostátní úrovni. Mohou tak vznikat rovněž významná úzká místa, která negativně ovlivňují operace civilní přepravy. Aby Unie zefektivnila a zjednodušila celní formality pro přeshraniční přepravu vojenského zboží, vypracovala formulář EU 302, který má zjednodušit celní postupy pro toto vojenské zboží. Formuláře EU a NATO 302 by měly představovat standardní metodu pro vyplňování příslušných celních formalit, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci neuvedou, že upřednostňují jiné předkládání standardních celních prohlášení. Členské státy by měly používání formulářů EU a NATO 302 podporovat a podněcovat. Aby se posílilo účinné uplatňování těchto formulářů, měli by je provozovatelé používat standardně, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci od jejich použití výslovně neupustí ve prospěch předložení standardního celního prohlášení. Pokud jsou vyžadovány kontroly, měly by být prováděny v souladu s celními předpisy Unie přednostně, aby byly vyváženy provozní potřeby a řízení rizik.	(20) Zpoždění, kterým se lze vyhnout, a zbytečná administrativní zátěž při přepravě zboží v rámci operací vojenské přepravy často pramení z toho, že ***zúčastněné strany v logistickém řetězci*** nedostatečně využívají usnadnění stanovená celními předpisy Unie, a v menší míře také z rozdílného uplatňování celních předpisů Unie na vnitrostátní úrovni. Mohou tak vznikat rovněž významná úzká místa, která negativně ovlivňují operace civilní přepravy. Aby Unie zefektivnila a zjednodušila celní formality pro přeshraniční přepravu vojenského zboží, vypracovala formulář EU 302, který má zjednodušit celní postupy pro toto vojenské zboží. Formuláře EU a NATO 302 by měly představovat standardní metodu pro vyplňování příslušných celních formalit, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci neuvedou, že upřednostňují jiné předkládání standardních celních prohlášení. Členské státy by měly používání formulářů EU a NATO 302 podporovat a podněcovat. Aby se posílilo účinné uplatňování těchto formulářů, měli by je provozovatelé používat standardně, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci od jejich použití výslovně neupustí ve prospěch předložení standardního celního prohlášení. Pokud jsou vyžadovány kontroly, měly by být prováděny v souladu s celními předpisy Unie přednostně, aby byly vyváženy provozní potřeby a řízení rizik.

Or. en

Pozměňovací návrh 201
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Zpoždění, kterým se lze vyhnout, a zbytečná administrativní zátěž při přepravě zboží v rámci operací vojenské přepravy často pramení z toho, že provozovatelé nedostatečně využívají usnadnění stanovená celními předpisy Unie, a v menší míře také z rozdílného uplatňování celních předpisů Unie na vnitrostátní úrovni. Mohou tak vznikat rovněž významná úzká místa, která negativně ovlivňují operace civilní přepravy. Aby Unie zefektivnila a zjednodušila celní formality pro přeshraniční přepravu vojenského zboží, vypracovala formulář EU 302, který má zjednodušit celní postupy pro toto vojenské zboží. Formuláře EU a NATO 302 by měly představovat standardní metodu pro vyplňování příslušných celních formalit, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci neuvedou, že upřednostňují jiné předkládání standardních celních prohlášení. Členské státy by měly ***používání formulářů*** EU a NATO 302 podporovat a podněcovat. Aby se posílilo účinné uplatňování těchto formulářů, měli by je provozovatelé používat standardně, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci od jejich použití výslovně neupustí ve prospěch předložení standardního celního prohlášení. Pokud jsou vyžadovány kontroly, měly by být prováděny v souladu s celními předpisy Unie přednostně, aby byly vyváženy provozní potřeby a řízení rizik.	(20) Zpoždění, kterým se lze vyhnout, a zbytečná administrativní zátěž při přepravě zboží v rámci operací vojenské přepravy často pramení z toho, že provozovatelé nedostatečně využívají usnadnění stanovená celními předpisy Unie, a v menší míře také z rozdílného uplatňování celních předpisů Unie na vnitrostátní úrovni. Mohou tak vznikat rovněž významná úzká místa, která negativně ovlivňují operace civilní přepravy. Aby Unie zefektivnila a zjednodušila celní formality pro přeshraniční přepravu vojenského zboží, vypracovala formulář EU 302, který má zjednodušit celní postupy pro toto vojenské zboží. Formuláře EU a NATO 302 by měly představovat standardní metodu pro vyplňování příslušných celních formalit, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci neuvedou, že upřednostňují jiné předkládání standardních celních prohlášení. Členské státy by měly ***přijímat a používat formuláře*** EU a NATO 302 a podporovat a podněcovat ***jejich používání***. Aby se posílilo účinné uplatňování těchto formulářů, měli by je provozovatelé používat standardně, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci od jejich použití výslovně neupustí ve prospěch předložení standardního celního prohlášení. Pokud jsou vyžadovány kontroly, měly by být prováděny v souladu s celními předpisy Unie přednostně, aby byly vyváženy provozní potřeby a řízení rizik.

Or. en

Pozměňovací návrh 202
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Zpoždění, kterým se lze vyhnout, a zbytečná administrativní zátěž při přepravě zboží v rámci operací vojenské přepravy často pramení z toho, že provozovatelé nedostatečně využívají usnadnění stanovená celními předpisy Unie, a v menší míře také z rozdílného uplatňování celních předpisů Unie na vnitrostátní úrovni. Mohou tak vznikat rovněž významná úzká místa, která negativně ovlivňují operace civilní přepravy. Aby Unie zefektivnila a zjednodušila celní formality pro přeshraniční přepravu vojenského zboží, vypracovala formulář EU 302, který má zjednodušit celní postupy pro toto vojenské zboží. Formuláře EU a NATO 302 by měly představovat standardní metodu pro vyplňování příslušných celních formalit, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci neuvedou, že upřednostňují jiné předkládání standardních celních prohlášení. Členské státy by měly ***používání formulářů*** EU a NATO 302 ***podporovat a podněcovat***. Aby se posílilo účinné uplatňování těchto formulářů, měli by je provozovatelé používat standardně, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci od jejich použití výslovně neupustí ve prospěch předložení standardního celního prohlášení. Pokud jsou vyžadovány kontroly, měly by být prováděny v souladu s celními předpisy Unie přednostně, aby byly vyváženy provozní potřeby a řízení rizik.	(20) Zpoždění, kterým se lze vyhnout, a zbytečná administrativní zátěž při přepravě zboží v rámci operací vojenské přepravy často pramení z toho, že provozovatelé nedostatečně využívají usnadnění stanovená celními předpisy Unie, a v menší míře také z rozdílného uplatňování celních předpisů Unie na vnitrostátní úrovni. Mohou tak vznikat rovněž významná úzká místa, která negativně ovlivňují operace civilní přepravy. Aby Unie zefektivnila a zjednodušila celní formality pro přeshraniční přepravu vojenského zboží, vypracovala formulář EU 302, který má zjednodušit celní postupy pro toto vojenské zboží. Formuláře EU a NATO 302 by měly představovat standardní metodu pro vyplňování příslušných celních formalit, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci neuvedou, že upřednostňují jiné předkládání standardních celních prohlášení. Členské státy by měly ***používat formuláře*** EU a NATO 302. Aby se posílilo účinné uplatňování těchto formulářů, měli by je provozovatelé používat standardně, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci od jejich použití výslovně neupustí ve prospěch předložení standardního celního prohlášení. Pokud jsou vyžadovány kontroly, měly by být prováděny v souladu s celními předpisy Unie přednostně, aby byly vyváženy provozní potřeby a řízení rizik.

Or. en

Pozměňovací návrh 203
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Zpoždění, kterým se lze vyhnout, a zbytečná administrativní zátěž při přepravě zboží v rámci operací vojenské přepravy často pramení z toho, že provozovatelé nedostatečně využívají usnadnění stanovená celními předpisy Unie, a v menší míře také z rozdílného uplatňování celních předpisů Unie na vnitrostátní úrovni. Mohou tak vznikat rovněž významná úzká místa, která negativně ovlivňují operace civilní přepravy. Aby Unie zefektivnila a zjednodušila celní formality pro přeshraniční přepravu vojenského zboží, vypracovala formulář EU 302, který má zjednodušit celní postupy pro toto vojenské zboží. Formuláře EU a NATO 302 by měly představovat standardní metodu pro vyplňování příslušných celních formalit, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci neuvedou, že upřednostňují jiné předkládání standardních celních prohlášení. Členské státy by měly ***používání formulářů*** EU a NATO 302 ***podporovat a podněcovat***. Aby se posílilo účinné uplatňování těchto formulářů, měli by je provozovatelé používat standardně, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci od jejich použití výslovně neupustí ve prospěch předložení standardního celního prohlášení. Pokud jsou vyžadovány kontroly, měly by být prováděny v souladu s celními předpisy Unie přednostně, aby byly vyváženy provozní potřeby a řízení rizik.	(20) Zpoždění, kterým se lze vyhnout, a zbytečná administrativní zátěž při přepravě zboží v rámci operací vojenské přepravy často pramení z toho, že provozovatelé nedostatečně využívají usnadnění stanovená celními předpisy Unie, a v menší míře také z rozdílného uplatňování celních předpisů Unie na vnitrostátní úrovni. Mohou tak vznikat rovněž významná úzká místa, která negativně ovlivňují operace civilní přepravy. Aby Unie zefektivnila a zjednodušila celní formality pro přeshraniční přepravu vojenského zboží, vypracovala formulář EU 302, který má zjednodušit celní postupy pro toto vojenské zboží. Formuláře EU a NATO 302 by měly představovat standardní metodu pro vyplňování příslušných celních formalit, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci neuvedou, že upřednostňují jiné předkládání standardních celních prohlášení. Členské státy by měly ***používat pouze formuláře*** EU a NATO 302. Aby se posílilo účinné uplatňování těchto formulářů, měli by je provozovatelé používat standardně, pokud vojenské orgány odpovědné za příslušnou operaci od jejich použití výslovně neupustí ve prospěch předložení standardního celního prohlášení. Pokud jsou vyžadovány kontroly, měly by být prováděny v souladu s celními předpisy Unie přednostně, aby byly vyváženy provozní potřeby a řízení rizik.

Or. en

Pozměňovací návrh 204
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(21) Pokud jde o povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření, vzory, digitální systém, přepravní pravidla pro nepřetržitou přepravu vojenského vybavení a personálu, vojenskou přepravu nebezpečných věcí a mimořádnou vojenskou přepravu a další pravidla týkající se zákazů dopravy o svátcích a kabotáže, měly by členské státy, které jsou členy NATO, v souvislosti s operacemi NATO považovat ***kteréhokoli spojence*** NATO za rovnocenného dožadujícímu členskému státu, s výjimkou pravidel a ustanovení týkajících se celních formalit a související digitalizace formuláře EU 302. Rovnocenné zacházení stanovené v tomto nařízení nesmí ohrozit bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států. Tímto nařízením není dotčeno uplatňování Dohody mezi stranami Severoatlantické smlouvy o statusu jejich ozbrojených sil (NATO SOFA), podepsané v Londýně dne 19. června 1951, členskými státy, které jsou stranami Organizace Severoatlantické smlouvy (NATO).	(21) Pokud jde o povolení k vojenské přepravě, dopravní opatření, vzory, digitální systém, přepravní pravidla pro nepřetržitou přepravu vojenského vybavení a personálu, vojenskou přepravu nebezpečných věcí a mimořádnou vojenskou přepravu a další pravidla týkající se zákazů dopravy o svátcích a kabotáže, měly by členské státy, které jsou členy NATO, v souvislosti s operacemi***, misemi a cvičeními*** NATO považovat ***kteroukoli zemi*** NATO***, která není členským státem Unie,*** za rovnocenného dožadujícímu členskému státu, s výjimkou pravidel a ustanovení týkajících se celních formalit a související digitalizace formuláře EU 302. Rovnocenné zacházení stanovené v tomto nařízení nesmí ohrozit bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států. Tímto nařízením není dotčeno uplatňování Dohody mezi stranami Severoatlantické smlouvy o statusu jejich ozbrojených sil (NATO SOFA), podepsané v Londýně dne 19. června 1951, členskými státy, které jsou stranami Organizace Severoatlantické smlouvy (NATO).

Or. en

Pozměňovací návrh 205
Marta Wcisło

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(22a) Operace vojenské přepravy prováděné v rámci mimořádných přesunů jednotek (EMERS) představují nadřazený veřejný bezpečnostní a obranný zájem Unie a jejích členských států.

Or. en

Pozměňovací návrh 206
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(23) Rada by měla aktivovat systém EMERS v případě, že nebude možné zajistit stávající nebo očekávané zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v Unii podle běžných dopravních pravidel Unie nebo z důvodu kapacity dopravní sítě Unie. Taková zvýšená potřeba vojenské přepravy by mohla být způsobena mimo jiné zhoršením bezpečnostního prostředí Unie nebo přírodními či lidmi způsobenými krizemi, které by vyžadovaly zapojení ozbrojených sil a které by postihly Unii jako celek nebo její část, případně hrozbami ve třetích zemích.	(23) Rada by měla aktivovat systém EMERS v případě, ***že nejméně jeden členský stát je dotčen nebo ohrožen ozbrojenou vojenskou agresí, aktem hybridní války, kyberútoky, pandemií nebo přírodní katastrofou a*** že nebude možné zajistit stávající nebo očekávané zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v Unii podle běžných dopravních pravidel Unie nebo z důvodu kapacity dopravní sítě Unie. Taková zvýšená potřeba vojenské přepravy by mohla být způsobena mimo jiné zhoršením bezpečnostního prostředí Unie nebo přírodními či lidmi způsobenými krizemi, které by vyžadovaly zapojení ozbrojených sil a které by postihly Unii jako celek nebo její část, případně hrozbami ve třetích zemích. ***Systém EMERS by však neměl být aktivován, pokud hrozí, že by některé z přemísťovaných zařízení, prostředků nebo technologií mohlo být použito proti jinému členskému státu, protestujícím osobám nebo osobám nacházejícím se na území Unie. Protestní akce v kolektivním vyjednávání, která se koná v souladu s vnitrostátními právními předpisy, by rovněž neměla být považována za situaci, kdy lze aktivovat systém EMERS.***

Or. en

Pozměňovací návrh 207
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(23) Rada by měla aktivovat systém EMERS v případě, že ***nebude možné*** zajistit ***stávající nebo očekávané*** zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v Unii ***podle*** běžných dopravních pravidel Unie nebo z důvodu kapacity dopravní sítě Unie. Taková zvýšená potřeba vojenské přepravy by mohla být způsobena mimo jiné zhoršením bezpečnostního prostředí Unie nebo přírodními či lidmi způsobenými krizemi, které by vyžadovaly zapojení ozbrojených sil a které by postihly Unii jako celek nebo její část, případně hrozbami ve třetích zemích.	(23) Rada by měla aktivovat systém EMERS ***pouze v naléhavých situacích, typicky způsobených krizí nebo vážnou hrozbou pro bezpečnosti Unie nebo její součásti,*** v případě, že ***bude zapotřebí*** zajistit ***významné*** zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v Unii***, mimo jiné i v případě, kdy jsou tyto potřeby přiměřeně předvídatelné, a tyto potřeby nelze dostatečně uspokojit v rámci*** běžných dopravních pravidel Unie nebo z důvodu kapacity dopravní sítě Unie. Taková zvýšená potřeba vojenské přepravy by mohla být způsobena mimo jiné zhoršením bezpečnostního prostředí Unie nebo přírodními či lidmi způsobenými krizemi, které by vyžadovaly zapojení ozbrojených sil a které by postihly Unii jako celek nebo její část, případně hrozbami ve třetích zemích.

Or. en

Pozměňovací návrh 208
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(23) Rada by měla aktivovat systém EMERS v případě, že nebude možné zajistit stávající nebo očekávané zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v Unii podle běžných dopravních pravidel Unie nebo z důvodu kapacity dopravní sítě Unie. Taková zvýšená potřeba vojenské přepravy by mohla být způsobena mimo jiné zhoršením bezpečnostního prostředí Unie nebo	(23) Rada by měla aktivovat systém EMERS v případě, že nebude možné zajistit stávající nebo očekávané zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v Unii podle běžných dopravních pravidel Unie nebo z důvodu kapacity dopravní sítě Unie. Taková zvýšená potřeba vojenské přepravy by mohla být způsobena mimo jiné zhoršením bezpečnostního prostředí Unie nebo

přírodními či lidmi způsobenými krizemi, které by vyžadovaly zapojení ozbrojených sil a které by postihly Unii jako celek nebo její část, případně hrozbami ve třetích zemích.	přírodními či lidmi způsobenými krizemi, které by vyžadovaly zapojení ozbrojených sil a které by postihly Unii jako celek nebo její část, případně hrozbami ve třetích zemích. ***Kolektivní protestní akce, které probíhají v souladu s vnitrostátním právem, by neměly být považovány za situaci, kdy by mohl být aktivován systém EMERS.***

Or. en

Pozměňovací návrh 209
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Aktivace systému EMERS by měla být zahájena z vlastního podnětu Komise nebo na základě odůvodněné žádosti alespoň jednoho členského státu. Před předložením návrhu na aktivaci systému EMERS Radě by Komise měla využít všech dostupných odborných znalostí a shromáždit veškeré relevantní informace k posouzení rizika významného zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v rámci Unie, a to i prostřednictvím spolupráce s vysokou představitelkou pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku a s NATO.	(24) Aktivace systému EMERS by měla být zahájena z vlastního podnětu Komise nebo na základě odůvodněné žádosti alespoň jednoho členského státu. Před předložením návrhu na aktivaci systému EMERS Radě by Komise měla využít všech dostupných odborných znalostí a shromáždit veškeré relevantní informace k posouzení rizika významného zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v rámci Unie, a to i prostřednictvím spolupráce s vysokou představitelkou pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku a s NATO. ***Je důležité zaručit, aby se Evropský parlament mohl řádně zapojit a měl dohled v různých příslušných fázích postupu EMERS.***

Or. en

Pozměňovací návrh 210
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Aktivace systému EMERS by měla být zahájena z vlastního podnětu Komise nebo na základě odůvodněné žádosti alespoň jednoho členského státu. Před předložením návrhu na aktivaci systému EMERS Radě by Komise měla využít všech dostupných odborných znalostí a shromáždit veškeré relevantní informace k posouzení rizika významného zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v rámci Unie, a to i prostřednictvím spolupráce s vysokou představitelkou pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku a s NATO.	(24) Aktivace systému EMERS by měla být zahájena z vlastního podnětu Komise nebo na základě odůvodněné žádosti alespoň jednoho členského státu. Před předložením návrhu na aktivaci systému EMERS Radě by Komise měla využít všech dostupných odborných znalostí a shromáždit veškeré relevantní informace k posouzení rizika významného zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v rámci Unie, a to ***co nejdříve a i*** prostřednictvím spolupráce s vysokou představitelkou pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku a s NATO.

Or. en

Pozměňovací návrh 211
Riho Terras

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Aktivace systému EMERS by měla být zahájena z ***vlastního podnětu Komise nebo*** na základě odůvodněné žádosti alespoň jednoho členského státu. Před předložením návrhu na aktivaci systému EMERS Radě by Komise měla využít všech dostupných odborných znalostí a shromáždit veškeré relevantní informace k posouzení rizika významného zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v rámci Unie, a to i prostřednictvím spolupráce s vysokou představitelkou pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku a s NATO.	(24) Aktivace systému EMERS by měla být zahájena na základě odůvodněné žádosti alespoň jednoho členského státu. Před předložením návrhu na aktivaci systému EMERS Radě by Komise měla využít všech dostupných odborných znalostí a shromáždit veškeré relevantní informace k posouzení rizika významného zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v rámci Unie, a to i prostřednictvím spolupráce s vysokou představitelkou pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku a s NATO.

Or. en

Pozměňovací návrh 212
Alexandr Vondra, Marion Maréchal, Reinis Pozņaks, Michał Dworczyk, Elena Donazzan, Alberico Gambino

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Aktivace systému EMERS by měla být zahájena z ***vlastního podnětu Komise nebo*** na základě odůvodněné žádosti alespoň jednoho členského státu. Před předložením návrhu na aktivaci systému EMERS Radě by Komise měla využít všech dostupných odborných znalostí a shromáždit veškeré relevantní informace k posouzení rizika významného zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v rámci Unie, a to i prostřednictvím spolupráce s vysokou představitelkou pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku a s NATO.	(24) Aktivace systému EMERS by měla být zahájena na základě odůvodněné žádosti alespoň jednoho členského státu. Před předložením návrhu na aktivaci systému EMERS Radě by Komise měla využít všech dostupných odborných znalostí a shromáždit veškeré relevantní informace k posouzení rizika významného zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v rámci Unie, a to i prostřednictvím spolupráce s vysokou představitelkou pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku a s NATO.

Or. en

Pozměňovací návrh 213
Stanislav Stoyanov, Volker Schnurrbusch, Milan Mazurek, Siegbert Frank Droese

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Aktivace systému EMERS by měla být zahájena z ***vlastního podnětu Komise nebo*** na základě odůvodněné žádosti alespoň jednoho členského státu. Před předložením návrhu na aktivaci systému EMERS Radě by Komise měla využít všech dostupných odborných znalostí a shromáždit veškeré relevantní informace k posouzení rizika významného zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v rámci Unie, a to	(24) Aktivace systému EMERS by měla být zahájena na základě odůvodněné žádosti alespoň jednoho členského státu ***předložené Komisi***. Před předložením návrhu na aktivaci systému EMERS Radě by Komise měla využít všech dostupných odborných znalostí a shromáždit veškeré relevantní informace k posouzení rizika významného zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v rámci Unie, a to i prostřednictvím spolupráce s vysokou

i prostřednictvím spolupráce s vysokou představitelkou pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku a s NATO.	představitelkou pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku a s NATO.

Or. en

Pozměňovací návrh 214
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(25) Pokud Komise rozhodne, že je aktivace systému EMERS odůvodněná, měla by tuto aktivaci navrhnout Radě. Po obdržení této žádosti by Rada měla být schopna aktivovat systém EMERS nejpozději do 48 hodin od obdržení žádosti o aktivaci, a to přijetím prováděcího aktu, který stanoví dobu uplatňování systému EMERS, jež by neměla přesáhnout ***12 měsíců***. Tento prováděcí akt by měl rovněž upřesnit, které účinky daných ustanovení mají členské státy, jež jsou stranami Severoatlantické smlouvy, rozšířit na vojenskou přepravu prováděnou stranami Severoatlantické smlouvy, které nejsou členskými státy, aniž tím budou dotčeny příslušné celní formality. Pokud Rada rozhodne o rozšíření některých ustanovení na spojence, měla by zohlednit zejména operace, mise a cvičení, které jsou společně dohodnuty v rámci NATO a které se týkají příčin aktivace systému EMERS, a respektovat bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států. Svěření těchto pravomocí Radě je odůvodněno citlivou povahou rozhodnutí o aktivaci systému EMERS a zvláštní povahou mimořádných opatření, která se mají v rámci tohoto mechanismu použít.	(25) Pokud Komise rozhodne, že je aktivace systému EMERS odůvodněná, měla by tuto aktivaci navrhnout Radě ***a předat návrh Evropskému parlamentu, který uspořádá diskusi k této záležitosti***. Po obdržení této žádosti by Rada měla být schopna aktivovat systém EMERS nejpozději do 48 hodin od obdržení žádosti o aktivaci, a to přijetím prováděcího aktu, který stanoví dobu a ***zeměpisný rozsah*** uplatňování systému EMERS, jež by neměla přesáhnout ***3 měsíce***. Tento prováděcí akt by měl rovněž upřesnit, které účinky daných ustanovení mají členské státy, jež jsou stranami Severoatlantické smlouvy, rozšířit na vojenskou přepravu prováděnou stranami Severoatlantické smlouvy, které nejsou členskými státy, aniž tím budou dotčeny příslušné celní formality. Pokud Rada rozhodne o rozšíření některých ustanovení na spojence, měla by zohlednit zejména operace, mise a cvičení, které jsou společně dohodnuty v rámci NATO a které se týkají příčin aktivace systému EMERS, a respektovat bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států. Svěření těchto pravomocí Radě je odůvodněno citlivou povahou rozhodnutí o aktivaci systému EMERS a zvláštní povahou mimořádných opatření, která se mají v rámci tohoto mechanismu použít. ***Aby však byl zajištěn demokratický dohled***

nad aktivací systému EMERS, měl by mít Evropský parlament po šesti po sobě jdoucích měsících aktivace systému EMERS pravomoc schválit nebo zamítnout návrh Komise na prodloužení této aktivace o další tři měsíce.

