Europa-Parlamentet
2024-2029

Udvalget om Sikkerhed og Forsvar
Transport- og Turismeudvalget

2025/0847(COD)

10.4.2026

ÆNDRINGSFORSLAG
108 - 358

Udkast til betænkning
Michał Szczerba, Roberts Zīle
(PE784.420v01-00)

Ramme for foranstaltninger til at lette transport af udstyr, varer og personel til militære formål på tværs af Unionen

Forslag til forordning
(COM(2025)0847 – 2025/0847(COD))

Ændringsforslag 108
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Forslag til forordning
–

Forslag om forkastelse

Europa-Parlamentet forkaster Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastlæggelse af en ramme for foranstaltninger til at lette transport af udstyr, varer og personel til militære formål på tværs af Unionen.

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 109
Pekka Toveri, Riho Terras

Forslag til forordning
Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(1a) Ruslands angrebskrig mod Ukraine har grundlæggende ændret det europæiske sikkerhedsmiljø og skal tages fuldt ud i betragtning i forbindelse med planlægningen, gennemførelsen og videreudviklingen af foranstaltninger vedrørende militær mobilitet i henhold til denne forordning. Erfaringerne fra

støtten til Ukraine understreger behovet for et effektivt samarbejde uden for Unionens grænser. Hvor det er relevant, bør samarbejdet med Ukraine styrkes gennem relevante samarbejdsmæssige rammer i henhold til denne forordning og anden relevant EU-lovgivning for at forbedre koordineringen, interoperabiliteten og effektiviteten af den militære mobilitet i Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 110
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(2a) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 fastlægges Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T), hvori der fastsættes krav til indførelse af informations- og kommunikationsteknologisystemer (IKT-systemer) på transportområdet, herunder intelligente transportsystemer (ITS), inden for alle transportformer. Forordningen kræver planlægning, udvikling og drift af TEN-T for at optimere synergierne med infrastruktur med dobbelt anvendelse og indføre IKT-systemer til transport for at bevare eller forbedre infrastrukturens ydeevne, sikkerhed og tryghed. Disse bestemmelser støtter udtrykkeligt anvendelsen af IKT-systemer med henblik på en effektiv, sikker og modstandsdygtig forvaltning af transportinfrastrukturen, hvilket er afgørende for at lette hurtig og gnidningsløs bevægelighed for militært personel, udstyr og varer i hele Unionen.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(2a) Forordning (EU) 2024/1679 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) fastsætter, at der skal tages hensyn til behovene for militær mobilitet som et kriterium i forbindelse med opførelsen og opgraderingen af transportinfrastrukturen. Dette gælder navnlig for strækninger i det transeuropæiske transportnet, der overlapper det militære transportnet, for at sikre overensstemmelse med eksisterende krav og for at øge nettets kapacitet, modstandsdygtighed og effektivitet med dobbelt anvendelse.

Or. en

Ændringsforslag 112
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning
Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(2a) Forordning (EU) 2024/1679 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) fastsætter, at der skal tages hensyn til behovene for militær mobilitet som et kriterium i forbindelse med opførelsen og opgraderingen af transportinfrastrukturen. Dette gælder navnlig for strækninger i det transeuropæiske transportnet, der

overlapper det militære transportnet, for at sikre overensstemmelse med eksisterende krav og for at øge nettets kapacitet, modstandsdygtighed og effektivitet med dobbelt anvendelse.

Or. en

Ændringsforslag 113
Flavio Tosi

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. ***Da den pågældende transportinfrastruktur primært anvendes til civil passager- og godstransport, herunder gennem multimodale godsterminaler, indlandshavne og logistikknudepunkter, bør der tages behørigt hensyn til de operationelle, tekniske og økonomiske konsekvenser for disse infrastrukturer og for kontinuiteten i logistikforsyningskæderne.*** Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.

Or. en

Ændringsforslag 114
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning

Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. ***Militære transportoperationer skal så vidt muligt gennemføres på en måde, der sikrer en passende balance med civile transportbehov og undgår enhver uforholdsmæssig forstyrrelse af væsentlige tjenester, navnlig for borgere, arbejdstagere og økonomiske forsyningskæder.*** Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.

Or. en

Ændringsforslag 115
Wouter Beke, Nicolás Pascual de la Parte, Michael Gahler

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. ***Med henblik herpå bør der gennemføres passende foranstaltninger for at sikre, at kritiske komponenter i det civile transportnet fungerer effektivt, og dermed styrke den økonomiske modstandsdygtighed, både under og***

opretholdelse af lov og orden.

sideløbende med de militære transportoperationer. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.

Or. en

Ændringsforslag 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes***, navnlig ved at sikre en effektiv forudgående koordinering med de kompetente civile myndigheder og ved at anvende passende planlægnings- og informationsmekanismer***. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.

Or. ro

Ændringsforslag 117
Mircea-Gheorghe Hava

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver ***i*** Unionen og ***på tværs af*** dens ydre grænser bør fremmes***, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses*** og ***afbødes***. ***Dette berører ikke*** medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og ***deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden***.	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver ***inden for*** Unionen og ***ud over*** dens ydre grænser bør fremmes ***med særlig vægt på Unionens østlige flanke, Sortehavsregionen og strategiske forbindelser med Ukraine og Moldova, samtidig med at kontinuiteten i væsentlige civile transporttjenester*** og ***forsyningskæder sikres***. ***Denne forordning bør finde anvendelse, uden at det berører artikel 4, stk. 2, i TEU og*** medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar ***samt for at opretholde lov og orden*** og ***beskytte væsentlige offentlige funktioner***.

Or. ro

Ændringsforslag 118
Stanislav Stoyanov, Volker Schnurrbusch, Milan Mazurek, Siegbert Frank Droese

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes***, og udviklingen og renoveringen af infrastrukturen fortsat rettes mod dens civile anvendelse***. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden***, samt deres fulde kommando over og kontrol med deres væbnede styrker og tilknyttede aktiver***.

Or. en

Ændringsforslag 120
Dariusz Joński, Flavio Tosi, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport***, herunder civile operatørers økonomiske tab,*** begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte

beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.	national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden**.**	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport***, herunder civile operatørers økonomiske tab,*** begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden

Or. en

Ændringsforslag 122
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af

dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.	dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport ***så vidt muligt*** begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.	(3) Militære transportoperationer med dobbelt anvendelse af civil infrastruktur og mobile aktiver i Unionen og på tværs af dens ydre grænser bør fremmes, samtidig med at indvirkningen af sådanne operationer på civil transport ***så vidt muligt*** begrænses og afbødes. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner, herunder sikring af statens territoriale integritet og opretholdelse af lov og orden.

Or. en

Ændringsforslag 124
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3a) Transport og logistik er grundlaget for velstand, samhørighed og for samfundets evne til at fungere i kriser. Selv om krigstidens prioriteter skifter til forsvar og kræver systemer og personale til at støtte den militære mobilitet, er en modstandsdygtig og velfinansieret civil transport på tværs af alle transportformer fortsat afgørende for forsyningssikkerheden og den samfundsmæssige kontinuitet. Derfor skal infrastruktur og uddannelse med dobbelt anvendelse tage hensyn til både forsvarsbehov og civile behov og sikre tilstrækkelige færdigheder, kapacitet og fleksibilitet. I krisesituationer bør omfordeling af transportressourcer afbalancere presserende forsvarsbehov med langsigtede virkninger for industrien, beskæftigelsen og modstandsdygtigheden.

Or. en

Ændringsforslag 125
Flavio Tosi

Forslag til forordning
Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3a) Mange transportinfrastrukturer langs militære mobilitetskorridorer er civile infrastrukturer med dobbelt anvendelse, der primært anvendes til kommerciel passager- og godstransport. Dette er navnlig tilfældet for multimodale godsterminaler, indlandshavne og logistikknudepunkter, som spiller en afgørende rolle for det indre markeds funktion og kontinuiteten i de europæiske forsyningskæder. Ved gennemførelsen af denne forordning bør der derfor tages hensyn til sådanne infrastrukturers operationelle, tekniske og finansielle

begrænsninger.

Or. en

Ændringsforslag 126
Rasa Juknevičienė, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3a) Store grænseoverskridende jernbaneinfrastrukturprojekter med dobbelt anvendelse spiller en afgørende rolle med hensyn til at muliggøre militære mobilitetsbehov og samtidig støtte den civile transportkonnektivitet. Projekter, der er placeret på Unionens østlige flanke og udgør en del af de centrale europæiske TEN-T-korridorer og militære mobilitetskorridorer, er af særlig betydning og udformet med henblik på at opfylde kravene til militær mobilitet og styrke den regionale og nationale sikkerhed i Den Europæiske Union og NATO.

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 127
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3a) I betragtning af visse medlemsstaters rolle som store logistiske knudepunkter i Unionens transportnet, navnlig dem, der forbinder søhavne med korridorer, der fører til Unionens østlige flanke, bør der sikres en retfærdig fordeling af investeringsindsatsen og de driftsomkostninger, der er forbundet med den militære mobilitet.

Or. en

Ændringsforslag 128
Rasa Juknevičienė, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 3 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3b) De seneste stigninger i militære transportstrømme og den ustabile geopolitiske situation viser jernbaneinfrastrukturens stigende operationelle relevans for de militære mobilitetsbehov. Det er afgørende at sikre tilstrækkelig kapacitet, modstandsdygtighed og beskyttelse af strategisk jernbaneinfrastruktur, herunder signal- og trafikstyringssystemer, for at tage højde for pludselige militære bevægelser og samtidig opretholde stabiliteten i det bredere jernbanenet. Derfor bør investeringskontinuiteten, den bredere støtteberettigelse og forvaltningsfleksibiliteten for strategiske jernbaneprojekter med dobbelt anvendelse, navnlig styrkelse af modstandsdygtigheden ved EU's østlige grænse, støttes inden for den ramme, der er fastsat ved denne forordning.

Or. en

Begrundelse

Øget militær jernbanetrafik kræver tilstrækkelig kapacitet og en modstandsdygtig infrastruktur. Investeringskontinuiteten sikrer det operationelle beredskab og opretholder samtidig den generelle netværksstabilitet.

Ændringsforslag 129
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 3 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3b) Militær mobilitet bør gennemføres som led i en tilgang, der omfatter hele samfundet, og som er baseret på et tæt samarbejde mellem offentlige myndigheder, de væbnede styrker, den civile logistiksektor og arbejdsmarkedets parter for at sikre forsvarsberedskabet, den samfundsmæssige modstandsdygtighed og kontinuiteten i forsyningskæderne.

Or. en

Ændringsforslag 130
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 3 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3c) De grundlæggende og sociale rettigheder for arbejdstagere, der er involveret i militære transportoperationer, bør respekteres i overensstemmelse med EU-retten og gældende internationale forpligtelser, samtidig med at der tages hensyn til de ekstraordinære foranstaltninger, der er fastsat, når det europæiske forbedrede reaktionssystem

vedrørende militær mobilitet aktiveres i en krisesituation, forudsat at sådanne foranstaltninger fortsat er forholdsmæssige, midlertidige og behørigt begrundede.

Or. en

Ændringsforslag 131
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 3 d (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3d) Transport og logistik spiller en afgørende rolle for velstand og social og territorial samhørighed. Samfundets modstandsdygtighed går hånd i hånd med velfinansierede og funktionelle civile transportsystemer. Dette bør tages i betragtning ved planlægningen, moderniseringen eller opførelsen af ny infrastruktur med dobbelt anvendelse samt ved forhandling af uddannelsesplaner. I krisetider bør mulighederne evalueres, og beslutningerne træffes på en sådan måde, at de langsigtede negative konsekvenser for beskæftigelsen, industrien og samfundet som følge af nedlukning, omdirigering eller omfordeling af transportinfrastruktur til militære transportformål så vidt muligt minimeres.

Or. en

Ændringsforslag 132
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker udliciterer imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker.	(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker udliciterer imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, ***eller af allierede, der opererer inden for selve Unionen,*** eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker. ***Da jernbanetransport er den primære transportform for militær mobilitet over lange afstande og på tværs af grænserne i Unionen, er det vigtigt at sikre, at ansatte i jernbanevirksomheder, der er ansvarlige for transport af militært udstyr, uddannes i transport af sådant udstyr og i sikkerhedsstandarder, og at disse ansatte garanteres høje sociale standarder. Det er kun tilladt for jernbaneselskaber, der er ansvarlige for transport af militært udstyr, at anvende underleverandører til transport af sådant udstyr, hvis transportvirksomhedernes kapacitet er utilstrækkelig til at sikre en gnidningsløs transport af militært udstyr.***

Or. en

Ændringsforslag 133
Salvatore De Meo

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker udliciterer imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker.	(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker udliciterer imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker ***i overensstemmelse med de relevante nationale bestemmelser, som i detaljer beskriver rettigheder, pligter og ansvar for dem, der er involveret i transportkontrakter***.

Or. it

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

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker udliciterer imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, eller om de udføres på deres vegne	(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker udliciterer imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker ***eller af allierede lande, der***

af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker.

opererer på Unionens område, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker.

Or. en

Ændringsforslag 135
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker udliciterer imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker.	(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker udliciterer imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker ***eller de allierede landes væbnede styrker***, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker.

Or. en

Ændringsforslag 136
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Tidligere blev transport af militære	(4) Tidligere blev transport af militære

varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker ***udliciterer*** imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker.	varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker ***outsourcer*** imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker.
	Or. en

Ændringsforslag 137
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker ***udliciterer*** imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker.	(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker ***outsourcer*** imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker.
	Or. en

Ændringsforslag 138
Luis-Vicențiu Lazarus

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker udliciterer imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. ***Der er behov for at sikre, at de samme regler gælder i hele Unionen for militær transport, uanset om militære transportoperationer udføres direkte af medlemsstaternes væbnede styrker, eller om de udføres på deres vegne af civile virksomheder eller andre kontrahenter, der er engageret af disse væbnede styrker***.	(4) Tidligere blev transport af militære varer og militært udstyr hovedsageligt, hvis ikke udelukkende, udført direkte af de væbnede styrker, og en sådan transport var i de fleste medlemsstater undtaget fra Unionens regler om godstransport. De væbnede styrker udliciterer imidlertid i stigende grad deres transportoperationer til kommercielle transportører. ***I den forbindelse er det nødvendigt at undgå at indføre ensartede regler på EU-plan, der kan begrænse medlemsstaternes mulighed for at tilrettelægge og administrere militær transport i overensstemmelse med deres egne operationelle og sikkerhedsmæssige behov. Medlemsstaterne skal derfor bevare denne skønsbeføjelse ved fastlæggelsen af sådanne operationer***.

Or. ro

Ændringsforslag 139
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(4a) I lyset af det omskiftelige geopolitiske miljø bør denne forordning støtte medlemsstaterne i at forberede sig på ekstreme scenarier, herunder omfattende militære uforudsete situationer, hvor militær transport skal prioriteres. Militære mobilitetskorridorer

bør være retningsgivende for investeringsbeslutninger og tildelingen af midler under relevante EU-programmer. Disse korridorer skal kortlægges og ajourføres regelmæssigt i tæt samarbejde med EU's og NATO's militære myndigheder for at sikre overensstemmelse med den strategiske forsvarsplanlægning. Prioriteterne for infrastrukturudviklingen bør afspejle sikkerhedstruslernes ændrede geografi med særligt fokus på at afhjælpe konnektivitetsmangler i forbindelserne mod og langs den østlige flanke, navnlig langs vest-øst- og nord-syd-akserne, herunder styrkelse af forbindelserne til og inden for Sortehavsregionen gennem forbedrede forbindelser til Middelhavskorridoren og Adriaterhavskorridoren.

Or. en

Ændringsforslag 140
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Marion Maréchal

Forslag til forordning
Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(4a) En robust europæisk strategi for militær mobilitet kræver en modstandsdygtig og overvejende EU-baseret produktion af brændstoffer og alternative brændstoffer og raffinaderikapacitet for også at forbedre den strategiske autonomi, herunder vedligeholdelse af et omfattende net til distribution og lagring af brændstof og diversificering af energiforsyningen for at garantere energisikkerheden.

Or. en

Ændringsforslag 141
Christophe Gomart, Isabelle Le Callennec

Forslag til forordning
Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(4a) I denne forordning respekteres fuldt ud medlemsstaternes ansvar for deres nationale forsvar, herunder planlægning, indsættelse og kontrol af deres væbnede styrker.

Or. fr

Ændringsforslag 142
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 4 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(4b) Denne forordning bør muliggøre sammenkobling af EU's transportnet med Ukraines og Moldovas transportnet og fremme sammenhængskraften i infrastrukturens kompatibilitet samt konnektiviteten med disse partnerlande med henblik på at styrke den europæiske sikkerhed og det europæiske forsvar. Denne forordning bør gøre det muligt på forhånd at placere kapabiliteter for at lette militære bevægelser i retning mod de stater, der er mest udsatte på den østlige flanke.

Or. en

Ændringsforslag 143
Stanislav Stoyanov, Volker Schnurrbusch, Milan Mazurek, Siegbert Frank Droese

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) Grænseoverskridende militær transport, der udføres direkte af de væbnede styrker, ***hindres af, at EU-reglerne om transport ikke har fastsat specifikke foranstaltninger, der tager hensyn til de særlige forhold ved en sådan transport, som derfor er underlagt forskellige nationale regler og fragmenterede procedurer. Disse nationale krav er strengere end dem, der gælder for civile transportoperationer. Administrative regler (f.eks. diplomatisk godkendelse) er ofte komplekse og/eller papirbaserede i de forskellige medlemsstater (f.eks. told). Det forårsager forsinkelser, ineffektivitet og flaskehalse og hæmmer militær transport. Unionen har brug for en ensartet ramme til at sikre og støtte militær transport både i og uden for dens område***. En sådan ramme er afgørende for at sikre uhindret militær transport under alle omstændigheder og især i situationer, der kræver hurtig og omfattende transport af personel, varer og udstyr til militære formål.	(5) Grænseoverskridende militær transport, der udføres direkte af de væbnede styrker, ***skal fortsat henhøre under den enkelte medlemsstats enekompetence. For at lette transporten af udenlandske militære styrker gennem medlemsstaterne opretter medlemsstaterne et kontaktpunkt, hvor udenlandske styrker kan anmode om tilladelse til at passere gennem en udenlandsk medlemsstat***. En sådan ramme er afgørende for at sikre uhindret militær transport under alle omstændigheder og især i situationer, der kræver hurtig og omfattende transport af personel, varer og udstyr til militære formål.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) Grænseoverskridende militær transport, der udføres direkte af de væbnede styrker, hindres af, at EU-reglerne om transport ikke har fastsat specifikke foranstaltninger, der tager hensyn til de særlige forhold ved en sådan transport, som derfor er underlagt forskellige nationale	(5) Grænseoverskridende militær transport, der udføres direkte af de væbnede styrker, hindres af, at EU-reglerne om transport ikke har fastsat specifikke foranstaltninger, der tager hensyn til de særlige forhold ved en sådan transport, som derfor er underlagt forskellige nationale

regler og fragmenterede procedurer. Disse nationale krav er strengere end dem, der gælder for civile transportoperationer. Administrative regler (f.eks. diplomatisk godkendelse) er ofte komplekse og/eller papirbaserede i de forskellige medlemsstater (f.eks. told). Det forårsager forsinkelser, ineffektivitet og flaskehalse og hæmmer militær transport. Unionen har brug for en ensartet ramme til at sikre og støtte militær transport både i og uden for dens område. En sådan ramme er afgørende for at sikre uhindret militær transport under alle omstændigheder og især i situationer, der kræver hurtig og omfattende transport af personel, varer og udstyr til militære formål.	regler og fragmenterede procedurer. Disse nationale krav er strengere end dem, der gælder for civile transportoperationer. Administrative regler (f.eks. diplomatisk godkendelse) er ofte komplekse og/eller papirbaserede i de forskellige medlemsstater (f.eks. told). Det forårsager forsinkelser, ineffektivitet og flaskehalse og hæmmer militær transport. Unionen har brug for en ensartet ramme til at sikre og støtte militær transport både i og uden for dens område. En sådan ramme***, der er udviklet i samarbejde og koordinering med NATO,*** er afgørende for at sikre uhindret militær transport under alle omstændigheder og især i situationer, der kræver hurtig og omfattende transport af personel, varer og udstyr til militære formål.

Or. en

Ændringsforslag 145
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(5a) Denne forordning bør tage hensyn til den systematiske integration og anvendelse af NATO's standardsystemer såsom Logistic Functional Area Services (LOGFAS), som støtter en multinational planlægning af indsættelse, koordinering af bevægelser, sporing af transport og styring af vedligeholdelse. Tilpasningen af Unionens initiativer vedrørende militær mobilitet til sådanne interoperable digitale værktøjer er afgørende for at sikre effektive omfattende bevægelser, mindske fragmenteringen mellem de nationale systemer og øge beredskabet over for højintensive scenarier.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) For at lette transport af udstyr, varer og personel til militære formål eller civilbeskyttelse er der navnlig behov for en omfattende EU-dækkende ramme for tilladelser udstedt af en modtagende medlemsstat til militære transportoperationer, der udføres på dens område af eller på vegne af en anmodende medlemsstats væbnede styrker. De nuværende tekniske ordninger for procedurer for tilladelse til grænseoverskridende bevægelser er udviklet af Det Europæiske Forsvarsagentur ("EDA") og af nogle medlemsstater, men de anvendes på frivillig basis og gennemføres på forskellige måder. Dette skaber huller i harmoniseringen af regler og procedurer for militær transport, resulterer i operationel usikkerhed og administrative byrder og bringer Unionens kapacitet til at gribe ind på civilbeskyttelsesområdet samt dens overordnede beredskab i fare. For at løse disse problemer bør tilladelser til grænseoverskridende militær transport strømlines for alle transportformer (vej, jernbane, indre vandveje, luft og hav). Alle medlemsstater bør anvende de samme procedurer for administrative tilladelser og diplomatisk godkendelse, hvorved forsinkelser, administrative byrder og administrative omkostninger reduceres betydeligt. På grundlag af de eksisterende årlige tilladelser i henhold til EDA's tekniske ordninger er det nødvendigt at øge både forudsigeligheden og det operationelle beredskab ved at indføre en stående tilladelse til militær transport, som	(6) For at lette transport af udstyr, varer og personel til militære formål eller civilbeskyttelse er der navnlig behov for en omfattende EU-dækkende ramme for tilladelser udstedt af en modtagende medlemsstat til militære transportoperationer, der udføres på dens område af eller på vegne af en anmodende medlemsstats væbnede styrker. De nuværende tekniske ordninger for procedurer for tilladelse til grænseoverskridende bevægelser er udviklet af Det Europæiske Forsvarsagentur ("EDA") og af nogle medlemsstater, men de anvendes på frivillig basis og gennemføres på forskellige måder. Dette skaber huller i harmoniseringen af regler og procedurer for militær transport, resulterer i operationel usikkerhed og administrative byrder og bringer Unionens kapacitet til at gribe ind på civilbeskyttelsesområdet samt dens overordnede beredskab i fare. For at løse disse problemer bør tilladelser til grænseoverskridende militær transport strømlines for alle ***individuelle*** transportformer (vej, jernbane, indre vandveje, luft og hav) ***samt for deres intermodale eller kombinerede anvendelse***. Alle medlemsstater bør anvende de samme procedurer for administrative tilladelser og diplomatisk godkendelse, hvorved forsinkelser, administrative byrder og administrative omkostninger reduceres betydeligt. På grundlag af de eksisterende årlige tilladelser i henhold til EDA's tekniske ordninger er det nødvendigt at øge både

bør være gyldig, indtil den tilbagekaldes.

forudsigeligheden og det operationelle beredskab ved at indføre en stående tilladelse til militær transport, som bør være gyldig, indtil den tilbagekaldes.

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt ikke kun at se på unimodale løsninger. Kombineret eller intermodal anvendelse af transportformer til militære transporter bør også overvejes og lettes for yderligere at udvide mulighederne for sådanne transporter.

Ændringsforslag 147
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) For at lette transport af udstyr, varer og personel til militære formål eller civilbeskyttelse er der navnlig behov for en omfattende EU-dækkende ramme for tilladelser udstedt af en modtagende medlemsstat til militære transportoperationer, der udføres på dens område af eller på vegne af en anmodende medlemsstats væbnede styrker. De nuværende tekniske ordninger for procedurer for tilladelse til grænseoverskridende bevægelser er udviklet af Det Europæiske Forsvarsagentur ("EDA") og af nogle medlemsstater, men de anvendes på frivillig basis og gennemføres på forskellige måder. Dette skaber huller i harmoniseringen af regler og procedurer for militær transport, resulterer i operationel usikkerhed og administrative byrder og bringer Unionens kapacitet til at gribe ind på civilbeskyttelsesområdet samt dens overordnede beredskab i fare. For at løse disse problemer bør tilladelser til grænseoverskridende militær transport strømlines for alle transportformer (vej,	(6) For at lette transport af udstyr, varer og personel til militære formål eller civilbeskyttelse er der navnlig behov for en omfattende EU-dækkende ramme for tilladelser udstedt af en modtagende medlemsstat til militære transportoperationer, der udføres på dens område af eller på vegne af en anmodende medlemsstats væbnede styrker. De nuværende tekniske ordninger for procedurer for tilladelse til grænseoverskridende bevægelser er udviklet af Det Europæiske Forsvarsagentur ("EDA") og af nogle medlemsstater, men de anvendes på frivillig basis og gennemføres på forskellige måder. Dette skaber huller i harmoniseringen af regler og procedurer for militær transport, resulterer i operationel usikkerhed og administrative byrder og bringer Unionens kapacitet til at gribe ind på civilbeskyttelsesområdet samt dens overordnede beredskab i fare. For at løse disse problemer bør tilladelser til grænseoverskridende militær transport strømlines for alle ***individuelle***

jernbane, indre vandveje, luft og hav). Alle medlemsstater bør anvende de samme procedurer for administrative tilladelser og diplomatisk godkendelse, hvorved forsinkelser, administrative byrder og administrative omkostninger reduceres betydeligt. På grundlag af de eksisterende årlige tilladelser i henhold til EDA's tekniske ordninger er det nødvendigt at øge både forudsigeligheden og det operationelle beredskab ved at indføre en stående tilladelse til militær transport, som bør være gyldig, indtil den tilbagekaldes.

transportformer (vej, jernbane, indre vandveje, luft og hav) ***samt for deres intermodale eller kombinerede anvendelse***. Alle medlemsstater bør anvende de samme procedurer for administrative tilladelser og diplomatisk godkendelse, hvorved forsinkelser, administrative byrder og administrative omkostninger reduceres betydeligt. På grundlag af de eksisterende årlige tilladelser i henhold til EDA's tekniske ordninger er det nødvendigt at øge både forudsigeligheden og det operationelle beredskab ved at indføre en stående tilladelse til militær transport, som bør være gyldig, indtil den tilbagekaldes.