Or. en

Pozměňovací návrh 215
Riho Terras

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(25) ***Pokud Komise rozhodne, že je aktivace systému EMERS odůvodněná, měla by tuto aktivaci navrhnout Radě.*** Po obdržení ***této*** žádosti by Rada měla být schopna aktivovat systém EMERS nejpozději do 48 hodin od obdržení žádosti o aktivaci, a to přijetím prováděcího aktu, který stanoví dobu uplatňování systému EMERS, jež by neměla přesáhnout 12 měsíců. Tento prováděcí akt by měl rovněž upřesnit, ***které účinky daných*** ustanovení mají členské státy, jež jsou stranami Severoatlantické smlouvy, rozšířit na vojenskou přepravu prováděnou stranami Severoatlantické smlouvy, které nejsou členskými státy, ***aniž tím budou dotčeny*** příslušné celní formality. Pokud Rada rozhodne o rozšíření některých ustanovení na ***spojence***, měla by zohlednit zejména operace, mise a cvičení, které jsou společně dohodnuty v rámci NATO a které se týkají příčin aktivace systému EMERS, a respektovat bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států. Svěření těchto pravomocí Radě je odůvodněno citlivou povahou rozhodnutí o aktivaci systému EMERS a zvláštní povahou mimořádných opatření, která se mají v rámci tohoto mechanismu použít.	(25) Po obdržení žádosti by Rada měla být schopna aktivovat systém EMERS ***co nejdříve a*** nejpozději do 48 hodin od obdržení žádosti o aktivaci, a to přijetím prováděcího aktu, který stanoví dobu uplatňování systému EMERS, jež by neměla přesáhnout 12 měsíců. Tento prováděcí akt by měl rovněž upřesnit, ***která*** ustanovení mají členské státy, jež jsou stranami Severoatlantické smlouvy, rozšířit na vojenskou přepravu prováděnou stranami Severoatlantické smlouvy, které nejsou členskými státy, a ***to s ohledem na*** příslušné celní formality. Pokud Rada rozhodne o rozšíření některých ustanovení na ***smluvní strany Severoatlantické smlouvy, které nejsou členskými státy***, měla by zohlednit zejména operace, mise a cvičení, které jsou společně dohodnuty v rámci NATO a které se týkají příčin aktivace systému EMERS, a respektovat bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států. Svěření těchto pravomocí Radě je odůvodněno citlivou povahou rozhodnutí o aktivaci systému EMERS a zvláštní povahou mimořádných opatření, která se mají v rámci tohoto mechanismu použít. ***Státy ESVO, které jsou stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru, by měly být vyzvány k účasti na***

jednáních Rady, měly by mít možnost vyjádřit se a předkládat návrhy k otázkám týkajícím se aktu, kterým se aktivuje systém EMERS. Členský stát v krizi si má ponechat právo upřednostnit přístup k vojenské přepravě, přičemž by zohlednil potřebu přesunu životně důležitých služeb a zboží.

Or. en

Pozměňovací návrh 216
Stanislav Stoyanov, Volker Schnurrbusch, Milan Mazurek, Siegbert Frank Droese

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(25) Pokud Komise rozhodne, že je aktivace systému EMERS odůvodněná, měla by tuto aktivaci navrhnout Radě. Po obdržení této žádosti by Rada měla být schopna aktivovat systém EMERS nejpozději do 48 hodin od obdržení žádosti o aktivaci, a to přijetím prováděcího aktu, který stanoví dobu uplatňování systému EMERS, jež by neměla přesáhnout 12 měsíců. Tento prováděcí akt by měl rovněž upřesnit, které účinky daných ustanovení mají členské státy, jež jsou stranami Severoatlantické smlouvy, rozšířit na vojenskou přepravu prováděnou stranami Severoatlantické smlouvy, které nejsou členskými státy, aniž tím budou dotčeny příslušné celní formality. Pokud Rada rozhodne o rozšíření některých ustanovení na spojence, měla by zohlednit zejména operace, mise a cvičení, které jsou společně dohodnuty v rámci NATO a které se týkají příčin aktivace systému EMERS, a respektovat bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států. Svěření těchto pravomocí Radě je odůvodněno citlivou povahou rozhodnutí o aktivaci systému EMERS a zvláštní povahou mimořádných opatření, která se	(25) Pokud Komise ***ve spolupráci s členským státem, který o aktivaci tohoto systému požádal,*** rozhodne, že je aktivace systému EMERS odůvodněná, měla by tuto aktivaci navrhnout Radě. Po obdržení této žádosti by Rada měla být schopna aktivovat systém EMERS nejpozději do 48 hodin od obdržení žádosti o aktivaci, a to přijetím prováděcího aktu, který stanoví dobu uplatňování systému EMERS, jež by neměla přesáhnout 12 měsíců. Tento prováděcí akt by měl rovněž upřesnit, které účinky daných ustanovení mají členské státy, jež jsou stranami Severoatlantické smlouvy, rozšířit na vojenskou přepravu prováděnou stranami Severoatlantické smlouvy, které nejsou členskými státy, aniž tím budou dotčeny příslušné celní formality. Pokud Rada rozhodne o rozšíření některých ustanovení na spojence, měla by zohlednit zejména operace, mise a cvičení, které jsou společně dohodnuty v rámci NATO a které se týkají příčin aktivace systému EMERS, a respektovat bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států. Svěření těchto pravomocí Radě je odůvodněno citlivou povahou rozhodnutí

mají v rámci tohoto mechanismu použít.

o aktivaci systému EMERS a zvláštní povahou mimořádných opatření, která se mají v rámci tohoto mechanismu použít.

Or. en

Pozměňovací návrh 217
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(25) Pokud Komise rozhodne, že je aktivace systému EMERS odůvodněná, měla by tuto aktivaci navrhnout Radě. Po obdržení této žádosti by Rada měla být schopna aktivovat systém EMERS nejpozději do 48 hodin od obdržení žádosti o aktivaci, a to přijetím prováděcího aktu, který stanoví dobu uplatňování systému EMERS, jež by neměla přesáhnout 12 měsíců. Tento prováděcí akt by měl rovněž upřesnit, které účinky daných ustanovení mají členské státy, jež jsou stranami Severoatlantické smlouvy, rozšířit na vojenskou přepravu prováděnou stranami Severoatlantické smlouvy, které nejsou členskými státy, aniž tím budou dotčeny příslušné celní formality. Pokud Rada rozhodne o rozšíření některých ustanovení na spojence, měla by zohlednit zejména operace, mise a cvičení, které jsou společně dohodnuty v rámci NATO a které se týkají příčin aktivace systému EMERS, a respektovat bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států. Svěření těchto pravomocí Radě je odůvodněno citlivou povahou rozhodnutí o aktivaci systému EMERS a zvláštní povahou mimořádných opatření, která se mají v rámci tohoto mechanismu použít.	(25) Pokud Komise rozhodne, že je aktivace systému EMERS odůvodněná, měla by tuto aktivaci ***co nejdříve*** navrhnout Radě. Po obdržení této žádosti by Rada měla být schopna aktivovat systém EMERS nejpozději do 48 hodin od obdržení žádosti o aktivaci, a to přijetím prováděcího aktu, který stanoví dobu uplatňování systému EMERS, jež by neměla přesáhnout 12 měsíců. Tento prováděcí akt by měl rovněž upřesnit, které účinky daných ustanovení mají členské státy, jež jsou stranami Severoatlantické smlouvy, rozšířit na vojenskou přepravu prováděnou stranami Severoatlantické smlouvy, které nejsou členskými státy, aniž tím budou dotčeny příslušné celní formality. Pokud Rada rozhodne o rozšíření některých ustanovení na spojence, měla by zohlednit zejména operace, mise a cvičení, které jsou společně dohodnuty v rámci NATO a které se týkají příčin aktivace systému EMERS, a respektovat bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států. Svěření těchto pravomocí Radě je odůvodněno citlivou povahou rozhodnutí o aktivaci systému EMERS a zvláštní povahou mimořádných opatření, která se mají v rámci tohoto mechanismu použít.

Or. en

Pozměňovací návrh 218
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(25a) Toto nařízení by mělo podpořit vybavení pro leteckou mobilitu na severovýchodě a na jihovýchodě a v Moldavské republice (vzletová a přistávací dráha, palivové hydranty, přístupy v noci/za každého počasí) na podporu strategické/taktické letecké přepravy a zdravotní evakuace.

Or. en

Pozměňovací návrh 219
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(26) Během období aktivace systému EMERS by Komise měla mít možnost svolávat zasedání mimořádné Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility složené ze zástupců Komise, Evropské služby pro vnější činnost (dále jen „ESVČ“) včetně Vojenského štábu Evropské unie, Evropské obranné agentury a členských států (zastupujících svou vládu) a měla by zajistit úzkou koordinaci s členskými státy. Členské státy by měly Komisi neprodleně informovat o vnitrostátních opatřeních přijatých v reakci na aktivaci systému EMERS, čímž podpoří operativní soudržnost a solidaritu. Rámec systému EMERS by měl fungovat v součinnosti s rámci pro mimořádné události vytvořenými v rámci aktu IMERA	(26) Během období aktivace systému EMERS by Komise měla mít možnost svolávat zasedání mimořádné Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility složené ze zástupců Komise, Evropské služby pro vnější činnost (dále jen „ESVČ“) včetně Vojenského štábu Evropské unie, Evropské obranné agentury a členských států (zastupujících svou vládu)***, jakož i v nezbytných a vhodných případech by se těchto zasedání měli účastnit zástupci odvětví civilní dopravy a logistiky, včetně zaměstnavatelů a pracovníků,*** a měla by zajistit úzkou koordinaci s členskými státy. Členské státy by měly Komisi neprodleně informovat o vnitrostátních opatřeních přijatých v reakci na aktivaci systému EMERS, čímž

a [programu EDIP]. V případě aktivace systému EMERS je třeba náležitě zvážit stav krize dodávek [v rámci programu EDIP] a stav krize dodávek související s bezpečností a režim mimořádné situace podle aktu IMERA, zejména pokud je aktivní, s cílem posoudit dopad na jednotný trh a určit, zda může sloužit k doplnění daných operací vojenské přepravy, zejména zajištěním volného pohybu pracovníků.

podpoří operativní soudržnost a solidaritu. Rámec systému EMERS by měl fungovat v součinnosti s rámci pro mimořádné události vytvořenými v rámci aktu IMERA a [programu EDIP]. V případě aktivace systému EMERS je třeba náležitě zvážit stav krize dodávek [v rámci programu EDIP] a stav krize dodávek související s bezpečností a režim mimořádné situace podle aktu IMERA, zejména pokud je aktivní, s cílem posoudit dopad na jednotný trh a určit, zda může sloužit k doplnění daných operací vojenské přepravy, zejména zajištěním volného pohybu pracovníků.

Or. en

Pozměňovací návrh 220
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jeannette Baljeu

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(26) Během období aktivace systému EMERS by Komise měla mít možnost svolávat zasedání mimořádné Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility složené ze zástupců Komise, Evropské služby pro vnější činnost (dále jen „ESVČ“) včetně Vojenského štábu Evropské unie, Evropské obranné agentury a členských států (zastupujících svou vládu) a měla by zajistit úzkou koordinaci s členskými státy. Členské státy by měly Komisi neprodleně informovat o vnitrostátních opatřeních přijatých v reakci na aktivaci systému EMERS, čímž podpoří operativní soudržnost a solidaritu. Rámec systému EMERS by měl fungovat v součinnosti s rámci pro mimořádné události vytvořenými v rámci aktu IMERA a [programu EDIP]. V případě aktivace systému EMERS je třeba náležitě zvážit stav krize dodávek [v rámci programu	(26) Během období aktivace systému EMERS by Komise měla mít možnost svolávat zasedání mimořádné Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility složené ze zástupců Komise, Evropské služby pro vnější činnost (dále jen „ESVČ“) včetně Vojenského štábu Evropské unie, ***Evropské výkonné agentury pro klima, infrastrukturu a životní prostředí,*** Evropské obranné agentury a členských států (zastupujících svou vládu) a měla by zajistit úzkou koordinaci s členskými státy. Členské státy by měly Komisi neprodleně informovat o vnitrostátních opatřeních přijatých v reakci na aktivaci systému EMERS, čímž podpoří operativní soudržnost a solidaritu. Rámec systému EMERS by měl fungovat v součinnosti s rámci pro mimořádné události vytvořenými v rámci aktu IMERA a [programu EDIP]. V případě aktivace

EDIP] a stav krize dodávek související s bezpečností a režim mimořádné situace podle aktu IMERA, zejména pokud je aktivní, s cílem posoudit dopad na jednotný trh a určit, zda může sloužit k doplnění daných operací vojenské přepravy, zejména zajištěním volného pohybu pracovníků.	systému EMERS je třeba náležitě zvážit stav krize dodávek [v rámci programu EDIP] a stav krize dodávek související s bezpečností a režim mimořádné situace podle aktu IMERA, zejména pokud je aktivní, s cílem posoudit dopad na jednotný trh a určit, zda může sloužit k doplnění daných operací vojenské přepravy, zejména zajištěním volného pohybu pracovníků.

Or. en

Pozměňovací návrh 221
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(26) Během období aktivace systému EMERS by Komise měla mít možnost svolávat zasedání mimořádné Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility složené ze zástupců Komise, Evropské služby pro vnější činnost (dále jen „ESVČ“) včetně Vojenského štábu Evropské unie, Evropské obranné agentury a členských států (zastupujících svou vládu) a měla by zajistit úzkou koordinaci s členskými státy. Členské státy by měly Komisi neprodleně informovat o vnitrostátních opatřeních přijatých v reakci na aktivaci systému EMERS, čímž podpoří operativní soudržnost a solidaritu. Rámec systému EMERS by měl fungovat v součinnosti s rámci pro mimořádné události vytvořenými v rámci aktu IMERA a [programu EDIP]. V případě aktivace systému EMERS je třeba náležitě zvážit stav krize dodávek [v rámci programu EDIP] a stav krize dodávek související s bezpečností a režim mimořádné situace podle aktu IMERA, zejména pokud je aktivní, s cílem posoudit dopad na jednotný trh a určit, zda může sloužit k doplnění	(26) Během období aktivace systému EMERS by Komise měla mít možnost svolávat zasedání mimořádné Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility složené ze zástupců Komise, Evropské služby pro vnější činnost (dále jen „ESVČ“) včetně Vojenského štábu Evropské unie, ***Evropské výkonné agentury pro klima, infrastrukturu a životní prostředí,*** Evropské obranné agentury a členských států (zastupujících svou vládu) a měla by zajistit úzkou koordinaci s členskými státy. Členské státy by měly Komisi neprodleně informovat o vnitrostátních opatřeních přijatých v reakci na aktivaci systému EMERS, čímž podpoří operativní soudržnost a solidaritu. Rámec systému EMERS by měl fungovat v součinnosti s rámci pro mimořádné události vytvořenými v rámci aktu IMERA a [programu EDIP]. V případě aktivace systému EMERS je třeba náležitě zvážit stav krize dodávek [v rámci programu EDIP] a stav krize dodávek související s bezpečností a režim mimořádné situace podle aktu IMERA, zejména pokud je

daných operací vojenské přepravy, zejména zajištěním volného pohybu pracovníků.

aktivní, s cílem posoudit dopad na jednotný trh a určit, zda může sloužit k doplnění daných operací vojenské přepravy, zejména zajištěním volného pohybu pracovníků.

Or. en

Pozměňovací návrh 222
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(26) Během období aktivace systému EMERS by Komise měla mít možnost svolávat zasedání mimořádné Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility složené ze zástupců Komise, Evropské služby pro vnější činnost (dále jen „ESVČ“) včetně Vojenského štábu Evropské unie, Evropské obranné agentury a členských států (zastupujících svou vládu) a měla by zajistit úzkou koordinaci s členskými státy. Členské státy by měly Komisi neprodleně informovat o vnitrostátních opatřeních přijatých v reakci na aktivaci systému EMERS, čímž podpoří operativní soudržnost a solidaritu. Rámec systému EMERS by měl fungovat v součinnosti s rámci pro mimořádné události vytvořenými v rámci aktu IMERA a [programu EDIP]. V případě aktivace systému EMERS je třeba náležitě zvážit stav krize dodávek [v rámci programu EDIP] a stav krize dodávek související s bezpečností a režim mimořádné situace podle aktu IMERA, zejména pokud je aktivní, s cílem posoudit dopad na jednotný trh a určit, zda může sloužit k doplnění daných operací vojenské přepravy, zejména zajištěním volného pohybu pracovníků.	(26) Během období aktivace systému EMERS by Komise měla mít možnost svolávat zasedání mimořádné Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility složené ze zástupců Komise, Evropské služby pro vnější činnost (dále jen „ESVČ“) včetně Vojenského štábu Evropské unie, Evropské obranné agentury a členských států (zastupujících svou vládu) a měla by zajistit úzkou koordinaci s členskými státy. Členské státy by měly Komisi neprodleně informovat o vnitrostátních opatřeních přijatých v reakci na aktivaci systému EMERS, čímž podpoří operativní soudržnost a solidaritu. Rámec systému EMERS by měl fungovat v součinnosti s rámci pro mimořádné události vytvořenými v rámci aktu IMERA a [programu EDIP] a ***NATO***. V případě aktivace systému EMERS je třeba náležitě zvážit stav krize dodávek [v rámci programu EDIP] a stav krize dodávek související s bezpečností a režim mimořádné situace podle aktu IMERA, zejména pokud je aktivní, s cílem posoudit dopad na jednotný trh a určit, zda může sloužit k doplnění daných operací vojenské přepravy, zejména zajištěním volného pohybu pracovníků.

Or. en

Pozměňovací návrh 223
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(26a) Během období aktivace systému EMERS může být zapotřebí upřednostnit vojenskou přepravu před civilní. Aby se minimalizovalo narušení civilních služeb, zejména tím, že se zabrání systematickému odkládání nebo rušení spojů osobní a komerční železniční dopravy, je důležité investovat, pokud je to možné, do alternativních železničních tras. Cílených investic je třeba také k využití strategického potenciálu vnitrozemských vodních cest, zejména dunajského koridoru, jako doplňkových dopravních tras.

Or. en

Pozměňovací návrh 224
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(26b) Nařízení by mělo podpořit rozvoj černomořské dálnice jako strategického infrastrukturního projektu, který posílí propojení v širším černomořském regionu. Moldavská republika a Ukrajina by měly být plně začleněny do tohoto koridoru a měly by zajistit, aby jejich černomořské a dunajské přístavy a vnitrostátní silniční a železniční sítě byly přímo napojeny na černomořskou dálnici. Je důležité upřednostnit černomořské a dunajské říční přístavy jako uzly dvojího užití pro

strategickou námořní dopravu a mobilitu po vnitrozemských vodních cestách, včetně nezbytné modernizace kriticky důležitých vodních cest, jako je Sulinský kanál, a usnadnění rychlého celního a námořního odbavení na podporu spojeneckých a přeshraničních přesunů.

Or. en

Pozměňovací návrh 225
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 27 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(27a) Komise a členské státy podpoří rozvoj, předběžné rozmísťování a ochranu strategických rezerv pohonných hmot, zejména v členských státech na východním křídle, které jsou nejvíce ohroženy případnými rozsáhlými vojenskými mimořádnými událostmi. Dostatečná kapacita pro skladování pohonných hmot, bezpečné dodavatelské řetězce a interoperabilní distribuční infrastruktura jsou nezbytné pro rychlé nasazení, udržení sil a kontinuitu operací v krizových podmínkách. Mimořádně důležité je také zvýšit odolnost infrastruktury pohonných hmot proti hybridním hrozbám, včetně kybernetických útoků a sabotáží.

Or. en

Pozměňovací návrh 226
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 27 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(27a) V krizových situacích musí být vojenská mobilita součástí komplexního přístupu, který zahrnuje jak usnadnění přesunů, tak opatření znesnadňující mobilitu. Opatření znesnadňující mobilitu, čímž se rozumí všechny činnosti zaměřené na ztížení, zpomalení nebo kontrolu přesunů, které by mohly ohrozit bezpečnost nebo účinnost operací, jsou jedním ze zásadních prvků operačního plánování a vedení operací. Je proto nezbytné zajistit, aby ustanovení tohoto nařízení případně umožňovala koordinované provádění těchto opatření v souladu se zásadami proporcionality a nezbytnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 227
Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Valérie Devaux, Engin Eroglu, Lucia Yar, Bart Groothuis, Marie-Agnes Strack-Zimmermann

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU[9] ze dne 27. května 2024 obsahují závazek zajistit, aby bylo možno nejpozději do roku 2026 v mimořádných nebo krizových situacích poskytnout přednostní přístup k železniční vojenské přepravě nebo její provoz. Přednostní přístup může být udělen železniční vojenské přepravě na základě ustanovení o krizových nebo mimořádných situacích podle nařízení Evropského parlamentu a Rady [návrh nařízení o kapacitě železnic][10] a letecké vojenské přepravě na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[11]. Je však zapotřebí více konkrétních pravidel pro udělování přednostního přístupu, která by	(28) Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU[9] ze dne 27. května 2024 obsahují závazek zajistit, aby bylo možno nejpozději do roku 2026 v mimořádných nebo krizových situacích poskytnout přednostní přístup k železniční vojenské přepravě nebo její provoz. Přednostní přístup může být udělen železniční vojenské přepravě na základě ustanovení o krizových nebo mimořádných situacích podle nařízení Evropského parlamentu a Rady [návrh nařízení o kapacitě železnic][10] a letecké vojenské přepravě na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[11]. ***Vzhledem ke strategickému významu železnice pro vojenskou přepravu je třeba věnovat***

se vztahovala na všechny druhy dopravy a lépe vyhovovala systému EMERS. Je proto nezbytné zavést horizontální právo na přednostní přístup ozbrojených sil k dopravním sítím a infrastruktuře a k souvisejícím službám a zařízením napříč všemi druhy dopravy. Vzhledem k výjimečné povaze systému EMERS a v zájmu omezení finanční zátěže ozbrojených sil by ozbrojené síly neměly mít povinnost vyplácet uživatelům dopravy, kteří jsou tímto přednostním přístupem dotčeni, například proto, že jejich vlak má zpoždění nebo nemohou zakotvit v určitém přístavním terminálu, žádné náhrady. Vzhledem k těmto potenciálně závažným a nákladným důsledkům pro ostatní uživatele dopravy se přednostní přístup ozbrojených sil považuje za oprávněný pouze v případě, že je aktivován systém EMERS.