Or. en

Ændringsforslag 148
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) For at lette transport af udstyr, varer og personel til militære formål eller civilbeskyttelse er der navnlig behov for en omfattende EU-dækkende ramme for tilladelser udstedt af en modtagende medlemsstat til militære transportoperationer, der udføres på dens område af eller på vegne af en anmodende medlemsstats væbnede styrker. De nuværende tekniske ordninger for procedurer for tilladelse til grænseoverskridende bevægelser er udviklet af Det Europæiske Forsvarsagentur ("EDA") og af nogle medlemsstater, men de anvendes på frivillig basis og gennemføres på forskellige måder. Dette skaber huller i harmoniseringen af regler og procedurer for militær transport, resulterer i operationel usikkerhed og administrative	(6) For at lette transport af udstyr, varer og personel til militære formål eller civilbeskyttelse er der navnlig behov for en omfattende EU-dækkende ramme for tilladelser udstedt af en modtagende medlemsstat til militære transportoperationer, der udføres på dens område af eller på vegne af en anmodende medlemsstats væbnede styrker. De nuværende tekniske ordninger for procedurer for tilladelse til grænseoverskridende bevægelser er udviklet af Det Europæiske Forsvarsagentur ("EDA") og af nogle medlemsstater, men de anvendes på frivillig basis og gennemføres på forskellige måder. Dette skaber huller i harmoniseringen af regler og procedurer for militær transport, resulterer i operationel usikkerhed og administrative

byrder og bringer Unionens kapacitet til at gribe ind på civilbeskyttelsesområdet samt dens overordnede beredskab i fare. For at løse disse problemer bør tilladelser til grænseoverskridende militær transport strømlines for alle transportformer (vej, jernbane, indre vandveje, luft og hav). Alle medlemsstater bør anvende de samme procedurer for administrative tilladelser og diplomatisk godkendelse, hvorved forsinkelser, administrative byrder og administrative omkostninger reduceres betydeligt. På grundlag af de eksisterende årlige tilladelser i henhold til EDA's tekniske ordninger er det nødvendigt at øge både forudsigeligheden og det operationelle beredskab ved at indføre en stående tilladelse til militær transport, som bør være gyldig, indtil den tilbagekaldes.	byrder og bringer Unionens kapacitet til at gribe ind på civilbeskyttelsesområdet samt dens overordnede beredskab i fare. For at løse disse problemer bør tilladelser til grænseoverskridende militær transport strømlines for alle transportformer (vej, jernbane, indre vandveje, luft og hav) ***samt for deres intermodale eller kombinerede anvendelse***. Alle medlemsstater bør anvende de samme procedurer for administrative tilladelser og diplomatisk godkendelse, hvorved forsinkelser, administrative byrder og administrative omkostninger reduceres betydeligt. På grundlag af de eksisterende årlige tilladelser i henhold til EDA's tekniske ordninger er det nødvendigt at øge både forudsigeligheden og det operationelle beredskab ved at indføre en stående tilladelse til militær transport, som bør være gyldig, indtil den tilbagekaldes.

Or. en

Ændringsforslag 149
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6a) Administrative og retlige forsinkelser i forbindelse med tilladelsesprocedurer, vurderinger og klager kan udgøre en væsentlig hindring for en hurtig og effektiv gennemførelse af militære transportoperationer og infrastrukturprojekter med dobbelt anvendelse. Det er derfor nødvendigt at fastsætte fremskyndede procedurer med klare og bindende frister, navnlig for infrastrukturprojekter med dobbelt anvendelse langs militære mobilitetskorridorer som fastlagt i overensstemmelse med Unionens prioriteter for det transeuropæiske

transportnet. I den forbindelse bør medlemsstaterne sikre, at klageprocedurer behandles som en prioritet og inden for en tidsramme, der er forenelige med de operationelle krav vedrørende militær mobilitet. Medlemsstaterne skal derfor styrke deres kapacitet til at behandle de relevante projekter og operationer hurtigt.

Or. en

Ændringsforslag 150
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6a) Hurtig, sikker og uafbrudt evakuering af sårede og syge personer i forbindelse med militære operationer og krisestyringsopgaver er en væsentlig del af det operationelle beredskab og opfyldelsen af medlemsstaternes humanitære forpligtelser. Rammerne for militær transport i Unionen skal derfor sikre, at der tages fuldt hensyn til sygetransport, herunder militære og civile ambulancer og andre egnede transportmidler.

Or. en

Ændringsforslag 151
Roberts Zīle, Michał Szczerba, Dariusz Joński

Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6a) Det er vigtigt at fjerne en af de største hindringer for effektiv og rettidig transport af militært udstyr og tackle de

udfordringer, der opstår som følge af forskellige krav til transittilladelse for eksportkontrolleret militært udstyr, herunder produkter på EU's fælles liste over militært udstyr, på tværs af medlemsstaterne.

Or. en

Ændringsforslag 152
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6a) Selv om der bør være stærke forbehold for overhovedet at give militære transporttilladelser, skal sådanne tilladelser, hvis dette er tilfældet, følge klart definerede kriterier for, hvornår disse tilladelser tilbagekaldes, herunder automatiske udløbsdatoer.

Or. en

Ændringsforslag 153
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Betragtning 6 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6b) Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at køretøjer, der anvendes til sygetransport, kan bevæge sig inden for Unionens område uden unødig forsinkelse, navnlig på tværs af landegrænser. Med henblik herpå harmoniserer medlemsstaterne, hvor det er relevant, procedurerne, fjerner eller minimerer de administrative hindringer

og sikrer klarhed, gennemsigtighed og hurtighed i forbindelse med praksis for forudgående tilladelse. I tilfælde, hvor der ikke er tilstrækkelige ambulancer til rådighed, og evakueringen kræver brug af andre køretøjer, sikrer medlemsstaterne, at sådanne transporter udføres sikkert, med respekt for den menneskelige værdighed og i fuld overensstemmelse med den humanitære folkeret.

Or. en

Ændringsforslag 154
Merja Kyllönen

Forslag til forordning
Betragtning 6 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(6c) Når medlemsstaterne anvender foranstaltningerne i denne forordning, sikrer de fuld overholdelse af deres forpligtelser i henhold til den humanitære folkeret, herunder forpligtelsen til at beskytte lægefagligt personale, lægeenheder og sygetransport og til at sikre passende behandling og evakuering af sårede og syge. Unionen støtter også aktivt samarbejde og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne for at forbedre kapaciteten inden for sygetransport, herunder tilgængeligheden af ambulancer og udstyrets kompatibilitet, med henblik på at sikre en effektiv, rettidig og koordineret indsats i krisesituationer.

Or. en

Ændringsforslag 155
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning

Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Stående tilladelser til militær transport bør ikke være bundet til nogen specifik militær transportoperation, men bør være forhåndsgodkendte tilladelser til grænseoverskridende militær transport og omfatte foruddefinerede typer militære transportoperationer. Når medlemsstaterne udsteder stående tilladelser til militære transportoperationer, bør de kunne aftale, på hvilke betingelser disse operationer skal gennemføres, herunder gældende trafikordninger og foruddefinerede ruter, for at lette tilladte transportoperationer, der kræver trafikordninger, ved brug af den tilgængelige infrastruktur med dobbelt anvendelse.	(7) Stående tilladelser til militær transport bør ikke være bundet til nogen specifik militær transportoperation, men bør være forhåndsgodkendte tilladelser til grænseoverskridende militær transport og omfatte foruddefinerede typer militære transportoperationer. ***De bør så vidt muligt være en standardprocedure.*** Når medlemsstaterne udsteder stående tilladelser til militære transportoperationer, bør de kunne aftale, på hvilke betingelser disse operationer skal gennemføres, herunder gældende trafikordninger og foruddefinerede ruter, for at lette tilladte transportoperationer, der kræver trafikordninger, ved brug af den tilgængelige infrastruktur med dobbelt anvendelse.

Or. en

Ændringsforslag 156
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Stående tilladelser til militær transport bør ikke være bundet til nogen specifik militær transportoperation, men bør være forhåndsgodkendte tilladelser til grænseoverskridende militær transport og omfatte foruddefinerede typer militære transportoperationer. Når medlemsstaterne udsteder stående tilladelser til militære transportoperationer, bør de kunne aftale, på hvilke betingelser disse operationer skal gennemføres, herunder gældende trafikordninger og foruddefinerede ruter, for at lette tilladte transportoperationer, der kræver trafikordninger, ved brug af den	(7) Stående tilladelser til militær transport bør ikke være bundet til nogen specifik militær transportoperation, men bør være forhåndsgodkendte tilladelser til grænseoverskridende militær transport og omfatte foruddefinerede typer militære transportoperationer. ***De bør i så vid udstrækning som muligt anvendes som standardprocedure.*** Når medlemsstaterne udsteder stående tilladelser til militære transportoperationer, bør de kunne aftale, på hvilke betingelser disse operationer skal gennemføres, herunder gældende trafikordninger og foruddefinerede ruter,

tilgængelige infrastruktur med dobbelt anvendelse.

for at lette tilladte transportoperationer, der kræver trafikordninger, ved brug af den tilgængelige infrastruktur med dobbelt anvendelse.

Or. en

Ændringsforslag 157
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) Stående tilladelser til militær transport bør ikke være bundet til nogen specifik militær transportoperation, men bør være forhåndsgodkendte tilladelser til grænseoverskridende militær transport og omfatte foruddefinerede typer militære transportoperationer. Når medlemsstaterne udsteder stående tilladelser til militære transportoperationer, bør de kunne aftale, på hvilke betingelser disse operationer skal gennemføres, herunder gældende trafikordninger og foruddefinerede ruter, for at lette tilladte transportoperationer, der kræver trafikordninger, ved brug af den tilgængelige infrastruktur med dobbelt anvendelse.	(7) Stående tilladelser til militær transport bør ikke være bundet til nogen specifik militær transportoperation, men bør være forhåndsgodkendte tilladelser til grænseoverskridende militær transport***, der skal bruges som standardprocedure så ofte som muligt,*** og omfatte foruddefinerede typer militære transportoperationer. Når medlemsstaterne udsteder stående tilladelser til militære transportoperationer, bør de kunne aftale, på hvilke betingelser disse operationer skal gennemføres, herunder gældende trafikordninger og foruddefinerede ruter, for at lette tilladte transportoperationer, der kræver trafikordninger, ved brug af den tilgængelige infrastruktur med dobbelt anvendelse.

Or. en

Ændringsforslag 158
Michał Szczerba, Dariusz Joński, Roberts Zīle, Alice Teodorescu Måwe

Forslag til forordning
Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(8a) For at øge Unionens kapacitet til

at fungere som garant for sikkerhed og styrke dens rolle som en pålidelig partner på sikkerheds- og forsvarsområdet er det hensigtsmæssigt at lette militær mobilitet ikke blot inden for Unionen, men også, hvor det er relevant, i samarbejde med og med hensyn til tredjelande, der grænser op til medlemsstater, og med hvilke EU har uddybet samarbejdet, herunder som led i deres tiltrædelsesproces, nemlig Ukraine og Moldova. Som fastsat i det strategiske kompas bør Unionen styrke sin evne til hurtigt og problemfrit at flytte styrker på tværs af grænserne, herunder gennem et tættere samarbejde med partnere. Med henblik herpå kan Unionen samarbejde med tredjelande gennem strukturerede samarbejdsrammer, herunder sikkerheds- og forsvarspartnerskaber, der er udviklet inden for rammerne af det strategiske kompas, og som udgør en sammenhængende ramme for styrket dialog, koordinering og praktisk samarbejde. Der bør lægges særlig vægt på samarbejde med tredjelande, der er tæt integreret med Unionen, herunder inden for rammerne af udvidelsesprocessen. Selv om sådanne partnerskaber ofte er af ikkebindende karakter, bør de være retningsgivende for og understøtte indgåelsen af bilaterale eller multilaterale aftaler, der muliggør videreudvikling af samarbejdet med tredjelande med henblik på at øge den militære mobilitet, herunder gennem lovgivningsmæssig tilpasning, informationsudveksling og interoperabilitet. Et sådant samarbejde gennemføres under fuld overholdelse af Unionens retlige rammer, herunder bestemmelserne i traktaten om Den Europæiske Union vedrørende den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik og den fælles sikkerheds- og forsvarspolitik samt gældende internationale aftaler indgået af Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 159
Alexandra Mehnert

Forslag til forordning
Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(8a) Da omfattende omstillingsprocesser såsom forsvarskapaciteter ikke kun handler om militære kapaciteter, skal EU-borgerne involveres i alle bestræbelser på at opnå en militær reaktionsevne, idet de trufne foranstaltninger kommunikeres og forklares. Det kræver omfattende foranstaltninger for at forbedre informationen til befolkningen samt for at opnå befolkningens accept af militære øvelser og manøvrer.

Or. de

Ændringsforslag 160
Alice Teodorescu Måwe

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) Anvendelsesområdet for den stående tilladelse til militær transport bør ***præciseres, så den på nuværende tidspunkt kun omfatter simple*** militære transportoperationer, ***samtidig med at der åbnes mulighed for, at den i fremtiden kan udvides til at omfatte mere*** komplekse ***militære transportoperationer***. Denne proces bør gå hånd i hånd med en investeringsindsats for at tilpasse og opgradere infrastrukturen i de militære mobilitetskorridorer, styrket koordinering af foruddefinerede ruter for alle former for militære transportoperationer og bedre	(9) Anvendelsesområdet for den stående tilladelse til militær transport bør ***omfatte alle*** militære transportoperationer, ***både enkle og*** komplekse. Denne proces bør gå hånd i hånd med en investeringsindsats for at tilpasse og opgradere infrastrukturen i de militære mobilitetskorridorer, styrket koordinering af foruddefinerede ruter for alle former for militære transportoperationer og bedre adgang til transportkapabiliteter.

adgang til transportkapabiliteter.

Or. en

Ændringsforslag 161
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) Anvendelsesområdet for den stående tilladelse til militær transport bør præciseres, så den på nuværende tidspunkt kun omfatter simple militære transportoperationer, samtidig med at der åbnes mulighed for, at den i fremtiden kan udvides til at omfatte mere komplekse militære transportoperationer. Denne proces bør gå hånd i hånd med en investeringsindsats for at tilpasse og opgradere infrastrukturen i de militære mobilitetskorridorer, styrket koordinering af foruddefinerede ruter for alle former for militære transportoperationer og bedre adgang til transportkapabiliteter.	(9) Anvendelsesområdet for den stående tilladelse til militær transport bør præciseres, så den på nuværende tidspunkt kun omfatter simple militære transportoperationer, samtidig med at der åbnes mulighed for, at den i fremtiden kan udvides til at omfatte mere komplekse militære transportoperationer***, hvilket kan kræve høring af bl.a. nationale økonomiske og sociale udvalg***. Denne proces bør gå hånd i hånd med en investeringsindsats for at tilpasse og opgradere infrastrukturen i de militære mobilitetskorridorer, styrket koordinering af foruddefinerede ruter for alle former for militære transportoperationer og bedre adgang til transportkapabiliteter.

Or. en

Ændringsforslag 162
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(9a) En effektiv gennemførelse af denne forordning kræver betydelige investeringer i infrastruktur med dobbelt anvendelse. Disse investeringer bør støttes

tilstrækkeligt af Unionens finansielle instrumenter, navnlig Connecting Europe-faciliteten, for at sikre sammenhæng mellem reguleringsmæssige prioriteter og finansieringskapaciteten.

Or. en

Ændringsforslag 163
Alexandra Mehnert

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) Ad hoc-tilladelser til militær transport er nødvendige for at gennemføre militære transportoperationer i mangel af en stående tilladelse, eller når de falder uden for anvendelsesområdet for en eksisterende stående tilladelse, og bør hovedsageligt gælde for militære transportoperationer med kort varsel, som ikke er planlagt, og som går ud over det aftalte anvendelsesområde for den stående tilladelse, i overensstemmelse med tilsagnet om militær mobilitet fra 2024, hvori medlemsstaterne forpligtede sig til at give tilladelser til grænseoverskridende bevægelser inden for højst tre arbejdsdage.	(10) Ad hoc-tilladelser til militær transport er nødvendige for at gennemføre militære transportoperationer i mangel af en stående tilladelse, eller når de falder uden for anvendelsesområdet for en eksisterende stående tilladelse, og bør hovedsageligt gælde for militære transportoperationer med kort varsel, som ikke er planlagt, og som går ud over det aftalte anvendelsesområde for den stående tilladelse, i overensstemmelse med tilsagnet om militær mobilitet fra 2024, hvori medlemsstaterne forpligtede sig til at give tilladelser til grænseoverskridende bevægelser inden for højst tre arbejdsdage. ***Ved godkendelse af militære transporter lægges der særlig vægt på at informere befolkningen.***

Or. de

Ændringsforslag 164
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) Når de kompetente myndigheder udsteder tilladelser til transport af militært specialgods, bør de tage hensyn til de seneste teknologiske fremskridt såsom moderne påhængsvognsteknologier og systemer til fordeling af akseltryk, der mindsker den negative indvirkning på infrastrukturen og øger trafiksikkerheden.

Or. en

Ændringsforslag 165
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) Når de kompetente myndigheder udsteder tilladelser til en særlig militær transport, bør de tage hensyn til moderne påhængsvognsteknologier og systemer til fordeling af akseltryk, der mindsker indvirkningen på infrastrukturen og forbedrer trafiksikkerheden.

Or. en

Ændringsforslag 166
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) Når de kompetente myndigheder udsteder tilladelser til transport af militært specialgods, bør de tage hensyn til moderne påhængsvognsteknologier og systemer til fordeling af akseltryk, der

mindsker infrastrukturens indvirkning og øger trafiksikkerheden.

Or. en

Ændringsforslag 167
Flavio Tosi

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) Ud over tilladelser kræver visse grænseoverskridende militære transportoperationer trafikordninger. Sådanne ordninger kan vedrøre ruter for sikker transport af militært specialgods eller farligt gods, eskorter til at eskortere militære transportoperationer, den nødvendige værtsnationsstøtte i forbindelse med en militær transportoperation eller andre transportformsspecifikke trafiksikkerhedsforanstaltninger eller -krav, der går ud over de almindelige regler, såsom begrænset adgang til jernbaneoverkørsler, blokerede veje eller lukket luftrum. I jernbanesektoren skal jernbaneinfrastrukturforvalteren desuden tildele en individuel kanal og give en særlig tilladelse til ekstraordinære transporter, mens jernbanevirksomhederne skal foretage de kontroller af rutekompatibilitet og togsammensætning, der kræves i forbindelse med en militær transportoperation. Sådanne trafikordninger og kanaltildelinger bidrager til at minimere de negative indvirkninger på civile transportaktiviteter. Der er behov for fælles procedurer og frister for anmodning om og tildeling af trafikordninger, herunder koordinering med infrastrukturforvaltere, for at harmonisere og strømline processerne og mindske forsinkelser og forstyrrelser. Trafikordninger, der indføres i henhold til denne forordning, bør ikke berøre andre	(11) Ud over tilladelser kræver visse grænseoverskridende militære transportoperationer trafikordninger. Sådanne ordninger kan vedrøre ruter for sikker transport af militært specialgods eller farligt gods, eskorter til at eskortere militære transportoperationer, den nødvendige værtsnationsstøtte i forbindelse med en militær transportoperation eller andre transportformsspecifikke trafiksikkerhedsforanstaltninger eller -krav, der går ud over de almindelige regler, såsom begrænset adgang til jernbaneoverkørsler, blokerede veje eller lukket luftrum. I jernbanesektoren skal jernbaneinfrastrukturforvalteren desuden tildele en individuel kanal og give en særlig tilladelse til ekstraordinære transporter, mens jernbanevirksomhederne skal foretage de kontroller af rutekompatibilitet og togsammensætning, der kræves i forbindelse med en militær transportoperation. Sådanne trafikordninger og kanaltildelinger bidrager til at minimere de negative indvirkninger på civile transportaktiviteter. ***De bør også tage behørigt hensyn til de operationelle begrænsninger af civil infrastruktur med dobbelt anvendelse, herunder multimodale godsterminaler, indlandshavne og logistikknudepunkter, for at undgå uforholdsmæssigt store forstyrrelser af den civile godstransport og logistiske operationer.*** Der er behov for

operationelle procedurer eller krav, der måtte finde anvendelse i henhold til EU-lovgivning eller national lovgivning for udførsel af de pågældende militære transportoperationer.

fælles procedurer og frister for anmodning om og tildeling af trafikordninger, herunder koordinering med infrastrukturforvaltere, for at harmonisere og strømline processerne og mindske forsinkelser og forstyrrelser. Trafikordninger, der indføres i henhold til denne forordning, bør ikke berøre andre operationelle procedurer eller krav, der måtte finde anvendelse i henhold til EU-lovgivning eller national lovgivning for udførsel af de pågældende militære transportoperationer.

Or. en

Ændringsforslag 168
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(11a) Grænseoverskridende militære transportoperationer kræver trafikordninger, og den digitale gennemførelse af sådanne ordninger bør lettes ved at oprette en EU-dækkende og interoperabel informationsudvekslingsmekanisme, der gør det muligt at koordinere militær og civil trafikstyring baseret på direktiv 2010/40/EU. Langs TEN-T-nettene udruller EU's medlemsstater betydelige og modstandsdygtige netværk af vejsensorer (trafikkameraer, vejafgiftssystemer og bompengeopkrævningsanlæg, samarbejdende intelligente transportsystemer, vægtsensorer, trafiktællere osv.), der fungerer selv under forhold med forringet eller reduceret satellit- eller mobilsignal.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(11a) I erkendelse af at digitale systemer er afgørende for en velfungerende grænseoverskridende militær transport, bør forordningen kræve minimumsforanstaltninger vedrørende cybersikkerhed og modstandsdygtighed, der er i overensstemmelse med Unionens politikker for cyberrobusthed og NATO's standarder, for at sikre kontinuiteten i operationerne og beskytte følsomme data.

Or. en

Ændringsforslag 170
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 11 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(11b) Europa er allerede i færd med at indføre samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS), der kan spille en særlig rolle for den militære mobilitet, da de muliggør såkaldt "platooning", der kan spille en rolle med hensyn til at forbedre effektiviteten af konvojer og/eller automatiseringen af konvojer. Det nederlandske EU-formandskab anerkendte i 2016 relevansen af platooning for logistikken i "Amsterdamerklæringen om samarbejde om opkoblede og automatiske køretøjer" fra april 2016. Gennem "European Truck Platooning Challenge" har den europæiske lastbilindustri allerede styrket sin tekniske kapacitet på dette område.

Militær logistik kan nu drage fordel af den allerede udstyrede infrastruktur og det grundlag, som Rådet fastlagde i 2016. Europa er førende på verdensplan med hensyn til indførelse af samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS); ingen steder er der flere køretøjer udstyret med disse systemer end i EU, hvor de er standardudstyr, og ingen steder er der flere veje udstyret med dem. Europa har et unikt offentligt drevet C-ITS-sikkerhedsautentifikationssystem, som både medlemsstaterne og industrien har tillid til, og som gør det unikt. Det stiller også et bredt spektrum til rådighed og anvender europæisk standardiseret teknologi til C-ITS.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Transport af militært materiel, udstyr og teknologi er særlig sårbar over for ondsindede handlinger og spionage. Med henblik på at garantere sikkerheden for konvojer og den militære transports modstandsdygtighed i Europa bør transportvirksomheder, der udfører grænseoverskridende militære transportoperationer på Unionens område, være i besiddelse af en militær transportgodkendelse udstedt af de nationale koordinatorer for grænseoverskridende militær transport. Dette berører ikke medlemsstaternes ansvar for at beskytte national sikkerhed og forsvar og deres beføjelse til at beskytte andre væsentlige statslige funktioner. Af sikkerheds- og fortrolighedshensyn er virksomheder med en direkte

ansættelsesmodel desuden bedre egnet til at udføre militære transportoperationer end underleverandører af tjenesteydelser.

Or. en

Ændringsforslag 172
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Det er nødvendigt at fokusere på cyberhærdning og kontrasabotagebeskyttelse af jernbaner, broer, havne, brændstofledninger og kritisk 5G-infrastruktur, især langs den østlige flanke, herunder dækning til bekæmpelse af UAS ved vigtige passagepunkter;

Or. en

Ændringsforslag 173
Mircea-Gheorghe Hava

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i 2030. Når dette system er taget i brug, bør alle	(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i 2030. Når dette system er taget i brug, bør alle

medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.	medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302, ***Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser senest den 31. december 2028 til at etablere et sikkert, modstandsdygtigt og begrænset digitalt informationssystem for militær mobilitet, der, hvor det er relevant, er interoperabelt med Unionens tolddatamodel, relevante transportdatabaser og sikre grænseflader, der anvendes i samarbejdet mellem EU og NATO, og som er udformet i overensstemmelse med principperne om indbygget cybersikkerhed og dataminimering.***
	Or. ro

Ændringsforslag 174
Riho Terras, Pekka Toveri

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang***, der skal være taget i brug*** senest i ***2030***. Når dette system er taget i brug, bør alle	(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang senest i ***2027***. ***Ved oprettelsen af systemet bør Kommissionen tage hensyn til og som***

medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.	***grundlag anvende et eksisterende digitalt system, der er oprettet til dette formål, og som er udviklet af flere medlemsstater og finansieret af EU-midler, for at sikre gennemsigtighed, en effektiv og ansvarlig anvendelse af EU's og medlemsstaternes finanser, og at systemet bliver operationelt så hurtigt som muligt i alle medlemsstater og senest i 2028.*** Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel. ***Systemet bør også være kompatibelt med NATO's krav.***

Or. en

Begrundelse

Den Europæiske Forsvarsfond finansierer projektet om et sikkert digitalt militært mobilitetssystem (SDMMS) med ca. 9 mio. EUR.

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

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang,	(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang,

der skal være taget i brug senest i ***2030***. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.

der skal være taget i brug senest i ***2028, og som sikrer, at de data, dokumenter og oplysninger, der udveksles eller lagres, hostes på Unionens område***. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302***, samtidig med at muligheden for en papirbaseret behandling bibeholdes som en backupløsning***. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.

Or. en

Ændringsforslag 176
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i 2030. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne	(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i 2030. ***Dette system bør udstyres med passende cybersikkerhedsværktøjer.*** Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende

vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.

militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.

Or. en

Ændringsforslag 177
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i ***2030***. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.	(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i ***2028***. ***Dette system bør udstyres med passende cybersikkerhedsværktøjer.*** Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i 2030. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.	(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i 2030. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel***, og bør også være kompatibelt med NATO's krav***.

Or. en

Ændringsforslag 179
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle	(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle

og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i 2030. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.

og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug ***så hurtigt som muligt og*** senest i 2030. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.

Or. en

Ændringsforslag 180
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i 2030. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende militær transport vedrørende EU-formular	(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og i overensstemmelse med målet i tilsagnet om militær mobilitet 2024 om at udvikle og anvende digitaliserede og harmoniserede procedurer, hvor det er muligt, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere et digitalt informationssystem for militær mobilitet med sikker og begrænset adgang, der skal være taget i brug senest i 2030***, og som er foreneligt med NATO's standarder***. Når dette system er taget i brug, bør alle medlemsstater anvende det til alle tilladelser til militær transport, trafikordninger og toldformaliteter i forbindelse med grænseoverskridende

302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.	militær transport vedrørende EU-formular 302. Med hensyn til toldformaliteterne vedrørende EU-formular 302 bør systemet være i overensstemmelse med den relevante EU-toldlovgivning, herunder de fælles datakrav, der udgør EU's tolddatamodel.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13a) For at sikre at den grænseoverskridende militære transport fungerer korrekt, er det nødvendigt at garantere et højt niveau af cybersikkerhed og modstandsdygtighed i de digitale systemer, der understøtter en sådan transport. Der bør derfor fastsættes minimumskrav i overensstemmelse med Unionens relevante rammer for cybersikkerhed og modstandsdygtighed og, hvor det er relevant, med NATO's standarder for at sikre kontinuiteten i operationerne og beskyttelsen af følsomme data.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(14) Militære transportoperationer bør gennemføres uden unødige forstyrrelser ved de indre grænseovergange inden for Unionens toldområde på en måde, der begrænser flaskehalse for civil transport. Under eskorte af militær transport er det nødvendigt at markere køretøjer og håndtere våben og ammunition for at sikre både sikkerhed og effektivitet, og kontrol ved grænsen kan medføre forsinkelser, der kan bringe rettidigheden af militære transportoperationer i fare. Eventuelle nødvendige kontrolforanstaltninger bør ***kun*** gennemføres ved det første planlagte stop efter en medlemsstats indre grænse.	(14) Militære transportoperationer bør gennemføres uden unødige forstyrrelser ved de indre grænseovergange inden for Unionens toldområde på en måde, der begrænser flaskehalse for civil transport. Under eskorte af militær transport er det nødvendigt at markere køretøjer og håndtere våben og ammunition for at sikre både sikkerhed og effektivitet, og kontrol ved grænsen kan medføre forsinkelser, der kan bringe rettidigheden af militære transportoperationer i fare. Eventuelle nødvendige kontrolforanstaltninger bør ***som hovedregel*** gennemføres ved det første planlagte stop efter en medlemsstats indre grænse***, uden at dette berører den modtagende medlemsstats ret til at foretage en sådan kontrol andre steder, når det er behørigt begrundet i hensyn til den nationale sikkerhed, den offentlige sikkerhed eller risikorelaterede hensyn***.

Or. en

Ændringsforslag 183
Alexandra Mehnert

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Militære transportoperationer bør gennemføres uden unødige forstyrrelser ved de indre grænseovergange inden for Unionens toldområde på en måde, der begrænser flaskehalse for civil transport. Under eskorte af militær transport er det nødvendigt at markere køretøjer og håndtere våben og ammunition for at sikre både sikkerhed og effektivitet, og kontrol ved grænsen kan medføre forsinkelser, der kan bringe rettidigheden af militære transportoperationer i fare. Eventuelle nødvendige kontrolforanstaltninger bør kun gennemføres ved det første planlagte stop	(14) Militære transportoperationer bør gennemføres uden unødige forstyrrelser ved de indre grænseovergange inden for Unionens toldområde på en måde, der begrænser flaskehalse for civil transport. ***Eventuelle hændelser skal meddeles til befolkningen for ikke at bringe accepten af militære transportoperationer i fare.*** Under eskorte af militær transport er det nødvendigt at markere køretøjer og håndtere våben og ammunition for at sikre både sikkerhed og effektivitet, og kontrol ved grænsen kan medføre forsinkelser, der kan bringe rettidigheden af militære transportoperationer i fare. Eventuelle

efter en medlemsstats indre grænse.	nødvendige kontrolforanstaltninger bør kun gennemføres ved det første planlagte stop efter en medlemsstats indre grænse.

Or. de

Ændringsforslag 184
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(14a) Det er vigtigt at fjerne en af de største hindringer for effektiv og rettidig transport af militært udstyr og tackle de udfordringer, der opstår som følge af forskellige krav til transittilladelse for eksportkontrolleret militært udstyr, herunder produkter på EU's fælles liste over militært udstyr, på tværs af medlemsstaterne.

Or. en

Ændringsforslag 185
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Forslag til forordning
Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(14a) Den grundlæggende ret til militærnægtelse af samvittighedsgrunde anerkendes i forskellige internationale tekster og europæiske medlemsstater såsom den internationale konvention om borgerlige og politiske rettigheder og EU's charter om grundlæggende rettigheder.

Or. en

Begrundelse

I forbindelse med militære aktiviteter eller aktiviteter, der støtter militære mål, er anvendelsen af retten til militærnægtelse af samvittighedsgrunde et legitimt spørgsmål, ikke kun for militært personale, der opfordrer til, at princippet opretholdes.

Ændringsforslag 186
Asger Christensen, Jeannette Baljeu, Jan-Christoph Oetjen

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Det er nødvendigt at sikre, at vejtransport af militært specialgods, der overstiger den størst tilladte ***vægte*** eller de størst tilladte dimensioner, der er fastsat i Rådets direktiv 96/53/EF[8], tillades, under forudsætning af de nødvendige trafikordninger, hvis sådanne er påkrævet, og forudsat at de transporterer en udelelig last.	(16) Det er nødvendigt at sikre, at vejtransport af militært specialgods, der overstiger den størst tilladte ***vægt*** eller de størst tilladte dimensioner, der er fastsat i Rådets direktiv 96/53/EF[8], tillades, under forudsætning af de nødvendige trafikordninger, hvis sådanne er påkrævet, og forudsat at de transporterer en udelelig last. ***Det er også nødvendigt at sikre, at vejtransport med køretøjer, der ikke opfylder specifikationerne i bilag I til nævnte direktiv, eller som opfylder kendetegnene ved et "modulkoncept", også tillades uden unødige begrænsninger eller tilladelser.***
[8] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).	[8] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).

Or. en

Begrundelse

Denne forordning bør fortsat være fuldt forenelig med direktiv 96/53/EF som ændret. Dens anvendelsesområde bør ikke begrænses til militært specialgods. Transport af alle typer gods, der anvender køretøjer med høj kapacitet – herunder dem, der ikke opfylder specifikationerne

i bilag I til direktiv 96/53/EF, samt dem, der opererer i henhold til et "modulkoncept" – bør også være tilladt, uden at der pålægges unødige restriktioner.

Ændringsforslag 187
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Det er nødvendigt at sikre, at vejtransport af militært specialgods, der overstiger den størst tilladte ***vægte*** eller de størst tilladte dimensioner, der er fastsat i Rådets direktiv 96/53/EF[8], tillades, under forudsætning af de nødvendige trafikordninger, hvis sådanne er påkrævet, og forudsat at de transporterer en udelelig last.	(16) Det er nødvendigt at sikre, at vejtransport af militært specialgods, der overstiger den størst tilladte ***vægt*** eller de størst tilladte dimensioner, der er fastsat i Rådets direktiv 96/53/EF[8], tillades, under forudsætning af de nødvendige trafikordninger, hvis sådanne er påkrævet, og forudsat at de transporterer en udelelig last. ***Det er også nødvendigt at sikre, at vejtransport med køretøjer, der ikke opfylder specifikationerne i bilag I til nævnte direktiv, eller som opfylder kendetegnene ved et "modulkoncept", også tillades uden unødige begrænsninger eller tilladelser.***
[8] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).	[8] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).

Or. en

Ændringsforslag 188
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Selv om de fleste medlemsstater indrømmer visse undtagelser for militære transportoperationer fra kørselsforbud i weekender og på nationale helligdage samt lignende periodiske trafikrestriktioner, varierer disse undtagelser betydeligt på tværs af Unionen. Der er derfor behov for at indføre en generel fritagelse fra sådanne tidsbaserede trafikrestriktioner for at sikre, at militære transportoperationer kan gennemføres hurtigt og gnidningsløst i hele Unionen, også i disse perioder.	(17) Selv om de fleste medlemsstater indrømmer visse undtagelser for militære transportoperationer fra kørselsforbud i weekender og på nationale helligdage samt lignende periodiske trafikrestriktioner, varierer disse undtagelser betydeligt på tværs af Unionen. ***Medlemsstaterne anvender også forskellige trafikrestriktioner baseret på køretøjets miljøpræstationer.*** Der er derfor behov for at indføre en generel fritagelse fra sådanne tidsbaserede ***og miljøpræstationsbaserede*** trafikrestriktioner for at sikre, at militære transportoperationer kan gennemføres hurtigt og gnidningsløst i hele Unionen, også i disse perioder.

Or. en

Ændringsforslag 189
Luis-Vicențiu Lazarus

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Selv om de fleste medlemsstater indrømmer visse undtagelser for militære transportoperationer fra kørselsforbud i weekender og på nationale helligdage samt lignende periodiske trafikrestriktioner, varierer disse undtagelser betydeligt på tværs af Unionen. Der er derfor behov for at ***indføre en generel fritagelse*** fra sådanne tidsbaserede trafikrestriktioner for at sikre, at militære transportoperationer kan gennemføres hurtigt og gnidningsløst i hele Unionen, også i disse perioder.	(17) Selv om de fleste medlemsstater indrømmer visse undtagelser for militære transportoperationer fra kørselsforbud i weekender og på nationale helligdage samt lignende periodiske trafikrestriktioner, varierer disse undtagelser betydeligt på tværs af Unionen. Der er derfor behov for***,*** at ***medlemsstaterne under udøvelsen af deres suveræne beføjelser kan fastsætte undtagelser*** fra sådanne tidsbaserede trafikrestriktioner for at sikre, at militære transportoperationer kan gennemføres hurtigt og gnidningsløst i hele Unionen, også i disse perioder.

Or. ro

Ændringsforslag 190
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) Selv om de fleste medlemsstater indrømmer visse undtagelser for militære transportoperationer fra kørselsforbud i weekender og på nationale helligdage samt lignende periodiske trafikrestriktioner, varierer disse undtagelser betydeligt på tværs af Unionen. Der er derfor behov for at indføre en generel fritagelse fra sådanne tidsbaserede trafikrestriktioner for at sikre, at militære transportoperationer kan gennemføres hurtigt og gnidningsløst i hele Unionen, også i disse perioder.	(17) Selv om de fleste medlemsstater indrømmer visse undtagelser for militære transportoperationer fra kørselsforbud i weekender og på nationale helligdage samt lignende periodiske trafikrestriktioner, ***herunder på indre vandveje,*** varierer disse undtagelser betydeligt på tværs af Unionen. Der er derfor behov for at indføre en generel fritagelse fra sådanne tidsbaserede trafikrestriktioner for at sikre, at militære transportoperationer kan gennemføres hurtigt og gnidningsløst i hele Unionen, også i disse perioder.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) Trafikrestriktioner, der gælder på specifikke vejstrækninger og er baseret på køretøjers miljøpræstationer, kan under visse omstændigheder udgøre en uforholdsmæssig byrde for militære transporter, der udføres direkte af de væbnede styrker. Det skyldes, at militære vejkøretøjer ofte er betydeligt tungere end civile vejkøretøjer, hvilket betyder, at der er færre nul- eller lavemissionsalternativer. Desuden fornyes sådanne tunge militære vejkøretøjer ikke så ofte som civile køretøjer. Af disse grunde bør militær transport, der udføres direkte af de	(18) Trafikrestriktioner, der gælder på specifikke vejstrækninger og er baseret på køretøjers miljøpræstationer, kan under visse omstændigheder udgøre en uforholdsmæssig byrde for militære transporter, der udføres direkte af de væbnede styrker. Det skyldes, at militære vejkøretøjer ofte er betydeligt tungere end civile vejkøretøjer, hvilket betyder, at der er færre nul- eller lavemissionsalternativer. Desuden fornyes sådanne tunge militære vejkøretøjer ikke så ofte som civile køretøjer. Af disse grunde bør militær transport, der udføres direkte af de

væbnede styrker, fritages fra trafikrestriktioner på specifikke vejstrækninger baseret på køretøjers miljøpræstationer.	væbnede styrker ***eller på deres vegne af civile operatører***, fritages fra trafikrestriktioner på specifikke vejstrækninger baseret på køretøjers miljøpræstationer.

Or. en

Ændringsforslag 192
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) Trafikrestriktioner, der gælder på specifikke vejstrækninger og er baseret på køretøjers miljøpræstationer, kan under visse omstændigheder udgøre en uforholdsmæssig byrde for militære transporter, der udføres ***direkte*** af de væbnede styrker. Det skyldes, at militære vejkøretøjer ofte er betydeligt tungere end civile vejkøretøjer, hvilket betyder, at der er færre nul- eller lavemissionsalternativer. Desuden fornyes sådanne tunge militære vejkøretøjer ikke så ofte som civile køretøjer. Af disse grunde bør militær transport, der udføres ***direkte*** af de væbnede styrker, fritages fra trafikrestriktioner på specifikke vejstrækninger baseret på køretøjers miljøpræstationer.	(18) Trafikrestriktioner, der gælder på specifikke vejstrækninger og er baseret på køretøjers miljøpræstationer, kan under visse omstændigheder udgøre en uforholdsmæssig byrde for militære transporter, der udføres af de væbnede styrker ***og/eller af civile operatører***. Det skyldes, at militære vejkøretøjer ofte er betydeligt tungere end civile vejkøretøjer, hvilket betyder, at der er færre nul- eller lavemissionsalternativer. Desuden fornyes sådanne tunge militære vejkøretøjer ikke så ofte som civile køretøjer. Af disse grunde bør militær transport, der udføres af de væbnede styrker ***og/eller af civile operatører***, fritages fra trafikrestriktioner på specifikke vejstrækninger baseret på køretøjers miljøpræstationer.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(19) Cabotagekørsel ad vej i Unionen er begrænset i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009[9]. Selv om militære transportoperationer, der udføres af de væbnede styrker, er undtaget fra disse restriktioner, gælder dette ikke for dem, der outsources til civile transportvirksomheder. For at lette militær transport er det nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at fritage militære transportoperationer, der udføres af civile operatører, fra disse restriktioner, hvor det er nødvendigt for at lette militær transport.	(19) Cabotagekørsel ad vej i Unionen er begrænset i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009[9]. Selv om militære transportoperationer, der udføres af de væbnede styrker, er undtaget fra disse restriktioner, gælder dette ikke for dem, der outsources til civile transportvirksomheder. For at lette militær transport er det nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for ***i begrundede tilfælde*** at fritage militære transportoperationer, der udføres af civile operatører, fra disse restriktioner, hvor det er nødvendigt for at lette militær transport.
[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).	[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) ***Cabotagekørsel ad vej*** i Unionen er begrænset i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009[9]. Selv om militære transportoperationer, der udføres af de væbnede styrker, er undtaget fra disse restriktioner, gælder dette ikke for dem, der outsources til civile transportvirksomheder. For at lette militær transport er det nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at fritage militære transportoperationer, der udføres af civile	(19) ***Reglerne for adgangen til markedet for godskørsel*** i Unionen er begrænset i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009[9]. Selv om militære transportoperationer, der udføres af de væbnede styrker, er undtaget fra disse restriktioner, gælder dette ikke for dem, der outsources til civile transportvirksomheder. For at lette militær transport er det nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at fritage militære

operatører, fra disse restriktioner, hvor det er nødvendigt for at lette militær transport.

[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

transportoperationer, der udføres af civile operatører, fra disse restriktioner, hvor det er nødvendigt for at lette militær transport.

[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

Begrundelse

Begrænsninger gælder ikke kun med hensyn til tid og antal cabotagekørsler, men kan også gælde for første og sidste vejstrækning i en kombineret eller intermodal transport (se artikel 10, stk. 7, i forordning (EF) nr. 1072/2009). I betragtning af behovet for forbindelser til oplandet med havne, indlandshavne og knudepunkter for jernbanefragt bør kombineret og intermodal transport, der involverer vejtransport, også lettes yderligere.

Ændringsforslag 195
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) ***Cabotagekørsel ad vej*** i Unionen er begrænset i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009[9]. Selv om militære transportoperationer, der udføres af de væbnede styrker, er undtaget fra disse restriktioner, gælder dette ikke for dem, der outsources til civile transportvirksomheder. For at lette militær transport er det nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at fritage militære transportoperationer, der udføres af civile operatører, fra disse restriktioner, hvor det er nødvendigt for at lette militær transport.	(19) ***Reglerne for adgangen til markedet for godskørsel*** i Unionen er begrænset i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009[9]. Selv om militære transportoperationer, der udføres af de væbnede styrker, er undtaget fra disse restriktioner, gælder dette ikke for dem, der outsources til civile transportvirksomheder. For at lette militær transport er det nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at fritage militære transportoperationer, der udføres af civile operatører, fra disse restriktioner, hvor det er nødvendigt for at lette militær transport.

[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

Ændringsforslag 196
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) ***Cabotagekørsel ad vej*** i Unionen er begrænset i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009[9]. Selv om militære transportoperationer, der udføres af de væbnede styrker, er undtaget fra disse restriktioner, gælder dette ikke for dem, der outsources til civile transportvirksomheder. For at lette militær transport er det nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at fritage militære transportoperationer, der udføres af civile operatører, fra disse restriktioner, hvor det er nødvendigt for at lette militær transport.	(19) ***Reglerne for adgangen til markedet for godskørsel*** i Unionen er begrænset i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009[9]. Selv om militære transportoperationer, der udføres af de væbnede styrker, er undtaget fra disse restriktioner, gælder dette ikke for dem, der outsources til civile transportvirksomheder. For at lette militær transport er det nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at fritage militære transportoperationer, der udføres af civile operatører, fra disse restriktioner, hvor det er nødvendigt for at lette militær transport.

[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

Ændringsforslag 197
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis

for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19a) Transportsektoren, og navnlig vejtransport, er ramt af en alvorlig og vedvarende mangel på arbejdskraft i hele Europa. Grundlæggende skyldes denne mangel forringet kvalitet i beskæftigelsen og arbejdsvilkårene med stagnation i reallønnen i det seneste årti inden for transport. Denne mangel truer tydeligvis sektorens evne til at reagere effektivt i en nødsituation og dermed transportsektorens og hele Europas modstandsdygtighed. Erfaringerne under covid-19-pandemien viste, at længerevarende undtagelser førte til for lang arbejdstid, øget træthed og forringede arbejdsvilkår. Disse foranstaltninger bidrog til, at mange internationale lastbilchauffører forlod erhvervet. En vellykket militær mobilitet afhænger i sidste ende også af investeringer i at gøre job inden for transportsektoren mere attraktive med henblik på at tiltrække og fastholde transportarbejdere, og en yderligere svækkelse af køre- og hviletidsbeskyttelsen vil gøre det ekstremt vanskeligt at rekruttere og fastholde førere til militære transportoperationer.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19a) Militære transportoperationer og

transport af farligt eller følsomt gods kan være mål for fysiske angreb eller cyberangreb, der skader forsendelsen eller truer gennemførelsen af de militære operationer. I sådanne tilfælde bør ansatte i transportvirksomheder, der udfører militære transportoperationer, ikke holdes ansvarlige for tab eller skade på den infrastruktur, logistik og transportkapacitet, som de driver, eller på deres forsendelse, når et sådant tab eller en sådan skade er forårsaget af en uforudsigelig og uundgåelig begivenhed, der ligger uden for deres kontrol.

Or. en

Ændringsforslag 199
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Undgåelige forsinkelser og unødvendige administrative byrder i forbindelse med transport af varer i militære transportoperationer skyldes ofte operatørernes utilstrækkelige anvendelse af de lettelser, der er fastsat i Unionens toldlovgivning, samt i mindre grad en divergerende national anvendelse af Unionens toldregler. Disse kan også skabe væsentlige flaskehalse, der har en negativ indvirkning på civile transportoperationer. For at strømline og forenkle toldformaliteterne for grænseoverskridende militær transport af varer har Unionen udviklet EU-formular 302, der er udformet til at forenkle toldprocedurerne for sådanne militære varer. EU- og NATO-formular 302 bør udgøre standardmetoden til opfyldelse af relevante toldformaliteter, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt tilkendegiver, at de	(20) Undgåelige forsinkelser og unødvendige administrative byrder i forbindelse med transport af varer i militære transportoperationer skyldes ofte operatørernes utilstrækkelige anvendelse af de lettelser, der er fastsat i Unionens toldlovgivning, samt i mindre grad en divergerende national anvendelse af Unionens toldregler. Disse kan også skabe væsentlige flaskehalse, der har en negativ indvirkning på civile transportoperationer. For at strømline og forenkle toldformaliteterne for grænseoverskridende militær transport af varer har Unionen udviklet EU-formular 302, der er udformet til at forenkle toldprocedurerne for sådanne militære varer. EU- og NATO-formular 302 bør udgøre standardmetoden til opfyldelse af relevante toldformaliteter, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt tilkendegiver, at de

foretrækker indgivelse af standardtoldangivelser. Medlemsstaterne bør støtte og tilskynde til anvendelsen af EU- og NATO-formular 302. For at styrke den effektive gennemførelse af disse formularer bør operatørerne som udgangspunkt anvende dem, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt fraviger deres anvendelse til fordel for indgivelse af en standardtoldangivelse. Hvis der er behov for kontrol, bør disse prioriteres for at afbalancere operationelle behov med risikostyring i overensstemmelse med Unionens toldlovgivning.	foretrækker indgivelse af standardtoldangivelser. Medlemsstaterne bør støtte og tilskynde til anvendelsen af EU- og NATO-formular 302. For at styrke den effektive gennemførelse af disse formularer bør operatørerne som udgangspunkt anvende dem, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt fraviger deres anvendelse til fordel for indgivelse af en standardtoldangivelse. ***Den digitale håndtering af EU- og NATO-formular 302 gennem det digitale informationssystem for militær mobilitet bør forhindre operatørerne i at skulle medbringe en fysisk kopi, samtidig med at muligheden for papirbaseret behandling som en backupløsning bevares. Enhver opgradering eller gennemførelse, herunder operatørers investeringer i IT-systemernes cybersikkerhed, skal støttes gennem EU-finansiering.*** Hvis der er behov for kontrol, bør disse prioriteres for at afbalancere operationelle behov med risikostyring i overensstemmelse med Unionens toldlovgivning.
	Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 200
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Undgåelige forsinkelser og unødvendige administrative byrder i forbindelse med transport af varer i militære transportoperationer skyldes ofte ***operatørernes*** utilstrækkelige anvendelse af de lettelser, der er fastsat i Unionens toldlovgivning, samt i mindre grad en divergerende national anvendelse af Unionens toldregler. Disse kan også skabe væsentlige flaskehalse, der har en negativ indvirkning på civile transportoperationer. For at strømline og forenkle toldformaliteterne for grænseoverskridende militær transport af varer har Unionen udviklet EU-formular 302, der er udformet til at forenkle toldprocedurerne for sådanne militære varer. EU- og NATO-formular 302 bør udgøre standardmetoden til opfyldelse af relevante toldformaliteter, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt tilkendegiver, at de foretrækker indgivelse af standardtoldangivelser. Medlemsstaterne bør støtte og tilskynde til anvendelsen af EU- og NATO-formular 302. For at styrke den effektive gennemførelse af disse formularer bør operatørerne som udgangspunkt anvende dem, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt fraviger deres anvendelse til fordel for indgivelse af en standardtoldangivelse. Hvis der er behov for kontrol, bør disse prioriteres for at afbalancere operationelle behov med risikostyring i overensstemmelse med Unionens toldlovgivning.	(20) Undgåelige forsinkelser og unødvendige administrative byrder i forbindelse med transport af varer i militære transportoperationer skyldes ofte ***interessenternes*** utilstrækkelige anvendelse ***i logistikkæden*** af de lettelser, der er fastsat i Unionens toldlovgivning, samt i mindre grad en divergerende national anvendelse af Unionens toldregler. Disse kan også skabe væsentlige flaskehalse, der har en negativ indvirkning på civile transportoperationer. For at strømline og forenkle toldformaliteterne for grænseoverskridende militær transport af varer har Unionen udviklet EU-formular 302, der er udformet til at forenkle toldprocedurerne for sådanne militære varer. EU- og NATO-formular 302 bør udgøre standardmetoden til opfyldelse af relevante toldformaliteter, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt tilkendegiver, at de foretrækker indgivelse af standardtoldangivelser. Medlemsstaterne bør støtte og tilskynde til anvendelsen af EU- og NATO-formular 302. For at styrke den effektive gennemførelse af disse formularer bør operatørerne som udgangspunkt anvende dem, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt fraviger deres anvendelse til fordel for indgivelse af en standardtoldangivelse. Hvis der er behov for kontrol, bør disse prioriteres for at afbalancere operationelle behov med risikostyring i overensstemmelse med Unionens toldlovgivning.