[10] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru. [Návrh nařízení o kapacitě železnic].

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

[9] Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU – 9225/24.

zvláštní pozornost zajištění kontinuity a dokončení strategických přeshraničních železničních projektů dvojího užití, aby se dokončila chybějící propojení a zajistila se interoperabilita i s ohledem na rozdílný rozchod kolejí v EU. Je však zapotřebí více konkrétních pravidel pro udělování přednostního přístupu, která by se vztahovala na všechny druhy dopravy a lépe vyhovovala systému EMERS. Je proto nezbytné zavést horizontální právo na přednostní přístup ozbrojených sil k dopravním sítím a infrastruktuře a k souvisejícím službám a zařízením napříč všemi druhy dopravy. Vzhledem k výjimečné povaze systému EMERS a v zájmu omezení finanční zátěže ozbrojených sil by ozbrojené síly neměly mít povinnost vyplácet uživatelům dopravy, kteří jsou tímto přednostním přístupem dotčeni, například proto, že jejich vlak má zpoždění nebo nemohou zakotvit v určitém přístavním terminálu, žádné náhrady. Vzhledem k těmto potenciálně závažným a nákladným důsledkům pro ostatní uživatele dopravy se přednostní přístup ozbrojených sil považuje za oprávněný pouze v případě, že je aktivován systém EMERS.

[10] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru. [Návrh nařízení o kapacitě železnic].

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

[9] Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU – 9225/24.

Or. en

Pozměňovací návrh 228
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks, Marion Maréchal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU[9] ze dne 27. května 2024 obsahují závazek zajistit, aby bylo možno nejpozději do roku 2026 v mimořádných nebo krizových situacích poskytnout přednostní přístup k železniční vojenské přepravě nebo její provoz. Přednostní přístup může být udělen železniční vojenské přepravě na základě ustanovení o krizových nebo mimořádných situacích podle nařízení Evropského parlamentu a Rady [návrh nařízení o kapacitě železnic][10] a letecké vojenské přepravě na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[11]. Je však zapotřebí více konkrétních pravidel pro udělování přednostního přístupu, která by se vztahovala na všechny druhy dopravy a lépe vyhovovala systému EMERS. Je proto nezbytné zavést horizontální právo na přednostní přístup ozbrojených sil k dopravním sítím a infrastruktuře a k souvisejícím službám a zařízením napříč všemi druhy dopravy. Vzhledem k výjimečné povaze systému EMERS a v zájmu omezení finanční zátěže ozbrojených sil by ozbrojené síly neměly mít povinnost vyplácet uživatelům dopravy, kteří jsou tímto přednostním přístupem dotčeni, například proto, že jejich vlak má zpoždění nebo nemohou zakotvit v určitém přístavním terminálu, žádné náhrady. Vzhledem k těmto potenciálně závažným a nákladným důsledkům pro ostatní uživatele dopravy se přednostní přístup ozbrojených sil považuje za oprávněný pouze v případě, že je aktivován systém EMERS.	(28) Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU[9] ze dne 27. května 2024 obsahují závazek zajistit, aby bylo možno nejpozději do roku 2026 v mimořádných nebo krizových situacích poskytnout přednostní přístup k železniční vojenské přepravě nebo její provoz. Přednostní přístup může být udělen železniční vojenské přepravě na základě ustanovení o krizových nebo mimořádných situacích podle nařízení Evropského parlamentu a Rady [návrh nařízení o kapacitě železnic][10] a letecké vojenské přepravě na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[11]. Je však zapotřebí více konkrétních pravidel pro udělování přednostního přístupu, která by se vztahovala na všechny druhy dopravy a lépe vyhovovala systému EMERS. Je proto nezbytné zavést horizontální právo na přednostní přístup ozbrojených sil k dopravním sítím a infrastruktuře a k souvisejícím službám a zařízením napříč všemi druhy dopravy. ***Tento přednostní přístup by měl být zajištěn způsobem, který zůstane přiměřený, dočasný a slučitelný s kontinuitou služeb civilní osobní a nákladní dopravy, zejména na vysoce vytížených koridorech a logistických uzlech.*** Vzhledem k výjimečné povaze systému EMERS a v zájmu omezení finanční zátěže ozbrojených sil by ozbrojené síly neměly mít povinnost vyplácet uživatelům dopravy, kteří jsou tímto přednostním přístupem dotčeni, například proto, že jejich vlak má zpoždění nebo nemohou zakotvit v určitém přístavním terminálu, žádné náhrady. Vzhledem k těmto potenciálně závažným a nákladným

důsledkům pro ostatní uživatele dopravy se přednostní přístup ozbrojených sil považuje za oprávněný pouze v případě, že je aktivován systém EMERS.

[9] Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU – 9225/24.

[10] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru. [Návrh nařízení o kapacitě železnic].

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

[9] Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU – 9225/24.

[10] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru. [Návrh nařízení o kapacitě železnic].

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 229
Flavio Tosi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU[9] ze dne 27. května 2024 obsahují závazek zajistit, aby bylo možno nejpozději do roku 2026 v mimořádných nebo krizových situacích poskytnout přednostní přístup k železniční vojenské přepravě nebo její provoz. Přednostní přístup může být udělen železniční vojenské přepravě na základě ustanovení o krizových nebo mimořádných situacích podle nařízení Evropského parlamentu a Rady [návrh nařízení o kapacitě železnic][10] a letecké vojenské přepravě na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[11]. Je však zapotřebí více konkrétních pravidel pro	(28) Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU[9] ze dne 27. května 2024 obsahují závazek zajistit, aby bylo možno nejpozději do roku 2026 v mimořádných nebo krizových situacích poskytnout přednostní přístup k železniční vojenské přepravě nebo její provoz. Přednostní přístup může být udělen železniční vojenské přepravě na základě ustanovení o krizových nebo mimořádných situacích podle nařízení Evropského parlamentu a Rady [návrh nařízení o kapacitě železnic][10] a letecké vojenské přepravě na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[11]. Je však zapotřebí více konkrétních pravidel pro

udělování přednostního přístupu, která by se vztahovala na všechny druhy dopravy a lépe vyhovovala systému EMERS. Je proto nezbytné zavést horizontální právo na přednostní přístup ozbrojených sil k dopravním sítím a infrastruktuře a k souvisejícím službám a zařízením napříč všemi druhy dopravy. Vzhledem k výjimečné povaze systému EMERS a v zájmu omezení finanční zátěže ozbrojených sil by ozbrojené síly neměly mít povinnost vyplácet uživatelům dopravy, kteří jsou tímto přednostním přístupem dotčeni, například proto, že jejich vlak má zpoždění nebo nemohou zakotvit v určitém přístavním terminálu, žádné náhrady. Vzhledem k těmto potenciálně závažným a nákladným důsledkům pro ostatní uživatele dopravy se přednostní přístup ozbrojených sil považuje za oprávněný pouze v případě, že je aktivován systém EMERS.

udělování přednostního přístupu, která by se vztahovala na všechny druhy dopravy a lépe vyhovovala systému EMERS. Je proto nezbytné zavést horizontální právo na přednostní přístup ozbrojených sil k dopravním sítím a infrastruktuře a k souvisejícím službám a zařízením napříč všemi druhy dopravy. ***Tento přednostní přístup by měl být zajištěn způsobem, který zůstane přiměřený, dočasný a slučitelný s kontinuitou služeb civilní osobní a nákladní dopravy, zejména na vysoce vytížených koridorech a logistických uzlech.*** Vzhledem k výjimečné povaze systému EMERS a v zájmu omezení finanční zátěže ozbrojených sil by ozbrojené síly neměly mít povinnost vyplácet uživatelům dopravy, kteří jsou tímto přednostním přístupem dotčeni, například proto, že jejich vlak má zpoždění nebo nemohou zakotvit v určitém přístavním terminálu, žádné náhrady. Vzhledem k těmto potenciálně závažným a nákladným důsledkům pro ostatní uživatele dopravy se přednostní přístup ozbrojených sil považuje za oprávněný pouze v případě, že je aktivován systém EMERS.

---

[9] Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU – 9225/24.

[10] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru. [Návrh nařízení o kapacitě železnic].

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

[9] Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU – 9225/24.

[10] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru. [Návrh nařízení o kapacitě železnic].

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 230
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU[9] ze dne 27. května 2024 obsahují závazek zajistit, aby bylo možno nejpozději do roku 2026 v mimořádných nebo krizových situacích poskytnout přednostní přístup k železniční vojenské přepravě nebo její provoz. Přednostní přístup může být udělen železniční vojenské přepravě na základě ustanovení o krizových nebo mimořádných situacích podle nařízení Evropského parlamentu a Rady [návrh nařízení o kapacitě železnic][10] a letecké vojenské přepravě na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[11]. Je však zapotřebí více konkrétních pravidel pro udělování přednostního přístupu, která by se vztahovala na všechny druhy dopravy a lépe vyhovovala systému EMERS. Je proto nezbytné zavést horizontální právo na přednostní přístup ozbrojených sil k dopravním sítím a infrastruktuře a k souvisejícím službám a zařízením napříč všemi druhy dopravy. Vzhledem k výjimečné povaze systému EMERS a v zájmu omezení finanční zátěže ozbrojených sil by ozbrojené síly neměly mít povinnost vyplácet uživatelům dopravy, kteří jsou tímto přednostním přístupem dotčeni, například proto, že jejich vlak má zpoždění nebo nemohou zakotvit v určitém přístavním terminálu, žádné náhrady. Vzhledem k těmto potenciálně závažným a nákladným důsledkům pro ostatní uživatele dopravy se přednostní přístup ozbrojených sil považuje za oprávněný pouze v případě, že je aktivován systém EMERS.	(28) Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU[9] ze dne 27. května 2024 obsahují závazek zajistit, aby bylo možno nejpozději do roku 2026 v mimořádných nebo krizových situacích poskytnout přednostní přístup k železniční vojenské přepravě nebo její provoz. Přednostní přístup může být udělen železniční vojenské přepravě na základě ustanovení o krizových nebo mimořádných situacích podle nařízení Evropského parlamentu a Rady [návrh nařízení o kapacitě železnic][10] a letecké vojenské přepravě na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[11]. Je však zapotřebí více konkrétních pravidel pro udělování přednostního přístupu, která by se vztahovala na všechny druhy dopravy a lépe vyhovovala systému EMERS. Je proto nezbytné zavést horizontální právo na přednostní přístup ozbrojených sil k dopravním sítím a infrastruktuře a k souvisejícím službám a zařízením napříč všemi druhy dopravy. Vzhledem k výjimečné povaze systému EMERS a v zájmu omezení finanční zátěže ozbrojených sil by ozbrojené síly neměly mít povinnost vyplácet uživatelům dopravy, kteří jsou tímto přednostním přístupem dotčeni, například proto, že jejich vlak má zpoždění nebo nemohou zakotvit v určitém přístavním terminálu, žádné náhrady. ***Železniční společnosti však zajistí, aby bylo dotčeným cestujícím co nejdříve nabídnuto vhodné přesměrování nebo výměna jízdenky, a to bez dalších nákladů.*** Vzhledem k těmto potenciálně závažným a nákladným důsledkům pro ostatní uživatele dopravy se přednostní přístup ozbrojených sil považuje za oprávněný pouze v případě, že je aktivován

systém EMERS.

[10] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru. [Návrh nařízení o kapacitě železnic].

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

[9] Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU – 9225/24.

[10] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru. [Návrh nařízení o kapacitě železnic].

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

[9] Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU – 9225/24.

Or. en

Pozměňovací návrh 231
Wouter Beke, Nicolás Pascual de la Parte, Michael Gahler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU[9] ze dne 27. května 2024 obsahují závazek zajistit, aby bylo možno nejpozději do roku 2026 v mimořádných nebo krizových situacích poskytnout přednostní přístup k železniční vojenské přepravě nebo její provoz. Přednostní přístup může být udělen železniční vojenské přepravě na základě ustanovení o krizových nebo mimořádných situacích podle nařízení Evropského parlamentu a Rady [návrh nařízení o kapacitě železnic][10] a letecké vojenské přepravě na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[11]. Je však zapotřebí více konkrétních pravidel pro udělování přednostního přístupu, která by se vztahovala na všechny druhy dopravy a lépe vyhovovala systému EMERS. Je	(28) Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU[9] ze dne 27. května 2024 obsahují závazek zajistit, aby bylo možno nejpozději do roku 2026 v mimořádných nebo krizových situacích poskytnout přednostní přístup k železniční vojenské přepravě nebo její provoz. Přednostní přístup může být udělen železniční vojenské přepravě na základě ustanovení o krizových nebo mimořádných situacích podle nařízení Evropského parlamentu a Rady [návrh nařízení o kapacitě železnic][10] a letecké vojenské přepravě na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[11]. Je však zapotřebí více konkrétních pravidel pro udělování přednostního přístupu, která by se vztahovala na všechny druhy dopravy a lépe vyhovovala systému EMERS. Je

proto nezbytné zavést horizontální právo na přednostní přístup ozbrojených sil k dopravním sítím a infrastruktuře a k souvisejícím službám a zařízením napříč všemi druhy dopravy. Vzhledem k výjimečné povaze systému EMERS a v zájmu omezení finanční zátěže ozbrojených sil by ozbrojené síly neměly mít povinnost vyplácet uživatelům dopravy, kteří jsou tímto přednostním přístupem dotčeni, například proto, že jejich vlak má zpoždění nebo nemohou zakotvit v určitém přístavním terminálu, žádné náhrady. Vzhledem k těmto potenciálně závažným a nákladným důsledkům pro ostatní uživatele dopravy se přednostní přístup ozbrojených sil považuje za oprávněný pouze v případě, že je aktivován systém EMERS.	proto nezbytné zavést horizontální právo na přednostní přístup ozbrojených sil k dopravním sítím a infrastruktuře a k souvisejícím službám a zařízením napříč všemi druhy dopravy. Vzhledem k výjimečné povaze systému EMERS a v zájmu omezení finanční zátěže ozbrojených sil by ozbrojené síly neměly mít povinnost vyplácet uživatelům dopravy, kteří jsou tímto přednostním přístupem dotčeni, například proto, že jejich vlak má zpoždění nebo nemohou zakotvit v určitém přístavním terminálu, žádné náhrady. Vzhledem k těmto potenciálně závažným a nákladným důsledkům pro ostatní uživatele dopravy se přednostní přístup ozbrojených sil považuje za oprávněný pouze v případě, že je aktivován systém EMERS***, a měl by být uspořádán tak, aby nezatěžoval nepřiměřeně účinné fungování jiných kriticky důležitých součástí civilní dopravní sítě***.
[9] Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU – 9225/24.	[9] Závěry Rady o bezpečnosti a obraně EU – 9225/24.
[10] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru. [Návrh nařízení o kapacitě železnic].	[10] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru. [Návrh nařízení o kapacitě železnic].
[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).	[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).
	Or. en

Pozměňovací návrh 232
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(28a) Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 12. listopadu 2024, kterým se stanoví pracovní program podle směrnice 2010/40/EU na období 2024–2028, výslovně zdůrazňuje úlohu „vyspělých služeb řízení dopravy a mimořádných událostí“ jako jednoho ze způsobů usnadnění přeshraniční logistiky, včetně přepravy nebezpečných věcí. Požadavky na vojenskou mobilitu by měly být začleněny do digitální struktury celoevropských a vytčených služeb ITS zahrnujících C-ITS, informační služby o parkování nebo služby poskytování informací o dopravě v reálném čase, aby se zajistily dopravní informace týkající se bezpečnosti a využily se evropské kapacity v oblasti inteligentní dopravy pro účely vojenské mobility.

Or. en

Pozměňovací návrh 233
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(28a) Při provádění operací vojenské mobility na základě standardních nebo ad hoc povolení a pokud možno v rámci systému EMERS je třeba věnovat náležitou pozornost minimalizaci dopadu na služby osobní dopravy v rámci závazku veřejné služby, jakož i zamezení narušení trhu mezi konkurenty.

Or. en

Pozměňovací návrh 234
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(28b) Ve výzvě ke společným opatřením v reakci na hrozby rušení signálu a spoofingu globálních družicových navigačních systémů (GNSS) předložené Radě dne 21. května 2025 se zdůrazňuje význam opatření proti rizikům spoofingu a rušení signálu družic, mezi něž patří i pokračující používání starších pozemních komunikačních a navigačních systémů. Systém EMERS by měl být navržen tak, aby byl maximálně odolný v případě výpadku systému GNSS.

Or. en

Pozměňovací návrh 235
Flavio Tosi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(29a) Přeprava a dočasná manipulace s vojenskými nebezpečnými věcmi prostřednictvím civilní infrastruktury dvojího užití může mít významné bezpečnostní, provozní a finanční důsledky, zejména pro infrastruktury, které původně nebyly pro takovou přepravu zamýšleny. Provádění příslušných ustanovení tohoto nařízení by proto měla doprovázet vhodná bezpečnostní opatření, jasné rozdělení odpovědnosti a v případě potřeby i účelová veřejná podpora.

Or. en

Pozměňovací návrh 236
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(30) V běžných situacích by přepravovaný náklad neměl překročit maximální použitelnou hmotnost a rozměry, a to zejména z důvodu bezpečnosti silničního provozu, pokud se nejedná o nedělitelný náklad. Během období aktivace systému EMERS však může být vzhledem k mimořádné situaci nutné rychle a efektivně přepravovat značné náklady. V tomto období by proto měla být povolena přeprava mimořádných nákladů i v případě, že daný náklad není nedělitelný.	(30) V běžných situacích by přepravovaný náklad neměl překročit maximální použitelnou hmotnost a rozměry, a to zejména z důvodu bezpečnosti silničního provozu, pokud se nejedná o nedělitelný náklad. Během období aktivace systému EMERS však může být vzhledem k mimořádné situaci nutné rychle a efektivně přepravovat značné náklady***, a to širokou škálou vozidel a souprav, včetně velkokapacitních***. V tomto období by proto měla být povolena přeprava mimořádných nákladů i v případě, že daný náklad není nedělitelný.

Or. en

Pozměňovací návrh 237
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(31a) Rezervoár solidarity by měl být založen na strukturovaném a koordinovaném zjišťování nedostatků dopravních a logistických schopností na úrovni Unie s přihlédnutím k prioritám Unie v oblasti vojenské mobility. Toto zjišťování by mělo vycházet z odborných znalostí příslušných orgánů, zejména Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility, Evropské obranné agentury a Vojenského štábu EU, aby se zajistilo, že

sdružené schopnosti budou účinně odpovídat operačním potřebám členských států, zejména v mimořádných situacích.

Or. en

Pozměňovací návrh 238
Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Valérie Devaux, Engin Eroglu, Lucia Yar, Bart Groothuis, Marie-Agnes Strack-Zimmermann

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(31a) Odhad dopravních a logistických schopností zahrnuje posouzení dostupného kritického personálu a jeho kvalifikace pro obsluhu a podporu vojenské přepravy, včetně strojvedoucích, řidičů mimořádných nákladů, námořníků, pilotů a řídících letového provozu.

Or. en

Pozměňovací návrh 239
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(31b) Rezervoár solidarity by se měl vztahovat jednak zejména na specializované dopravní a logistické schopnosti, které nejsou dostatečně dostupné v rámci ozbrojených sil členských států nebo na trhu Unie, a jednak na další schopnosti nezbytné pro řešení mimořádných situací v rámci systému EMERS, jejichž pořízení na vnitrostátní úrovni by nebylo účinné ani ekonomicky odůvodněné, zejména z důvodu jejich příležitostné nebo

výjimečné povahy.

Or. en

Pozměňovací návrh 240
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(31c) Rezervoár solidarity zřízený tímto nařízením by měl být oddělen od schopností v rámci Mechanismu civilní ochrany Unie, aby byla zajištěna jak účinnost operací vojenské mobility, tak kontinuita základních civilních funkcí.

Or. en

Pozměňovací návrh 241
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(31d) Zavedení Rezervoáru solidarity by mělo být v případě potřeby koordinováno se strukturami NATO, a to i ve scénářích kolektivní obrany, aby se zabránilo zdvojování a posílila se interoperabilita.

Or. en

Pozměňovací návrh 242
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 32

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(32) Během období aktivace systému EMERS může být zapotřebí provést více operací vojenské přepravy zahrnujících kabotáž. Členské státy by proto měly v tomto období vyjmout veškerou vojenskou přepravu vybavení, zboží a personálu z omezení kabotáže.	(32) Během období aktivace systému EMERS může být zapotřebí provést více operací vojenské přepravy zahrnujících kabotáž. Členské státy by proto měly v tomto období vyjmout veškerou vojenskou přepravu vybavení, zboží a personálu z omezení kabotáže. ***Tyto výjimky by však měly být odůvodněny nezbytností a měly by prokázat, že opatření je přiměřené vzhledem k probíhajícím nebo připravovaným operacím vojenské přepravy.***

Or. en

Pozměňovací návrh 243
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks, Marion Maréchal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 32

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(32) Během období aktivace systému EMERS může být zapotřebí provést více operací vojenské přepravy zahrnujících kabotáž. Členské státy by proto měly v tomto období vyjmout veškerou vojenskou přepravu vybavení, zboží a personálu z omezení kabotáže.	(32) Během období aktivace systému EMERS může být zapotřebí provést více operací vojenské přepravy zahrnujících kabotáž ***nebo první a poslední silniční úsek kombinované nebo intermodální přepravy***. Členské státy by proto měly v tomto období vyjmout veškerou vojenskou přepravu vybavení, zboží a personálu z omezení kabotáže.

Or. en

Odůvodnění

Omezení se nevztahují pouze na kabotáž z hlediska času a počtu operací, ale mohou se vztahovat i na první a poslední silniční úsek kombinované nebo intermodální přepravy (viz čl. 10 odst. 7 nařízení (ES) č. 1072/2009). Vzhledem k potřebě spojení vnitrozemí s námořními přístavy, vnitrozemskými přístavy a železničními nákladními uzly by se měly dále usnadnit také operace kombinované a intermodální dopravy zahrnující silniční dopravu.

Pozměňovací návrh 244
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 32

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(32) Během období aktivace systému EMERS může být zapotřebí provést více operací vojenské přepravy zahrnujících kabotáž. Členské státy by proto měly v tomto období vyjmout veškerou vojenskou přepravu vybavení, zboží a personálu z omezení kabotáže.	(32) Během období aktivace systému EMERS může být zapotřebí provést více operací vojenské přepravy zahrnujících kabotáž ***nebo první a poslední silniční úsek kombinované nebo intermodální přepravy***. Členské státy by proto měly v tomto období vyjmout veškerou vojenskou přepravu vybavení, zboží a personálu z omezení kabotáže.