Or. en

Ændringsforslag 201

François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind, Jean-Marc Germain

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Undgåelige forsinkelser og unødvendige administrative byrder i forbindelse med transport af varer i militære transportoperationer skyldes ofte operatørernes utilstrækkelige anvendelse af de lettelser, der er fastsat i Unionens toldlovgivning, samt i mindre grad en divergerende national anvendelse af Unionens toldregler. Disse kan også skabe væsentlige flaskehalse, der har en negativ indvirkning på civile transportoperationer. For at strømline og forenkle toldformaliteterne for grænseoverskridende militær transport af varer har Unionen udviklet EU-formular 302, der er udformet til at forenkle toldprocedurerne for sådanne militære varer. EU- og NATO-formular 302 bør udgøre standardmetoden til opfyldelse af relevante toldformaliteter, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt tilkendegiver, at de foretrækker indgivelse af standardtoldangivelser. Medlemsstaterne bør støtte og tilskynde til anvendelsen af EU- og NATO-formular 302. For at styrke den effektive gennemførelse af disse formularer bør operatørerne som udgangspunkt anvende dem, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt fraviger deres anvendelse til fordel for indgivelse af en standardtoldangivelse. Hvis der er behov for kontrol, bør disse prioriteres for at afbalancere operationelle behov med risikostyring i overensstemmelse med Unionens toldlovgivning.	(20) Undgåelige forsinkelser og unødvendige administrative byrder i forbindelse med transport af varer i militære transportoperationer skyldes ofte operatørernes utilstrækkelige anvendelse af de lettelser, der er fastsat i Unionens toldlovgivning, samt i mindre grad en divergerende national anvendelse af Unionens toldregler. Disse kan også skabe væsentlige flaskehalse, der har en negativ indvirkning på civile transportoperationer. For at strømline og forenkle toldformaliteterne for grænseoverskridende militær transport af varer har Unionen udviklet EU-formular 302, der er udformet til at forenkle toldprocedurerne for sådanne militære varer. EU- og NATO-formular 302 bør udgøre standardmetoden til opfyldelse af relevante toldformaliteter, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt tilkendegiver, at de foretrækker indgivelse af standardtoldangivelser. Medlemsstaterne bør ***acceptere, anvende,*** støtte og tilskynde til anvendelsen af EU- og NATO-formular 302. For at styrke den effektive gennemførelse af disse formularer bør operatørerne som udgangspunkt anvende dem, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt fraviger deres anvendelse til fordel for indgivelse af en standardtoldangivelse. Hvis der er behov for kontrol, bør disse prioriteres for at afbalancere operationelle behov med risikostyring i overensstemmelse med Unionens toldlovgivning.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Undgåelige forsinkelser og unødvendige administrative byrder i forbindelse med transport af varer i militære transportoperationer skyldes ofte operatørernes utilstrækkelige anvendelse af de lettelser, der er fastsat i Unionens toldlovgivning, samt i mindre grad en divergerende national anvendelse af Unionens toldregler. Disse kan også skabe væsentlige flaskehalse, der har en negativ indvirkning på civile transportoperationer. For at strømline og forenkle toldformaliteterne for grænseoverskridende militær transport af varer har Unionen udviklet EU-formular 302, der er udformet til at forenkle toldprocedurerne for sådanne militære varer. EU- og NATO-formular 302 bør udgøre standardmetoden til opfyldelse af relevante toldformaliteter, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt tilkendegiver, at de foretrækker indgivelse af standardtoldangivelser. Medlemsstaterne bør ***støtte og tilskynde til anvendelsen af*** EU- og NATO-formular 302. For at styrke den effektive gennemførelse af disse formularer bør operatørerne som udgangspunkt anvende dem, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt fraviger deres anvendelse til fordel for indgivelse af en standardtoldangivelse. Hvis der er behov for kontrol, bør disse prioriteres for at afbalancere operationelle behov med risikostyring i overensstemmelse med Unionens toldlovgivning.	(20) Undgåelige forsinkelser og unødvendige administrative byrder i forbindelse med transport af varer i militære transportoperationer skyldes ofte operatørernes utilstrækkelige anvendelse af de lettelser, der er fastsat i Unionens toldlovgivning, samt i mindre grad en divergerende national anvendelse af Unionens toldregler. Disse kan også skabe væsentlige flaskehalse, der har en negativ indvirkning på civile transportoperationer. For at strømline og forenkle toldformaliteterne for grænseoverskridende militær transport af varer har Unionen udviklet EU-formular 302, der er udformet til at forenkle toldprocedurerne for sådanne militære varer. EU- og NATO-formular 302 bør udgøre standardmetoden til opfyldelse af relevante toldformaliteter, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt tilkendegiver, at de foretrækker indgivelse af standardtoldangivelser. Medlemsstaterne bør ***anvende*** EU- og NATO-formular 302. For at styrke den effektive gennemførelse af disse formularer bør operatørerne som udgangspunkt anvende dem, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt fraviger deres anvendelse til fordel for indgivelse af en standardtoldangivelse. Hvis der er behov for kontrol, bør disse prioriteres for at afbalancere operationelle behov med risikostyring i overensstemmelse med Unionens toldlovgivning.

Or. en

Ændringsforslag 203
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Undgåelige forsinkelser og unødvendige administrative byrder i forbindelse med transport af varer i militære transportoperationer skyldes ofte operatørernes utilstrækkelige anvendelse af de lettelser, der er fastsat i Unionens toldlovgivning, samt i mindre grad en divergerende national anvendelse af Unionens toldregler. Disse kan også skabe væsentlige flaskehalse, der har en negativ indvirkning på civile transportoperationer. For at strømline og forenkle toldformaliteterne for grænseoverskridende militær transport af varer har Unionen udviklet EU-formular 302, der er udformet til at forenkle toldprocedurerne for sådanne militære varer. EU- og NATO-formular 302 bør udgøre standardmetoden til opfyldelse af relevante toldformaliteter, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt tilkendegiver, at de foretrækker indgivelse af standardtoldangivelser. Medlemsstaterne bør ***støtte og tilskynde til anvendelsen af*** EU- og NATO-formular 302. For at styrke den effektive gennemførelse af disse formularer bør operatørerne som udgangspunkt anvende dem, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt fraviger deres anvendelse til fordel for indgivelse af en standardtoldangivelse. Hvis der er behov for kontrol, bør disse prioriteres for at afbalancere operationelle behov med risikostyring i overensstemmelse med Unionens toldlovgivning.	(20) Undgåelige forsinkelser og unødvendige administrative byrder i forbindelse med transport af varer i militære transportoperationer skyldes ofte operatørernes utilstrækkelige anvendelse af de lettelser, der er fastsat i Unionens toldlovgivning, samt i mindre grad en divergerende national anvendelse af Unionens toldregler. Disse kan også skabe væsentlige flaskehalse, der har en negativ indvirkning på civile transportoperationer. For at strømline og forenkle toldformaliteterne for grænseoverskridende militær transport af varer har Unionen udviklet EU-formular 302, der er udformet til at forenkle toldprocedurerne for sådanne militære varer. EU- og NATO-formular 302 bør udgøre standardmetoden til opfyldelse af relevante toldformaliteter, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt tilkendegiver, at de foretrækker indgivelse af standardtoldangivelser. Medlemsstaterne bør ***kun anvende*** EU- og NATO-formular 302. For at styrke den effektive gennemførelse af disse formularer bør operatørerne som udgangspunkt anvende dem, medmindre de militære myndigheder, der er ansvarlige for den pågældende operation, udtrykkeligt fraviger deres anvendelse til fordel for indgivelse af en standardtoldangivelse. Hvis der er behov for kontrol, bør disse prioriteres for at afbalancere operationelle behov med risikostyring i overensstemmelse med Unionens toldlovgivning.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(21) Med hensyn til tilladelser til militær transport, trafikordninger, skabeloner, det digitale system, transportregler for uafbrudt transport af militært udstyr og personel, militær transport af farligt gods og militær specialtransport samt andre regler i forbindelse med forbud mod ferietrafik og cabotage, bør medlemsstater, der er medlemmer af NATO, behandle enhver af de ***NATO-allierede*** som svarende til anmodende medlemsstater i forbindelse med NATO-operationer, med undtagelse af regler og bestemmelser vedrørende toldformaliteter og den tilhørende digitalisering af EU-formular 302. Den tilsvarende behandling, der er fastsat i denne forordning, må ikke bringe Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser i fare. Denne forordning berører ikke anvendelsen af overenskomsten mellem deltagerne i den nordatlantiske traktat vedrørende status for deres styrker (NATO SOFA), undertegnet i London den 19. juni 1951, af medlemsstater, der er parter i Den Nordatlantiske Traktats Organisation (NATO).	(21) Med hensyn til tilladelser til militær transport, trafikordninger, skabeloner, det digitale system, transportregler for uafbrudt transport af militært udstyr og personel, militær transport af farligt gods og militær specialtransport samt andre regler i forbindelse med forbud mod ferietrafik og cabotage, bør medlemsstater, der er medlemmer af NATO, behandle enhver af de ***NATO-lande, der ikke er en EU-medlemsstat,*** som svarende til anmodende medlemsstater i forbindelse med NATO-operationer***, -missioner og -øvelser***, med undtagelse af regler og bestemmelser vedrørende toldformaliteter og den tilhørende digitalisering af EU-formular 302. Den tilsvarende behandling, der er fastsat i denne forordning, må ikke bringe Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser i fare. Denne forordning berører ikke anvendelsen af overenskomsten mellem deltagerne i den nordatlantiske traktat vedrørende status for deres styrker (NATO SOFA), undertegnet i London den 19. juni 1951, af medlemsstater, der er parter i Den Nordatlantiske Traktats Organisation (NATO).

Or. en

Ændringsforslag 205
Marta Wcisło

Forslag til forordning

Betragtning 22 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(22a) Militære transportoperationer, der udføres under det europæiske forbedrede reaktionssystem vedrørende militær mobilitet (EMERS), udgør en tungtvejende offentlig sikkerheds- og forsvarsinteresse for Unionen og dens medlemsstater.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(23) EMERS bør aktiveres af Rådet, når en eksisterende eller forventet stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport i Unionen ikke kan imødekommes efter de normale EU-transportregler eller på grund af kapaciteten i Unionens transportnet. Et sådant øget behov for militær transport kan bl.a. skyldes en forværring af Unionens sikkerhedsmiljø eller naturlige eller menneskeskabte kriser, der gør det nødvendigt at indsætte væbnede styrker og påvirker Unionen som helhed eller en del heraf, eller trusler i tredjelande.	(23) EMERS bør aktiveres af Rådet, ***når mindst én medlemsstat er berørt af eller trues af væbnet aggression, en hybrid krigshandling, cyberangreb, en pandemi eller en naturkatastrofe, og*** når en eksisterende eller forventet stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport i Unionen ikke kan imødekommes efter de normale EU-transportregler eller på grund af kapaciteten i Unionens transportnet. Et sådant øget behov for militær transport kan bl.a. skyldes en forværring af Unionens sikkerhedsmiljø eller naturlige eller menneskeskabte kriser, der gør det nødvendigt at indsætte væbnede styrker og påvirker Unionen som helhed eller en del heraf, eller trusler i tredjelande. ***EMERS bør dog ikke aktiveres, når der er risiko for, at udstyr, aktiver eller teknologier, der flyttes, kan anvendes mod en anden medlemsstat, demonstranter eller personer, der befinder sig på Unionens område. En kollektiv faglig aktion, der finder sted i overensstemmelse med***

national lovgivning, bør heller ikke betragtes som en situation, hvor EMERS kan aktiveres.

Or. en

Ændringsforslag 207
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(23) EMERS bør aktiveres af Rådet, når en ***eksisterende eller forventet*** stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport i Unionen ikke kan imødekommes efter de normale EU-transportregler eller på grund af kapaciteten i Unionens transportnet. Et sådant øget behov for militær transport kan bl.a. skyldes en forværring af Unionens sikkerhedsmiljø eller naturlige eller menneskeskabte kriser, der gør det nødvendigt at indsætte væbnede styrker og påvirker Unionen som helhed eller en del heraf, eller trusler i tredjelande.	(23) EMERS bør ***udelukkende*** aktiveres af Rådet ***i hastesituationer, der er kendetegnet ved en krise eller en alvorlig trussel mod sikkerheden i Unionen eller en del heraf,*** når ***der er behov for*** en ***betydelig*** stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport i Unionen***, herunder når et sådant behov med rimelighed kan forudses, og disse behov*** ikke kan imødekommes ***i tilstrækkelig grad*** efter de normale EU-transportregler eller på grund af kapaciteten i Unionens transportnet. Et sådant øget behov for militær transport kan bl.a. skyldes en forværring af Unionens sikkerhedsmiljø eller naturlige eller menneskeskabte kriser, der gør det nødvendigt at indsætte væbnede styrker og påvirker Unionen som helhed eller en del heraf, eller trusler i tredjelande.

Or. en

Ændringsforslag 208
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(23) EMERS bør aktiveres af Rådet, når en eksisterende eller forventet stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport i Unionen ikke kan imødekommes efter de normale EU-transportregler eller på grund af kapaciteten i Unionens transportnet. Et sådant øget behov for militær transport kan bl.a. skyldes en forværring af Unionens sikkerhedsmiljø eller naturlige eller menneskeskabte kriser, der gør det nødvendigt at indsætte væbnede styrker og påvirker Unionen som helhed eller en del heraf, eller trusler i tredjelande.	(23) EMERS bør aktiveres af Rådet, når en eksisterende eller forventet stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport i Unionen ikke kan imødekommes efter de normale EU-transportregler eller på grund af kapaciteten i Unionens transportnet. Et sådant øget behov for militær transport kan bl.a. skyldes en forværring af Unionens sikkerhedsmiljø eller naturlige eller menneskeskabte kriser, der gør det nødvendigt at indsætte væbnede styrker og påvirker Unionen som helhed eller en del heraf, eller trusler i tredjelande. ***Kollektive faglige aktioner, der finder sted i overensstemmelse med national ret, bør ikke betragtes som en situation, hvor EMERS kan iværksættes.***

Or. en

Ændringsforslag 209
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) Aktiveringen af EMERS bør iværksættes på Kommissionens eget initiativ eller efter en begrundet anmodning fra mindst én medlemsstat. Inden Kommissionen forelægger Rådet et forslag om aktivering af EMERS, bør den anvende al tilgængelig ekspertise og indsamle alle relevante oplysninger for at vurdere risikoen for en betydelig stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport inden for Unionen, herunder gennem samarbejde med den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik og NATO.	(24) Aktiveringen af EMERS bør iværksættes på Kommissionens eget initiativ eller efter en begrundet anmodning fra mindst én medlemsstat. Inden Kommissionen forelægger Rådet et forslag om aktivering af EMERS, bør den anvende al tilgængelig ekspertise og indsamle alle relevante oplysninger for at vurdere risikoen for en betydelig stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport inden for Unionen, herunder gennem samarbejde med den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik og NATO. ***Det er vigtigt at sikre, at***

Europa-Parlamentet kan inddrages på behørig vis og har et overblik i de forskellige relevante faser af EMERS-proceduren.

Or. en

Ændringsforslag 210
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) Aktiveringen af EMERS bør iværksættes på Kommissionens eget initiativ eller efter en begrundet anmodning fra mindst én medlemsstat. Inden Kommissionen forelægger Rådet et forslag om aktivering af EMERS, bør den anvende al tilgængelig ekspertise og indsamle alle relevante oplysninger for at vurdere risikoen for en betydelig stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport inden for Unionen, herunder gennem samarbejde med den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik og NATO.	(24) Aktiveringen af EMERS bør iværksættes på Kommissionens eget initiativ eller efter en begrundet anmodning fra mindst én medlemsstat. Inden Kommissionen forelægger Rådet et forslag om aktivering af EMERS, bør den anvende al tilgængelig ekspertise og indsamle alle relevante oplysninger for ***hurtigst muligt*** at vurdere risikoen for en betydelig stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport inden for Unionen, herunder gennem samarbejde med den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik og NATO.

Or. en

Ændringsforslag 211
Riho Terras

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) Aktiveringen af EMERS bør iværksættes ***på Kommissionens eget initiativ eller*** efter en begrundet anmodning fra mindst én medlemsstat.	(24) Aktiveringen af EMERS bør iværksættes efter en begrundet anmodning fra mindst én medlemsstat. Inden Kommissionen forelægger Rådet et forslag

Inden Kommissionen forelægger Rådet et forslag om aktivering af EMERS, bør den anvende al tilgængelig ekspertise og indsamle alle relevante oplysninger for at vurdere risikoen for en betydelig stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport inden for Unionen, herunder gennem samarbejde med den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik og NATO.	om aktivering af EMERS, bør den anvende al tilgængelig ekspertise og indsamle alle relevante oplysninger for at vurdere risikoen for en betydelig stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport inden for Unionen, herunder gennem samarbejde med den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik og NATO.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) Aktiveringen af EMERS bør iværksættes ***på Kommissionens eget initiativ eller*** efter en begrundet anmodning fra mindst én medlemsstat. Inden Kommissionen forelægger Rådet et forslag om aktivering af EMERS, bør den anvende al tilgængelig ekspertise og indsamle alle relevante oplysninger for at vurdere risikoen for en betydelig stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport inden for Unionen, herunder gennem samarbejde med den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik og NATO.	(24) Aktiveringen af EMERS bør iværksættes efter en begrundet anmodning fra mindst én medlemsstat. Inden Kommissionen forelægger Rådet et forslag om aktivering af EMERS, bør den anvende al tilgængelig ekspertise og indsamle alle relevante oplysninger for at vurdere risikoen for en betydelig stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport inden for Unionen, herunder gennem samarbejde med den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik og NATO.

Or. en

Ændringsforslag 213
Stanislav Stoyanov, Volker Schnurrbusch, Milan Mazurek, Siegbert Frank Droese

Forslag til forordning

Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) Aktiveringen af EMERS bør iværksættes ***på Kommissionens eget initiativ eller*** efter en begrundet anmodning fra mindst én medlemsstat. Inden Kommissionen forelægger Rådet et forslag om aktivering af EMERS, bør den anvende al tilgængelig ekspertise og indsamle alle relevante oplysninger for at vurdere risikoen for en betydelig stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport inden for Unionen, herunder gennem samarbejde med den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik og NATO.	(24) Aktiveringen af EMERS bør iværksættes efter en begrundet anmodning fra mindst én medlemsstat ***til Kommissionen***. Inden Kommissionen forelægger Rådet et forslag om aktivering af EMERS, bør den anvende al tilgængelig ekspertise og indsamle alle relevante oplysninger for at vurdere risikoen for en betydelig stigning i mængden, hyppigheden eller hastigheden af militær transport inden for Unionen, herunder gennem samarbejde med den højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik og NATO.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(25) Når Kommissionen fastslår, at aktiveringen af EMERS er berettiget, bør den foreslå en sådan aktivering for Rådet. Efter modtagelsen af denne anmodning bør Rådet kunne aktivere EMERS senest 48 timer efter modtagelsen af aktiveringsanmodningen ved at vedtage en gennemførelsesretsakt, der angiver varigheden ***af*** anvendelsen af EMERS, som ikke bør overstige ***12*** måneder. Gennemførelsesretsakten bør også præcisere, hvilke virkninger af bestemmelserne der skal udvides af medlemsstater, der er parter i den nordatlantiske traktat, til at omfatte militære transporter foretaget af parter i den nordatlantiske traktat, der ikke er	(25) Når Kommissionen fastslår, at aktiveringen af EMERS er berettiget, bør den foreslå en sådan aktivering for Rådet ***og sende forslaget til Europa-Parlamentet, der skal arrangere en debat om spørgsmålet***. Efter modtagelsen af denne anmodning bør Rådet kunne aktivere EMERS senest 48 timer efter modtagelsen af aktiveringsanmodningen ved at vedtage en gennemførelsesretsakt, der angiver varigheden ***og det geografiske anvendelsesområde for*** anvendelsen af EMERS, som ikke bør overstige ***tre*** måneder. Gennemførelsesretsakten bør også præcisere, hvilke virkninger af bestemmelserne der skal udvides af medlemsstater, der er parter i den

medlemsstater, uden at dette berører de relevante toldformaliteter. Når Rådet beslutter at udvide visse bestemmelser til at omfatte allierede, bør det navnlig tage hensyn til operationer, missioner og øvelser, der er aftalt i fællesskab inden for NATO, og som vedrører årsagerne til aktivering af EMERS, samt respektere Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser. Rådet skal have disse beføjelser på grund af den følsomme karakter af beslutningen om at aktivere EMERS og den særlige karakter af de nødforanstaltninger, der skal finde anvendelse i henhold til denne mekanisme.

nordatlantiske traktat, til at omfatte militære transporter foretaget af parter i den nordatlantiske traktat, der ikke er medlemsstater, uden at dette berører de relevante toldformaliteter. Når Rådet beslutter at udvide visse bestemmelser til at omfatte allierede, bør det navnlig tage hensyn til operationer, missioner og øvelser, der er aftalt i fællesskab inden for NATO, og som vedrører årsagerne til aktivering af EMERS, samt respektere Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser. Rådet skal have disse beføjelser på grund af den følsomme karakter af beslutningen om at aktivere EMERS og den særlige karakter af de nødforanstaltninger, der skal finde anvendelse i henhold til denne mekanisme. ***For at sikre demokratisk kontrol med aktiveringen af EMERS bør Europa-Parlamentet imidlertid, efter at EMERS har været aktiveret i seks på hinanden følgende måneder, have beføjelse til at godkende eller afvise Kommissionens forslag om at forlænge denne aktivering med yderligere tre måneder.***

Or. en

Ændringsforslag 215
Riho Terras

Forslag til forordning
Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(25) ***Når Kommissionen fastslår, at aktiveringen af EMERS er berettiget, bør den foreslå en sådan aktivering for Rådet.*** Efter modtagelsen af ***denne*** anmodning bør Rådet kunne aktivere EMERS senest 48 timer efter modtagelsen af aktiveringsanmodningen ved at vedtage en gennemførelsesretsakt, der angiver varigheden af anvendelsen af EMERS, som ikke bør overstige 12 måneder.	(25) Efter modtagelsen af ***en*** anmodning bør Rådet kunne aktivere EMERS ***så hurtigt som muligt og*** senest 48 timer efter modtagelsen af aktiveringsanmodningen ved at vedtage en gennemførelsesretsakt, der angiver varigheden af anvendelsen af EMERS, som ikke bør overstige 12 måneder. Gennemførelsesretsakten bør også præcisere, hvilke ***bestemmelser*** der skal udvides af medlemsstater, der er parter

Gennemførelsesretsakten bør også præcisere, hvilke ***virkninger af bestemmelserne*** der skal udvides af medlemsstater, der er parter i den nordatlantiske traktat, til at omfatte militære transporter foretaget af parter i den nordatlantiske traktat, der ikke er medlemsstater, ***uden at dette berører*** de relevante toldformaliteter. Når Rådet beslutter at udvide visse bestemmelser til at omfatte ***allierede***, bør det navnlig tage hensyn til operationer, missioner og øvelser, der er aftalt i fællesskab inden for NATO, og som vedrører årsagerne til aktivering af EMERS, samt respektere Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser. Rådet skal have disse beføjelser på grund af den følsomme karakter af beslutningen om at aktivere EMERS og den særlige karakter af de nødforanstaltninger, der skal finde anvendelse i henhold til denne mekanisme.

i den nordatlantiske traktat, til at omfatte militære transporter foretaget af parter i den nordatlantiske traktat, der ikke er medlemsstater, ***under hensyntagen til*** de relevante toldformaliteter. Når Rådet beslutter at udvide visse bestemmelser til at omfatte ***parter i den nordatlantiske traktat, som ikke er medlemsstater***, bør det navnlig tage hensyn til operationer, missioner og øvelser, der er aftalt i fællesskab inden for NATO, og som vedrører årsagerne til aktivering af EMERS, samt respektere Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser. Rådet skal have disse beføjelser på grund af den følsomme karakter af beslutningen om at aktivere EMERS og den særlige karakter af de nødforanstaltninger, der skal finde anvendelse i henhold til denne mekanisme. ***EFTA-stater, der er parter i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, bør indbydes til at deltage i Rådets forhandlinger, have mulighed for at give udtryk for deres holdninger og komme med forslag vedrørende spørgsmål forbundet med en retsakt om aktivering af EMERS. En medlemsstat i krise vil bevare retten til at prioritere præferenceadgang til militær transport, samtidig med at der tages hensyn til behovet for bevægelse af vigtige tjenesteydelser og varer.***

Or. en

Ændringsforslag 216
Stanislav Stoyanov, Volker Schnurrbusch, Milan Mazurek, Siegbert Frank Droese

Forslag til forordning
Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(25) Når Kommissionen fastslår, at aktiveringen af EMERS er berettiget, bør den foreslå en sådan aktivering for Rådet.	(25) Når Kommissionen fastslår, at aktiveringen af EMERS er berettiget ***i samarbejde med den medlemsstat, der***

Efter modtagelsen af denne anmodning bør Rådet kunne aktivere EMERS senest 48 timer efter modtagelsen af aktiveringsanmodningen ved at vedtage en gennemførelsesretsakt, der angiver varigheden af anvendelsen af EMERS, som ikke bør overstige 12 måneder. Gennemførelsesretsakten bør også præcisere, hvilke virkninger af bestemmelserne der skal udvides af medlemsstater, der er parter i den nordatlantiske traktat, til at omfatte militære transporter foretaget af parter i den nordatlantiske traktat, der ikke er medlemsstater, uden at dette berører de relevante toldformaliteter. Når Rådet beslutter at udvide visse bestemmelser til at omfatte allierede, bør det navnlig tage hensyn til operationer, missioner og øvelser, der er aftalt i fællesskab inden for NATO, og som vedrører årsagerne til aktivering af EMERS, samt respektere Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser. Rådet skal have disse beføjelser på grund af den følsomme karakter af beslutningen om at aktivere EMERS og den særlige karakter af de nødforanstaltninger, der skal finde anvendelse i henhold til denne mekanisme.

anmoder om aktiveringen af EMERS, bør den foreslå en sådan aktivering for Rådet. Efter modtagelsen af denne anmodning bør Rådet kunne aktivere EMERS senest 48 timer efter modtagelsen af aktiveringsanmodningen ved at vedtage en gennemførelsesretsakt, der angiver varigheden af anvendelsen af EMERS, som ikke bør overstige 12 måneder. Gennemførelsesretsakten bør også præcisere, hvilke virkninger af bestemmelserne der skal udvides af medlemsstater, der er parter i den nordatlantiske traktat, til at omfatte militære transporter foretaget af parter i den nordatlantiske traktat, der ikke er medlemsstater, uden at dette berører de relevante toldformaliteter. Når Rådet beslutter at udvide visse bestemmelser til at omfatte allierede, bør det navnlig tage hensyn til operationer, missioner og øvelser, der er aftalt i fællesskab inden for NATO, og som vedrører årsagerne til aktivering af EMERS, samt respektere Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser. Rådet skal have disse beføjelser på grund af den følsomme karakter af beslutningen om at aktivere EMERS og den særlige karakter af de nødforanstaltninger, der skal finde anvendelse i henhold til denne mekanisme.

Or. en

Ændringsforslag 217
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(25) Når Kommissionen fastslår, at aktiveringen af EMERS er berettiget, bør den foreslå en sådan aktivering for Rådet. Efter modtagelsen af denne anmodning bør Rådet kunne aktivere EMERS senest 48	(25) Når Kommissionen fastslår, at aktiveringen af EMERS er berettiget, bør den ***så hurtigt som muligt*** foreslå en sådan aktivering for Rådet. Efter modtagelsen af denne anmodning bør Rådet kunne aktivere

timer efter modtagelsen af aktiveringsanmodningen ved at vedtage en gennemførelsesretsakt, der angiver varigheden af anvendelsen af EMERS, som ikke bør overstige 12 måneder. Gennemførelsesretsakten bør også præcisere, hvilke virkninger af bestemmelserne der skal udvides af medlemsstater, der er parter i den nordatlantiske traktat, til at omfatte militære transporter foretaget af parter i den nordatlantiske traktat, der ikke er medlemsstater, uden at dette berører de relevante toldformaliteter. Når Rådet beslutter at udvide visse bestemmelser til at omfatte allierede, bør det navnlig tage hensyn til operationer, missioner og øvelser, der er aftalt i fællesskab inden for NATO, og som vedrører årsagerne til aktivering af EMERS, samt respektere Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser. Rådet skal have disse beføjelser på grund af den følsomme karakter af beslutningen om at aktivere EMERS og den særlige karakter af de nødforanstaltninger, der skal finde anvendelse i henhold til denne mekanisme.	EMERS senest 48 timer efter modtagelsen af aktiveringsanmodningen ved at vedtage en gennemførelsesretsakt, der angiver varigheden af anvendelsen af EMERS, som ikke bør overstige 12 måneder. Gennemførelsesretsakten bør også præcisere, hvilke virkninger af bestemmelserne der skal udvides af medlemsstater, der er parter i den nordatlantiske traktat, til at omfatte militære transporter foretaget af parter i den nordatlantiske traktat, der ikke er medlemsstater, uden at dette berører de relevante toldformaliteter. Når Rådet beslutter at udvide visse bestemmelser til at omfatte allierede, bør det navnlig tage hensyn til operationer, missioner og øvelser, der er aftalt i fællesskab inden for NATO, og som vedrører årsagerne til aktivering af EMERS, samt respektere Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser. Rådet skal have disse beføjelser på grund af den følsomme karakter af beslutningen om at aktivere EMERS og den særlige karakter af de nødforanstaltninger, der skal finde anvendelse i henhold til denne mekanisme.
	Or. en

Ændringsforslag 218
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 25 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(25a) Forordningen bør støtte katalysatorer for luftmobilitet i nordøst og sydøst samt Moldova (landingsbaner, brændstofpåfyldningssystemer, indflyvninger om natten og i al slags vejr) for at støtte strategisk/taktisk lufttransport og sygetransport.
	Or. en

Ændringsforslag 219
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(26) I den periode, EMERS er aktiveret, bør Kommissionen kunne indkalde til møder i den ekstraordinære Transportgruppe for Militær Mobilitet, der består af repræsentanter for Kommissionen, Tjenesten for EU's Optræden Udadtil ("EU-Udenrigstjenesten"), herunder Den Europæiske Unions Militærstab, EDA og medlemsstaterne (der repræsenterer deres regeringer), og bør sikre tæt koordinering med medlemsstaterne. Medlemsstaterne bør straks underrette Kommissionen om nationale foranstaltninger, der er truffet som reaktion på aktiveringen af EMERS, for at fremme operationel sammenhæng og solidaritet. EMERS-rammen bør fungere i synergi med de nødrammer, der er oprettet under IMERA og [EDIP]. I tilfælde af aktivering af EMERS bør der tages behørigt hensyn til forsyningskrisetilstanden eller den sikkerhedsrelaterede forsyningskrisetilstand [under EDIP] samt nødtilstanden under IMERA, navnlig når den er aktiv, med henblik på at vurdere indvirkningen på det indre marked og afgøre, om den kan tjene til at supplere de militære transportoperationer, navnlig ved at sikre fri bevægelighed for arbejdstagere.	(26) I den periode, EMERS er aktiveret, bør Kommissionen kunne indkalde til møder i den ekstraordinære Transportgruppe for Militær Mobilitet, der består af repræsentanter for Kommissionen, Tjenesten for EU's Optræden Udadtil ("EU-Udenrigstjenesten"), herunder Den Europæiske Unions Militærstab, EDA og medlemsstaterne (der repræsenterer deres regeringer), ***samt, hvor det er nødvendigt eller hensigtsmæssigt, repræsentanter for den civile transport- og logistiksektor, herunder arbejdsgivere og arbejdstagere, bør inddrages i disse møder*** og bør sikre tæt koordinering med medlemsstaterne. Medlemsstaterne bør straks underrette Kommissionen om nationale foranstaltninger, der er truffet som reaktion på aktiveringen af EMERS, for at fremme operationel sammenhæng og solidaritet. EMERS-rammen bør fungere i synergi med de nødrammer, der er oprettet under IMERA og [EDIP]. I tilfælde af aktivering af EMERS bør der tages behørigt hensyn til forsyningskrisetilstanden eller den sikkerhedsrelaterede forsyningskrisetilstand [under EDIP] samt nødtilstanden under IMERA, navnlig når den er aktiv, med henblik på at vurdere indvirkningen på det indre marked og afgøre, om den kan tjene til at supplere de militære transportoperationer, navnlig ved at sikre fri bevægelighed for arbejdstagere.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(26) I den periode, EMERS er aktiveret, bør Kommissionen kunne indkalde til møder i den ekstraordinære Transportgruppe for Militær Mobilitet, der består af repræsentanter for Kommissionen, Tjenesten for EU's Optræden Udadtil ("EU-Udenrigstjenesten"), herunder Den Europæiske Unions Militærstab, EDA og medlemsstaterne (der repræsenterer deres regeringer), og bør sikre tæt koordinering med medlemsstaterne. Medlemsstaterne bør straks underrette Kommissionen om nationale foranstaltninger, der er truffet som reaktion på aktiveringen af EMERS, for at fremme operationel sammenhæng og solidaritet. EMERS-rammen bør fungere i synergi med de nødrammer, der er oprettet under IMERA og [EDIP]. I tilfælde af aktivering af EMERS bør der tages behørigt hensyn til forsyningskrisetilstanden eller den sikkerhedsrelaterede forsyningskrisetilstand [under EDIP] samt nødtilstanden under IMERA, navnlig når den er aktiv, med henblik på at vurdere indvirkningen på det indre marked og afgøre, om den kan tjene til at supplere de militære transportoperationer, navnlig ved at sikre fri bevægelighed for arbejdstagere.	(26) I den periode, EMERS er aktiveret, bør Kommissionen kunne indkalde til møder i den ekstraordinære Transportgruppe for Militær Mobilitet, der består af repræsentanter for Kommissionen, Tjenesten for EU's Optræden Udadtil ("EU-Udenrigstjenesten"), herunder Den Europæiske Unions Militærstab, ***Det Europæiske Forvaltningsorgan for Klima, Infrastruktur og Miljø,*** EDA og medlemsstaterne (der repræsenterer deres regeringer), og bør sikre tæt koordinering med medlemsstaterne. Medlemsstaterne bør straks underrette Kommissionen om nationale foranstaltninger, der er truffet som reaktion på aktiveringen af EMERS, for at fremme operationel sammenhæng og solidaritet. EMERS-rammen bør fungere i synergi med de nødrammer, der er oprettet under IMERA og [EDIP]. I tilfælde af aktivering af EMERS bør der tages behørigt hensyn til forsyningskrisetilstanden eller den sikkerhedsrelaterede forsyningskrisetilstand [under EDIP] samt nødtilstanden under IMERA, navnlig når den er aktiv, med henblik på at vurdere indvirkningen på det indre marked og afgøre, om den kan tjene til at supplere de militære transportoperationer, navnlig ved at sikre fri bevægelighed for arbejdstagere.

Or. en

Ændringsforslag 221
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning

Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(26) I den periode, EMERS er aktiveret, bør Kommissionen kunne indkalde til møder i den ekstraordinære Transportgruppe for Militær Mobilitet, der består af repræsentanter for Kommissionen, Tjenesten for EU's Optræden Udadtil ("EU-Udenrigstjenesten"), herunder Den Europæiske Unions Militærstab, EDA og medlemsstaterne (der repræsenterer deres regeringer), og bør sikre tæt koordinering med medlemsstaterne. Medlemsstaterne bør straks underrette Kommissionen om nationale foranstaltninger, der er truffet som reaktion på aktiveringen af EMERS, for at fremme operationel sammenhæng og solidaritet. EMERS-rammen bør fungere i synergi med de nødrammer, der er oprettet under IMERA og [EDIP]. I tilfælde af aktivering af EMERS bør der tages behørigt hensyn til forsyningskrisetilstanden eller den sikkerhedsrelaterede forsyningskrisetilstand [under EDIP] samt nødtilstanden under IMERA, navnlig når den er aktiv, med henblik på at vurdere indvirkningen på det indre marked og afgøre, om den kan tjene til at supplere de militære transportoperationer, navnlig ved at sikre fri bevægelighed for arbejdstagere.	(26) I den periode, EMERS er aktiveret, bør Kommissionen kunne indkalde til møder i den ekstraordinære Transportgruppe for Militær Mobilitet, der består af repræsentanter for Kommissionen, Tjenesten for EU's Optræden Udadtil ("EU-Udenrigstjenesten"), herunder Den Europæiske Unions Militærstab, ***Det Europæiske Forvaltningsorgan for Klima, Infrastruktur og Miljø,*** EDA og medlemsstaterne (der repræsenterer deres regeringer), og bør sikre tæt koordinering med medlemsstaterne. Medlemsstaterne bør straks underrette Kommissionen om nationale foranstaltninger, der er truffet som reaktion på aktiveringen af EMERS, for at fremme operationel sammenhæng og solidaritet. EMERS-rammen bør fungere i synergi med de nødrammer, der er oprettet under IMERA og [EDIP]. I tilfælde af aktivering af EMERS bør der tages behørigt hensyn til forsyningskrisetilstanden eller den sikkerhedsrelaterede forsyningskrisetilstand [under EDIP] samt nødtilstanden under IMERA, navnlig når den er aktiv, med henblik på at vurdere indvirkningen på det indre marked og afgøre, om den kan tjene til at supplere de militære transportoperationer, navnlig ved at sikre fri bevægelighed for arbejdstagere.

Or. en

Ændringsforslag 222
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(26) I den periode, EMERS er aktiveret, bør Kommissionen kunne indkalde til møder i den ekstraordinære Transportgruppe for Militær Mobilitet, der består af repræsentanter for Kommissionen, Tjenesten for EU's Optræden Udadtil ("EU-Udenrigstjenesten"), herunder Den Europæiske Unions Militærstab, EDA og medlemsstaterne (der repræsenterer deres regeringer), og bør sikre tæt koordinering med medlemsstaterne. Medlemsstaterne bør straks underrette Kommissionen om nationale foranstaltninger, der er truffet som reaktion på aktiveringen af EMERS, for at fremme operationel sammenhæng og solidaritet. EMERS-rammen bør fungere i synergi med de nødrammer, der er oprettet under IMERA og [EDIP]. I tilfælde af aktivering af EMERS bør der tages behørigt hensyn til forsyningskrisetilstanden eller den sikkerhedsrelaterede forsyningskrisetilstand [under EDIP] samt nødtilstanden under IMERA, navnlig når den er aktiv, med henblik på at vurdere indvirkningen på det indre marked og afgøre, om den kan tjene til at supplere de militære transportoperationer, navnlig ved at sikre fri bevægelighed for arbejdstagere.	(26) I den periode, EMERS er aktiveret, bør Kommissionen kunne indkalde til møder i den ekstraordinære Transportgruppe for Militær Mobilitet, der består af repræsentanter for Kommissionen, Tjenesten for EU's Optræden Udadtil ("EU-Udenrigstjenesten"), herunder Den Europæiske Unions Militærstab, EDA og medlemsstaterne (der repræsenterer deres regeringer), og bør sikre tæt koordinering med medlemsstaterne. Medlemsstaterne bør straks underrette Kommissionen om nationale foranstaltninger, der er truffet som reaktion på aktiveringen af EMERS, for at fremme operationel sammenhæng og solidaritet. EMERS-rammen bør fungere i synergi med de nødrammer, der er oprettet under IMERA og [EDIP] ***og NATO***. I tilfælde af aktivering af EMERS bør der tages behørigt hensyn til forsyningskrisetilstanden eller den sikkerhedsrelaterede forsyningskrisetilstand [under EDIP] samt nødtilstanden under IMERA, navnlig når den er aktiv, med henblik på at vurdere indvirkningen på det indre marked og afgøre, om den kan tjene til at supplere de militære transportoperationer, navnlig ved at sikre fri bevægelighed for arbejdstagere.

Or. en

Ændringsforslag 223
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 26 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(26a) I aktiveringsperioden for EMERS bør der gives prioritet til militær transport frem for civil transport. For at minimere forstyrrelserne af den civile trafik, navnlig ved at undgå systematisk udsættelse eller aflysning af passagertransport og

kommerciel jernbanedrift, er det vigtigt, hvor det er muligt, at investere i alternative jernbaneruter. Der er også behov for målrettede investeringer for at muliggøre det strategiske potentiale i indre vandveje, navnlig Donaukorridoren, som supplerende transportruter.

Or. en

Ændringsforslag 224
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 26 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(26b) Forordningen bør støtte udviklingen af motorvejen ved Sortehavet som et strategisk infrastrukturprojekt til styrkelse af konnektiviteten i hele Sortehavsregionen. Moldova og Ukraine bør integreres fuldt ud i denne korridor og sikre, at deres havne ved Sortehavet og Donau samt deres nationale vej- og jernbanenet er direkte forbundet med motorvejen ved Sortehavet. Det er vigtigt at prioritere havne ved Sortehavet og Donau som knudepunkter med dobbelt anvendelse for strategisk mobilitet på havet og indre vandveje, herunder nødvendige opgraderinger af kritiske vandveje såsom Sulinakanalen og fremme af hurtige told- og søfartstilladelser for at understøtte allierede og grænseoverskridende bevægelser.

Or. en

Ændringsforslag 225
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 27 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(27a) Kommissionen og medlemsstaterne bør støtte udviklingen, forhåndsplaceringen og beskyttelsen af strategiske brændstofreserver, navnlig i de medlemsstater, der ligger på den østlige flanke, og som er mest udsat for potentielle store militære uforudsete situationer. Tilstrækkelig brændstoflagringskapacitet, sikre forsyningskæder og interoperabel distributionsinfrastruktur er afgørende for at muliggøre en hurtig indsættelse, opretholdelse af styrker og kontinuitet i operationerne under krisesituationer. Det er også yderst vigtigt at øge brændstofinfrastrukturens modstandsdygtighed over for hybride trusler, herunder cyberangreb og sabotage.

Or. en

Ændringsforslag 226
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 27 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(27a) I krisesituationer skal militær mobilitet være en del af en samlet tilgang, der integrerer både lettelse af bevægelse og foranstaltninger til bekæmpelse af mobilitet. Bekæmpelse af mobilitet forstået som alle foranstaltninger, der har til formål at hindre, bremse eller kontrollere bevægelser, der kan bringe operationernes sikkerhed eller effektivitet i fare, er et væsentligt element i den operationelle planlægning og gennemførelse. Det er derfor nødvendigt at sikre, at bestemmelserne i denne forordning, hvor det er relevant, giver

mulighed for en koordineret gennemførelse af sådanne foranstaltninger i overensstemmelse med proportionalitets- og nødvendighedsprincippet.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar[11] af 27. maj 2024 forpligtede sig til at sikre, at der senest i 2026 kan gives prioriteret adgang eller trafik i nødsituationer eller krisesituationer for militær jernbanetransport. Der kan gives prioriteret adgang for militær jernbane- eller lufttransport i henhold til bestemmelser om krise eller nødsituationer i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning [forslag til forordning om jernbanekapacitet][12] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[13]. Det er derfor nødvendigt at indføre en horisontal prioriteret adgangsret for de væbnede styrker til transportnet og -infrastruktur samt tilknyttede tjenester og faciliteter på tværs af alle transportformer. På grund af den ekstraordinære karakter af EMERS og for at begrænse den finansielle byrde for de væbnede styrker skal de ikke betale kompensation til transportbrugere, der berøres af en sådan prioriteret adgang, f.eks. fordi deres tog er forsinket, eller de ikke kan lægge til ved en bestemt havneterminal. I betragtning af disse potentielt alvorlige og omkostningstunge konsekvenser for andre transportbrugere anses prioriteret adgang for de væbnede styrker kun for at være berettiget, når	(28) Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar[11] af 27. maj 2024 forpligtede sig til at sikre, at der senest i 2026 kan gives prioriteret adgang eller trafik i nødsituationer eller krisesituationer for militær jernbanetransport. Der kan gives prioriteret adgang for militær jernbane- eller lufttransport i henhold til bestemmelser om krise eller nødsituationer i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning [forslag til forordning om jernbanekapacitet][12] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[13]. ***I betragtning af jernbanens strategiske betydning for militær transport skal der lægges særlig vægt på at sikre kontinuiteten og afslutningen af strategiske grænseoverskridende jernbaneprojekter med dobbelt anvendelse langs prioriterede militære mobilitetskorridorer for at lukke de manglende forbindelser og sikre interoperabilitet gennem afhjælpning af forskelle i sporvidder i EU.*** Der er imidlertid behov for mere specifikke regler, der giver prioriteret adgang, dækker alle transportformer og er bedre egnet til EMERS. Det er derfor nødvendigt at indføre en horisontal prioriteret adgangsret for de væbnede styrker til transportnet og -

EMERS er aktiveret.	infrastruktur samt tilknyttede tjenester og faciliteter på tværs af alle transportformer. På grund af den ekstraordinære karakter af EMERS og for at begrænse den finansielle byrde for de væbnede styrker skal de ikke betale kompensation til transportbrugere, der berøres af en sådan prioriteret adgang, f.eks. fordi deres tog er forsinket, eller de ikke kan lægge til ved en bestemt havneterminal. I betragtning af disse potentielt alvorlige og omkostningstunge konsekvenser for andre transportbrugere anses prioriteret adgang for de væbnede styrker kun for at være berettiget, når EMERS er aktiveret.
[11] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.	[11] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.
[12] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).	[12] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).
[13] Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar – 9225/24.	[13] Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar – 9225/24.
	Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar[11] af 27. maj 2024 forpligtede sig til at sikre, at der senest i 2026 kan gives prioriteret adgang eller trafik i nødsituationer eller krisesituationer	(28) Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar[11] af 27. maj 2024 forpligtede sig til at sikre, at der senest i 2026 kan gives prioriteret adgang eller trafik i nødsituationer eller krisesituationer

for militær jernbanetransport. Der kan gives prioriteret adgang for militær jernbane- eller lufttransport i henhold til bestemmelser om krise eller nødsituationer i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning [forslag til forordning om jernbanekapacitet][12] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[13]. Det er derfor nødvendigt at indføre en horisontal prioriteret adgangsret for de væbnede styrker til transportnet og -infrastruktur samt tilknyttede tjenester og faciliteter på tværs af alle transportformer. På grund af den ekstraordinære karakter af EMERS og for at begrænse den finansielle byrde for de væbnede styrker skal de ikke betale kompensation til transportbrugere, der berøres af en sådan prioriteret adgang, f.eks. fordi deres tog er forsinket, eller de ikke kan lægge til ved en bestemt havneterminal. I betragtning af disse potentielt alvorlige og omkostningstunge konsekvenser for andre transportbrugere anses prioriteret adgang for de væbnede styrker kun for at være berettiget, når EMERS er aktiveret.

[11] Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar – 9225/24.

[12] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

[13] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

for militær jernbanetransport. Der kan gives prioriteret adgang for militær jernbane- eller lufttransport i henhold til bestemmelser om krise eller nødsituationer i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning [forslag til forordning om jernbanekapacitet][12] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[13]. Det er derfor nødvendigt at indføre en horisontal prioriteret adgangsret for de væbnede styrker til transportnet og -infrastruktur samt tilknyttede tjenester og faciliteter på tværs af alle transportformer. ***En sådan prioriteret adgang bør gennemføres på en måde, der fortsat er forholdsmæssig, midlertidig og forenelig med kontinuiteten i civile passager- og godstransporttjenester, navnlig i meget overfyldte korridorer og logistikknudepunkter.*** På grund af den ekstraordinære karakter af EMERS og for at begrænse den finansielle byrde for de væbnede styrker skal de ikke betale kompensation til transportbrugere, der berøres af en sådan prioriteret adgang, f.eks. fordi deres tog er forsinket, eller de ikke kan lægge til ved en bestemt havneterminal. I betragtning af disse potentielt alvorlige og omkostningstunge konsekvenser for andre transportbrugere anses prioriteret adgang for de væbnede styrker kun for at være berettiget, når EMERS er aktiveret.

[11] Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar – 9225/24.