Or. en

Pozměňovací návrh 245
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 32

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(32) Během období aktivace systému EMERS může být zapotřebí provést více operací vojenské přepravy zahrnujících kabotáž. Členské státy by proto měly v tomto období vyjmout veškerou vojenskou přepravu vybavení, zboží a personálu z omezení kabotáže.	(32) Během období aktivace systému EMERS může být zapotřebí provést více operací vojenské přepravy zahrnujících kabotáž ***nebo první a poslední silniční úsek kombinované nebo intermodální přepravy***. Členské státy by proto měly v tomto období vyjmout veškerou vojenskou přepravu vybavení, zboží a personálu z omezení kabotáže.

Or. en

Pozměňovací návrh 246
Marta Wcisło

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 32 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(32a) Aktivace systému pro nouzový přesun jednotek (EMERS) odráží výjimečné okolnosti ovlivňující veřejnou bezpečnost a obranu. V zájmu zajištění právní jistoty a účinného fungování vojenské mobility by taková aktivace měla být uznána jako zásah vyšší moci pro účely závazků vyplývajících z práva Unie a vnitrostátního práva, včetně smluvních ujednání, pokud přímo ovlivňuje plnění těchto závazků.

Or. en

Pozměňovací návrh 247
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě. ***Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i*** během ***období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat méně přísná pravidla, aniž by byly ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost*** dopravy***.***	(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě. ***Odvětví silniční dopravy se již nyní potýká s vážným nedostatkem řidičů v celé Evropě. Ze zkušeností získaných*** během ***pandemie COVID-19 vyplývá, že prodloužené výjimky vedly k nadměrné pracovní době, zvýšené únavě, a zhoršení pracovních podmínek. Odvětví*** dopravy ***je postiženo závažným a trvalým nedostatkem pracovních sil***. V ***zásadě je tento nedostatek způsoben zhoršující se kvalitou pracovních míst a pracovních podmínek, přičemž reálná mzda v odvětví dopravy v posledním desetiletí stagnovala a významně se zvyšuje pracovní zátěž, jak ukázal výzkum Evropské komise.[12a] Tyto***

nedostatky zjevně ohrožují schopnost odvětví účinně reagovat v mimořádných situacích. Proto je třeba investovat do atraktivity pracovních míst v dopravě, aby bylo možné přilákat a udržet pracovníky v tomto odvětví.

[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[12a] Evropská komise, GŘ EMPL (2023). Vývoj zaměstnanosti a sociální situace v Evropě za rok 2023: https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/680d6391-2142-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en

Or. en

Odůvodnění

Podle Mezinárodní unie silniční dopravy jsou zhoršené pracovní podmínky jednou z hlavních příčin akutního nedostatku řidičů v EU, přičemž se odhaduje, že do roku 2028 nebude obsazeno 275 000 míst (viz: https://www.iru.org/news-resources/newsroom/europes-bus-and-coach-driver-shortage-widens-54-grim-outlook-2028).

Pozměňovací návrh 248
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých	(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých

životních podmínek pracovníků v dopravě. Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat méně přísná pravidla, aniž by byly ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost dopravy.

životních podmínek pracovníků v dopravě. Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat méně přísná pravidla, aniž by byly ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost dopravy. ***Ze zkušeností získaných během pandemie COVID-19 vyplývá, že delší doby řízení zvyšují únavu, zhoršují pracovní podmínky a nutí mnoho řidičů opustit profesi. Další zkrácení doby odpočinku řidičů může zhoršit strukturální nedostatek pracovních sil.***

[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 249
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě.	(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě.

Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat méně přísná pravidla, aniž by byly ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost dopravy.	Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat méně přísná pravidla, aniž by byly ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost dopravy. ***Tyto úpravy by měly být důsledně uplatňovány ve všech členských státech, aby byla zajištěna provozní účinnost a rovné podmínky pro hospodářské subjekty.***
[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 250
Flavio Tosi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě. Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské	(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě. Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské

přepravy, mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat méně přísná pravidla, aniž by byly ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost dopravy.	přepravy, a ***jejich prosazování*** mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat méně přísná pravidla, aniž by byly ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost dopravy. ***Na provozovatele civilní dopravy by se měla vztahovat stejná pravidla jako na dopravu prováděnou přímo ozbrojenými silami.***
[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 251
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě. Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat méně přísná pravidla, aniž by byly	(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě. Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat méně přísná pravidla, aniž by byly

ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost dopravy.	ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost dopravy. ***Tato pravidla by však měla být realistická, vymahatelná a harmonizovaná na úrovni EU.***
[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 252
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě. Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat ***méně přísná*** pravidla***, aniž by byly ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost dopravy***.	(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě. Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, a ***jejich prosazování*** mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu ***prováděnou provozovateli civilní dopravy*** vztahovat ***tatáž*** pravidla ***jako na dopravu prováděnou přímo ozbrojenými silami***.

[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 253
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks, Marion Maréchal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě. Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu vztahovat ***méně přísná*** pravidla***, aniž by byly ohroženy dobré životní podmínky pracovníků a bezpečnost dopravy***.	(33) Pravidla Unie týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku v silniční dopravě stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[12] jsou důležitá pro zajištění bezpečnosti provozu a zdraví a dobrých životních podmínek pracovníků v dopravě. Bezpečnost provozu má sice zásadní význam i během období aktivace systému EMERS, avšak omezení, která tato pravidla ukládají operacím vojenské přepravy, a ***jejich prosazování*** mohou způsobovat kritická zpoždění. Proto by se v tomto období měla na vojenskou silniční přepravu ***provozovateli civilní dopravy*** vztahovat ***tatáž*** pravidla ***jako na dopravu prováděnou přímo ozbrojenými silami***.

[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst.

[12] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst.

L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Odůvodnění

Měly by být odstraněny rozdíly v pravidlech pro řízení a dobu odpočinku mezi přepravou prováděnou vojenským personálem a/nebo vozidly a civilním personálem a/nebo vozidly. Zavedení výjimek může zkomplikovat jejich vymáhání, zejména na silnicích. Důležité je také omezit administrativní zátěž na minimum.

Pozměňovací návrh 254
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(33a) Odvětví dopravy má zásadní význam pro přepravu osob a civilního zboží i pro potřeby vojenské mobility. Potýká se však se strukturálním nedostatkem pracovních sil v celé EU, na což upozorňují zejména zprávy Evropského orgánu pro pracovní záležitosti[1] a Evropské komise[2] a studie pro výbor TRAN[3] Evropského parlamentu. Tento nedostatek je způsoben kombinací několika faktorů, včetně zvýšené poptávky, stárnoucí pracovní síly, složitých pracovních podmínek a přetrvávajících potíží při lákání mladých lidí a žen na pracovní místa v dopravě. Ze zkušeností z nedávných krizí rovněž vyplývá, že dlouhodobé odchylky od pravidel týkajících se doby řízení a dobu odpočinku mohou tyto potíže ještě zhoršit, což vede ke zhoršení pracovních podmínek, zvýšené únavě a problémům s náborem a udržením zaměstnanců. Je proto nutné zajistit, aby výjimečná opatření přijatá v této oblasti zůstala přiměřená, dočasná a úměrná operativním požadavkům a zároveň zachovala udržitelnost odvětví ve

střednědobém a dlouhodobém horizontu. V tomto ohledu by Komise a členské státy měly zavést vhodné politiky k zajištění dostatečného a udržitelného náboru pracovníků v odvětví dopravy.

[1] Evropský úřad pro pracovní záležitosti (2025), Zpráva EURES o nedostatku a přebytku pracovních sil v roce 2024: Odvětvová analýza pozemní dopravy – Silniční a železniční doprava

[2] Evropská komise, GŘ EMPL (2023). Zaměstnanost a sociální rozvoj v Evropě v roce 2023.

[3] Broughton, A. Tanis, J. a Brambilla M. (Ecorys), Voss, E. a Vitols K. (wmp consult) 2024, Research for TRAN Committee - Trends, challenges and opportunities in the EU transport labour market (Výzkum pro výbor TRAN – Trendy, výzvy a příležitosti na trhu práce v dopravě v EU), Evropský parlament, Tematická sekce pro strukturální politiku a politiku soudržnosti, Brusel.

Or. en

Pozměňovací návrh 255
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(33a) Celé odvětví dopravy je postiženo strukturálním nedostatkem pracovníků, který je v zásadě způsoben zhoršujícími se pracovními podmínkami. Tato situace představuje riziko pro bezpečnost, výkonnost a odolnost řetězců dodávek zboží, zejména nebezpečných věcí a vojenského vybavení. V zájmu zajištění dobrých podmínek pracovníků v dopravě, hladkého fungování vnitřního trhu a schopnosti odvětví dopravy reagovat na civilní a vojenské krize by členské státy

a Komise měly přijmout nezbytná opatření k řešení nedostatku pracovních sil, investovat do pracovní síly v dopravě, zlepšit pracovní podmínky a možnosti odborné přípravy, aby pracovníci získali dovednosti potřebné pro vojenskou mobilitu, a zvýšit atraktivitu tohoto odvětví.

Or. en

Pozměňovací návrh 256
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(33a) Dodatečným povinnostem uloženým jejím aktérům musí odpovídat dodatečné vyhrazené zdroje, aniž by byly vyčerpány zdroje přidělené na stávající závazky v oblasti civilní dopravy. To platí pro pracovníky, sociální partnery, ale také pro Evropskou agenturu pro železnice, Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví a Evropskou agenturu pro námořní bezpečnost, zejména v souvislosti s jejich mandátem zajišťovat bezpečnost. Je nanejvýš důležité přestat podřizovat civilní dopravní infrastrukturu vojenské přepravě nebo ji přetvářet, aby vyhovovala vojenským potřebám.

Or. en

Pozměňovací návrh 257
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*

(33b) Aby bylo zajištěno účinné a rychlé provádění opatření stanovených v rámci aktivace systému EMERS, měly by se členské státy předem připravit na odchylky a výjimky stanovené v tomto nařízení. Za tímto účelem by měly v případě potřeby předem zahájit sociální dialog a zajistit, aby příslušné zúčastněné strany byly náležitě připraveny s ohledem na zdraví a bezpečnost dotčených pracovníků.

Or. en

Pozměňovací návrh 258
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 35

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(35) Unijní a vnitrostátní pravidla omezující dopravu na základě kritérií pro hluk, kvalitu ovzduší a dalších environmentálních kritérií podporují cíle Unie snížit dopad odvětví dopravy na životní prostředí a zajistit dobré životní podmínky občanů. V mimořádných případech, kdy je z převažujících důvodů veřejné bezpečnosti zapotřebí vyššího objemu a četnosti operací vojenské přepravy, však mohou tato pravidla vést k nepřiměřeným omezením a zpožděním této přepravy. Během období aktivace systému EMERS by měla být vojenská přeprava osvobozena od omezení silniční dopravy založených na environmentální výkonnosti vozidel a od omezení založených na kontrole kvality ovzduší a hlučnosti, která jsou zavedena v přístavech a na letištích.	(35) Unijní a vnitrostátní pravidla omezující dopravu na základě kritérií pro hluk, kvalitu ovzduší a dalších environmentálních kritérií podporují cíle Unie snížit dopad odvětví dopravy na životní prostředí a zajistit dobré životní podmínky občanů. V mimořádných případech***, případech bezpečnostní krize nebo závažné hrozby pro Unii nebo její části***, kdy je z převažujících důvodů veřejné bezpečnosti zapotřebí vyššího objemu a četnosti operací vojenské přepravy, však mohou tato pravidla vést k nepřiměřeným omezením a zpožděním této přepravy. Během období aktivace systému EMERS by měla být vojenská přeprava osvobozena od omezení silniční dopravy založených na environmentální výkonnosti vozidel a od omezení založených na kontrole kvality ovzduší a hlučnosti, která jsou zavedena v přístavech a na letištích.

Or. en

Pozměňovací návrh 259
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 35

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(35) Unijní a vnitrostátní pravidla omezující dopravu na základě kritérií pro hluk, kvalitu ovzduší a dalších environmentálních kritérií podporují cíle Unie snížit dopad odvětví dopravy na životní prostředí a zajistit dobré životní podmínky občanů. V mimořádných případech, kdy je z převažujících důvodů veřejné bezpečnosti zapotřebí vyššího objemu a četnosti operací vojenské přepravy, však mohou tato pravidla vést k nepřiměřeným omezením a zpožděním této přepravy. ***Během období aktivace systému EMERS by měla být*** vojenská přeprava osvobozena od omezení silniční dopravy založených na environmentální výkonnosti vozidel a od omezení založených na kontrole kvality ovzduší a hlučnosti, která jsou zavedena v přístavech a na letištích.	(35) Unijní a vnitrostátní pravidla omezující dopravu na základě kritérií pro hluk, kvalitu ovzduší a dalších environmentálních kritérií podporují cíle Unie snížit dopad odvětví dopravy na životní prostředí a zajistit dobré životní podmínky občanů. V mimořádných případech, kdy je z převažujících důvodů veřejné bezpečnosti zapotřebí vyššího objemu a četnosti operací vojenské přepravy, však mohou tato pravidla vést k nepřiměřeným omezením a zpožděním této přepravy. Vojenská přeprava ***by měla být*** osvobozena od omezení silniční dopravy založených na environmentální výkonnosti vozidel a od omezení založených na kontrole kvality ovzduší a hlučnosti, která jsou zavedena v přístavech a na letištích.

Or. en

Pozměňovací návrh 260
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 35 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(35a) Aby bylo možné před aktivací systému EMERS zajistit kompetentní personál a vhodné postupy a zajistit efektivitu při skutečném provádění případných požadovaných operací v rámci

systému, mělo by se předem počítat s odbornou přípravou dotčeného personálu v rámci zapojených zúčastněných stran, včetně případné účasti na zátěžových testech. Na úrovni pracovišť by měly být vypracovány za plné účasti odborů rámcové pohotovostní plány pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci, aby bylo možné připravit přizpůsobení se odchylkám a výjimkám stanoveným v rámci systému EMERS.

Or. en

Pozměňovací návrh 261
Christophe Gomart, Isabelle Le Callennec

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 38

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(38) Aby byla zajištěna rychlá a nerušená vojenská přeprava v rámci Unie v situacích, kdy je aktivován systém EMERS, a aby se zabránilo vzniku úzkých míst, která by mohla mít negativní dopad na civilní přepravu, měly by být celní postupy řízeny na základě aktivace protokolů a postupů vypracovaných Celním úřadem Evropské unie ***po konzultaci s*** Komisí a mechanismu celního krizového řízení stanoveného v nařízení [celní reforma][16].	(38) Aby byla zajištěna rychlá a nerušená vojenská přeprava v rámci Unie v situacích, kdy je aktivován systém EMERS, a aby se zabránilo vzniku úzkých míst, která by mohla mít negativní dopad na civilní přepravu, měly by být celní postupy řízeny na základě aktivace protokolů a postupů vypracovaných Celním úřadem Evropské unie v ***koordinaci se členskými státy,*** Komisí ***přispívající výhradně k vypracování společného technického rámce*** a mechanismu celního krizového řízení stanoveného v nařízení [celní reforma][16].
[16] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví celní kodex Unie a zřizuje Celní úřad Evropské unie a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 952/2013.	[16] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví celní kodex Unie a zřizuje Celní úřad Evropské unie a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 952/2013.

Or. fr

Pozměňovací návrh 262
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 38 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(38a) Pojištění válečných rizik pro poskytovatele vysoce rizikových logistických služeb může pro společnosti sloužit jako pobídka, neboť přispívá ke zmírnění provozních rizik. Členské státy by proto měly přijmout nezbytná opatření, která by motivovala k tomu, aby civilní společnosti, které provádějí operace vojenské přepravy jménem ozbrojených sil členských států, byly za přiměřenou cenu pojištěny proti rizikům války a přírodních katastrof na území Unie, a to přinejmenším v případech, kdy je aktivován systém EMERS a kdy využívají dopravní a logistické schopnosti registrované v Rezervoáru solidarity.

Or. en

Pozměňovací návrh 263
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 38 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(38b) V krizových dobách budou civilní zaměstnanci zapojení do operací vojenské přepravy čelit podobným rizikům jako zaměstnanci ozbrojených sil. Bylo by proto legitimní, aby tito pracovníci měli nárok na stejné pojištění a invalidní nebo pozůstalostní důchodové dávky jako jejich kolegové v ozbrojených silách. Členské státy by proto měly zajistit, aby civilní zaměstnanci, kteří vykonávají činnosti jménem ozbrojených sil v rámci vojenské operace, měli nárok na lékařskou péči

a případně na invalidní nebo pozůstalostní důchody.

Or. en

Pozměňovací návrh 264
Stanislav Stoyanov, Volker Schnurrbusch, Milan Mazurek, Siegbert Frank Droese

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(39) Prioritní koridory EU pro vojenskou mobilitu stanovené v dokumentu Rady „Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni“[16] jsou nástrojem pro usnadnění koordinovaného provádění částí transevropské dopravní sítě, které mají zvláštní vojenský význam. Jejich cílem je zejména zajistit plynulý pohyb vojenských jednotek a materiálu v celé Unii i mimo ni. Pokud se členské státy zaměří na nejnaléhavější investice do infrastruktury dvojího užití podél těchto koridorů, a zejména na cílené krátkodobé investice („hotspoty“), budou moci tyto koridory rychle, koordinovaně a synchronizovaně modernizovat.	(39) Prioritní koridory EU pro vojenskou mobilitu stanovené v dokumentu Rady „Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni“[16] jsou nástrojem pro usnadnění koordinovaného provádění částí transevropské dopravní sítě, které mají zvláštní vojenský význam. Jejich cílem je zejména zajistit plynulý pohyb vojenských jednotek a materiálu v celé Unii i mimo ni. Pokud se členské státy zaměří na nejnaléhavější investice do infrastruktury dvojího užití***, a to i ve venkovských oblastech a v méně rozvinutých regionech,*** podél těchto koridorů, a zejména na cílené krátkodobé investice („hotspoty“), budou moci tyto koridory rychle, koordinovaně a synchronizovaně modernizovat.
[16] ST10440, ADD1, dokument Rady „Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni“ schválený Radou dne 26. června 2023 a 23. října 2023 a veškeré jeho následné změny schválené Radou.	[16] ST10440, ADD1, dokument Rady „Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni“ schválený Radou dne 26. června 2023 a 23. října 2023 a veškeré jeho následné změny schválené Radou.

Or. en

Pozměňovací návrh 265
Christophe Gomart, Isabelle Le Callennec

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(39) Prioritní koridory EU pro vojenskou mobilitu stanovené v dokumentu Rady „Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni“[16] jsou nástrojem pro usnadnění ***koordinovaného provádění*** částí transevropské dopravní sítě, které mají zvláštní vojenský význam. Jejich cílem je zejména zajistit plynulý pohyb vojenských jednotek a materiálu v celé Unii i mimo ni. Pokud se členské státy zaměří na nejnaléhavější investice do infrastruktury dvojího užití podél těchto koridorů, a zejména na cílené krátkodobé investice („hotspoty“), budou moci tyto koridory rychle, koordinovaně a synchronizovaně modernizovat.	(39) Prioritní koridory EU pro vojenskou mobilitu stanovené v dokumentu Rady „Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni“[16] jsou nástrojem pro usnadnění ***koordinace*** částí transevropské dopravní sítě, které mají zvláštní vojenský význam***, mezi členskými státy, které za ně nesou odpovědnost***. Jejich cílem je zejména zajistit plynulý pohyb vojenských jednotek a materiálu v celé Unii i mimo ni. Pokud se členské státy zaměří na nejnaléhavější investice do infrastruktury dvojího užití podél těchto koridorů, a zejména na cílené krátkodobé investice („hotspoty“), budou moci tyto koridory rychle, koordinovaně a synchronizovaně modernizovat.
[16] ST10440, ADD1, dokument Rady „Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni“ schválený Radou dne 26. června 2023 a 23. října 2023 a veškeré jeho následné změny schválené Radou.	[16] ST10440, ADD1, dokument Rady „Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni“ schválený Radou dne 26. června 2023 a 23. října 2023 a veškeré jeho následné změny schválené Radou.

Or. fr

Pozměňovací návrh 266
Borja Giménez Larraz

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(39a) Koridory vojenské mobility by měly zajistit komplexní geografické pokrytí území Unie a poskytnout strategickou hloubku potřebnou pro rychlý přesun vojsk a vybavení. Pyrenejský poloostrov je

klíčovou branou mezi Atlantským oceánem a Středozemním mořem a nachází se zde významný podíl obranné průmyslové základny Unie. Její plné začlenění do rámce vojenské mobility je nezbytné pro zajištění kontinuity a odolnosti dodávek, a to i s ohledem na měnící se bezpečnostní výzvy v jižním sousedství Unie a v oblasti Sahelu. Zároveň je pro dosažení plné provozní kontinuity nutné řešit strukturální omezení vyplývající z přirozených zeměpisných bariér. Horské oblasti s velmi omezeným počtem přeshraničních přechodů představují kriticky důležitá místa, která blokují toky civilní i vojenské přepravy. Omezený počet pozemních spojení přes Pyreneje představuje jedno takové úzké místo a měl by být urychleně řešen diverzifikací přeshraničních spojení, zvýšením redundance a rozvojem alternativních tras dvojího užití, které zajistí nepřerušenou konektivitu v případě narušení hlavních tras.

Or. en

Pozměňovací návrh 267
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Dariusz Joński

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(39a) Aby bylo zajištěno účinné provádění vojenské mobility v celé Unii, měla by být dopravní infrastruktura schopna podporovat civilní i vojenské užití v souladu s cíli transevropské dopravní sítě. Přestože infrastruktura s nejvyššími objemy dopravy a propustností hraje klíčovou roli při zajišťování fungování vnitřního trhu, je třeba vzít v úvahu také strategický význam některých uzlů pro vojenskou mobilitu. Zejména infrastruktura nacházející se v těsné

blízkosti vnějších hranic Unie a oblastí postižených probíhajícími nebo potenciálními konflikty může sloužit jako základní logistické a multimodální uzly pro rychlý přesun personálu, vybavení a zboží. Identifikace a rozvoj takové infrastruktury by proto měly odrážet nejen kvantitativní kritéria, ale také její úlohu při zvyšování připravenosti, odolnosti a schopnosti Unie reagovat na krizové situace.

Or. en

Pozměňovací návrh 268
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(39a) Některé členské státy, zejména ve východní části Unie, nadále provozují železniční infrastrukturu s rozchodem kolejí 1520 mm. Cílem politiky Unie je postupný přechod na evropský standardní rozchod 1435 mm, tento přechod však vyžaduje značné investice a čas. Železniční infrastruktura o rozchodu 1520 mm v těchto členských státech je mezitím i nadále z operativního hlediska důležitá pro vojenskou přepravu, zejména podél koridorů vojenské mobility sloužících východním příhraničním regionům Unie. Aby se zajistilo, že vojenská mobilita nebude během přechodného období ohrožena, měly by investice dvojího užití do železniční infrastruktury o rozchodu 1520 mm zůstat způsobilé, pokud slouží prokazatelnému účelu vojenské mobility a mají strategický význam, včetně investic v rámci krytí vojenské mobility Nástroje pro propojení Evropy.

Or. en

Pozměňovací návrh 269
Željana Zovko

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(39a) Pro zajištění účinnosti a kontinuity koridorů vojenské mobility je nezbytné zohlednit úlohu spojenců NATO, kteří nejsou členskými státy Unie, včetně kandidátských zemí EU. Koridory vojenské mobility by se neměly omezovat pouze na hranice Unie, ale měly by zajistit konektivitu se sousedními regiony, zejména se zeměmi západního Balkánu, aby se předešlo chybějícím operativním infrastrukturám a posílila se bezpečnost Unie jako celku.