[12] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

[13] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

Ændringsforslag 229
Flavio Tosi

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar[11] af 27. maj 2024 forpligtede sig til at sikre, at der senest i 2026 kan gives prioriteret adgang eller trafik i nødsituationer eller krisesituationer for militær jernbanetransport. Der kan gives prioriteret adgang for militær jernbane- eller lufttransport i henhold til bestemmelser om krise eller nødsituationer i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning [forslag til forordning om jernbanekapacitet][12] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[13]. Det er derfor nødvendigt at indføre en horisontal prioriteret adgangsret for de væbnede styrker til transportnet og -infrastruktur samt tilknyttede tjenester og faciliteter på tværs af alle transportformer. På grund af den ekstraordinære karakter af EMERS og for at begrænse den finansielle byrde for de væbnede styrker skal de ikke betale kompensation til transportbrugere, der berøres af en sådan prioriteret adgang, f.eks. fordi deres tog er forsinket, eller de ikke kan lægge til ved en bestemt havneterminal. I betragtning af disse potentielt alvorlige og omkostningstunge konsekvenser for andre transportbrugere anses prioriteret adgang for de væbnede styrker kun for at være berettiget, når EMERS er aktiveret.	(28) Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar[11] af 27. maj 2024 forpligtede sig til at sikre, at der senest i 2026 kan gives prioriteret adgang eller trafik i nødsituationer eller krisesituationer for militær jernbanetransport. Der kan gives prioriteret adgang for militær jernbane- eller lufttransport i henhold til bestemmelser om krise eller nødsituationer i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning [forslag til forordning om jernbanekapacitet][12] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[13]. Det er derfor nødvendigt at indføre en horisontal prioriteret adgangsret for de væbnede styrker til transportnet og -infrastruktur samt tilknyttede tjenester og faciliteter på tværs af alle transportformer. ***En sådan prioriteret adgang bør gennemføres på en måde, der fortsat er forholdsmæssig, midlertidig og forenelig med kontinuiteten i civile passager- og godstransporttjenester, navnlig i meget overfyldte korridorer og logistikknudepunkter.*** På grund af den ekstraordinære karakter af EMERS og for at begrænse den finansielle byrde for de væbnede styrker skal de ikke betale kompensation til transportbrugere, der berøres af en sådan prioriteret adgang, f.eks. fordi deres tog er forsinket, eller de ikke kan lægge til ved en bestemt havneterminal. I betragtning af disse potentielt alvorlige og omkostningstunge konsekvenser for andre transportbrugere anses prioriteret adgang for de væbnede styrker kun for at være berettiget, når

EMERS er aktiveret.

[11] Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar – 9225/24.

[12] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

[13] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

[12] Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar – 9225/24.

[12] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

[13] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

Or. en

Ændringsforslag 230
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar[11] af 27. maj 2024 forpligtede sig til at sikre, at der senest i 2026 kan gives prioriteret adgang eller trafik i nødsituationer eller krisesituationer for militær jernbanetransport. Der kan gives prioriteret adgang for militær jernbane- eller lufttransport i henhold til bestemmelser om krise eller nødsituationer i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning [forslag til forordning om jernbanekapacitet][12] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[13]. Det er derfor nødvendigt at indføre en horisontal prioriteret adgangsret for de væbnede styrker til transportnet og -infrastruktur samt tilknyttede tjenester og faciliteter på tværs af alle transportformer. På grund af den ekstraordinære karakter af EMERS og for at begrænse den finansielle	(28) Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar[11] af 27. maj 2024 forpligtede sig til at sikre, at der senest i 2026 kan gives prioriteret adgang eller trafik i nødsituationer eller krisesituationer for militær jernbanetransport. Der kan gives prioriteret adgang for militær jernbane- eller lufttransport i henhold til bestemmelser om krise eller nødsituationer i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning [forslag til forordning om jernbanekapacitet][12] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[13]. Det er derfor nødvendigt at indføre en horisontal prioriteret adgangsret for de væbnede styrker til transportnet og -infrastruktur samt tilknyttede tjenester og faciliteter på tværs af alle transportformer. På grund af den ekstraordinære karakter af EMERS og for at begrænse den finansielle

byrde for de væbnede styrker skal de ikke betale kompensation til transportbrugere, der berøres af en sådan prioriteret adgang, f.eks. fordi deres tog er forsinket, eller de ikke kan lægge til ved en bestemt havneterminal. I betragtning af disse potentielt alvorlige og omkostningstunge konsekvenser for andre transportbrugere anses prioriteret adgang for de væbnede styrker kun for at være berettiget, når EMERS er aktiveret.

byrde for de væbnede styrker skal de ikke betale kompensation til transportbrugere, der berøres af en sådan prioriteret adgang, f.eks. fordi deres tog er forsinket, eller de ikke kan lægge til ved en bestemt havneterminal. ***Jernbaneselskaberne vil dog sikre, at de berørte passagerer får tilbudt passende muligheder for omlægning af rejsen eller billetombytning så hurtigt som muligt og uden yderligere omkostninger.*** I betragtning af disse potentielt alvorlige og omkostningstunge konsekvenser for andre transportbrugere anses prioriteret adgang for de væbnede styrker kun for at være berettiget, når EMERS er aktiveret.

---

[11] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

[12] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

[13] Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar – 9225/24.

[11] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

[12] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

[13] Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar – 9225/24.

Or. en

Ændringsforslag 231
Wouter Beke, Nicolás Pascual de la Parte, Michael Gahler

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar[11] af 27. maj 2024 forpligtede sig til at sikre, at der senest i 2026 kan gives prioriteret adgang eller trafik i nødsituationer eller krisesituationer	(28) Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar[11] af 27. maj 2024 forpligtede sig til at sikre, at der senest i 2026 kan gives prioriteret adgang eller trafik i nødsituationer eller krisesituationer

for militær jernbanetransport. Der kan gives prioriteret adgang for militær jernbane- eller lufttransport i henhold til bestemmelser om krise eller nødsituationer i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning [forslag til forordning om jernbanekapacitet][12] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[13]. Der er imidlertid behov for mere specifikke regler, der giver prioriteret adgang, dækker alle transportformer og er bedre egnet til EMERS. Det er derfor nødvendigt at indføre en horisontal prioriteret adgangsret for de væbnede styrker til transportnet og -infrastruktur samt tilknyttede tjenester og faciliteter på tværs af alle transportformer. På grund af den ekstraordinære karakter af EMERS og for at begrænse den finansielle byrde for de væbnede styrker skal de ikke betale kompensation til transportbrugere, der berøres af en sådan prioriteret adgang, f.eks. fordi deres tog er forsinket, eller de ikke kan lægge til ved en bestemt havneterminal. I betragtning af disse potentielt alvorlige og omkostningstunge konsekvenser for andre transportbrugere anses prioriteret adgang for de væbnede styrker kun for at være berettiget, når EMERS er aktiveret.

[13] Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar – 9225/24.

[11] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

[12] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

for militær jernbanetransport. Der kan gives prioriteret adgang for militær jernbane- eller lufttransport i henhold til bestemmelser om krise eller nødsituationer i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning [forslag til forordning om jernbanekapacitet][12] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008[13]. Der er imidlertid behov for mere specifikke regler, der giver prioriteret adgang, dækker alle transportformer og er bedre egnet til EMERS. Det er derfor nødvendigt at indføre en horisontal prioriteret adgangsret for de væbnede styrker til transportnet og -infrastruktur samt tilknyttede tjenester og faciliteter på tværs af alle transportformer. På grund af den ekstraordinære karakter af EMERS og for at begrænse den finansielle byrde for de væbnede styrker skal de ikke betale kompensation til transportbrugere, der berøres af en sådan prioriteret adgang, f.eks. fordi deres tog er forsinket, eller de ikke kan lægge til ved en bestemt havneterminal. I betragtning af disse potentielt alvorlige og omkostningstunge konsekvenser for andre transportbrugere anses prioriteret adgang for de væbnede styrker kun for at være berettiget, når EMERS er aktiveret ***og bør organiseres på en sådan måde, at det ikke unødigt hindrer andre kritiske komponenter i det civile transportnet i at fungere effektivt***.

[13] Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar – 9225/24.

[11] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

[12] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

Or. en

Ændringsforslag 232
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28a) Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 12. november 2024 om fastlæggelse af et arbejdsprogram for direktiv 2010/40/EU for perioden 2024-2028 fremhæver specifikt den rolle, som forbedret trafik- og hændelsesstyring spiller som et middel til at lette grænseoverskridende logistik, herunder af farligt gods. Her bør militære mobilitetsbehov indarbejdes i den digitale struktur af EU-dækkende og specificerede ITS-tjenester, der omfatter C-ITS, parkeringsinformationstjenester eller trafikinformationstjenester i realtid for at sikre sikkerhedsrelateret trafikinformation for at udnytte Europas kapacitet inden for intelligent transport til militær mobilitet.

Or. en

Ændringsforslag 233
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28a) Under gennemførelsen af operationer med militær mobilitet i henhold til standard- eller ad hoc-tilladelser og så vidt muligt inden for rammerne af EMERS bør der tages

behørigt hensyn til at minimere indvirkningen på passagertjenester, der er omfattet af den offentlige serviceforpligtelse, samt til at undgå markedsforvridninger mellem konkurrenter.

Or. en

Ændringsforslag 234
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 28 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28b) Opfordringen til fælles aktioner som reaktion på trusler i form af jamming og spoofing af globale satellitnavigationssystemer (GNSS), der blev forelagt Rådet den 21. maj 2025, fremhæver betydningen af foranstaltninger til at imødegå risikoen for spoofing og jamming via satellit, herunder den fortsatte brug af jordbaserede ældre kommunikations- og navigationssystemer. EMERS bør udformes, så det giver størst mulig modstandsdygtighed i tilfælde af afbrydelser af GNSS.

Or. en

Ændringsforslag 235
Flavio Tosi

Forslag til forordning
Betragtning 29 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(29a) Transport og midlertidig håndtering af militært farligt gods gennem civil infrastruktur med dobbelt

	anvendelse kan have betydelige sikkerhedsmæssige, operationelle og finansielle konsekvenser, navnlig for infrastrukturer, der ikke oprindeligt var udformet til en sådan trafik. Gennemførelsen af de relevante bestemmelser i denne forordning bør derfor ledsages af passende sikkerhedsforanstaltninger, en klar ansvarsfordeling og om nødvendigt målrettet offentlig støtte.

Or. en

Ændringsforslag 236
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(30) Under normale omstændigheder bør den last, der skal transporteres, ikke overstige den gældende størst tilladte vægt og de gældende størst tilladte dimensioner, af hensyn til trafiksikkerheden, medmindre lasten er udelelig. Dog kan det under aktiveringen af EMERS være nødvendigt at transportere betydelige laster hurtigt og effektivt på grund af nødsituationen. Derfor bør særtransporter være tilladt i denne periode, selv om lasten ikke er udelelig.	(30) Under normale omstændigheder bør den last, der skal transporteres, ikke overstige den gældende størst tilladte vægt og de gældende størst tilladte dimensioner, af hensyn til trafiksikkerheden, medmindre lasten er udelelig. Dog kan det under aktiveringen af EMERS være nødvendigt at transportere betydelige laster hurtigt og effektivt ***med en bred vifte af køretøjer og kombinationer, herunder med høj kapacitet,*** på grund af nødsituationen. Derfor bør særtransporter være tilladt i denne periode, selv om lasten ikke er udelelig.

Or. en

Ændringsforslag 237
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 31 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(31a) Solidaritetspuljen bør baseres på en struktureret og koordineret identifikation af huller i transport- og logistikkapaciteten på EU-plan under hensyntagen til Unionens prioriteter for militær mobilitet. Denne identifikation bør baseres på de kompetente organers ekspertise, navnlig Transportgruppen for Militær Mobilitet, Det Europæiske Forsvarsagentur og EU's Militærstab, for at sikre, at de sammenlagte kapabiliteter effektivt opfylder medlemsstaternes operationelle behov, navnlig i nødsituationer.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 31 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(31a) Skønnet over transport- og logistikkapacitet skal omfatte en vurdering af det disponible kritiske personale og dets kvalifikationer til at håndtere og støtte militær transport, herunder togoperatører, førere af specialgods, søfarende, piloter og flyveledere.

Or. en

Ændringsforslag 239
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 31 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(31b) Solidaritetspuljen bør navnlig dække på den ene side specialiserede transport- og logistikkapabiliteter, der ikke er tilstrækkeligt tilgængelige inden for medlemsstaternes væbnede styrker eller på EU-markedet, og på den anden side yderligere kapabiliteter, der er nødvendige for at håndtere nødsituationer inden for rammerne af EMERS-systemet, for hvilke en national erhvervelse hverken vil være effektiv eller økonomisk berettiget, navnlig på grund af deres lejlighedsvise eller ekstraordinære karakter.

Or. en

Ændringsforslag 240
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 31 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(31c) Den solidaritetspulje, der oprettes ved denne forordning, bør være adskilt fra kapabiliteter under EU-civilbeskyttelsesmekanismen for at sikre både effektiviteten af militære mobilitetsoperationer og kontinuiteten af væsentlige civile funktioner.

Or. en

Ændringsforslag 241
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 31 d (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(31d) Gennemførelsen af solidaritetspuljen bør, hvor det er relevant, koordineres med NATO-strukturer, herunder i kollektive forsvarsscenarier, for at undgå overlapning og øge interoperabiliteten.

Or. en

Ændringsforslag 242
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 32

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(32) I den periode, EMERS er aktiveret, kan der være behov for flere militære transportoperationer, der omfatter cabotage. Medlemsstaterne bør derfor fritage al militær transport af udstyr, varer og personel for cabotagerestriktioner i denne periode.	(32) I den periode, EMERS er aktiveret, kan der være behov for flere militære transportoperationer, der omfatter cabotage. Medlemsstaterne bør derfor fritage al militær transport af udstyr, varer og personel for cabotagerestriktioner i denne periode. ***Sådanne undtagelser bør dog være begrundet i en nødsituation og påvise, at foranstaltningen står i et rimeligt forhold til igangværende eller kommende militære transportoperationer.***

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 32

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(32) I den periode, EMERS er aktiveret, kan der være behov for flere militære transportoperationer, der omfatter cabotage. Medlemsstaterne bør derfor fritage al militær transport af udstyr, varer	(32) I den periode, EMERS er aktiveret, kan der være behov for flere militære transportoperationer, der omfatter cabotage***, eller første og sidste vejstrækning af en kombineret eller***

og personel for cabotagerestriktioner i denne periode.	***intermodal transport***. Medlemsstaterne bør derfor fritage al militær transport af udstyr, varer og personel for cabotagerestriktioner i denne periode.

Or. en

Begrundelse

Begrænsninger gælder ikke kun med hensyn til tid og antal cabotagekørsler, men kan også gælde for første og sidste vejstrækning i en kombineret eller intermodal transport (se artikel 10, stk. 7, i forordning (EF) nr. 1072/2009). I betragtning af behovet for forbindelser til oplandet med havne, indlandshavne og knudepunkter for jernbanefragt bør kombineret og intermodal transport, der involverer vejtransport, også lettes yderligere.

Ændringsforslag 244
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 32

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(32) I den periode, EMERS er aktiveret, kan der være behov for flere militære transportoperationer, der omfatter cabotage. Medlemsstaterne bør derfor fritage al militær transport af udstyr, varer og personel for cabotagerestriktioner i denne periode.	(32) I den periode, EMERS er aktiveret, kan der være behov for flere militære transportoperationer, der omfatter cabotage***, eller første og sidste vejstrækning af en kombineret eller intermodal transport***. Medlemsstaterne bør derfor fritage al militær transport af udstyr, varer og personel for cabotagerestriktioner i denne periode.

Or. en

Ændringsforslag 245
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 32

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(32) I den periode, EMERS er aktiveret, kan der være behov for flere militære	(32) I den periode, EMERS er aktiveret, kan der være behov for flere militære

transportoperationer, der omfatter cabotage. Medlemsstaterne bør derfor fritage al militær transport af udstyr, varer og personel for cabotagerestriktioner i denne periode.

transportoperationer, der omfatter cabotage***, eller første og sidste vejstrækning af en kombineret eller intermodal transport***. Medlemsstaterne bør derfor fritage al militær transport af udstyr, varer og personel for cabotagerestriktioner i denne periode.

Or. en

Ændringsforslag 246
Marta Wcisło

Forslag til forordning
Betragtning 32 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(32a) Aktiveringen af det europæiske forbedrede reaktionssystem vedrørende militær mobilitet (EMERS) afspejler ekstraordinære omstændigheder, der påvirker den offentlige sikkerhed og forsvaret. For at sikre retssikkerheden og den militære mobilitets effektive funktion bør en sådan aktivering anerkendes som force majeure med henblik på forpligtelser, der følger af EU-retten og national ret, herunder kontraktlige aftaler, når den direkte påvirker opfyldelsen af sådanne forpligtelser.

Or. en

Ændringsforslag 247
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Forslag til forordning
Betragtning 33

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets	(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets

forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. ***Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden***.	forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. ***Vejtransportsektoren står allerede over for en alvorlig mangel på førere i hele Europa. Erfaringerne fra covid-19-pandemien viser, at længerevarende undtagelser fører til for lang arbejdstid, øget træthed og forringede arbejdsvilkår. Transportsektoren er ramt af alvorlig og vedvarende mangel på arbejdskraft. Grundlæggende skyldes disse mangler forringet kvalitet i beskæftigelses- og arbejdsvilkårene med stagnation i reallønnen i det seneste årti inden for transport og alvorlige stigninger i jobpresset, som det fremgår af Kommissionens forskning[12a]. Disse mangler truer tydeligvis sektorens evne til at reagere effektivt i nødsituationer. Der er derfor behov for investeringer i tiltrækningskraften for transportjob for at tiltrække og fastholde transportarbejdere.***
[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj). ***[12a] Kommissionen, GD EMPL (2023). Employment and social developments in Europe 2023: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/680d6391-2142-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-da.***

Or. en

Begrundelse

Skadelige arbejdsvilkår er en væsentlig årsag til den akutte mangel på førere i EU med ca. 275 000 ubesatte førerstillinger senest i 2028 ifølge Den Internationale Vejtransportunion

(se: https://www.iru.org/news-resources/newsroom/europes-bus-and-coach-driver-shortage-widens-54-grim-outlook-2028).

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

Forslag til forordning
Betragtning 33

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden.	(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden. ***Erfaringerne under covid-19-pandemien viste, at længere køretider forøgede trætheden, forringede arbejdsvilkårene og fik mange førere til at forlade erhvervet. En yderligere reduktion af førernes hviletid kan forværre den strukturelle mangel på arbejdskraft.***
[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Ændringsforslag 249
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 33

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden.	(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden. ***Disse justeringer bør anvendes konsekvent på tværs af medlemsstaterne for at sikre både operationel effektivitet og lige vilkår for operatørerne.***
[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Ændringsforslag 250
Flavio Tosi

Forslag til forordning
Betragtning 33

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden.	(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer ***og håndhævelsen heraf***, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden. ***Civile transportvirksomheder bør være underlagt de samme regler som transporter, der udføres direkte af de væbnede styrker.***
[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Ændringsforslag 251
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 33

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden.	(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden. ***Disse regler bør dog være realistiske, kunne håndhæves og harmoniseres på EU-plan.***
[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Ændringsforslag 252
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 33

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt	(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt

transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være ***omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden***.

[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer ***og håndhævelsen heraf***, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport***, der udføres af civile,*** i denne periode være ***underlagt de samme regler som transporter, der udføres direkte af de væbnede styrker***.

[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 33

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær vejtransport i denne periode være	(33) EU-regler om køretider, pauser og hviletider inden for vejtransport, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[35], er vigtige for at sikre trafiksikkerheden samt transportarbejdernes sundhed og trivsel. Trafiksikkerheden er fortsat afgørende i den periode, EMERS er aktiveret, men de begrænsninger, som disse regler pålægger militære transportoperationer ***og håndhævelsen heraf***, kan forårsage kritiske forsinkelser. Derfor bør militær

omfattet af mindre restriktive regler, uden at gå på kompromis med arbejdstagernes velfærd og transportsikkerheden.	vejtransport***, der udføres af civile,*** i denne periode være underlagt de samme regler som transporter, der udføres direkte af de væbnede styrker.
[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[35] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Begrundelse

Forskelle i køre- og hviletidsregler mellem transporter, der involverer militært personale og/eller køretøjer og civilt personale og/eller køretøjer, bør fjernes. Indførelse af undtagelser kan komplicere håndhævelsen heraf, navnlig på vejene. Det er også vigtigt at holde den administrative byrde på et minimum.

Ændringsforslag 254
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 33 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(33a) Transportsektoren er afgørende for transport af mennesker og civile varer samt for militære mobilitetsbehov. Der er imidlertid udsigt til en strukturel mangel på arbejdskraft i transportsektoren i hele EU, hvilket navnlig fremhæves i rapporterne fra Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed[1] og Kommissionen[2] og et studium udarbejdet for Europa-Parlamentets TRAN-udvalg[3]. Disse mangler skyldes en kombination af faktorer, herunder øget efterspørgsel, en aldrende arbejdsstyrke,

vanskelige arbejdsvilkår og vedvarende vanskeligheder med at tiltrække unge og kvinder til transporterhvervet. Erfaringerne fra de seneste kriser har også vist, at længerevarende undtagelser fra køre- og hviletidsreglerne kan forværre disse vanskeligheder og føre til forværrede arbejdsvilkår, øget træthed og problemer med at rekruttere og fastholde personale. Det er derfor nødvendigt at sikre, at de ekstraordinære foranstaltninger, der vedtages på dette område, fortsat er forholdsmæssige, midlertidige og afpassede efter de operationelle krav, samtidig med at sektorens bæredygtighed bevares på mellemlang og lang sigt. I den forbindelse bør Kommissionen og medlemsstaterne indføre passende politikker for at sikre en tilstrækkelig og bæredygtig rekruttering i transportsektoren.

[1] Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed (2025), Eures-rapporten om mangel på og overskud på arbejdskraft 2024: Sector analysis on land transport – Road and railway.

[2] Kommissionen, GD EMPL (2023). Employment and social developments in Europe 2023.

[3] Broughton, A. Tanis, J. and Brambilla M. (Ecorys), Voss, E. and Vitols K. (wmp consult) 2024, Research for TRAN committee – Trends, challenges and opportunities in the EU transport labour market, Europa-Parlamentet, Temaafdelingen for Struktur- og Samhørighedspolitik, Bruxelles.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 33 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(33a) Hele transportsektoren er påvirket af en strukturel mangel på arbejdstagere, hvilken grundlæggende skyldes forringede arbejdsvilkår. Denne situation udgør en risiko for sikkerheden, ydeevnen og modstandsdygtigheden i forsyningskæderne for varer, navnlig for farligt gods og militært udstyr. For at sikre transportarbejdernes trivsel, et velfungerende indre marked og transportsektorens reaktionsevne over for civile og militære kriser bør medlemsstaterne og Kommissionen træffe de nødvendige foranstaltninger til at afhjælpe manglen på arbejdskraft, investere i transportarbejdsstyrken, forbedre arbejdsvilkårene, uddannelsesmulighederne for at udstyre arbejdstagerne med de færdigheder, der er nødvendige for militær mobilitet, og sektorens tiltrækningskraft.

Or. en

Ændringsforslag 256
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Forslag til forordning
Betragtning 33 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(33a) De yderligere opgaver, der pålægges aktørerne, skal modsvares af yderligere øremærkede ressourcer, uden at de ressourcer, der er afsat til eksisterende forpligtelser vedrørende civil transport, udtømmes. Dette gælder for arbejdstagere, arbejdsmarkedets parter, men også Det Europæiske Jernbaneagentur, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, navnlig i forbindelse

med deres mandat til at garantere sikkerheden. Det er yderst vigtigt, at civil transportinfrastruktur ikke længere underordnes eller omlægges til militær transport.

Or. en

Ændringsforslag 257
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 33 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(33b) For at sikre en effektiv og hurtig gennemførelse af de foranstaltninger, der er fastsat i forbindelse med aktiveringen af EMERS, bør medlemsstaterne på forhånd forberede sig på de undtagelser og fritagelser, der er fastsat i denne forordning. Med henblik herpå bør de på forhånd, hvor det er relevant, indlede en social dialog og sikre, at de relevante interessenter er tilstrækkeligt forberedt under hensyntagen til de berørte arbejdstageres sundhed og sikkerhed.

Or. en

Ændringsforslag 258
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 35

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(35) EU-regler og nationale regler, der begrænser trafikken på grundlag af støj, luftkvalitet og andre miljøkriterier, understøtter Unionens mål om at reducere transportsektorens miljøpåvirkning og sikre borgernes velfærd. I nødsituationer, hvor	(35) EU-regler og nationale regler, der begrænser trafikken på grundlag af støj, luftkvalitet og andre miljøkriterier, understøtter Unionens mål om at reducere transportsektorens miljøpåvirkning og sikre borgernes velfærd. I nødsituationer***, der er***

der er behov for flere og hyppigere militære transportoperationer af tvingende hensyn til den offentlige sikkerhed, kan disse regler imidlertid føre til uforholdsmæssige begrænsninger og forsinkelser af sådan transport. I den periode, EMERS er aktiveret, bør militær transport være undtaget fra trafikrestriktioner baseret på køretøjers miljøpræstationer og fra restriktioner baseret på luftkvalitet og støjkontrol, der er indført i havne og lufthavne.	***kendetegnet ved en sikkerhedskrise eller en alvorlig trussel mod Unionen eller en del heraf***, hvor der er behov for flere og hyppigere militære transportoperationer af tvingende hensyn til den offentlige sikkerhed, kan disse regler imidlertid føre til uforholdsmæssige begrænsninger og forsinkelser af sådan transport. I den periode, EMERS er aktiveret, bør militær transport være undtaget fra trafikrestriktioner baseret på køretøjers miljøpræstationer og fra restriktioner baseret på luftkvalitet og støjkontrol, der er indført i havne og lufthavne.