Or. en

Odůvodnění

Stávající návrh se zabývá operacemi NATO, ale dostatečně neodráží úlohu spojenců NATO, kteří nejsou členskými státy EU, včetně kandidátských zemí EU na západním Balkáně. Zajištění kontinuity koridorů vojenské mobility za hranicemi EU je zásadní pro zamezení chybějících operativních infrastruktur a posílení regionální bezpečnosti, zejména v jihovýchodní Evropě.

Pozměňovací návrh 270
Flavio Tosi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(39a) Modernizace civilní dopravní infrastruktury dvojího užití tak, aby splňovala požadavky na vojenskou mobilitu, může vyžadovat značné investice, zejména do mostů, železničního

a silničního přístupu, kapacity terminálů, bezpečnostních systémů a digitální odolnosti. Vzhledem k tomu, že tyto modernizace jsou ve strategickém veřejném zájmu, by měly být podporovány prostřednictvím vhodných mechanismů veřejného financování na úrovni Unie a na vnitrostátní úrovni a neměly by vést k nepřiměřené zátěži provozovatelů infrastruktury.

Or. en

Pozměňovací návrh 271
Dariusz Joński, Sophia Kircher, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(39a) Vzhledem k tomu, že prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1328 v současné době omezuje rozsah činností způsobilých k financování v rámci finančního krytí nástroje CEF pro vojenskou mobilitu na železniční infrastrukturu dvojího užití, čímž vylučuje podporu zavádění systému ERTMS, je nezbytné toto nařízení přezkoumat, aby systém ERTMS jakožto klíčová součást a nástroj účinné přeshraniční vojenské mobility byl zahrnut mezi způsobilé činnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 272
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Marion Maréchal, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(39a) Důležitou součástí vojenské mobility je také infrastruktura pro znesnadnění mobility, včetně překážek dvojího užití, opevnění a systémů umožňujících rychlé nasazení k posílení obrany hranic a území, zejména na koridorech vojenské mobility, přičemž prioritou jsou východní a severní koridory.

Or. en

Pozměňovací návrh 273
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 40 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(40a) Zdůrazňuje, že v souvislosti s pokračující ruskou útočnou válkou proti Ukrajině je východní křídlo EU i nadále významně vystaveno kybernetickým a hybridním hrozbám; vyzývá k upřednostnění ochrany kritické infrastruktury a k rychlému řešení zranitelných míst v dopravních sítích; podtrhuje strategický význam vojenské mobility v Polsku pro bezpečnost a odolnost východního křídla a zdůrazňuje, že je třeba zajistit rychlé a účinné fungování klíčových koridorů vojenské mobility, včetně koridorů v Pobaltí a v Suvalském koridoru, aby bylo možné rychle vysílat posily a reagovat.

Or. en

Pozměňovací návrh 274
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 40 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(40a) Odolnost a interoperabilita přeshraniční železniční infrastruktury na východním křídle Unie má zvláštní význam pro civilní i vojenskou mobilitu. Strategické projekty transevropské dopravní sítě, zejména ty, které spojují členské státy pomocí evropského standardního rozchodu a interoperabilních signalizačních systémů, přispívají k včasnému pohybu cestujících, zboží a vojenské přepravy a zároveň posilují konektivitu, soudržnost a připravenost Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 275
Borja Giménez Larraz

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 40 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(40a) Omezený počet přechodů dvojího užití v některých částech Unie, zejména v regionech, kde topografie omezuje možné dopravní koridory, výrazně snižuje schopnost absorbovat narušení. Odstranění těchto nedostatků v infrastruktuře a diverzifikace přeshraničních tras je proto strategickou prioritou pro zvýšení celkové odolnosti sítě a zajištění odpovídající propustnosti pro rozsáhlé operace vojenské přepravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 276

Marta Wcisło

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 40 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(40a) Účinná vojenská mobilita vyžaduje nejen modernizaci dopravních koridorů, ale také rozvoj přístupových bodů k těmto sítím, včetně intermodálních terminálů, logistických uzlů a spojení na posledních úsecích cesty. To se týká zejména východních příhraničních regionů Unie, kde tato infrastruktura hraje klíčovou roli při zajišťování operační připravenosti, odolnosti a kontinuity vojenské přepravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 277
Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Valérie Devaux, Engin Eroglu, Lucia Yar, Bart Groothuis, Marie-Agnes Strack-Zimmermann

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 41 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(41a) Při přípravě a v průběhu přesunu v rámci vojenské přepravy v reálném čase budou využívány digitální informace, jako jsou silniční a dopravní údaje, včetně podmínek přístupu k silniční infrastruktuře, digitální modelování, digitální mapování, zeměpisné informační systémy a služby geoprostorových dat, aby bylo zajištěno účinné a bezpečné dodání, a v případě potřeby budou využívány také k přesměrování civilní dopravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 278
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis

za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557[17] vyžaduje, aby členské státy určily kritické subjekty, které poskytují základní služby v jedenácti klíčových odvětvích na vnitřním trhu, s cílem posílit odolnost těchto kritických subjektů vůči všem nebezpečím a zohlednit jak přírodní, tak člověkem způsobená rizika. Podle směrnice (EU) 2022/2557 musí členské státy rovněž zajistit, aby kritické subjekty přijaly opatření k posílení své odolnosti. Kromě toho může existovat určitá dopravní, energetická a digitální infrastruktura dvojího užití, která má zásadní význam pro vojenskou přepravu, a to zejména infrastruktura nacházející se na koridorech vojenské mobility EU nebo podél nich. Tato infrastruktura má strategickou hodnotu, která přesahuje státní hranice. Členské státy by proto měly za koordinace Komise takovou strategickou infrastrukturu dvojího užití vzhledem k jejímu strategickému významu identifikovat a chránit.	(42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557[17] vyžaduje, aby členské státy určily kritické subjekty, které poskytují základní služby v jedenácti klíčových odvětvích na vnitřním trhu, s cílem posílit odolnost těchto kritických subjektů vůči všem nebezpečím a zohlednit jak přírodní, tak člověkem způsobená rizika. Podle směrnice (EU) 2022/2557 musí členské státy rovněž zajistit, aby kritické subjekty přijaly opatření k posílení své odolnosti. Kromě toho může existovat určitá dopravní, energetická a digitální infrastruktura dvojího užití, která má zásadní význam pro vojenskou přepravu, a to zejména infrastruktura nacházející se na koridorech vojenské mobility EU nebo podél nich. Tato infrastruktura má strategickou hodnotu, která přesahuje státní hranice. ***Je třeba zohlednit systémovou integraci s projekty sítě TEN-T a propojení s infrastrukturou dvojího užití, a to zejména s ohledem na robustní logistické koridory dvojího užití s odpovídající interoperabilitou. Kromě toho je pro zajištění diverzifikovaných zdrojích energie a snížení závislosti na vnějších subjektech, která by mohla ohrozit kontinuitu operací a strategickou autonomii obecně, zásadní infrastruktura pro dodávky energie, včetně alternativních paliv v souladu s nařízením o infrastruktuře pro alternativní paliva, a robustní elektroenergetická soustava. Všechny*** členské státy by proto měly za koordinace Komise takovou strategickou infrastrukturu dvojího užití vzhledem k jejímu strategickému významu identifikovat a chránit.
[17] Směrnice Evropského parlamentu	[17] Směrnice Evropského parlamentu

a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).	a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 279
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557[17] vyžaduje, aby členské státy určily kritické subjekty, které poskytují základní služby v jedenácti klíčových odvětvích na vnitřním trhu, s cílem posílit odolnost těchto kritických subjektů vůči všem nebezpečím a zohlednit jak přírodní, tak člověkem způsobená rizika. Podle směrnice (EU) 2022/2557 musí členské státy rovněž zajistit, aby kritické subjekty přijaly opatření k posílení své odolnosti. Kromě toho může existovat určitá dopravní, energetická a digitální infrastruktura dvojího užití, která má zásadní význam pro vojenskou přepravu, a to zejména infrastruktura nacházející se na koridorech vojenské mobility EU nebo podél nich. Tato infrastruktura má strategickou hodnotu, která přesahuje státní hranice. Členské státy by proto měly ***za koordinace*** Komise takovou strategickou infrastrukturu dvojího užití vzhledem k jejímu strategickému významu identifikovat a chránit.	(42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557[17] vyžaduje, aby členské státy určily kritické subjekty, které poskytují základní služby v jedenácti klíčových odvětvích na vnitřním trhu, s cílem posílit odolnost těchto kritických subjektů vůči všem nebezpečím a zohlednit jak přírodní, tak člověkem způsobená rizika. Podle směrnice (EU) 2022/2557 musí členské státy rovněž zajistit, aby kritické subjekty přijaly opatření k posílení své odolnosti. Kromě toho může existovat určitá dopravní, energetická***, palivová*** a digitální infrastruktura dvojího užití, která má zásadní význam pro vojenskou přepravu, a to zejména infrastruktura nacházející se na koridorech vojenské mobility EU nebo podél nich***, zejména na východním křídle Unie***. Tato infrastruktura má strategickou hodnotu, která přesahuje státní hranice. Členské státy by proto měly s ***podporou*** Komise***, která by měla také určit vhodné finanční nástroje Unie na podporu tohoto rozvoje,*** takovou strategickou infrastrukturu dvojího užití vzhledem k jejímu strategickému významu identifikovat***,*** chránit a ***rozvíjet, mimo jiné i prostřednictvím výstavby nové infrastruktury***.

[17] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

[17] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 280
Alexandra Mehnert

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557[17] vyžaduje, aby členské státy určily kritické subjekty, které poskytují základní služby v jedenácti klíčových odvětvích na vnitřním trhu, s cílem posílit odolnost těchto kritických subjektů vůči všem nebezpečím a zohlednit jak přírodní, tak člověkem způsobená rizika. Podle směrnice (EU) 2022/2557 musí členské státy rovněž zajistit, aby kritické subjekty přijaly opatření k posílení své odolnosti. Kromě toho může existovat určitá dopravní, energetická a digitální infrastruktura dvojího užití, která má zásadní význam pro vojenskou přepravu, a to zejména infrastruktura nacházející se na koridorech vojenské mobility EU nebo podél nich. Tato infrastruktura má strategickou hodnotu, která přesahuje státní hranice. Členské státy by proto měly za koordinace Komise takovou strategickou infrastrukturu dvojího užití vzhledem k jejímu strategickému významu identifikovat a chránit.	(42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557[17] vyžaduje, aby členské státy určily kritické subjekty, které poskytují základní služby v jedenácti klíčových odvětvích na vnitřním trhu, s cílem posílit odolnost těchto kritických subjektů vůči všem nebezpečím a zohlednit jak přírodní, tak člověkem způsobená rizika. Podle směrnice (EU) 2022/2557 musí členské státy rovněž zajistit, aby kritické subjekty přijaly opatření k posílení své odolnosti. Kromě toho může existovat určitá dopravní, energetická a digitální infrastruktura dvojího užití, která má zásadní význam pro vojenskou přepravu, a to zejména infrastruktura nacházející se na koridorech vojenské mobility EU nebo podél nich. Tato infrastruktura má strategickou hodnotu, která přesahuje státní hranice. Členské státy by proto měly za koordinace Komise takovou strategickou infrastrukturu dvojího užití vzhledem k jejímu strategickému významu identifikovat a chránit. ***Členské státy by neměly opomíjet připomínat širší veřejnosti potřebu odolnosti a vyzývat k individuální připravenosti.***

[17] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

[17] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. de

Pozměňovací návrh 281
Wouter Beke, Nicolás Pascual de la Parte, Michael Gahler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557[17] vyžaduje, aby členské státy určily kritické subjekty, které poskytují základní služby v jedenácti klíčových odvětvích na vnitřním trhu, s cílem posílit odolnost těchto kritických subjektů vůči všem nebezpečím a zohlednit jak přírodní, tak člověkem způsobená rizika. Podle směrnice (EU) 2022/2557 musí členské státy rovněž zajistit, aby kritické subjekty přijaly opatření k posílení své odolnosti. Kromě toho může existovat určitá dopravní, energetická a digitální infrastruktura dvojího užití, která má zásadní význam pro vojenskou přepravu, a to zejména infrastruktura nacházející se na koridorech vojenské mobility EU nebo podél nich. Tato infrastruktura má strategickou hodnotu, která přesahuje státní hranice. Členské státy by proto měly za koordinace Komise takovou strategickou infrastrukturu dvojího užití vzhledem k jejímu strategickému významu identifikovat a chránit.	(42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557[17] vyžaduje, aby členské státy určily kritické subjekty, které poskytují základní služby v jedenácti klíčových odvětvích na vnitřním trhu, s cílem posílit odolnost těchto kritických subjektů vůči všem nebezpečím a zohlednit jak přírodní, tak člověkem způsobená rizika. Podle směrnice (EU) 2022/2557 musí členské státy rovněž zajistit, aby kritické subjekty přijaly opatření k posílení své odolnosti. Kromě toho může existovat určitá dopravní, energetická a digitální infrastruktura dvojího užití, která má zásadní význam pro vojenskou přepravu, a to zejména infrastruktura nacházející se na koridorech vojenské mobility EU nebo podél nich. Tato infrastruktura má strategickou hodnotu, která přesahuje státní hranice. Členské státy by proto měly za koordinace Komise a ***Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility*** takovou strategickou infrastrukturu dvojího užití vzhledem k jejímu strategickému významu identifikovat a chránit.

[17] Směrnice Evropského parlamentu

[17] Směrnice Evropského parlamentu

a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 282
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557[17] vyžaduje, aby členské státy určily kritické subjekty, které poskytují základní služby v jedenácti klíčových odvětvích na vnitřním trhu, s cílem posílit odolnost těchto kritických subjektů vůči všem nebezpečím a zohlednit jak přírodní, tak člověkem způsobená rizika. Podle směrnice (EU) 2022/2557 musí členské státy rovněž zajistit, aby kritické subjekty přijaly opatření k posílení své odolnosti. Kromě toho může existovat určitá dopravní, energetická a digitální infrastruktura dvojího užití, která má zásadní význam pro vojenskou přepravu, a to zejména infrastruktura nacházející se na koridorech vojenské mobility EU nebo podél nich. Tato infrastruktura má strategickou hodnotu, která přesahuje státní hranice. Členské státy by proto měly za koordinace Komise takovou strategickou infrastrukturu dvojího užití vzhledem k jejímu strategickému významu identifikovat a chránit.	(42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557[17] vyžaduje, aby členské státy určily kritické subjekty, které poskytují základní služby v jedenácti klíčových odvětvích na vnitřním trhu, s cílem posílit odolnost těchto kritických subjektů vůči všem nebezpečím a zohlednit jak přírodní, tak člověkem způsobená rizika. Podle směrnice (EU) 2022/2557 musí členské státy rovněž zajistit, aby kritické subjekty přijaly opatření k posílení své odolnosti. Kromě toho může existovat určitá dopravní, energetická**,** digitální a ***vesmírná*** infrastruktura dvojího užití, která má zásadní význam pro vojenskou přepravu, a to zejména infrastruktura nacházející se na koridorech vojenské mobility EU nebo podél nich. Tato infrastruktura má strategickou hodnotu, která přesahuje státní hranice. Členské státy by proto měly za koordinace Komise takovou strategickou infrastrukturu dvojího užití vzhledem k jejímu strategickému významu identifikovat a chránit.

[17] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady

[17] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady

2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 283
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 43

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(43) Tato strategická infrastruktura dvojího užití by proto měla být chráněna proti všem nebezpečím, a to jak členskými státy, tak svými vlastníky, provozovateli a správci, aby byla posílena její odolnost a zajištěno její účinné fungování za všech okolností. Vlastníci, provozovatelé a správci strategické infrastruktury dvojího užití by měli dodržovat minimálně povinnosti pro kritické subjekty vyplývající ze směrnice (EU) 2022/2557 a požadavky na základní a důležité subjekty vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555[18] bez ohledu na to, zda spadají do oblasti působnosti těchto směrnic.	(43) Tato strategická infrastruktura dvojího užití by proto měla být chráněna proti všem nebezpečím, a to jak členskými státy, tak svými vlastníky, provozovateli a správci, aby byla posílena její odolnost a zajištěno její účinné fungování za všech okolností. Vlastníci, provozovatelé a správci strategické infrastruktury dvojího užití by měli dodržovat minimálně povinnosti pro kritické subjekty vyplývající ze směrnice (EU) 2022/2557 a požadavky na základní a důležité subjekty vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555[18] bez ohledu na to, zda spadají do oblasti působnosti těchto směrnic. ***Aby se snížilo riziko kybernetických útoků, zásahů nebo kontroly ze strany subjektu ze třetí země nad jakoukoli částí identifikované strategické infrastruktury dvojího užití, mělo by vybavení a prostředky zakoupené nebo používané k provádění základních ochranných opatření podléhat přísným požadavkům na místní obsah a mělo by být zakázáno používat, instalovat nebo začleňovat součásti od vysoce rizikových dodavatelů ve smyslu nařízení (EU) 2026/0011(COD) (akt o kybernetické bezpečnosti).***
[18] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14.	[18] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14.

prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 284
Wouter Beke, Nicolás Pascual de la Parte, Michael Gahler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 43

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(43) Tato strategická infrastruktura dvojího užití by proto měla být chráněna proti všem nebezpečím, a to jak členskými státy, tak svými vlastníky, provozovateli a správci, aby byla posílena její odolnost a zajištěno její účinné fungování za všech okolností. Vlastníci, provozovatelé a správci strategické infrastruktury dvojího užití by měli dodržovat minimálně povinnosti pro kritické subjekty vyplývající ze směrnice (EU) 2022/2557 a požadavky na základní a důležité subjekty vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555[18] bez ohledu na to, zda spadají do oblasti působnosti těchto směrnic.	(43) Tato strategická infrastruktura dvojího užití by proto měla být chráněna proti všem nebezpečím, a to jak členskými státy, tak svými vlastníky, provozovateli a správci, aby byla posílena její odolnost a zajištěno její účinné fungování za všech okolností. ***Mezi tato nebezpečí mohou mimo jiné patřit kybernetické útoky, sabotáže, špionáž, hrozby dronových útoků, odposlech a manipulace komunikace a další hybridní útoky jakožto úmyslné a zákeřné hrozby nebo strukturální selhání, narušení dodávek veřejných služeb, ekologické havárie nebo provozní nehody jakožto neúmyslné a náhodné nepředvídatelné události.*** Vlastníci, provozovatelé a správci strategické infrastruktury dvojího užití by měli dodržovat minimálně povinnosti pro kritické subjekty vyplývající ze směrnice (EU) 2022/2557 a požadavky na základní a důležité subjekty vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555[18] bez ohledu na to, zda spadají do oblasti působnosti těchto směrnic.
[18] Směrnice Evropského parlamentu	[18] Směrnice Evropského parlamentu

a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 285
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 43

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(43) Tato strategická infrastruktura dvojího užití by proto měla být chráněna proti všem nebezpečím, a to jak členskými státy, tak svými vlastníky, provozovateli a správci, aby byla posílena její odolnost a zajištěno její účinné fungování za všech okolností. Vlastníci, provozovatelé a správci strategické infrastruktury dvojího užití by měli dodržovat minimálně povinnosti pro kritické subjekty vyplývající ze směrnice (EU) 2022/2557 a požadavky na základní a důležité subjekty vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555[18] bez ohledu na to, zda spadají do oblasti působnosti těchto směrnic.	(43) Tato strategická infrastruktura dvojího užití by proto měla být chráněna proti všem nebezpečím, a to jak členskými státy, tak svými vlastníky, provozovateli a správci, aby byla posílena její odolnost a zajištěno její účinné fungování za všech okolností. Vlastníci, provozovatelé a správci strategické infrastruktury dvojího užití by měli dodržovat minimálně povinnosti pro kritické subjekty vyplývající ze směrnice (EU) 2022/2557 a požadavky na základní a důležité subjekty vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555[18] bez ohledu na to, zda spadají do oblasti působnosti těchto směrnic. ***Členské státy by rovněž měly zajistit, aby nevznikala závislost na vysoce rizikových dodavatelích.***

[18] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU)

[18] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU)

2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 286
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Asger Christensen, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jeannette Baljeu, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 43

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(43) Tato strategická infrastruktura dvojího užití by proto měla být chráněna proti všem nebezpečím, a to jak členskými státy, tak svými vlastníky, provozovateli a správci, aby byla posílena její odolnost a zajištěno její účinné fungování za všech okolností. Vlastníci, provozovatelé a správci strategické infrastruktury dvojího užití by měli dodržovat minimálně povinnosti pro kritické subjekty vyplývající ze směrnice (EU) 2022/2557 a požadavky na základní a důležité subjekty vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555[18] bez ohledu na to, zda spadají do oblasti působnosti těchto směrnic.	(43) Tato strategická infrastruktura dvojího užití by proto měla být chráněna proti všem nebezpečím, a to jak členskými státy, tak svými vlastníky, provozovateli a správci, aby byla posílena její odolnost a zajištěno její účinné fungování za všech okolností. Vlastníci, provozovatelé a správci strategické infrastruktury dvojího užití by měli dodržovat minimálně povinnosti pro kritické subjekty vyplývající ze směrnice (EU) 2022/2557 a požadavky na základní a důležité subjekty vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555[18] bez ohledu na to, zda spadají do oblasti působnosti těchto směrnic. ***Členské státy by rovněž měly zajistit, aby nevznikala závislost na vysoce rizikových dodavatelích.***
[18] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).	[18] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 287
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 43

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(43) Tato strategická infrastruktura dvojího užití by proto měla být chráněna proti všem nebezpečím, a to jak členskými státy, tak svými vlastníky, provozovateli a správci, aby byla posílena její odolnost a zajištěno její účinné fungování za všech okolností. Vlastníci, provozovatelé a správci strategické infrastruktury dvojího užití by měli dodržovat minimálně povinnosti pro kritické subjekty vyplývající ze směrnice (EU) 2022/2557 a požadavky na základní a důležité subjekty vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555[18] bez ohledu na to, zda spadají do oblasti působnosti těchto směrnic.	(43) Tato strategická infrastruktura dvojího užití by proto měla být chráněna proti všem nebezpečím a ***náležitě udržována***, a to jak členskými státy, tak svými vlastníky, provozovateli a správci, aby byla posílena její odolnost a zajištěno její účinné fungování za všech okolností. Vlastníci, provozovatelé a správci strategické infrastruktury dvojího užití by měli dodržovat minimálně povinnosti pro kritické subjekty vyplývající ze směrnice (EU) 2022/2557 a požadavky na základní a důležité subjekty vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555[18] bez ohledu na to, zda spadají do oblasti působnosti těchto směrnic.
[18] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).	[18] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 288

Bart Groothuis, Jeannette Baljeu, Petras Auštrevičius, Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Lucia Yar, Valérie Devaux, Asger Christensen, Nathalie Loiseau, Engin Eroglu

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou.	(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou. ***Zejména vlastnictví nebo kontrola terminálů může propůjčit účinnou kontrolu nad společnými přístavními systémy, digitálními logistickými platformami a propojenými provozními technologiemi, čímž vzniká riziko zasahování, sledování nebo narušení kritické infrastruktury prostřednictvím digitálních nebo operativních prostředků.***
[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 289
Alexandra Mehnert

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou.	(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou. ***Členské státy vypracují konkrétní plány, jak připravit obyvatelstvo na potřebu zvýšené obranyschopnosti, vysvětlit konkrétní scénáře a poskytnout informace v případě cvičení nebo obrany.***
[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. de

Pozměňovací návrh 290
Willemien Koning

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou.	(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou. V ***této souvislosti by členské státy měly zajistit, aby zahraniční vlastnictví bylo omezeno v souladu s procentní prahovou hodnotou stanovenou v čl. 34 odst. 1 písm. ba) této směrnice.***
[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 291
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Asger Christensen, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(44) Dále by členské státy měly	(44) Dále by členské státy měly

v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou.

[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou. ***Dále by měl být v případě potřeby upraven stávající rámec pro zadávání veřejných zakázek, aby se usnadnily investice do strategické infrastruktury dvojího užití, které jsou citlivé z hlediska bezpečnosti.***

[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 292
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových	(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových

zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou.	zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou. ***Dále by měl být v případě potřeby upraven stávající rámec pro zadávání veřejných zakázek, aby se usnadnily investice do strategické infrastruktury dvojího užití, které jsou citlivé z hlediska bezpečnosti.***
[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 293
Wouter Beke, Nicolás Pascual de la Parte, Michael Gahler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným	(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným

s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou.

[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou. ***Za účelem prevence a zmírnění těchto rizik se zavedou zvláštní opatření, jejichž cílem je minimalizovat vnější bezpečnostní rizika pro zahraniční investory, aniž by to bránilo investicím.***

[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 294
Alexandr Vondra, Marion Maréchal, Reinis Pozņaks, Michał Dworczyk, Elena Donazzan, Alberico Gambino

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví strategické	(44) Dále by členské státy měly v návaznosti na související oznámení v bílé knize o budoucnosti evropské obrany zavést přísnější pravidla pro ***výstavbu,*** vlastnictví a kontrolu strategické infrastruktury dvojího užití. Účinné prověřování nových zahraničních investic do strategické infrastruktury dvojího užití v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452[19] by sice mohlo pomoci předcházet rizikům spojeným s nepřátelským zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou, avšak členské státy by také měly zmírňovat a řešit již existující rizika zahraničního vlastnictví

infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou.	strategické infrastruktury dvojího užití nebo kontroly nad touto infrastrukturou.
[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[19] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79 I, 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 295
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Asger Christensen, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jeannette Baljeu, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(44a) V situaci, kdy je třeba zajistit vojenskou mobilitu, mohou vzniknout potenciální rizika ovlivňující železniční síť, zejména v situacích, kdy je nedostupná nebo narušená elektrifikovaná infrastruktura. Je proto nutné zajistit dostupnost lokomotiv schopných provozu nezávisle na tom, zda je síť elektrifikovaná: lokomotivy v konfiguraci Bi-mode, které mohou jezdit na elektrifikovaných i neelektrifikovaných úsecích, představují v tomto ohledu obzvláště vhodné a doplňující řešení.

Or. en

Pozměňovací návrh 296
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(44a) V situaci, kdy je třeba zajistit vojenskou mobilitu, mohou vzniknout potenciální rizika ovlivňující železniční síť, zejména v situacích, kdy je nedostupná nebo narušená elektrifikovaná infrastruktura. Je proto nutné zajistit dostupnost lokomotiv schopných provozu nezávisle na tom, zda je síť elektrifikovaná: lokomotivy v konfiguraci Bi-mode, které mohou jezdit na elektrifikovaných i neelektrifikovaných úsecích, představují v tomto ohledu obzvláště vhodné a doplňující řešení.

Or. en

Pozměňovací návrh 297
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 45

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(45) Jak je zdůrazněno v Akčním plánu pro vojenskou mobilitu 2.0, členské státy se potýkají s nedostatky ve schopnostech, pokud jde o vojenskou mobilitu. Tyto nedostatky ve schopnostech omezují schopnost členských států provádět operace vojenské přepravy. Proto je vhodné zmocnit Komisi ke zřízení Rezervoáru solidarity, aby mohla tyto řešit nedostatky ve schopnostech, se kterými se členské státy potýkají. Rezervoár solidarity by měl členským státům umožnit sdružovat a sdílet přepravní a logistické schopnosti včetně těch, které zvyšují energetickou bezpečnost, a tím jim usnadnit přístup k potřebným schopnostem a posílit jejich schopnost provádět operace vojenské přepravy.	(45) Jak je zdůrazněno v Akčním plánu pro vojenskou mobilitu 2.0, členské státy se potýkají s nedostatky ve schopnostech, pokud jde o vojenskou mobilitu. Tyto nedostatky ve schopnostech omezují schopnost členských států provádět operace vojenské přepravy. Proto je vhodné zmocnit Komisi ke zřízení Rezervoáru solidarity, aby mohla tyto řešit nedostatky ve schopnostech, se kterými se členské státy potýkají. Rezervoár solidarity by měl členským státům umožnit sdružovat a sdílet přepravní a logistické schopnosti včetně těch, které zvyšují energetickou bezpečnost***, jako je infrastruktura a schopnosti v oblasti výroby paliv, biopaliv a e-paliv, jejich skladování a distribuce***, a tím jim usnadnit přístup k potřebným schopnostem a posílit jejich schopnost provádět operace vojenské přepravy. ***Součástí Rezervoáru solidarity***

jsou přinejmenším lokomotivy v konfiguraci Bi-mode, plošinové vozy, strategická letecká přeprava, doplňování paliva za letu, vrtulníky, schopnosti pro přepravu mimořádných nákladů, mobilní jeřáby, nákladní automobily, kontejnerové lodě, tankery, lodě na bateriový pohon, plavidla vnitrozemské plavby, kapacity pro výrobu, distribuci a skladování paliv, biopaliv a e-paliv a cisternová vozidla. K řešení nedostatků Unie v oblasti vojenské přepravy a posíleni průmyslové základny Unie přijme Komise rovněž pokyny, v nichž posoudí možnost zahájit nebo rozvíjet společné průmyslové projekty, společné zadávání veřejných zakázek, koncesní smlouvy nebo spolupráci veřejného a soukromého sektoru nebo k těmto činnostem vytvářet pobídky.

Or. en

Pozměňovací návrh 298
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 45

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(45) Jak je zdůrazněno v Akčním plánu pro vojenskou mobilitu 2.0, členské státy se potýkají s nedostatky ve schopnostech, pokud jde o vojenskou mobilitu. Tyto nedostatky ve schopnostech omezují schopnost členských států provádět operace vojenské přepravy. Proto je vhodné zmocnit Komisi ke zřízení Rezervoáru solidarity, aby mohla tyto řešit nedostatky ve schopnostech, se kterými se členské státy potýkají. Rezervoár solidarity by měl členským státům umožnit sdružovat a sdílet přepravní a logistické schopnosti včetně těch, které zvyšují energetickou bezpečnost, a tím jim usnadnit přístup k potřebným schopnostem a posílit jejich	(45) Jak je zdůrazněno v Akčním plánu pro vojenskou mobilitu 2.0, členské státy se potýkají s nedostatky ve schopnostech, pokud jde o vojenskou mobilitu. Tyto nedostatky ve schopnostech omezují schopnost členských států provádět operace vojenské přepravy. Proto je vhodné zmocnit Komisi ke zřízení Rezervoáru solidarity, aby mohla tyto řešit nedostatky ve schopnostech, se kterými se členské státy potýkají. Rezervoár solidarity by měl členským státům umožnit sdružovat a sdílet přepravní a logistické schopnosti***, zejména mobilní prostředky dvojího užití, jako jsou prostředky pro přepravu typu ro-ro,*** včetně těch, které zvyšují energetickou

schopnost provádět operace vojenské přepravy.	bezpečnost, a tím jim usnadnit přístup k potřebným schopnostem a posílit jejich schopnost provádět operace vojenské přepravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 299
Bart Groothuis, Jeannette Baljeu, Petras Auštrevičius, Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Lucia Yar, Valérie Devaux, Asger Christensen, Engin Eroglu

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 45 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(45a) S tím, jak se stále rozšiřuje elektrifikace civilní infrastruktury, nelze předpokládat dostupnost kapacit pro skladování a zásobování kapalnými palivy podél koridorů vojenské mobility, včetně tradičních leteckých paliv a udržitelných leteckých paliv. Proto hrozí, že stávající skladovací a rafinační kapacity, zejména pro letectví na východním křídle, nebudou v případě rozsáhlého konfliktu dostačující. Je proto třeba se výslovně zabývat kapacitami pro skladování a zásobování palivy a Komise by měla v koordinaci s NATO posoudit stávající nedostatky podél koridorů vojenské mobility.

Or. en

Pozměňovací návrh 300
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 45 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(45a) V zájmu zabezpečení dodávek paliv

pro vojenské koridory mobility a ozbrojené síly EU a snížení závislosti EU na dovozu fosilních paliv ze třetích zemí by Komise a členské státy měly rovněž zvážit rozvoj a modernizaci ropných terminálů v námořních přístavech, plynovodů a ropovodů a infrastruktury pro doplňování paliva na letištích Unie, jakož i rozvoj kapacit pro výrobu biopaliv a e-paliv v Evropě, aby podpořily mobilitu ozbrojených sil, strategickou autonomii, dekarbonizaci a odolnost.

Or. en

Pozměňovací návrh 301
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 45 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(45a) Vojenská mobilita se opírá o integrovaný multimodální přístup, který kombinuje silniční, železniční, námořní, vnitrozemskou lodní a leteckou dopravu, z nichž každá přispívá svým dílem k rychlosti, flexibilitě a odolnosti operací. Je nezbytné zajistit dostupnost a interoperabilitu těchto různých schopností, aby bylo možné účinně reagovat na širokou škálu operačních scénářů, a to i v případě zhoršení nebo nedostupnosti určité infrastruktury.

Or. en

Pozměňovací návrh 302
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 45 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(45b) Aby se zvýšila připravenost a odolnost Unie na civilní nebo vojenské krize, měl by mít členský stát postižený krizí možnost požádat prostřednictvím jediného oznámení a jediného společného formuláře o přidělení dopravních a logistických schopností registrovaných v Rezervoáru solidarity a o pomoc na základě nařízení (EU) 2025/0223(COD) (Mechanismus civilní ochrany Unie).

Or. en

Pozměňovací návrh 303
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 45 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(45b) Přepravní schopnosti dvojího užití plní ve vojenské mobilitě ústřední roli, neboť umožňují jak nasazení ozbrojených sil, tak podporu civilních operací, zejména v případě humanitární krize nebo katastrofy. Rozvoj a mobilizace těchto schopností pomáhá posílit celkovou odolnost Unie a kontinuitu poskytování základních služeb.

Or. en

Pozměňovací návrh 304
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 45 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(45c) Iniciativy zaměřené na sdružování a sdílení dopravních a logistických

schopností mezi členskými státy, jakož i rozvoj evropských schopností pomáhají napravit stávající nedostatky, zlepšit provozní účinnost a posílit strategickou autonomii Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 305
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks, Marion Maréchal

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) ***Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností.*** Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti ***Unie*** včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. ***Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na*** vzácné a omezené ***schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo*** přinést významnou přidanou hodnotu ***zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii***.	(46) Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti ***poskytnuté členskými státy,*** včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. ***Tyto*** schopnosti***, pokud nejsou zapotřebí pro plánovanou podporu v rámci Rezervoáru, mohou být použity členskými státy, které je zaregistrovaly, k vnitrostátním účelům nebo jejich provozovateli, s nimiž je uzavřena smlouva, ke komerčním činnostem, je-li zajištěna dostupnost pro podporu Unie. V případě kolizních žádostí by se veškerá rozhodnutí o přidělení schopností měla přijímat na základě úzké koordinace mezi členskými státy, které je zaregistrovaly, a na základě vzájemné dohody. Tyto schopnosti by se měly zaměřit*** zejména na vzácné a omezené ***prostředky, které byly na úrovni Unie označeny za kriticky nedostatečné, pokud koordinované smluvní zajištění na úrovni Unie může*** přinést významnou přidanou hodnotu. ***Povinné registraci v Rezervoáru solidarity by měly podléhat pouze schopnosti nově získané s finanční podporou Unie v rámci specializovaných programů zaměřených na sdružování prostředků dvojího užití. Kolejová vozidla potřebná pro údržbu sítě by měla být***

z Rezervoáru vyloučena, aby byla zajištěna kontinuita a provozní flexibilita činností údržby infrastruktury. V případě potřeby však mohou být uzavřeny dohody o spolupráci.

Or. en

Odůvodnění

This amendment ensures that the Solidarity Pool remains operationally effective while preserving Member States' control and avoiding distortions of the civilian transport market. It allows the use of commercial and national capabilities when not mobilised, ensuring flexibility and cost-efficiency, while guaranteeing their availability when needed.It also focuses the Pool on scarce and critical capabilities where Union action provides clear added value, and limits mandatory registration to assets financed by the EU, in line with proportionality. Finally, it excludes maintenance rolling stock to safeguard the continuity and resilience of transport infrastructure.

Pozměňovací návrh 306
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování	(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy a ***Ukrajinu*** podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu ***výroby,*** nasazení a údržby těchto schopností. ***Členské státy, Ukrajina a Unie mohou do Rezervoáru solidarity zaregistrovat jakékoliv smluvně zajištěné dopravní a logistické schopnosti. V Rezervoáru solidarity se registrují schopnosti, které členské státy získaly nebo si je smluvně zajistily s finanční podporou z jakýchkoli prostředků Unie, a to po případné konzultaci s civilním podnikem, kterým je vlastníkem těchto***

služeb v Unii.	***schopností.*** Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 307
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Kosma Złotowski, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. ***Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii.***	(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností.

Or. en

Pozměňovací návrh 308
Dariusz Joński, Flavio Tosi, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii.	(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. ***Rezervoár solidarity by měl zůstat nepřetržitě k dispozici a umožnit členským státům nebo komerčním provozovatelům využívat registrované schopnosti, kdykoli nebudou zapotřebí pro plánovanou podporu. V případě překrývajících se žádostí by měla být rozhodnutí přijímána neprodleně, aby bylo zajištěno, že zdroje budou nasazeny tam, kde jsou nejnaléhavěji zapotřebí.*** Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 309
Alexandr Vondra, Marion Maréchal, Reinis Pozņaks, Michał Dworczyk, Elena Donazzan, Alberico Gambino

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii.	(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii. ***Schopnosti v rámci Rezervoáru solidarity by neměly být v rozporu se schopnostmi v rámci souboru civilní ochrany Mechanismu civilní ochrany EU (UCPM).***

Or. en

Pozměňovací návrh 310
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Asger Christensen, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jeannette Baljeu, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely	(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely

své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii.	své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii. ***Schopnosti, u nichž panují účinné nebo dostatečně odůvodněné pochybnosti ohledně kontroly ze strany třetích zemí, by neměly být v Rezervoáru solidarity registrovány.***

Or. en

Pozměňovací návrh 311
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat	(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat

zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii.	zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii. ***Schopnosti, u nichž panují účinné nebo dostatečně odůvodněné pochybnosti ohledně kontroly ze strany třetích zemí, by neměly být v Rezervoáru solidarity registrovány.***

Or. en

Pozměňovací návrh 312
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii.	(46) Komise by měla zajistit, že Rezervoár solidarity bude zřízen způsobem, který bude členské státy podněcovat k tomu, aby dobrovolně sdílely své přepravní a logistické schopnosti, včetně mobilních prostředků dvojího užití, jako jsou vozidla a plavidla, a umožňovat účinné využívání finančních prostředků Unie na podporu nasazení a údržby těchto schopností. Rezervoár solidarity by měl zahrnovat také přepravní a logistické schopnosti Unie včetně těch, které jsou smluvně zajištěny u soukromých provozovatelů***, přičemž mezi schopnosti, které lze zaregistrovat v Rezervoáru, nepatří civilní pracovníci a posádka***. Tyto přepravní a logistické schopnosti Unie by se měly zaměřovat zejména na vzácné a omezené schopnosti, které nejsou v rámci ozbrojených sil členských států snadno dostupné a u nichž by mohlo přinést významnou přidanou hodnotu zadávání zakázek na poskytování služeb v Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 313
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46a) V zájmu zvýšení bezpečnosti a odolnosti operací vojenské přepravy podporovaných schopnostmi přidělenými z Rezervoáru solidarity by tyto schopnosti měly podléhat přísným požadavkům na místní obsah a mělo by být zakázáno používat, instalovat nebo začleňovat součásti od vysoce rizikových dodavatelů. Náklady na součásti pořízených schopností pocházející ze zemí mimo Unii nesmějí být vyšší než 35 % odhadovaných nákladů na součásti konečného produktu. Pro účely operace vojenské přepravy podporované z Rezervoáru solidarity nesmí být dopravní a logistické schopnosti používané k zajištění, optimalizaci a usnadnění operace ovládány nepřidruženou třetí zemí nebo jiným subjektem ze třetí země. V případě logistických a dopravních schopností registrované v rámci Rezervoáru solidarity se nesmějí používat, instalovat nebo začleňovat součásti od vysoce rizikových dodavatelů ve smyslu nařízení (EU) 2026/0011(COD) (akt o kybernetické bezpečnosti). Aby mohly být vrtulníky, strategická vzdušná přeprava a schopnost doplňování paliva za letu zaregistrovány v Rezervoáru solidarity, musí být certifikovány Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA).

Or. en

Pozměňovací návrh 314
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46a) Komise by měla zajistit, aby byl Rezervoár solidarity vytvořen způsobem, který zohlední další klíčové nástroje uvedené ve Společném sdělení o vojenské mobilitě a ve Strategii EU pro námořní průmysl, včetně strategické rezervy pro přepravu, která umožní civilním provozovatelům ve výjimečných situacích přidělit přepravní schopnosti (zejména vzdušnou a námořní přepravu) pro použití v EU nebo členských státech, a mechanismu na podporu výroby trajektů dvojího užití. Tento mechanismus usiluje o mobilizaci finančních zdrojů na trajekty vyrobené v Evropě s dodatečnými vojenskými specifikacemi, které podporují rychlou přepravu vojáků, vozidel a vybavení na strategicky důležitých krátkých a středně dlouhých námořních trasách, jakož i evakuační operace a pomoc v mimořádných situacích. Jak je uvedeno ve Společném sdělení o vojenské mobilitě a v návrhu příštího VFR, posílení a rozšíření průmyslových kapacit EU je nezbytnou podmínkou pro zavedení nástrojů vojenské mobility a zajištění požadovaných schopností.

Or. en

Pozměňovací návrh 315
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Marion Maréchal, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46a) Rezervoár solidarity by měl posílit vojenskou mobilitu a zároveň plně respektovat odpovědnost členských států

za národní bezpečnost. Účast by měla zůstat dobrovolná, a to i v případě schopností podporovaných z finančních prostředků Unie, které by měly být případně registrovány v Rezervoáru solidarity. Schopnosti registrované v Rezervoáru solidarity zůstávají po celou dobu pod plným velením a kontrolou dotčených členských států, a to i během jejich nasazení. Členské státy si zachovávají možnost vyloučit své kapacity v řádně odůvodněných výjimečných situacích, a to plně v souladu s jejich národní suverenitou. Měla by být zajištěna přiměřená finanční podpora Unie na náklady spojené s údržbou, nasazením, předběžným rozmísťováním a výcvikem, zejména pro členské státy, které čelí zvýšené operativní zátěži.

Or. en

Pozměňovací návrh 316
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Asger Christensen, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jeannette Baljeu, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46a) V případě, že jsou do Rezervoáru solidarity zahrnuty dopravní a logistické kapacity smluvně zajištěné u soukromých provozovatelů, měly by být předem jasně vymezeny jejich právní povinnosti, smluvní podmínky, režimy odpovědnosti a podmínky zaměstnávání.

Or. en

Pozměňovací návrh 317
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 46 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46a) V případě, že jsou do Rezervoáru solidarity zahrnuty dopravní a logistické kapacity smluvně zajištěné u soukromých provozovatelů, měly by být předem jasně vymezeny jejich právní povinnosti, smluvní podmínky, režimy odpovědnosti a podmínky zaměstnávání.

Or. en

Pozměňovací návrh 318
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46a) Členské státy by měly přijmout nezbytná opatření, aby jasně definovaly právní povinnosti soukromých provozovatelů, smluvní podmínky, režimy odpovědnosti a podmínky zaměstnávání v případě, že se na ně vztahuje Rezervoár solidarity.

Or. en

Pozměňovací návrh 319
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46a) Pokud jsou do Rezervoáru solidarity zapojeny civilní provozovatelé, měly by být předem jasně vymezeny jejich právní povinnosti, smluvní podmínky, režimy odpovědnosti a podmínky

zaměstnávání.

Or. en

Pozměňovací návrh 320
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46a) Pokud jsou do Rezervoáru solidarity zařazeni civilní provozovatelé, měly by být předem jasně vymezeny jejich právní povinnosti, smluvní podmínky, režim odpovědnosti a podmínky zaměstnávání.

Or. en

Pozměňovací návrh 321
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46b) Vojenské krize mohou být doprovázeny krizemi civilními, humanitárními nebo zdravotními. Dopravní a logistické schopnosti registrované v Rezervoáru solidarity by proto mohly uspokojovat i operativní potřeby některých týmů civilní ochrany a zdravotnických týmů. Aby se předešlo zdvojování, snížila se administrativní zátěž a zvýšila se připravenost a odolnost Unie v případě vojenských i civilních krizí, měly by procesy a schopnosti registrované v Rezervoáru solidarity plně doplňovat procesy a strategické rezervy zřízené podle nařízení (EU) 2025/0223(COD) (Mechanismus civilní ochrany Unie) a být

s nimi interoperabilní. Za tímto účelem by členské státy, které žádají o přidělení schopností v rámci Rezervoáru solidarity, měly mít vždy možnost prostřednictvím jediného oznámení požádat také o pomoc podle nařízení (EU) 2025/0223(COD) (Mechanismus civilní ochrany Unie).

Or. en

Pozměňovací návrh 322
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46b) Rezervoár solidarity je určen k reakci na přírodní krize nebo krize způsobené člověkem. V tomto kontextu představují schopnosti dvojího užití pro zdravotnickou, silniční, železniční, námořní a leteckou dopravu zásadní prvek mobility, zejména v případech zahrnujících aktivaci systému EMERS. Je proto nutné zajistit, aby tyto schopnosti byly řádně identifikovány, podporovány a interoperabilní, zejména prostřednictvím harmonizovaných technických parametrů. Urychlené přeshraniční postupy by měly být zváženy také v případě zdravotních evakuací, přičemž by měla být zajištěna vysoká úroveň koordinace s členskými státy, příslušnými standardy NATO a mechanismy civilní ochrany Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 323
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46b) Aby se zmírnila provozní rizika soukromých provozovatelů, jejichž schopnosti jsou mobilizovány v rámci Rezervoáru solidarity, mělo by být zajištěno pojištění válečných rizik, pokud působí v oblastech zasažených konfliktem.

Or. en

Pozměňovací návrh 324
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Asger Christensen, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jeannette Baljeu, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(46b) Aby se zmírnila provozní rizika soukromých provozovatelů, jejichž schopnosti jsou mobilizovány v rámci Rezervoáru solidarity, mělo by být zajištěno pojištění válečných rizik, pokud působí v oblastech zasažených konfliktem.