Or. en

Ændringsforslag 259
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 35

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(35) EU-regler og nationale regler, der begrænser trafikken på grundlag af støj, luftkvalitet og andre miljøkriterier, understøtter Unionens mål om at reducere transportsektorens miljøpåvirkning og sikre borgernes velfærd. I nødsituationer, hvor der er behov for flere og hyppigere militære transportoperationer af tvingende hensyn til den offentlige sikkerhed, kan disse regler imidlertid føre til uforholdsmæssige begrænsninger og forsinkelser af sådan transport. ***I den periode, EMERS er aktiveret, bør*** militær transport være undtaget fra trafikrestriktioner baseret på køretøjers miljøpræstationer og fra restriktioner baseret på luftkvalitet og støjkontrol, der er indført i havne og lufthavne.	(35) EU-regler og nationale regler, der begrænser trafikken på grundlag af støj, luftkvalitet og andre miljøkriterier, understøtter Unionens mål om at reducere transportsektorens miljøpåvirkning og sikre borgernes velfærd. I nødsituationer, hvor der er behov for flere og hyppigere militære transportoperationer af tvingende hensyn til den offentlige sikkerhed, kan disse regler imidlertid føre til uforholdsmæssige begrænsninger og forsinkelser af sådan transport. Militær transport ***bør*** være undtaget fra trafikrestriktioner baseret på køretøjers miljøpræstationer og fra restriktioner baseret på luftkvalitet og støjkontrol, der er indført i havne og lufthavne.

Or. en

Ændringsforslag 260
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 35 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(35a) For at sikre at der er kompetent personale og passende procedurer på plads inden aktiveringen af EMERS og for at sikre effektiviteten i den faktiske gennemførelse af de operationer, der i sidste ende kræves i henhold hertil, bør der på forhånd planlægges uddannelse af det berørte personale hos de involverede interessenter, herunder deltagelse i stresstest, hvor det er relevant. Der bør udarbejdes rammeberedskabsplaner for sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen med fuld deltagelse af fagforeninger for at forberede tilpasningen til de undtagelser og fritagelser, der er fastsat i EMERS.

Or. en

Ændringsforslag 261
Christophe Gomart, Isabelle Le Callennec

Forslag til forordning
Betragtning 38

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(38) For at sikre hurtig og uhindret militær transport inden for Unionen i situationer, hvor EMERS er aktiveret, og for at undgå flaskehalse, der kan have en negativ indvirkning på civil transport, bør toldprocedurer håndteres ved at aktivere de protokoller og procedurer, der er udarbejdet af Den Europæiske Unions Toldmyndighed ***i samråd med*** Kommissionen, samt den toldkrisestyringsmekanisme, der er fastsat i	(38) For at sikre hurtig og uhindret militær transport inden for Unionen i situationer, hvor EMERS er aktiveret, og for at undgå flaskehalse, der kan have en negativ indvirkning på civil transport, bør toldprocedurer håndteres ved ***i samarbejde med medlemsstaterne*** at aktivere de protokoller og procedurer, der er udarbejdet af Den Europæiske Unions Toldmyndighed***, idet*** Kommissionen ***udelukkende bidrager til udviklingen af***

forordning [toldreform][16].	***fælles tekniske rammer,*** samt den toldkrisestyringsmekanisme, der er fastsat i forordning [toldreform][16].
[16] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om EU-toldkodeksen og oprettelse af Den Europæiske Unions Toldmyndighed og om ophævelse af forordning (EU) nr. 952/2013.	[16] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om EU-toldkodeksen og oprettelse af Den Europæiske Unions Toldmyndighed og om ophævelse af forordning (EU) nr. 952/2013.

Or. fr

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

Forslag til forordning
Betragtning 38 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(38a) Tilvejebringelse af en krigsrisikoforsikring for højrisikologistikudbydere kan tjene som et incitament for virksomheder, da det bidrager til at mindske de operationelle risici. Medlemsstaterne bør derfor træffe de nødvendige foranstaltninger for at tilskynde til, at der til en rimelig pris tilbydes forsikringsordninger mod risici for krig og naturkatastrofer på Unionens område for civile virksomheder, der udfører militære transportoperationer på vegne af medlemsstaternes væbnede styrker, i det mindste hvor EMERS aktiveres, og hvor der anvendes transport- og logistikkapabiliteter, der er registreret i solidaritetspuljen.

Or. en

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

Forslag til forordning

Betragtning 38 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(38b) I krisetider vil civile arbejdstagere, der er involveret i militære transportoperationer, stå over for risici svarende til dem, som de væbnede styrkers personale står over for. Det vil derfor være legitimt for disse arbejdstagere at være berettiget til samme forsikringsdækning og invalidepension eller efterladtepensionsordninger som deres kolleger i de væbnede styrker. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at civilt personale, der handler på vegne af de væbnede styrker inden for rammerne af en militær operation, er dækket med henblik på lægebehandling og, hvor det er relevant, invalidepension eller efterladtepension.

Or. en

Ændringsforslag 264
Stanislav Stoyanov, Volker Schnurrbusch, Milan Mazurek, Siegbert Frank Droese

Forslag til forordning
Betragtning 39

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(39) EU's prioriterede militære mobilitetskorridorer, som fastsat i Rådets "Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU"[4], er et instrument til at lette en koordineret gennemførelse af de dele af det transeuropæiske transportnet, der er af særlig militær værdi. De har navnlig til formål at sikre, at militære tropper og militært materiel kan bevæge sig gnidningsløst i og uden for Unionen. Ved at fokusere på de mest presserende investeringer i infrastruktur med dobbelt anvendelse langs disse korridorer og navnlig på målrettede kortsigtede	(39) EU's prioriterede militære mobilitetskorridorer, som fastsat i Rådets "Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU"[4], er et instrument til at lette en koordineret gennemførelse af de dele af det transeuropæiske transportnet, der er af særlig militær værdi. De har navnlig til formål at sikre, at militære tropper og militært materiel kan bevæge sig gnidningsløst i og uden for Unionen. Ved at fokusere på de mest presserende investeringer i infrastruktur med dobbelt anvendelse***, herunder i landdistrikter og mindre udviklede regioner,*** langs disse

investeringer ("hotspots") kan medlemsstaterne opgradere disse korridorer hurtigt og på en koordineret og synkroniseret måde.	korridorer og navnlig på målrettede kortsigtede investeringer ("hotspots") kan medlemsstaterne opgradere disse korridorer hurtigt og på en koordineret og synkroniseret måde.
[4] ST10440, ADD1, Rådet, "Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU", vedtaget af Rådet den 26. juni 2023 og 23. oktober 2023 og enhver senere ændring deraf som vedtaget af Rådet.	[4] ST10440, ADD1, Rådet, "Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU", vedtaget af Rådet den 26. juni 2023 og 23. oktober 2023 og enhver senere ændring deraf som vedtaget af Rådet.

Or. en

Ændringsforslag 265
Christophe Gomart, Isabelle Le Callennec

Forslag til forordning
Betragtning 39

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(39) EU's prioriterede militære mobilitetskorridorer, som fastsat i Rådets "Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU"[4], er et instrument til at lette ***en koordineret gennemførelse*** af de dele af det transeuropæiske transportnet, der er af særlig militær værdi. De har navnlig til formål at sikre, at militære tropper og militært materiel kan bevæge sig gnidningsløst i og uden for Unionen. Ved at fokusere på de mest presserende investeringer i infrastruktur med dobbelt anvendelse langs disse korridorer og navnlig på målrettede kortsigtede investeringer ("hotspots") kan medlemsstaterne opgradere disse korridorer hurtigt og på en koordineret og synkroniseret måde.	(39) EU's prioriterede militære mobilitetskorridorer, som fastsat i Rådets "Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU"[4], er et instrument til at lette ***koordineringen mellem medlemsstaterne og under deres ansvar*** af de dele af det transeuropæiske transportnet, der er af særlig militær værdi. De har navnlig til formål at sikre, at militære tropper og militært materiel kan bevæge sig gnidningsløst i og uden for Unionen. Ved at fokusere på de mest presserende investeringer i infrastruktur med dobbelt anvendelse langs disse korridorer og navnlig på målrettede kortsigtede investeringer ("hotspots") kan medlemsstaterne opgradere disse korridorer hurtigt og på en koordineret og synkroniseret måde.
[4] ST10440, ADD1, Rådet, "Military Requirements for Military Mobility within	[4] ST10440, ADD1, Rådet, "Military Requirements for Military Mobility within

and beyond the EU", vedtaget af Rådet den 26. juni 2023 og 23. oktober 2023 og enhver senere ændring deraf som vedtaget af Rådet.

and beyond the EU", vedtaget af Rådet den 26. juni 2023 og 23. oktober 2023 og enhver senere ændring deraf som vedtaget af Rådet.

Or. fr

Ændringsforslag 266
Borja Giménez Larraz

Forslag til forordning
Betragtning 39 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(39a) De militære mobilitetskorridorer bør sikre en omfattende geografisk dækning af Unionens område og give den strategiske dybde, der er nødvendig for en hurtig flytning af tropper og udstyr. Den Iberiske Halvø udgør en vigtig gateway mellem Atlanterhavet og Middelhavet og huser en betydelig del af Unionens forsvarsteknologiske og -industrielle base. Dens fulde integration i rammen for militær mobilitet er afgørende for at sikre forsyningskontinuiteten og modstandsdygtigheden, herunder under hensyntagen til nye sikkerhedsudfordringer i Unionens sydlige nabolande og Sahelregionen. For at opnå fuld operationel kontinuitet er det samtidig nødvendigt at afhjælpe de strukturelle begrænsninger, der skyldes naturlige geografiske hindringer. Bjergområder med et meget begrænset antal grænseoverskridende passager udgør kritiske flaskehalse for både civile og militære transportstrømme. Det begrænsede antal landforbindelser på tværs af Pyrenæerne udgør en sådan flaskehals og bør hurtigst muligt afhjælpes gennem diversificering af grænseoverskridende forbindelser, øget redundans og udvikling af alternative ruter med dobbelt anvendelse, der sikrer uafbrudt konnektivitet, når primære ruter

afbrydes.

Or. en

Ændringsforslag 267
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Dariusz Joński

Forslag til forordning
Betragtning 39 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(39a) For at sikre en effektiv gennemførelse af den militære mobilitet i hele Unionen bør transportinfrastrukturen kunne understøtte både civile og militære anvendelser i overensstemmelse med målene for det transeuropæiske transportnet. Selv om infrastruktur med de største trafikmængder og den største kapacitet spiller en central rolle med hensyn til at sikre det indre markeds funktion, er det også nødvendigt at tage hensyn til visse knudepunkters strategiske relevans for den militære mobilitet. Navnlig kan infrastruktur, der befinder sig tæt på Unionens ydre grænser, og områder, der er berørt af igangværende eller potentielle konflikter, fungere som væsentlige logistiske og multimodale knudepunkter for hurtig flytning af personale, udstyr og varer. Kortlægningen og udviklingen af en sådan infrastruktur bør derfor ikke kun afspejle kvantitative kriterier, men også dens rolle med hensyn til at styrke Unionens beredskab, modstandsdygtighed og evne til at reagere på krisesituationer.

Or. en

Ændringsforslag 268
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 39 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(39a) Flere medlemsstater, navnlig i den østlige del af Unionen, fortsætter med at drive jernbaneinfrastruktur, der er bygget med en sporvidde på 1 520 mm. Selv om Unionens politik sigter mod en gradvis omstilling til den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm, kræver en sådan migration betydelige investeringer og tid. I mellemtiden er jernbaneinfrastrukturen på 1 520 mm i disse medlemsstater fortsat af operationel betydning for den militære transport, navnlig langs de militære mobilitetskorridorer, der betjener Unionens østlige grænseregioner. For at sikre, at den militære mobilitet ikke undermineres i omstillingsperioden, bør investeringer med dobbelt anvendelse i jernbaneinfrastruktur på 1 520 mm fortsat være støtteberettiget, hvis den tjener et påviseligt militært mobilitetsformål og er af strategisk betydning, herunder under Connecting Europe-facilitetens finansieringsramme for militær mobilitet.

Or. en

Ændringsforslag 269
Željana Zovko

Forslag til forordning
Betragtning 39 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(39a) For at sikre effektiviteten og kontinuiteten af militære mobilitetskorridorer er det vigtigt at tage hensyn til den rolle, som de NATO-allierede, der ikke er EU-medlemsstater,

herunder EU-kandidatlande, spiller. Militære mobilitetskorridorer bør ikke begrænses til Unionens grænser, men bør sikre konnektiviteten med naboregioner, navnlig Vestbalkan, for at undgå operationelle mangler og styrke sikkerheden i Unionen som helhed.

Or. en

Begrundelse

Det nuværende forslag omhandler NATO-operationer, men afspejler ikke i tilstrækkelig grad den rolle, som NATO-allierede, der ikke er EU-medlemsstater, herunder EU-kandidatlande på Vestbalkan, spiller. Det er afgørende at sikre kontinuiteten i de militære mobilitetskorridorer uden for EU's grænser for at undgå operationelle huller og styrke den regionale sikkerhed, navnlig i Sydøsteuropa.

Ændringsforslag 270
Flavio Tosi

Forslag til forordning
Betragtning 39 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(39a) Opgradering af civil transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse for at opfylde militære mobilitetsbehov kan kræve betydelige investeringer, navnlig i forbindelse med broer, jernbane- og vejadgang, terminalkapacitet, sikkerhedssystemer og den digitale modstandsdygtighed. I betragtning af den strategiske offentlige interesse i sådanne opgraderinger bør de støttes gennem passende offentlige finansieringsmekanismer på EU-plan og nationalt plan og bør ikke medføre uforholdsmæssigt store byrder for infrastrukturoperatørerne.

Or. en

Ændringsforslag 271

Dariusz Joński, Sophia Kircher, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 39 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(39a) Selv om Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1328 i øjeblikket begrænser anvendelsesområdet for aktiviteter, der er berettiget til finansiering under finansieringsrammen for militær mobilitet under CEF, til jernbaneinfrastruktur med dobbelt anvendelse og dermed udelukker støtte til udrulning af ERTMS, er det vigtigt at revidere denne forordning for at medtage ERTMS blandt de støtteberettigede foranstaltninger som en central byggeblok og katalysator for en effektiv grænseoverskridende militær mobilitet.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 39 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(39a) Infrastruktur til bekæmpelse af mobilitet, herunder hindringer, forstærkninger og systemer med dobbelt anvendelse, der muliggør hurtig indsættelse, og som har til formål at styrke forsvaret af grænser og område, udgør også en væsentlig komponent i den militære mobilitet, navnlig langs de militære mobilitetskorridorer, idet de østlige og nordlige korridorer prioriteres.

Or. en

Ændringsforslag 273
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 40 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(40a) Det understreges, at EU's østlige flanke i forbindelse med Ruslands igangværende angrebskrig mod Ukraine fortsat er meget udsat for cybertrusler og hybride trusler. Der opfordres til at prioritere beskyttelsen af kritisk infrastruktur og hurtig afhjælpning af sårbarheder på tværs af transportnet. Den strategiske betydning af Polens militære mobilitetskapacitet for sikkerheden og modstandsdygtigheden på den østlige flanke understreges. Ligeledes understreges behovet for at sikre en hurtig og effektiv drift af centrale militære mobilitetskorridorer, herunder i Østersøområdet og Suwałkikløften, for at muliggøre en hurtig forstærkning og reaktion.

Or. en

Ændringsforslag 274
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 40 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(40a) Modstandsdygtigheden og interoperabiliteten af grænseoverskridende jernbaneinfrastruktur på Unionens østlige flanke er af særlig betydning for både den civile og militære mobilitet. Strategiske projekter vedrørende det transeuropæiske

transportnet, navnlig projekter, der forbinder medlemsstaterne ved hjælp af den europæiske standardsporvidde og interoperable signalsystemer, bidrager til rettidig bevægelighed for passagerer, varer og militær transport og styrker samtidig Unionens konnektivitet, samhørighed og beredskab.

Or. en

Ændringsforslag 275
Borja Giménez Larraz

Forslag til forordning
Betragtning 40 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(40a) Det begrænsede antal passager med dobbelt anvendelse i visse dele af Unionen, navnlig i regioner, hvor topografien begrænser levedygtige transportkorridorer, reducerer i væsentlig grad kapaciteten til at absorbere forstyrrelser. Det er derfor en strategisk prioritet at lukke disse infrastrukturhuller og diversificere grænseoverskridende ruter for at øge nettets overordnede modstandsdygtighed og sikre en tilstrækkelig kapacitet til store militære transportoperationer.

Or. en

Ændringsforslag 276
Marta Wcisło

Forslag til forordning
Betragtning 40 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(40a) Effektiv militær mobilitet kræver ikke blot opgradering af

transportkorridorer, men også udvikling af adgangspunkter til sådanne net, herunder intermodale terminaler, logistikknudepunkter og forbindelser på den sidste kilometer. Dette er særlig relevant for Unionens østlige grænseregioner, hvor en sådan infrastruktur spiller en central rolle med hensyn til at sikre den militære transports operationelle beredskab, modstandsdygtighed og kontinuitet.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 41 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(41a) Som forberedelse til og under den militære transports bevægelser i realtid vil digitale oplysninger såsom vej- og trafikdata, herunder adgangsbetingelser vedrørende vejinfrastruktur, digital modellering, digital kortlægning, geografiske informationssystemer og geospatiale datatjenester blive anvendt til at sikre effektiv og sikker levering, og de vil om nødvendigt også blive anvendt til at omdirigere civil transport.

Or. en

Ændringsforslag 278
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 42

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557[17] pålægger medlemsstaterne at identificere kritiske enheder, der leverer væsentlige tjenester i 11 nøglesektorer i det indre marked, med henblik på at styrke disse kritiske enheders modstandsdygtighed over for alle former for trusler og tage højde for både naturlige og menneskeskabte risici. I henhold til direktiv (EU) 2022/2557 skal medlemsstaterne også sikre, at kritiske enheder træffer foranstaltninger til at styrke deres modstandsdygtighed. Desuden kan der være vis transport- og energiinfrastruktur og digital infrastruktur med dobbelt anvendelse, der er afgørende for militær transport, navnlig den infrastruktur, der er placeret på eller langs EU's militære mobilitetskorridorer. Denne infrastruktur har en strategisk værdi, der rækker ud over de nationale grænser. ***En*** sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor identificeres og beskyttes af medlemsstaterne baseret på dens strategiske betydning under Kommissionens koordinering.	(42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557[17] pålægger medlemsstaterne at identificere kritiske enheder, der leverer væsentlige tjenester i 11 nøglesektorer i det indre marked, med henblik på at styrke disse kritiske enheders modstandsdygtighed over for alle former for trusler og tage højde for både naturlige og menneskeskabte risici. I henhold til direktiv (EU) 2022/2557 skal medlemsstaterne også sikre, at kritiske enheder træffer foranstaltninger til at styrke deres modstandsdygtighed. Desuden kan der være vis transport- og energiinfrastruktur og digital infrastruktur med dobbelt anvendelse, der er afgørende for militær transport, navnlig den infrastruktur, der er placeret på eller langs EU's militære mobilitetskorridorer. Denne infrastruktur har en strategisk værdi, der rækker ud over de nationale grænser. ***Der bør navnlig tages hensyn til systemisk integration med TEN-T-projekter og forbindelser med infrastruktur med dobbelt anvendelse med henblik på robuste logistikkorridorer med dobbelt anvendelse med tilstrækkelig interoperabilitet. Desuden er energiforsyningsinfrastruktur, herunder for alternative brændstoffer i overensstemmelse med AFIR samt et robust elnet, afgørende for at sikre diversificerede energikilder og mindske afhængigheden af eksterne aktører, der kan bringe den operationelle kontinuitet og strategiske autonomi generelt i fare. Al*** sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor identificeres og beskyttes af medlemsstaterne baseret på dens strategiske betydning under Kommissionens koordinering.
[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets	[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets

direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 42

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557[17] pålægger medlemsstaterne at identificere kritiske enheder, der leverer væsentlige tjenester i 11 nøglesektorer i det indre marked, med henblik på at styrke disse kritiske enheders modstandsdygtighed over for alle former for trusler og tage højde for både naturlige og menneskeskabte risici. I henhold til direktiv (EU) 2022/2557 skal medlemsstaterne også sikre, at kritiske enheder træffer foranstaltninger til at styrke deres modstandsdygtighed. Desuden kan der være vis transport- og energiinfrastruktur og digital infrastruktur med dobbelt anvendelse, der er afgørende for militær transport, navnlig den infrastruktur, der er placeret på eller langs EU's militære mobilitetskorridorer. Denne infrastruktur har en strategisk værdi, der rækker ud over de nationale grænser. En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor identificeres ***og*** beskyttes af medlemsstaterne baseret på dens strategiske betydning ***under*** Kommissionens ***koordinering***.	(42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557[17] pålægger medlemsstaterne at identificere kritiske enheder, der leverer væsentlige tjenester i 11 nøglesektorer i det indre marked, med henblik på at styrke disse kritiske enheders modstandsdygtighed over for alle former for trusler og tage højde for både naturlige og menneskeskabte risici. I henhold til direktiv (EU) 2022/2557 skal medlemsstaterne også sikre, at kritiske enheder træffer foranstaltninger til at styrke deres modstandsdygtighed. Desuden kan der være vis transport- og energiinfrastruktur***,*** ***brændstofinfrastruktur*** og digital infrastruktur med dobbelt anvendelse, der er afgørende for militær transport, navnlig den infrastruktur, der er placeret på eller langs EU's militære mobilitetskorridorer***,*** ***navnlig på Unionens østlige flanke***. Denne infrastruktur har en strategisk værdi, der rækker ud over de nationale grænser. En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor identificeres***,*** beskyttes ***og udvikles, herunder gennem opførelse af ny infrastruktur,*** af medlemsstaterne baseret på dens strategiske betydning ***med støtte fra Kommissionen, som også bør udpege passende finansielle EU-instrumenter til støtte for en sådan udvikling***.

[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. en

Ændringsforslag 280
Alexandra Mehnert

Forslag til forordning
Betragtning 42

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557[17] pålægger medlemsstaterne at identificere kritiske enheder, der leverer væsentlige tjenester i 11 nøglesektorer i det indre marked, med henblik på at styrke disse kritiske enheders modstandsdygtighed over for alle former for trusler og tage højde for både naturlige og menneskeskabte risici. I henhold til direktiv (EU) 2022/2557 skal medlemsstaterne også sikre, at kritiske enheder træffer foranstaltninger til at styrke deres modstandsdygtighed. Desuden kan der være vis transport- og energiinfrastruktur og digital infrastruktur med dobbelt anvendelse, der er afgørende for militær transport, navnlig den infrastruktur, der er placeret på eller langs EU's militære mobilitetskorridorer. Denne infrastruktur har en strategisk værdi, der rækker ud over de nationale grænser. En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor identificeres og beskyttes af medlemsstaterne baseret på dens strategiske betydning under Kommissionens koordinering.	(42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557[17] pålægger medlemsstaterne at identificere kritiske enheder, der leverer væsentlige tjenester i 11 nøglesektorer i det indre marked, med henblik på at styrke disse kritiske enheders modstandsdygtighed over for alle former for trusler og tage højde for både naturlige og menneskeskabte risici. I henhold til direktiv (EU) 2022/2557 skal medlemsstaterne også sikre, at kritiske enheder træffer foranstaltninger til at styrke deres modstandsdygtighed. Desuden kan der være vis transport- og energiinfrastruktur og digital infrastruktur med dobbelt anvendelse, der er afgørende for militær transport, navnlig den infrastruktur, der er placeret på eller langs EU's militære mobilitetskorridorer. Denne infrastruktur har en strategisk værdi, der rækker ud over de nationale grænser. En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor identificeres og beskyttes af medlemsstaterne baseret på dens strategiske betydning under Kommissionens koordinering. ***I den forbindelse bør medlemsstaterne ikke se***

bort fra behovet for at gøre befolkningen mere modstandsdygtig og opfordre til individuelle forholdsregler.