Or. en

Pozměňovací návrh 325
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Asger Christensen, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 47

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(47) Členské státy by měly mít přístup k informacím o stávajících schopnostech přepravy zboží dvojího užití, aby mohly vhodně plánovat budoucí operace vojenské přepravy a identifikovat přetrvávající nedostatky ve schopnostech. Většina	(47) Členské státy by měly mít přístup k informacím o stávajících schopnostech přepravy zboží dvojího užití, aby mohly vhodně plánovat budoucí operace vojenské přepravy a identifikovat přetrvávající nedostatky ve schopnostech. Většina

civilních železničních a silničních vozidel, plavidel a letadel je zaregistrována v národních nebo evropských registrech. Přehled členských států o stávajících schopnostech by se proto měl zlepšit zajištěním toho, že k těmto registrům budou mít přístup vnitrostátní útvary odpovědné za vojenskou přepravu. V zájmu větší viditelnosti na úrovni Unie a podpory plánování vojenské přepravy by měla mít k těmto informacím přístup také Komise.	civilních železničních a silničních vozidel, plavidel a letadel je zaregistrována v národních nebo evropských registrech. Přehled členských států o stávajících schopnostech by se proto měl zlepšit zajištěním toho, že k těmto registrům budou mít přístup vnitrostátní útvary odpovědné za vojenskou přepravu. V zájmu větší viditelnosti na úrovni Unie a podpory plánování vojenské přepravy by měla mít k těmto informacím přístup také Komise. ***Zajištění dostupnosti těchto informací ve strojově čitelném formátu by dále posílilo interoperabilitu, zlepšilo předvídatelnost a podpořilo koordinované provádění opatření v oblasti vojenské přepravy v celé Unii.***
	Or. en

Pozměňovací návrh 326
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 47

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(47) Členské státy by měly mít přístup k informacím o stávajících schopnostech přepravy zboží dvojího užití, aby mohly vhodně plánovat budoucí operace vojenské přepravy a identifikovat přetrvávající nedostatky ve schopnostech. Většina civilních železničních a silničních vozidel, plavidel a letadel je zaregistrována v národních nebo evropských registrech. Přehled členských států o stávajících schopnostech by se proto měl zlepšit zajištěním toho, že k těmto registrům budou mít přístup vnitrostátní útvary odpovědné za vojenskou přepravu. V zájmu větší viditelnosti na úrovni Unie a podpory plánování vojenské přepravy by měla mít k těmto informacím přístup také Komise.	(47) Členské státy by měly mít přístup k informacím o stávajících schopnostech přepravy zboží dvojího užití, aby mohly vhodně plánovat budoucí operace vojenské přepravy a identifikovat přetrvávající nedostatky ve schopnostech. Většina civilních železničních a silničních vozidel, plavidel a letadel je zaregistrována v národních nebo evropských registrech. Přehled členských států o stávajících schopnostech by se proto měl zlepšit zajištěním toho, že k těmto registrům budou mít přístup vnitrostátní útvary odpovědné za vojenskou přepravu. V zájmu větší viditelnosti na úrovni Unie a podpory plánování vojenské přepravy by měla mít k těmto informacím přístup také Komise. ***Zajištění dostupnosti těchto informací ve strojově čitelném formátu by***

dále posílilo interoperabilitu, zlepšilo předvídatelnost a podpořilo koordinované provádění opatření v oblasti vojenské přepravy v celé Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 327
Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Vangelis Meimarakis

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 47

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(47) Členské státy by měly mít přístup k informacím o stávajících schopnostech přepravy zboží dvojího užití, aby mohly vhodně plánovat budoucí operace vojenské přepravy a identifikovat přetrvávající nedostatky ve schopnostech. Většina civilních železničních a silničních vozidel, plavidel a letadel je zaregistrována v národních nebo evropských registrech. Přehled členských států o stávajících schopnostech by se proto měl zlepšit zajištěním toho, že k těmto registrům budou mít přístup vnitrostátní útvary odpovědné za vojenskou přepravu. V ***zájmu větší viditelnosti na úrovni Unie a podpory plánování vojenské přepravy by měla mít k těmto informacím*** přístup ***také Komise.***	(47) Členské státy by měly mít přístup k informacím o stávajících schopnostech přepravy zboží dvojího užití, aby mohly vhodně plánovat budoucí operace vojenské přepravy a identifikovat přetrvávající nedostatky ve schopnostech. Většina civilních železničních a silničních vozidel, plavidel a letadel je zaregistrována v národních nebo evropských registrech. Přehled členských států o stávajících schopnostech by se proto měl zlepšit zajištěním toho, že k těmto registrům budou mít přístup vnitrostátní útvary odpovědné za vojenskou přepravu. Přístup k ***registrům se omezí na nezbytné údaje a bude podléhat zárukám zachování důvěrnosti a respektovat pravomoci členských států.***

Or. en

Pozměňovací návrh 328
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 48 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*

(48a) Pro provádění operací vojenské přepravy po železnici a dodávání vojenských zásob nebo zajištění evakuace civilního obyvatelstva mohou hrát důležitou roli lokomotivy v konfiguraci Bi-mode jako operativní řešení, zejména v krizových situacích a především v případě rozsáhlého nedostatku nebo přerušení dodávek elektrické energie do trakční soustavy. Novější technologie pohánění lokomotiv, jako jsou vodíkové a bateriové elektrické jednotky, by rovněž mohly přispět k zajištění flexibility neelektrifikovaných úseků sítě a zároveň umožnit větší energetickou nezávislost.

Or. en

Pozměňovací návrh 329
Bart Groothuis, Jeannette Baljeu, Petras Auštrevičius, Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Lucia Yar, Asger Christensen, Engin Eroglu

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 48 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(48a) Pořízení civilních dopravních prostředků, včetně železničních kolejových vozidel, pro účely obrany nebo zdravotní evakuace by mohlo být omezeno pravidly Unie o nediskriminačním přístupu a hospodářské soutěži. Pokud členské státy pořizují tyto prostředky pro účely obrany, včetně rozsáhlé zdravotní evakuace, měly by mít možnost odvolat se na článek 346 SFEU a tím zajistit nezbytnou flexibilitu.

Or. en

Pozměňovací návrh 330
Nathalie Loiseau

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 48 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(48a) Zejména by mělo být revidováno prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1328, aby se umožnilo financování prvků infrastruktury, klíčových součástí a podpůrných prostředků pro přeshraniční vojenskou mobilitu, jako je systém ERTMS.

Or. en

Pozměňovací návrh 331
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Asger Christensen, Petras Auštrevičius, Nathalie Loiseau, Jeannette Baljeu, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 48 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(48a) Zejména by mělo být revidováno prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1328, aby se umožnilo financování prvků infrastruktury, klíčových součástí a podpůrných prostředků pro přeshraniční vojenskou mobilitu, jako je systém ERTMS.

Or. en

Pozměňovací návrh 332
Dariusz Joński, Flavio Tosi, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 49

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(49) Za výjimečných okolností mohou operace vojenské přepravy vyžadovat použití specializované infrastruktury,	(49) Za výjimečných okolností mohou operace vojenské přepravy vyžadovat použití specializované infrastruktury,

prostředků nebo vybavení, které vojenskou přepravu dále usnadní. Aby byl zajištěn nepřetržitý přístup k těmto kritickým dopravním zdrojům, měly by členské státy zavést nebo již mít k dispozici rámec, který jim umožní včasný přístup k těmto zdrojům, pokud nebudou v požadovaném časovém rámci k dispozici alternativní řešení, jako je zadávání zakázek.

prostředků nebo vybavení, které vojenskou přepravu dále usnadní. Aby byl zajištěn nepřetržitý přístup k těmto kritickým dopravním zdrojům, měly by členské státy zavést nebo již mít k dispozici rámec, který jim umožní včasný přístup k těmto zdrojům, pokud nebudou v požadovaném časovém rámci k dispozici alternativní řešení, jako je zadávání zakázek. ***Jakákoli dočasná kontrola nebo používání infrastruktury, prostředků nebo vybavení, které mají za následek náklady nebo škody, by měly být členskými státy náležitě kompenzovány. V případě poškození infrastruktury by měla být zohledněna možnost finanční podpory z příslušných fondů Unie.***

Or. en

Pozměňovací návrh 333
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 49

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(49) ***Za výjimečných okolností mohou operace vojenské přepravy vyžadovat použití specializované infrastruktury, prostředků nebo vybavení, které vojenskou přepravu dále usnadní.*** Aby byl zajištěn nepřetržitý přístup k těmto kritickým dopravním zdrojům, měly by členské státy zavést nebo již mít k dispozici rámec, který jim umožní včasný přístup k těmto zdrojům, pokud nebudou v požadovaném časovém rámci k dispozici alternativní řešení, jako je zadávání zakázek.	(49) Aby byl zajištěn nepřetržitý přístup k těmto kritickým dopravním zdrojům, měly by členské státy zavést nebo již mít k dispozici rámec, který jim umožní včasný přístup k těmto zdrojům, pokud nebudou v požadovaném časovém rámci k dispozici alternativní řešení, jako je zadávání zakázek. ***Jakákoli dočasná kontrola nebo právo na užívání infrastruktury, prostředků nebo vybavení, které mají za následek náklady nebo škody, musí být příslušnými členskými státy náležitě kompenzovány. V případě poškození infrastruktury je třeba zvážit finanční podporu z jakýchkoliv fondů Unie.***

Or. en

Pozměňovací návrh 334
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
za skupinu Verts/ALE

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 51 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(51a) Toto nařízení by nemělo být vykládáno ani uplatňováno tak, že omezuje nebo zpochybňuje právo civilních pracovníků zapojených do přepravy vojenského vybavení, souvisejícího zboží nebo personálu odmítnout účast na operacích prováděných v oblastech konfliktu, válečných zónách nebo jiných vysoce rizikových oblastech nebo nad nimi, ani nesmí být žádný pracovník za uplatnění tohoto práva postihován, znevýhodňován nebo vystaven odvetným opatřením. Základní právo na výhradu svědomí se uznává v různých mezinárodních a evropských dokumentech, například Listině základních práv EU a Mezinárodním paktu o občanských a politických právech, a plně se vztahuje na civilní pracovníky v dopravě a logistice, kteří musí mít možnost odmítnout vojenskou přepravu nebo činnosti podporující vojenskou přepravu. Pracovníci a odborové svazy, které je zastupují, působící v infrastruktuře dvojího užití nebo v podniku, který smluvně zajišťuje vojenskou mobilitu, by měli být včas a transparentně informováni o účelu dané operace. I v případě, že je přepravní operace přijata z individuální svobodné vůle, odpovědnost za zajištění bezpečnosti a neporušenosti vojenského nákladu by neměla být ponechána na civilním pracovníkovi odpovědném za zajištění jeho přepravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 335
Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Vangelis Meimarakis

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 51 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(51a) V případech, kdy se na dopravě a logistice podílejí komerční námořní prostředky, se jejich využívání řídí jasným a předvídatelným právním rámcem. Účast prostředků v soukromém vlastnictví zůstává přísně dobrovolná.

Or. en

Pozměňovací návrh 336
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 52

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(52) Z důvodu omezených přepravních schopností může dojít k tomu, že členský stát uzavře předběžné smlouvy na schopnosti, které si již zarezervovaly jiné členské státy. V zájmu řešení takových rizik spojených s potenciální dvojí rezervací by podle nových rámcových smluv měli dopravci členské státy o takových případech dvojí rezervace průběžně informovat. Nové rámcové smlouvy by měly členským státům zároveň umožnit, aby v zájmu zajištění přístupu k nezbytným dopravním službám vyzvaly další členské státy, aby se připojily jako smluvní strany.	(52) Z důvodu omezených přepravních schopností může dojít k tomu, že členský stát uzavře předběžné smlouvy na schopnosti, které si již zarezervovaly jiné členské státy. V zájmu řešení takových rizik spojených s potenciální dvojí rezervací by podle nových rámcových smluv měli dopravci členské státy o takových případech dvojí rezervace průběžně informovat. Nové ***pohotovostní nebo*** rámcové smlouvy by měly členským státům zároveň umožnit, aby v zájmu zajištění přístupu k nezbytným dopravním službám vyzvaly další členské státy, aby se připojily jako smluvní strany.

Or. en

Pozměňovací návrh 337
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 54

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(54) Národní koordinátor pro přeshraniční vojenskou přepravu by měl být kdykoli dosažitelný, aby byla usnadněna včasná výměna informací a žádostí souvisejících s operacemi vojenské přepravy, včetně přijímání a předávání žádostí a oznámení týkajících se povolení k vojenské přepravě. V zájmu dosažení cílů tohoto nařízení by tento národní koordinátor měl mít rovněž potřebné odborné znalosti a zdroje k poskytování poradenství a podpory v oblasti celních formalit, přijímání žádostí o přednostní přístup podaných během období aktivace systému EMERS a odpovídání na ně a usnadňování nezbytných postupů, jakož i schopnost koordinace se všemi příslušnými aktéry na celostátní, regionální a místní úrovni zapojenými do operací vojenské přepravy.	(54) Národní koordinátor pro přeshraniční vojenskou přepravu by měl být kdykoli dosažitelný, aby byla usnadněna včasná výměna informací a žádostí souvisejících s operacemi vojenské přepravy, včetně přijímání a předávání žádostí a oznámení týkajících se povolení k vojenské přepravě. V zájmu dosažení cílů tohoto nařízení by tento národní koordinátor měl mít rovněž potřebné odborné znalosti a zdroje k poskytování poradenství a podpory v oblasti celních formalit, přijímání žádostí o přednostní přístup podaných během období aktivace systému EMERS a odpovídání na ně a usnadňování nezbytných postupů, jakož i schopnost koordinace se všemi příslušnými aktéry na celostátní, regionální a místní úrovni zapojenými do operací vojenské přepravy***, včetně orgánů odpovědných za vydávání povolení pro mimořádnou přepravu***.

Or. en

Pozměňovací návrh 338
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 54

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(54) Národní koordinátor pro přeshraniční vojenskou přepravu by měl být kdykoli dosažitelný, aby byla usnadněna včasná výměna informací a žádostí souvisejících s operacemi vojenské přepravy, včetně přijímání a předávání žádostí a oznámení týkajících se povolení k vojenské přepravě. V zájmu	(54) Národní koordinátor pro přeshraniční vojenskou přepravu by měl být kdykoli dosažitelný, aby byla usnadněna včasná výměna informací a žádostí souvisejících s operacemi vojenské přepravy, včetně přijímání a předávání žádostí a oznámení týkajících se povolení k vojenské přepravě. V zájmu

dosažení cílů tohoto nařízení by tento národní koordinátor měl mít rovněž potřebné odborné znalosti a zdroje k poskytování poradenství a podpory v oblasti celních formalit, přijímání žádostí o přednostní přístup podaných během období aktivace systému EMERS a odpovídání na ně a usnadňování nezbytných postupů, jakož i schopnost koordinace se všemi příslušnými aktéry na celostátní, regionální a místní úrovni zapojenými do operací vojenské přepravy.	dosažení cílů tohoto nařízení by tento národní koordinátor měl mít rovněž potřebné odborné znalosti a zdroje k poskytování poradenství a podpory v oblasti celních formalit, přijímání žádostí o přednostní přístup podaných během období aktivace systému EMERS a odpovídání na ně a usnadňování nezbytných postupů, jakož i schopnost koordinace se všemi příslušnými aktéry na celostátní, regionální a místní úrovni zapojenými do operací vojenské přepravy***, včetně orgánů vydávajících povolení pro mimořádnou silniční přepravu***.

Or. en

Pozměňovací návrh 339
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 54

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(54) Národní koordinátor pro přeshraniční vojenskou přepravu by měl být kdykoli dosažitelný, aby byla usnadněna včasná výměna informací a žádostí souvisejících s operacemi vojenské přepravy, včetně přijímání a předávání žádostí a oznámení týkajících se povolení k vojenské přepravě. V zájmu dosažení cílů tohoto nařízení by tento národní koordinátor měl mít rovněž potřebné odborné znalosti a zdroje k poskytování poradenství a podpory v oblasti celních formalit, přijímání žádostí o přednostní přístup podaných během období aktivace systému EMERS a odpovídání na ně a usnadňování nezbytných postupů, jakož i schopnost koordinace se všemi příslušnými aktéry na celostátní, regionální a místní úrovni zapojenými do operací vojenské přepravy.	(54) Národní koordinátor pro přeshraniční vojenskou přepravu by měl být kdykoli dosažitelný, aby byla usnadněna včasná výměna informací a žádostí souvisejících s operacemi vojenské přepravy, včetně přijímání a předávání žádostí a oznámení týkajících se povolení k vojenské přepravě. V zájmu dosažení cílů tohoto nařízení by tento národní koordinátor měl mít rovněž potřebné odborné znalosti a zdroje k poskytování poradenství a podpory v oblasti celních formalit, přijímání žádostí o přednostní přístup podaných během období aktivace systému EMERS a odpovídání na ně a usnadňování nezbytných postupů, jakož i schopnost koordinace se všemi příslušnými aktéry na celostátní, regionální a místní úrovni zapojenými do operací vojenské přepravy***, včetně orgánů vydávajících povolení pro***

mimořádnou přepravu.

Or. en

Pozměňovací návrh 340
Petras Auštrevičius, Valérie Devaux, Engin Eroglu, Lucia Yar, Bart Groothuis, Marie-Agnes Strack-Zimmermann

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 54

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(54) Národní koordinátor pro přeshraniční vojenskou přepravu by měl být kdykoli dosažitelný, aby byla usnadněna včasná výměna informací a žádostí souvisejících s operacemi vojenské přepravy, včetně přijímání a předávání žádostí a oznámení týkajících se povolení k vojenské přepravě. V zájmu dosažení cílů tohoto nařízení by tento národní koordinátor měl mít rovněž potřebné odborné znalosti a zdroje k poskytování poradenství a podpory v oblasti celních formalit, přijímání žádostí o přednostní přístup podaných během období aktivace systému EMERS a odpovídání na ně a usnadňování nezbytných postupů, jakož i schopnost koordinace se všemi příslušnými aktéry na celostátní, regionální a místní úrovni ***zapojenými*** do operací vojenské přepravy.	(54) Národní koordinátor pro přeshraniční vojenskou přepravu by měl být kdykoli dosažitelný, aby byla usnadněna včasná výměna informací a žádostí souvisejících s operacemi vojenské přepravy, včetně přijímání a předávání žádostí a oznámení týkajících se povolení k vojenské přepravě. V zájmu dosažení cílů tohoto nařízení by tento národní koordinátor měl mít rovněž potřebné odborné znalosti a zdroje k poskytování poradenství a podpory v oblasti celních formalit, přijímání žádostí o přednostní přístup podaných během období aktivace systému EMERS a odpovídání na ně a usnadňování nezbytných postupů, jakož i schopnost koordinace se všemi příslušnými ***veřejnými i soukromými*** aktéry na celostátní, regionální a místní úrovni***, kteří jsou zapojeni*** do operací vojenské přepravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 341
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 54 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*

(54a) V zájmu zajištění účinnosti a rychlosti správních postupů souvisejících s vojenskou mobilitou by členské státy měly zajistit, aby národní koordinátor pro přeshraniční vojenskou přepravu nebo jiný příslušný orgán mohl hrát ústřední koordinační úlohu mezi příslušnými orgány v členském státě. Za tímto účelem by členské státy měly zavést zrychlený postup, aby zefektivnily svůj rozhodovací proces, zkrátily prodlevy a zajistily účinnou spolupráci mezi různými zúčastněnými orgány.

Or. en

Pozměňovací návrh 342
Alexandra Mehnert

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(55) Měla by být zřízena Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility, která bude pomáhat Komisi při provádění tohoto nařízení a usnadňovat spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy. Tato Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility má zásadní význam mimo jiné pro usnadňování spolupráce při udělování povolení k vojenské přepravě a dopravních opatřeních – zejména mezi členskými státy, které se nacházejí podél stejných koridorů vojenské mobility –, pro podporu koordinace a spolupráce mezi členskými státy, a to i za účelem provádění příslušných celních formalit, pro usnadňování identifikace a předběžného rozmísťování klíčových přepravních schopností pro Rezervoár solidarity, pro řešení problémů v oblasti energetické bezpečnosti operací vojenské přepravy a pro určování oblastí, v nichž lze společně zadávat veřejné zakázky na schopnosti pro vojenskou přepravu. Skupina pro přepravu	(55) Měla by být zřízena Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility, která bude pomáhat Komisi při provádění tohoto nařízení a usnadňovat spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy. Tato Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility má zásadní význam mimo jiné pro usnadňování spolupráce při udělování povolení k vojenské přepravě a dopravních opatřeních – zejména mezi členskými státy, které se nacházejí podél stejných koridorů vojenské mobility –, pro podporu koordinace a spolupráce mezi členskými státy, a to i za účelem provádění příslušných celních formalit, pro usnadňování identifikace a předběžného rozmísťování klíčových přepravních schopností pro Rezervoár solidarity, pro řešení problémů v oblasti energetické bezpečnosti operací vojenské přepravy a pro určování oblastí, v nichž lze společně zadávat veřejné zakázky na schopnosti pro vojenskou přepravu***, poskytovat informace***

v rámci vojenské mobility by měla mít v příslušných případech a s náležitým ohledem na bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států možnost přizvat k účasti na zasedáních jako pozorovatele Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít rovněž možnost v příslušných případech pořádat společná zasedání s Radou pro bezpečnost dodávek zřízenou podle článku 57 nařízení [o programu EDIP] za účelem řešení otázek souvisejících s dostupností vojenských prostředků a schopností.

a vysvětlení obyvatelstvu a napomáhat sdělování opatření, aby bylo zajištěno přijetí vojenských operací. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít v příslušných případech a s náležitým ohledem na bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států možnost přizvat k účasti na zasedáních jako pozorovatele Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít rovněž možnost v příslušných případech pořádat společná zasedání s Radou pro bezpečnost dodávek zřízenou podle článku 57 nařízení [o programu EDIP] za účelem řešení otázek souvisejících s dostupností vojenských prostředků a schopností.

Or. de

Pozměňovací návrh 343
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(55) Měla by být zřízena Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility, která bude pomáhat Komisi při provádění tohoto nařízení a usnadňovat spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy. Tato Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility má zásadní význam mimo jiné pro usnadňování spolupráce při udělování povolení k vojenské přepravě a dopravních opatřeních – zejména mezi členskými státy, které se nacházejí podél stejných koridorů vojenské mobility –, pro podporu koordinace a spolupráce mezi členskými státy, a to i za účelem provádění příslušných celních formalit, pro usnadňování identifikace a předběžného rozmísťování klíčových přepravních	(55) Měla by být zřízena Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility, která bude pomáhat Komisi při provádění tohoto nařízení a usnadňovat spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy. Tato Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility má zásadní význam mimo jiné pro usnadňování spolupráce při udělování povolení k vojenské přepravě a dopravních opatřeních – zejména mezi členskými státy, které se nacházejí podél stejných koridorů vojenské mobility –, pro podporu koordinace a spolupráce mezi členskými státy, a to i za účelem provádění příslušných celních formalit, pro usnadňování identifikace a předběžného rozmísťování klíčových přepravních

schopností pro Rezervoár solidarity, pro řešení problémů v oblasti energetické bezpečnosti operací vojenské přepravy a pro určování oblastí, v nichž lze společně zadávat veřejné zakázky na schopnosti pro vojenskou přepravu. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít v příslušných případech a s náležitým ohledem na bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států možnost přizvat k účasti na zasedáních jako pozorovatele Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít rovněž možnost v příslušných případech pořádat společná zasedání s Radou pro bezpečnost dodávek zřízenou podle článku 57 nařízení [o programu EDIP] za účelem řešení otázek souvisejících s dostupností vojenských prostředků a schopností.	schopností pro Rezervoár solidarity, pro řešení problémů v oblasti energetické bezpečnosti operací vojenské přepravy***, pro budování strategických rezerv paliv, biopaliv a e-paliv za účelem snížení závislosti EU na dovozech fosilních paliv ze třetích zemí*** a pro určování oblastí, v nichž lze společně zadávat veřejné zakázky na schopnosti pro vojenskou přepravu. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít v příslušných případech a s náležitým ohledem na bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států možnost přizvat k účasti na zasedáních jako pozorovatele Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít rovněž možnost v příslušných případech pořádat společná zasedání s Radou pro bezpečnost dodávek zřízenou podle článku 57 nařízení [o programu EDIP] za účelem řešení otázek souvisejících s dostupností vojenských prostředků a schopností.

Or. en

Pozměňovací návrh 344
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(55) Měla by být zřízena Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility, která bude pomáhat Komisi při provádění tohoto nařízení a usnadňovat spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy. Tato Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility má zásadní význam mimo jiné pro usnadňování spolupráce při udělování povolení k vojenské přepravě a dopravních opatřeních – zejména mezi členskými státy, které se nacházejí podél stejných	(55) Měla by být zřízena Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility, která bude pomáhat Komisi při provádění tohoto nařízení a usnadňovat spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy. Tato Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility má zásadní význam mimo jiné pro usnadňování spolupráce při udělování povolení k vojenské přepravě a dopravních opatřeních – zejména mezi členskými státy, které se nacházejí podél stejných

koridorů vojenské mobility –, pro podporu koordinace a spolupráce mezi členskými státy, a to i za účelem provádění příslušných celních formalit, pro usnadňování identifikace a předběžného rozmísťování klíčových přepravních schopností pro Rezervoár solidarity, pro řešení problémů v oblasti energetické bezpečnosti operací vojenské přepravy a pro určování oblastí, v nichž lze společně zadávat veřejné zakázky na schopnosti pro vojenskou přepravu. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít v příslušných případech a s náležitým ohledem na bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států možnost přizvat k účasti na zasedáních jako pozorovatele Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít rovněž možnost v příslušných případech pořádat společná zasedání s Radou pro bezpečnost dodávek zřízenou podle článku 57 nařízení [o programu EDIP] za účelem řešení otázek souvisejících s dostupností vojenských prostředků a schopností.	koridorů vojenské mobility –, pro podporu koordinace a spolupráce mezi členskými státy, a to i za účelem provádění příslušných celních formalit, pro usnadňování identifikace a předběžného rozmísťování klíčových přepravních schopností pro Rezervoár solidarity, pro řešení problémů v oblasti energetické bezpečnosti operací vojenské přepravy a pro určování oblastí, v nichž lze společně zadávat veřejné zakázky na schopnosti pro vojenskou přepravu. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít v příslušných případech a s náležitým ohledem na bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států možnost přizvat k účasti na zasedáních jako pozorovatele Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru***, jakož i případně zástupce odvětví dopravy a logistiky***. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít rovněž možnost v příslušných případech pořádat společná zasedání s Radou pro bezpečnost dodávek zřízenou podle článku 57 nařízení [o programu EDIP] za účelem řešení otázek souvisejících s dostupností vojenských prostředků a schopností.
	Or. en

Pozměňovací návrh 345
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(55) Měla by být zřízena Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility, která bude pomáhat Komisi při provádění tohoto nařízení a usnadňovat spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy. Tato Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility má zásadní význam mimo jiné pro usnadňování spolupráce při udělování	(55) Měla by být zřízena Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility, která bude pomáhat Komisi při provádění tohoto nařízení a usnadňovat spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy. Tato Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility má zásadní význam mimo jiné pro usnadňování spolupráce při udělování

povolení k vojenské přepravě a dopravních opatřeních – zejména mezi členskými státy, které se nacházejí podél stejných koridorů vojenské mobility –, pro podporu koordinace a spolupráce mezi členskými státy, a to i za účelem provádění příslušných celních formalit, pro usnadňování identifikace a předběžného rozmísťování klíčových přepravních schopností pro Rezervoár solidarity, pro řešení problémů v oblasti energetické bezpečnosti operací vojenské přepravy a pro určování oblastí, v nichž lze společně zadávat veřejné zakázky na schopnosti pro vojenskou přepravu. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít v příslušných případech a s náležitým ohledem na bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států možnost přizvat k účasti na zasedáních jako pozorovatele Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít rovněž možnost v příslušných případech pořádat společná zasedání s Radou pro bezpečnost dodávek zřízenou podle článku 57 nařízení [o programu EDIP] za účelem řešení otázek souvisejících s dostupností vojenských prostředků a schopností.	povolení k vojenské přepravě a dopravních opatřeních – zejména mezi členskými státy, které se nacházejí podél stejných koridorů vojenské mobility –, pro podporu koordinace a spolupráce mezi členskými státy, a to i za účelem provádění příslušných celních formalit, pro usnadňování identifikace a předběžného rozmísťování klíčových přepravních schopností pro Rezervoár solidarity, pro řešení problémů v oblasti energetické bezpečnosti operací vojenské přepravy a pro určování oblastí, v nichž lze společně zadávat veřejné zakázky na schopnosti pro vojenskou přepravu. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít v příslušných případech a s náležitým ohledem na bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států možnost přizvat k účasti na zasedáních jako pozorovatele Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru***, jakož i případně zástupce odvětví dopravy a logistiky***. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít rovněž možnost v příslušných případech pořádat společná zasedání s Radou pro bezpečnost dodávek zřízenou podle článku 57 nařízení [o programu EDIP] za účelem řešení otázek souvisejících s dostupností vojenských prostředků a schopností.

Or. en

Pozměňovací návrh 346
Cristian Terheş

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(55) Měla by být zřízena Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility, která bude pomáhat Komisi při provádění tohoto nařízení a usnadňovat spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy. Tato	(55) Měla by být zřízena Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility, která bude pomáhat Komisi při provádění tohoto nařízení a usnadňovat spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy. Tato

Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility má zásadní význam mimo jiné pro usnadňování spolupráce při udělování povolení k vojenské přepravě a dopravních opatřeních – zejména mezi členskými státy, které se nacházejí podél stejných koridorů vojenské mobility –, pro podporu koordinace a spolupráce mezi členskými státy, a to i za účelem provádění příslušných celních formalit, pro usnadňování identifikace a předběžného rozmísťování klíčových přepravních schopností pro Rezervoár solidarity, pro řešení problémů v oblasti energetické bezpečnosti operací vojenské přepravy a pro určování oblastí, v nichž lze společně zadávat veřejné zakázky na schopnosti pro vojenskou přepravu. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít v příslušných případech a s náležitým ohledem na bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států možnost přizvat k účasti na zasedáních jako pozorovatele Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít rovněž možnost v příslušných případech pořádat společná zasedání s Radou pro bezpečnost dodávek zřízenou podle článku 57 nařízení [o programu EDIP] za účelem řešení otázek souvisejících s dostupností vojenských prostředků a schopností.	Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility má zásadní význam mimo jiné pro usnadňování spolupráce při udělování povolení k vojenské přepravě a dopravních opatřeních – zejména mezi členskými státy, které se nacházejí podél stejných koridorů vojenské mobility –, pro podporu koordinace a spolupráce mezi členskými státy, a to i za účelem provádění příslušných celních formalit, pro usnadňování identifikace a předběžného rozmísťování klíčových přepravních schopností pro Rezervoár solidarity, pro řešení problémů v oblasti energetické bezpečnosti operací vojenské přepravy a pro určování oblastí, v nichž lze společně zadávat veřejné zakázky na schopnosti pro vojenskou přepravu. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít v příslušných případech a s náležitým ohledem na bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států možnost přizvat k účasti na zasedáních jako pozorovatele Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru a ***spojence v rámci NATO***. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility by měla mít rovněž možnost v příslušných případech pořádat společná zasedání s Radou pro bezpečnost dodávek zřízenou podle článku 57 nařízení [o programu EDIP] za účelem řešení otázek souvisejících s dostupností vojenských prostředků a schopností.
	Or. en

Pozměňovací návrh 347
Elio Di Rupo, José Cepeda

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(55a) S cílem předvídat budoucí potřeby vojenské přepravy v Unii by skupina pro

přepravu v rámci vojenské mobility měla v souladu s pokyny stanovenými ve společné zprávě Komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění akčního plánu vojenské mobility 2.0 analyzovat dopady zavádění alternativních paliv a měla by vydat doporučení týkající se zavádění, interoperability a bezpečnosti infrastruktury spojené s dodavatelskými řetězci alternativních paliv. Vývoj těchto alternativních paliv a příslušné infrastruktury má pro vojenskou mobilitu strategický význam, neboť přispívá ke snížení současné i budoucí energetické závislosti, posiluje odolnost dodávek paliv a podporuje přechod na druhy dopravy s nižšími emisemi skleníkových plynů. Za tímto účelem by měla Pracovní skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility s podporou Komise konzultovat příslušné odborné skupiny, zejména Fórum pro udržitelnou dopravu a Pracovní skupinu pro odolnost kritických subjektů.

Or. en

Pozměňovací návrh 348
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(55a) Posílená spolupráce mezi členskými státy v oblasti vojenské mobility, a to i v regionálních formátech, jako je spolupráce mezi Belgií, Německem, Nizozemskem a Polskem, jakož i v rámci prioritních oblastí schopností přispívá ke zlepšení koordinace, interoperability a účinného rozvoje schopností. Tato spolupráce by měla být podporována a zohledněna při provádění tohoto nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 349
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(55b) Připravenost dopravní infrastruktury na vojenskou mobilitu závisí nejen na fyzických úpravách, jako je odstranění úzkých míst a zřízení koridorů, ale také na dostupnosti vysoce kvalitních, dostupných a interoperabilních digitálních dat, která podporují plánování a provádění přeshraničních přesunů. Ve směrnici (EU) 2023/2661 o poskytování informačních služeb o silničním provozu v celé EU se zdůrazňuje význam statických dat i dat v reálném čase, včetně informací o vlastnostech infrastruktury, jako jsou maximální povolené hmotnosti a rozměry, omezení rychlosti a další provozní omezení. Zajištění dostupnosti těchto údajů ve strojově čitelném formátu může výrazně zlepšit koordinaci, předvídatelnost a interoperabilitu vojenské přepravy v celé Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 350
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(55c) Přesné, bezpečné, interoperabilní a aktuální geoprostorové informace, včetně digitálního mapování, modelování a zeměpisných informačních systémů, hrají klíčovou roli při podpoře civilní

i vojenské dopravní infrastruktury. Tyto schopnosti jsou nezbytné pro plánování trasy, přeshraniční koordinaci a včasné nasazení personálu a vybavení. Využití geoprostorových dat může usnadnit dopravní opatření, umožnit určení vhodných dopravních koridorů a zlepšit koordinaci mezi příslušnými orgány a zároveň omezit narušení civilní dopravy. Tyto údaje a schopnosti by měly být případně zpřístupněny Skupině pro přepravu v rámci vojenské mobility, orgánům členských států a dalším příslušným zúčastněným stranám pro účely provádění tohoto nařízení, včetně zátěžových testů a pohotovostního plánování.

Or. en

Pozměňovací návrh 351
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(55d) Vzhledem k tomu, že digitální systémy mají zásadní význam pro fungování přeshraniční vojenské přepravy, mělo by nařízení vyžadovat minimální opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti a odolnosti, která by byla v souladu s politikami Unie v oblasti kybernetické odolnosti a standardy NATO, aby byla zajištěna kontinuita operací a ochrana citlivých údajů.

Or. en

Pozměňovací návrh 352
Alexandra Mehnert

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 56

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(56) Pro zvýšení účinnosti operací vojenské přepravy v Unii by členské státy měly každoročně provádět kontrolu připravenosti vojenské přepravy, která umožní každému členskému státu posoudit svou připravenost provádět operace vojenské přepravy nebo k nim přispívat, jakož i provádět systém EMERS. Tyto kontroly by měly mimo jiné pomoci zajistit dostatečnou připravenost členských států na přijímání přeshraničních operací vojenské přepravy na svém území a to, že přijmou nezbytná opatření usnadňující udělování povolení k vojenské přepravě a k zajištění mezirezortní spolupráce.	(56) Pro zvýšení účinnosti operací vojenské přepravy v Unii by členské státy měly každoročně provádět kontrolu připravenosti vojenské přepravy, která umožní každému členskému státu posoudit svou připravenost provádět operace vojenské přepravy nebo k nim přispívat, jakož i provádět systém EMERS. ***Součástí této kontroly by mělo být také vyhodnocení opatření k informování a podpory přijetí mezi obyvatelstvem***. Tyto kontroly by měly mimo jiné pomoci zajistit dostatečnou připravenost členských států na přijímání přeshraničních operací vojenské přepravy na svém území a to, že přijmou nezbytná opatření usnadňující udělování povolení k vojenské přepravě a k zajištění mezirezortní spolupráce.

Or. de

Pozměňovací návrh 353
Bart Groothuis, Jeannette Baljeu, Petras Auštrevičius, Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Lucia Yar, Valérie Devaux, Asger Christensen, Nathalie Loiseau, Engin Eroglu

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 57

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(57) Evropská rada ve svém závazku v oblasti vojenské mobility 2024 zdůraznila potřebu pravidelných cvičení za účelem prověření přeshraničních vojenských přesunů. Schopnost Komise provádět zátěžové testy má rovněž zásadní význam pro hodnocení účinnosti tohoto nařízení v tomto ohledu. Komise by proto měla mít možnost provádět zátěžové testy ve spolupráci s členskými státy a příslušnými subjekty Unie, aby se zlepšila připravenost členských států	(57) Evropská rada ve svém závazku v oblasti vojenské mobility 2024 zdůraznila potřebu pravidelných cvičení za účelem prověření přeshraničních vojenských přesunů. Schopnost Komise provádět zátěžové testy má rovněž zásadní význam pro hodnocení účinnosti tohoto nařízení v tomto ohledu. Komise by proto měla mít možnost provádět zátěžové testy ve spolupráci s členskými státy a příslušnými subjekty Unie, aby se zlepšila připravenost členských států

a aktérů na úrovni Unie na provádění tohoto nařízení. Tyto testy by se měly zaměřit na takové aspekty, jako je příprava na aktivaci systému EMERS, posouzení účinnosti mezirezortní spolupráce při provádění cílů tohoto nařízení a posouzení provádění cílů tohoto nařízení ve specifických zeměpisných oblastech, jako jsou specifické koridory vojenské mobility, nebo ve specifických odvětvích, včetně oblasti cel.	a aktérů na úrovni Unie na provádění tohoto nařízení. Tyto testy by se měly zaměřit na takové aspekty, jako je příprava na aktivaci systému EMERS, posouzení účinnosti mezirezortní spolupráce při provádění cílů tohoto nařízení a posouzení provádění cílů tohoto nařízení ve specifických zeměpisných oblastech, jako jsou specifické koridory vojenské mobility, nebo ve specifických odvětvích, včetně oblasti cel. ***Tato cvičení by měla být sladěna se stávajícími cykly mnohonárodních cvičení prováděných ve spolupráci s NATO, včetně série cvičení EU Integrated Resolve, která se konala pravidelně každé dva roky, a sice v letech 2022 a 2024.***
	Or. en

Pozměňovací návrh 354
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 57

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(57) Evropská rada ve svém závazku v oblasti vojenské mobility 2024 zdůraznila potřebu pravidelných cvičení za účelem prověření přeshraničních vojenských přesunů. Schopnost Komise provádět zátěžové testy má rovněž zásadní význam pro hodnocení účinnosti tohoto nařízení v tomto ohledu. Komise by proto měla ***mít možnost*** provádět zátěžové testy ve spolupráci s členskými státy a příslušnými subjekty Unie, aby se zlepšila připravenost členských států a aktérů na úrovni Unie na provádění tohoto nařízení. Tyto testy by se měly zaměřit na takové aspekty, jako je příprava na aktivaci systému EMERS, posouzení účinnosti mezirezortní spolupráce při provádění cílů tohoto nařízení a posouzení provádění cílů tohoto nařízení ve	(57) Evropská rada ve svém závazku v oblasti vojenské mobility 2024 zdůraznila potřebu pravidelných cvičení za účelem prověření přeshraničních vojenských přesunů. Schopnost Komise provádět zátěžové testy má rovněž zásadní význam pro hodnocení účinnosti tohoto nařízení v tomto ohledu. Komise by proto měla ***pravidelně*** provádět zátěžové testy ve spolupráci s členskými státy a příslušnými subjekty Unie***, zejména Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví, Agenturou Evropské unie pro železnice, Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost a Agenturou Evropské unie pro kybernetickou bezpečnost***, aby se zlepšila připravenost členských států a aktérů na úrovni Unie na provádění tohoto nařízení. Tyto testy by se měly

specifických zeměpisných oblastech, jako jsou specifické koridory vojenské mobility, nebo ve specifických odvětvích, včetně oblasti cel.	zaměřit na takové aspekty, jako je příprava na aktivaci systému EMERS, posouzení účinnosti mezirezortní spolupráce při provádění cílů tohoto nařízení a posouzení provádění cílů tohoto nařízení ve specifických zeměpisných oblastech, jako jsou specifické koridory vojenské mobility, nebo ve specifických odvětvích, včetně oblasti cel.

Or. en

Pozměňovací návrh 355
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 57

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(57) Evropská rada ve svém závazku v oblasti vojenské mobility 2024 zdůraznila potřebu pravidelných cvičení za účelem prověření přeshraničních vojenských přesunů. Schopnost Komise provádět zátěžové testy má rovněž zásadní význam pro hodnocení účinnosti tohoto nařízení v tomto ohledu. Komise by proto měla mít možnost provádět zátěžové testy ve spolupráci s členskými státy a příslušnými subjekty Unie, aby se zlepšila připravenost členských států a aktérů na úrovni Unie na provádění tohoto nařízení. Tyto testy by se měly zaměřit na takové aspekty, jako je příprava na aktivaci systému EMERS, posouzení účinnosti mezirezortní spolupráce při provádění cílů tohoto nařízení a posouzení provádění cílů tohoto nařízení ve specifických zeměpisných oblastech, jako jsou specifické koridory vojenské mobility, nebo ve specifických odvětvích, včetně oblasti cel.	(57) Evropská rada ve svém závazku v oblasti vojenské mobility 2024 zdůraznila potřebu pravidelných cvičení za účelem prověření přeshraničních vojenských přesunů. Schopnost Komise provádět zátěžové testy má rovněž zásadní význam pro hodnocení účinnosti tohoto nařízení v tomto ohledu. Komise by proto měla mít možnost provádět zátěžové testy ve spolupráci s členskými státy a příslušnými subjekty Unie, aby se zlepšila připravenost členských států a aktérů na úrovni Unie na provádění tohoto nařízení. Tyto testy by se měly zaměřit na takové aspekty, jako je příprava na aktivaci systému EMERS, posouzení účinnosti mezirezortní spolupráce při provádění cílů tohoto nařízení a posouzení provádění cílů tohoto nařízení ve specifických zeměpisných oblastech, jako jsou specifické koridory vojenské mobility, nebo ve specifických odvětvích, včetně oblasti cel. ***Testy by měly zahrnovat také schopnost členských států zajistit optimální koordinaci s NATO.***

Or. en

Pozměňovací návrh 356
Alexandra Mehnert

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 57

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(57) Evropská rada ve svém závazku v oblasti vojenské mobility 2024 zdůraznila potřebu pravidelných cvičení za účelem prověření přeshraničních vojenských přesunů. Schopnost Komise provádět zátěžové testy má rovněž zásadní význam pro hodnocení účinnosti tohoto nařízení v tomto ohledu. Komise by proto měla mít možnost provádět zátěžové testy ve spolupráci s členskými státy a příslušnými subjekty Unie, aby se zlepšila připravenost členských států a aktérů na úrovni Unie na provádění tohoto nařízení. Tyto testy by se měly zaměřit na takové aspekty, jako je příprava na aktivaci systému EMERS, posouzení účinnosti mezirezortní spolupráce při provádění cílů tohoto nařízení a posouzení provádění cílů tohoto nařízení ve specifických zeměpisných oblastech, jako jsou specifické koridory vojenské mobility, nebo ve specifických odvětvích, včetně oblasti cel.	(57) Evropská rada ve svém závazku v oblasti vojenské mobility 2024 zdůraznila potřebu pravidelných cvičení za účelem prověření přeshraničních vojenských přesunů. Schopnost Komise provádět zátěžové testy má rovněž zásadní význam pro hodnocení účinnosti tohoto nařízení v tomto ohledu. Komise by proto měla mít možnost provádět zátěžové testy ve spolupráci s členskými státy a příslušnými subjekty Unie, aby se zlepšila připravenost členských států***, přijetí obranných opatření ze strany obyvatelstva*** a aktérů na úrovni Unie na provádění tohoto nařízení. Tyto testy by se měly zaměřit na takové aspekty, jako je příprava na aktivaci systému EMERS, posouzení účinnosti mezirezortní spolupráce při provádění cílů tohoto nařízení a posouzení provádění cílů tohoto nařízení ve specifických zeměpisných oblastech, jako jsou specifické koridory vojenské mobility, nebo ve specifických odvětvích, včetně oblasti cel.

Or. de

Pozměňovací návrh 357
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Marion Maréchal, Adam Bielan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 58

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(58) Za účelem dosažení cíle tohoto	(58) Za účelem dosažení cíle tohoto

nařízení, kterým je stanovení jednotných pravidel Unie pro vojenskou přepravu, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie za účelem aktualizace seznamu druhů operací vojenské přepravy, na které se vztahují trvalá povolení k vojenské přepravě stanovená v příloze I, a za účelem aktualizace vzorů žádostí a oznámení týkajících se povolení k vojenské přepravě stanovených v příloze II, aby se zajistila jejich aktuálnost. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016[20]. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.	nařízení, kterým je stanovení jednotných pravidel Unie pro vojenskou přepravu, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie za účelem aktualizace seznamu druhů operací vojenské přepravy, na které se vztahují trvalá povolení k vojenské přepravě stanovená v příloze I, a za účelem aktualizace vzorů žádostí a oznámení týkajících se povolení k vojenské přepravě stanovených v příloze II, aby se zajistila jejich aktuálnost. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, ***zejména s členskými státy s ohledem na jejich aspekty národní bezpečnosti, a*** to na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016[20]. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
[20] Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.	[20] Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

Or. en

Pozměňovací návrh 358
Bart Groothuis, Jeannette Baljeu, Petras Auštrevičius, Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Lucia Yar, Asger Christensen, Engin Eroglu

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 58 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(58a) S ohledem na možné využití dopravní infrastruktury protivníky by členské státy měly s podporou Komise vypracovat a provádět akční plán pro znesnadnění mobility v celé Unii. Tento plán zahrnuje společná cvičení k zajištění připravenosti na scénáře znesnadnění mobility.

Or. en