[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (PE/51/2022/REV/1). EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (PE/51/2022/REV/1). EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. de

Ændringsforslag 281
Wouter Beke, Nicolás Pascual de la Parte, Michael Gahler

Forslag til forordning
Betragtning 42

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557[17] pålægger medlemsstaterne at identificere kritiske enheder, der leverer væsentlige tjenester i 11 nøglesektorer i det indre marked, med henblik på at styrke disse kritiske enheders modstandsdygtighed over for alle former for trusler og tage højde for både naturlige og menneskeskabte risici. I henhold til direktiv (EU) 2022/2557 skal medlemsstaterne også sikre, at kritiske enheder træffer foranstaltninger til at styrke deres modstandsdygtighed. Desuden kan der være vis transport- og energiinfrastruktur og digital infrastruktur med dobbelt anvendelse, der er afgørende for militær transport, navnlig den infrastruktur, der er placeret på eller langs EU's militære mobilitetskorridorer. Denne infrastruktur har en strategisk værdi, der rækker ud over de nationale grænser. ***En*** sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor identificeres og beskyttes af medlemsstaterne baseret på	(42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557[17] pålægger medlemsstaterne at identificere kritiske enheder, der leverer væsentlige tjenester i 11 nøglesektorer i det indre marked, med henblik på at styrke disse kritiske enheders modstandsdygtighed over for alle former for trusler og tage højde for både naturlige og menneskeskabte risici. I henhold til direktiv (EU) 2022/2557 skal medlemsstaterne også sikre, at kritiske enheder træffer foranstaltninger til at styrke deres modstandsdygtighed. Desuden kan der være vis transport- og energiinfrastruktur og digital infrastruktur med dobbelt anvendelse, der er afgørende for militær transport, navnlig den infrastruktur, der er placeret på eller langs EU's militære mobilitetskorridorer. Denne infrastruktur har en strategisk værdi, der rækker ud over de nationale grænser. En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor identificeres og beskyttes af medlemsstaterne baseret på

dens strategiske betydning under Kommissionens ***koordinering***.	dens strategiske betydning under Kommissionens ***og Transportgruppen for Militær Mobilitetskoordinering***.
[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).	[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 42

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557[17] pålægger medlemsstaterne at identificere kritiske enheder, der leverer væsentlige tjenester i 11 nøglesektorer i det indre marked, med henblik på at styrke disse kritiske enheders modstandsdygtighed over for alle former for trusler og tage højde for både naturlige og menneskeskabte risici. I henhold til direktiv (EU) 2022/2557 skal medlemsstaterne også sikre, at kritiske enheder træffer foranstaltninger til at styrke deres modstandsdygtighed. Desuden kan der være vis transport- og energiinfrastruktur ***og*** digital infrastruktur med dobbelt anvendelse, der er afgørende for militær transport, navnlig den infrastruktur, der er placeret på eller langs EU's militære mobilitetskorridorer. Denne infrastruktur har en strategisk værdi, der rækker ud over de nationale grænser. ***En*** sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor identificeres og beskyttes af medlemsstaterne baseret på	(42) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557[17] pålægger medlemsstaterne at identificere kritiske enheder, der leverer væsentlige tjenester i 11 nøglesektorer i det indre marked, med henblik på at styrke disse kritiske enheders modstandsdygtighed over for alle former for trusler og tage højde for både naturlige og menneskeskabte risici. I henhold til direktiv (EU) 2022/2557 skal medlemsstaterne også sikre, at kritiske enheder træffer foranstaltninger til at styrke deres modstandsdygtighed. Desuden kan der være vis transport- og energiinfrastruktur***,*** digital infrastruktur ***og ruminfrastruktur*** med dobbelt anvendelse, der er afgørende for militær transport, navnlig den infrastruktur, der er placeret på eller langs EU's militære mobilitetskorridorer. Denne infrastruktur har en strategisk værdi, der rækker ud over de nationale grænser. ***En*** sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor identificeres og beskyttes af

dens strategiske betydning under Kommissionens koordinering.

[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

medlemsstaterne baseret på dens strategiske betydning under Kommissionens koordinering.

[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 43

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(43) En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor beskyttes mod alle farer for at øge deres modstandsdygtighed og sikre, at de til enhver tid fungerer effektivt, af både medlemsstaterne og deres ejere, operatører og forvaltere. Som minimum bør de forpligtelser for kritiske enheder, der følger af direktiv (EU) 2022/2557, og de krav til væsentlige og vigtige enheder, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555[5], overholdes af ejerne, operatørerne og forvalterne af denne infrastruktur, uanset om de falder ind under disse direktivers anvendelsesområde.	(43) En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor beskyttes mod alle farer for at øge deres modstandsdygtighed og sikre, at de til enhver tid fungerer effektivt, af både medlemsstaterne og deres ejere, operatører og forvaltere. Som minimum bør de forpligtelser for kritiske enheder, der følger af direktiv (EU) 2022/2557, og de krav til væsentlige og vigtige enheder, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555[5], overholdes af ejerne, operatørerne og forvalterne af denne infrastruktur, uanset om de falder ind under disse direktivers anvendelsesområde. ***For at mindske risikoen for cyberangreb, forstyrrelser eller kontrol fra tredjelandsenhedens side over enhver del af kortlagte SDI bør udstyr og aktiver, der købes eller anvendes til at gennemføre grundlæggende beskyttelsesforanstaltninger, være underlagt strenge krav om lokalt indhold og bør forbydes at anvende, installere***

eller integrere komponenter fra højrisikoleverandører som omhandlet i forordning (EU) 2026/0011 (forordningen om cybersikkerhed).

[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

Ændringsforslag 284
Wouter Beke, Nicolás Pascual de la Parte, Michael Gahler

Forslag til forordning
Betragtning 43

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(43) En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor beskyttes mod alle farer for at øge deres modstandsdygtighed og sikre, at de til enhver tid fungerer effektivt, af både medlemsstaterne og deres ejere, operatører og forvaltere. Som minimum bør de forpligtelser for kritiske enheder, der følger af direktiv (EU) 2022/2557, og de krav til væsentlige og vigtige enheder, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555[5], overholdes af ejerne, operatørerne og forvalterne af denne infrastruktur, uanset om de falder ind under disse direktivers anvendelsesområde.	(43) En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor beskyttes mod alle farer for at øge deres modstandsdygtighed og sikre, at de til enhver tid fungerer effektivt, af både medlemsstaterne og deres ejere, operatører og forvaltere. ***Disse farer kan bl.a. omfatte cyberangreb, sabotage, spionage, dronetrusler, aflytning og manipulation af kommunikation og andre hybride angreb som forsætlige og ondsindede trusler eller strukturelle svigt, forsyningsafbrydelser, miljønødsituationer eller operationelle ulykker som utilsigtede hændelser.*** Som minimum bør de forpligtelser for kritiske enheder, der følger af direktiv (EU) 2022/2557, og de krav til væsentlige og vigtige enheder, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555[5], overholdes af ejerne,

operatørerne og forvalterne af denne infrastruktur, uanset om de falder ind under disse direktivers anvendelsesområde.

[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

Ændringsforslag 285
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning
Betragtning 43

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(43) En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor beskyttes mod alle farer for at øge deres modstandsdygtighed og sikre, at de til enhver tid fungerer effektivt, af både medlemsstaterne og deres ejere, operatører og forvaltere. Som minimum bør de forpligtelser for kritiske enheder, der følger af direktiv (EU) 2022/2557, og de krav til væsentlige og vigtige enheder, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555[5], overholdes af ejerne, operatørerne og forvalterne af denne infrastruktur, uanset om de falder ind under disse direktivers anvendelsesområde.	(43) En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor beskyttes mod alle farer for at øge deres modstandsdygtighed og sikre, at de til enhver tid fungerer effektivt, af både medlemsstaterne og deres ejere, operatører og forvaltere. Som minimum bør de forpligtelser for kritiske enheder, der følger af direktiv (EU) 2022/2557, og de krav til væsentlige og vigtige enheder, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555[5], overholdes af ejerne, operatørerne og forvalterne af denne infrastruktur, uanset om de falder ind under disse direktivers anvendelsesområde. ***Medlemsstaterne bør også sikre, at der ikke skabes afhængighed af højrisikoleverandører.***

[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

(EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

(EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 43

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(43) En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor beskyttes mod alle farer for at øge deres modstandsdygtighed og sikre, at de til enhver tid fungerer effektivt, af både medlemsstaterne og deres ejere, operatører og forvaltere. Som minimum bør de forpligtelser for kritiske enheder, der følger af direktiv (EU) 2022/2557, og de krav til væsentlige og vigtige enheder, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555[5], overholdes af ejerne, operatørerne og forvalterne af denne infrastruktur, uanset om de falder ind under disse direktivers anvendelsesområde.	(43) En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor beskyttes mod alle farer for at øge deres modstandsdygtighed og sikre, at de til enhver tid fungerer effektivt, af både medlemsstaterne og deres ejere, operatører og forvaltere. Som minimum bør de forpligtelser for kritiske enheder, der følger af direktiv (EU) 2022/2557, og de krav til væsentlige og vigtige enheder, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555[5], overholdes af ejerne, operatørerne og forvalterne af denne infrastruktur, uanset om de falder ind under disse direktivers anvendelsesområde. ***Medlemsstaterne bør også sikre, at der ikke skabes afhængighed af højrisikoleverandører.***
[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om	[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om

ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

Ændringsforslag 287
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 43

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(43) En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor beskyttes mod alle farer for at øge deres modstandsdygtighed og sikre, at de til enhver tid fungerer effektivt, af både medlemsstaterne og deres ejere, operatører og forvaltere. Som minimum bør de forpligtelser for kritiske enheder, der følger af direktiv (EU) 2022/2557, og de krav til væsentlige og vigtige enheder, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555[5], overholdes af ejerne, operatørerne og forvalterne af denne infrastruktur, uanset om de falder ind under disse direktivers anvendelsesområde.	(43) En sådan strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse bør derfor beskyttes mod alle farer ***og vedligeholdes korrekt*** for at øge deres modstandsdygtighed og sikre, at de til enhver tid fungerer effektivt, af både medlemsstaterne og deres ejere, operatører og forvaltere. Som minimum bør de forpligtelser for kritiske enheder, der følger af direktiv (EU) 2022/2557, og de krav til væsentlige og vigtige enheder, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555[5], overholdes af ejerne, operatørerne og forvalterne af denne infrastruktur, uanset om de falder ind under disse direktivers anvendelsesområde.
[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).	[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til forordning
Betragtning 44

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen.	(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen. ***Navnlig kan ejerskab af eller kontrol over terminaler give effektiv kontrol over havnefællesskabssystemer, digitale logistikplatforme og forbundet driftsteknologi, hvilket skaber risiko for interferens, overvågning eller afbrydelse af kritisk infrastruktur ved hjælp af digitale eller operationelle midler.***
[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

Ændringsforslag 289
Alexandra Mehnert

Forslag til forordning
Betragtning 44

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen.	(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen. ***Medlemsstaterne bør udarbejde konkrete planer for, hvordan befolkningen kan forberedes på behovet for øget forsvarskapacitet, hvordan konkrete scenarier kan forklares, og hvordan befolkningen kan informeres i tilfælde af øvelser eller forsvar.***
[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI EUT L 79I af 21.03.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI EUT L 79I af 21.03.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. de

Ændringsforslag 290
Willemien Koning

Forslag til forordning

Betragtning 44

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen.	(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen. ***I denne forbindelse bør medlemsstaterne sikre, at udenlandsk ejerskab begrænses i overensstemmelse med den procentvise tærskel, der er fastsat i dette direktivs artikel 34, stk. 1, litra ba).***
[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 44

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(44) Desuden bør medlemsstaterne, som	(44) Desuden bør medlemsstaterne, som

opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen.	opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen. ***Desuden bør den nuværende ramme for offentlige udbud tilpasses, hvor det er nødvendigt, for at lette sikkerhedsfølsomme investeringer i strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse.***
[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

Ændringsforslag 292
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning
Betragtning 44

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt	(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt

anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen.	anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen. ***Desuden bør den nuværende ramme for offentlige udbud tilpasses, hvor det er nødvendigt, for at lette sikkerhedsfølsomme investeringer i strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse.***
[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

Ændringsforslag 293
Wouter Beke, Nicolás Pascual de la Parte, Michael Gahler

Forslag til forordning
Betragtning 44

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at	(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at

forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen.	forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen. ***For at forebygge og afbøde disse risici har specifikke foranstaltninger til formål at minimere udenlandske investorers eksterne sikkerhedsrisici uden at hæmme investeringerne.***
[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 44

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen.	(44) Desuden bør medlemsstaterne, som opfølgning på meddelelserne herom i hvidbogen om fremtiden for det europæiske forsvar, også indføre strengere regler for ***opførelse,*** ejerskab og kontrol med strategisk infrastruktur med dobbelt anvendelse. Selv om effektiv screening af nye udenlandske investeringer i denne infrastruktur i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452[6] kan bidrage til at forebygge risici forbundet med ondsindet udenlandsk ejerskab eller kontrol, bør medlemsstaterne også afbøde og håndtere allerede eksisterende risici ved udenlandsk ejerskab eller kontrol over infrastrukturen.

[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 44 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(44a) I en situation, hvor militær mobilitet skal sikres, kan der opstå potentielle risici, der påvirker jernbanenettet, navnlig i situationer, hvor elektrificeret infrastruktur ikke er tilgængelig eller afbrydes. Det er derfor nødvendigt at sikre tilgængeligheden af lokomotiver, der kan fungere uafhængigt af elektrificering af nettet: elektrodiesellokomotiver, der kan fungere under både elektrificerede og ikkeelektrificerede forhold, udgør en særlig relevant og komplementær løsning i denne henseende.

Or. en

Ændringsforslag 296
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning
Betragtning 44 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

	(44a) I en situation, hvor militær mobilitet skal sikres, kan der opstå potentielle risici, der påvirker jernbanenettet, navnlig i situationer, hvor elektrificeret infrastruktur ikke er tilgængelig eller afbrydes. Det er derfor nødvendigt at sikre tilgængeligheden af lokomotiver, der kan fungere uafhængigt af elektrificering af nettet: elektrodiesellokomotiver, der kan fungere under både elektrificerede og ikkeelektrificerede forhold, udgør en særlig relevant og komplementær løsning i denne henseende.

Or. en

Ændringsforslag 297
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind

Forslag til forordning
Betragtning 45

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(45) Som fremhævet i handlingsplanen for militær mobilitet 2.0 står medlemsstaterne over for kapacitetsmangler med hensyn til militær mobilitet. Disse kapacitetsmangler hæmmer medlemsstaternes evne til at udføre militære transportoperationer. Det er derfor hensigtsmæssigt at give Kommissionen beføjelse til at oprette en solidaritetspulje for at afhjælpe kapacitetsmanglerne i medlemsstaterne. Solidaritetspuljen bør gøre det muligt for medlemsstaterne at samle og dele transport- og logistikkapabiliteter, herunder kapabiliteter, der øger energisikkerheden, og derved lette deres adgang til de nødvendige kapabiliteter og forbedre deres evne til at udføre militære transportoperationer.	(45) Som fremhævet i handlingsplanen for militær mobilitet 2.0 står medlemsstaterne over for kapacitetsmangler med hensyn til militær mobilitet. Disse kapacitetsmangler hæmmer medlemsstaternes evne til at udføre militære transportoperationer. Det er derfor hensigtsmæssigt at give Kommissionen beføjelse til at oprette en solidaritetspulje for at afhjælpe kapacitetsmanglerne i medlemsstaterne. Solidaritetspuljen bør gøre det muligt for medlemsstaterne at samle og dele transport- og logistikkapabiliteter, herunder kapabiliteter, der øger energisikkerheden ***såsom produktion, lagring og distribution af brændstoffer, infrastruktur og kapabiliteter***, og derved lette deres adgang til de nødvendige kapabiliteter og forbedre deres evne til at udføre militære transportoperationer. ***Solidaritetspuljen skal som minimum omfatte***

elektrodiesellokomotiver, fladvogne, strategisk lufttransport, luft-til-luft-tankning, helikoptere, kapabilitet til særtransport, mobile kraner, lastbiler, containerskibe, tankskibe, batteridrevne skibe, fartøjer til transport ad indre vandveje, brændstoffer, produktion af biobrændstoffer og e-brændstoffer, distributions- og lagringskapacitet og tankbiler. For at afhjælpe Unionens mangel på militær transport og styrke Unionens industrigrundlag vedtager Kommissionen også retningslinjer, der vurderer muligheden for at iværksætte, tilskynde til eller udvikle samarbejdsbaserede industriprojekter, fælles indkøb, koncessionskontrakter eller offentlig-privat samarbejde.

Or. en

Ændringsforslag 298
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks

Forslag til forordning
Betragtning 45

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(45) Som fremhævet i handlingsplanen for militær mobilitet 2.0 står medlemsstaterne over for kapacitetsmangler med hensyn til militær mobilitet. Disse kapacitetsmangler hæmmer medlemsstaternes evne til at udføre militære transportoperationer. Det er derfor hensigtsmæssigt at give Kommissionen beføjelse til at oprette en solidaritetspulje for at afhjælpe kapacitetsmanglerne i medlemsstaterne. Solidaritetspuljen bør gøre det muligt for medlemsstaterne at samle og dele transport- og logistikkapabiliteter, herunder kapabiliteter, der øger energisikkerheden, og derved lette deres adgang til de nødvendige kapabiliteter og forbedre deres evne til at udføre militære	(45) Som fremhævet i handlingsplanen for militær mobilitet 2.0 står medlemsstaterne over for kapacitetsmangler med hensyn til militær mobilitet. Disse kapacitetsmangler hæmmer medlemsstaternes evne til at udføre militære transportoperationer. Det er derfor hensigtsmæssigt at give Kommissionen beføjelse til at oprette en solidaritetspulje for at afhjælpe kapacitetsmanglerne i medlemsstaterne. Solidaritetspuljen bør gøre det muligt for medlemsstaterne at samle og dele transport- og logistikkapabiliteter, ***navnlig mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom ro-ro og ro-pax-skibe,*** herunder kapabiliteter, der øger energisikkerheden, og derved lette deres adgang til de

transportoperationer.	nødvendige kapabiliteter og forbedre deres evne til at udføre militære transportoperationer.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 45 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(45a) Efterhånden som den civile infrastruktur i stigende grad elektrificeres, kan det ikke antages, at der er adgang til lager- og forsyningskapacitet til flydende brændstof langs militære mobilitetskorridorer, herunder til konventionelle flybrændstoffer og bæredygtige flybrændstoffer. Den nuværende lager- og raffineringskapacitet, navnlig for luftfart på den østlige flanke, risikerer derfor at være utilstrækkelig i et omfattende konfliktscenario. Kapaciteten til brændstoflagring og -forsyning bør derfor udtrykkeligt tages op, og Kommissionen bør i samarbejde med NATO vurdere eksisterende mangler langs militære mobilitetskorridorer.

Or. en

Ændringsforslag 300
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind

Forslag til forordning
Betragtning 45 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(45a) Af hensyn til brændstofforsyningssikkerheden i EU's militære mobilitetskorridorer og hos de væbnede styrker og for at mindske EU's afhængighed af import af fossile brændstoffer fra tredjelande bør Kommissionen og medlemsstaterne også overveje at udvikle og opgradere olieterminaler i søhavne, gas- og olierørledninger og optankningsinfrastruktur i Unionens lufthavne samt udvikle kapacitet til produktion af biobrændstoffer og e-brændstoffer i Europa for at støtte de væbnede styrkers mobilitet, strategiske autonomi, dekarbonisering og modstandsdygtighed.

Or. en

Ændringsforslag 301
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 45 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(45a) Militær mobilitet bygger på en integreret multimodal tilgang, der kombinerer vejtransport, jernbanetransport, søtransport, transport ad indre vandveje og lufttransport, som hver især bidrager på en komplementær måde til operationernes hastighed, fleksibilitet og modstandsdygtighed. Det er afgørende at sikre tilgængeligheden og interoperabiliteten af disse forskellige kapabiliteter for at kunne reagere effektivt på en lang række operationelle scenarier, herunder i tilfælde af forringelse eller utilgængelighed af visse infrastrukturer.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 45 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(45b) For at øge Unionens beredskab og modstandsdygtighed over for civile eller militære kriser bør en medlemsstat, der er berørt af en krise, gennem en enkelt underretning og ved hjælp af en fælles formular kunne anmode om tildeling af både transport- og logistikkapabiliteter, der er registreret i solidaritetspuljen, og bistand fra gennemførelsesforordning (EU) 2025/223 (EU-civilbeskyttelsesmekanismen).

Or. en

Ændringsforslag 303
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 45 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(45b) Transportkapabiliteter med dobbelt anvendelse spiller en central rolle for den militære mobilitet og muliggør både indsættelse af væbnede styrker og støtte til civile operationer, navnlig i tilfælde af en humanitær krise eller katastrofe. Udviklingen og mobiliseringen af disse kapabiliteter bidrager til at styrke Unionens overordnede modstandsdygtighed og kontinuiteten af væsentlige tjenester.

Or. en

Ændringsforslag 304

Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 45 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(45c) Initiativer til at samle og dele transport- og logistikkapabiliteter mellem medlemsstaterne samt udvikling af europæiske kapabiliteter bidrager til at afhjælpe eksisterende mangler, forbedre den operationelle effektivitet og styrke Unionens strategiske autonomi.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) ***Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter.*** Solidaritetspuljen bør også omfatte ***Unionens*** transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. ***Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe*** kapabiliteter***, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter*** kan give ***en*** betydelig merværdi.	(46) Solidaritetspuljen bør også omfatte transport- og logistikkapabiliteter***, der stilles til rådighed af medlemsstaterne***, herunder dem, der outsources til private operatører. ***Når det ikke er nødvendigt med henblik på planlagt støtte under puljen, kan sådanne kapabiliteter anvendes af de registrerende medlemsstater til nationale formål eller af deres operatører, der er indgået kontrakt med, til kommercielle aktiviteter, forudsat at deres adgang til EU-støtte sikres. I tilfælde af konkurrerende anmodninger bør afgørelser om fordeling af kapabiliteter træffes i tæt samarbejde med og med samtykke fra den medlemsstat, der har registreret dem. Disse*** kapabiliteter ***bør navnlig fokusere på sjældne og knappe aktiver, der på EU-plan er identificeret som kritiske mangler, hvor koordinerede tjenesteydelseskontrakter på***

EU-plan kan give betydelig merværdi. ***Kun kapabiliteter, der er nyerhvervet med finansiel støtte fra Unionen under særlige programmer, der har til formål at samle aktiver med dobbelt anvendelse, bør være underlagt obligatorisk registrering i solidaritetspuljen. Rullende materiel, der er nødvendigt for netvedligeholdelse, bør udelukkes fra puljen for at sikre kontinuitet og driftsmæssig fleksibilitet i infrastrukturens vedligeholdelsesaktiviteter. Der kan dog indgås samarbejdsaftaler, hvor det er relevant.***

Or. en

Begrundelse

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.

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

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og	(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne ***og Ukraine*** til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for ***produktion,*** indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. ***Medlemsstaterne, Ukraine og Unionen***

logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi.	***kan registrere alle aftalte transport- og logistikkapabiliteter i solidaritetspuljen. Kapabiliteter, som medlemsstaterne har erhvervet eller outsourcet med finansieringsstøtte fra EU-midler, skal registreres i solidaritetspuljen efter høring af den civile virksomhed, der ejer sådanne kapabiliteter, hvis det er relevant.*** Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi.

Or. en

Ændringsforslag 307
Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Kosma Złotowski, Adam Bielan

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. ***Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i***	(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter.

medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi.

Or. en

Ændringsforslag 308
Dariusz Joński, Flavio Tosi, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi.	(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. ***Solidaritetspuljen bør fortsat være til rådighed og gøre det muligt for medlemsstaterne eller kommercielle operatører at trække på registrerede kapabiliteter, når de ikke er nødvendige for planlagt støtte. I tilfælde af overlappende anmodninger bør der straks træffes afgørelse for at sikre, at ressourcerne anvendes der, hvor der er størst behov for dem.*** Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi.	(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi. ***Kapabiliteterne inden for solidaritetspuljen bør ikke være i konflikt med kapabiliteterne i EU-civilbeskyttelsesmekanismens civilbeskyttelsespulje.***

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi.	(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi. ***Kapabiliteter, der er genstand for effektiv eller tilstrækkeligt begrundet tvivl vedrørende tredjelandes kontrol, bør ikke registreres i solidaritetspuljen.***

Or. en

Ændringsforslag 311
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også	(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også

omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi.

omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi. ***Kapabiliteter, der er genstand for effektiv eller tilstrækkeligt begrundet tvivl vedrørende tredjelandes kontrol, bør ikke registreres i solidaritetspuljen.***

Or. en

Ændringsforslag 312
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi.	(46) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tilskynder medlemsstaterne til frivilligt at dele deres transport- og logistikkapabiliteter, herunder mobile aktiver med dobbelt anvendelse såsom køretøjer og fartøjer, og muliggør en effektiv anvendelse af EU-midler til støtte for indsættelse og vedligeholdelse af disse kapabiliteter. Solidaritetspuljen bør også omfatte Unionens transport- og logistikkapabiliteter, herunder dem, der outsources til private operatører***, mens civile arbejdstagere og besætninger ikke som sådan udgør kapabiliteter, der kan registreres i puljen***. Sådanne transport- og logistikkapabiliteter i Unionen bør have særligt fokus på sjældne og knappe kapabiliteter, der ikke er umiddelbart tilgængelige i medlemsstaternes væbnede styrker, og hvor EU's

tjenesteydelseskontrakter kan give en betydelig merværdi.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 46 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46a) For at øge sikkerheden og modstandsdygtigheden i militære transportoperationer, der støttes af kapabiliteter tildelt fra solidaritetspuljen, bør sådanne kapabiliteter være underlagt strenge krav om lokalt indhold og bør forbydes at anvende, installere eller integrere komponenter fra højrisikoleverandører. Omkostningerne til komponenter til indkøbt kapacitet med oprindelse uden for Unionen må ikke overstige 35 % af de anslåede omkostninger til slutproduktets komponenter. Med henblik på en militær transportoperation, der støttes af solidaritetspuljen, må de transport- og logistikkapabiliteter, der anvendes til at garantere, optimere og lette operationen, ikke kontrolleres af et ikkeassocieret tredjeland eller af en anden enhed i et tredjeland. Logistik- og transportkapabiliteter, der er registreret i solidaritetspuljen, må ikke anvende, installere eller integrere komponenter fra højrisikoleverandører som omhandlet i forordning (EU) 2026/0011 (COD) (forordningen om cybersikkerhed). For at blive registreret i solidaritetspuljen skal helikoptere, strategisk lufttransport og luft-til-luft-tankningskapabilitet certificeres af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA).

Or. en

Ændringsforslag 314
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks

Forslag til forordning
Betragtning 46 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46a) Kommissionen bør sikre, at solidaritetspuljen oprettes på en måde, der tager hensyn til andre centrale instrumenter, der er skitseret i den fælles meddelelse om militær mobilitet og i EU's strategi for den maritime industri, herunder en strategisk redningsreserve for at gøre det muligt for civile operatører at afsætte transportkapacitet (navnlig lufttransport og søtransport) til brug i EU eller medlemsstaterne i ekstraordinære situationer og støttemekanismen for bygning af færger med dobbelt anvendelse. Sidstnævnte har til formål at mobilisere finansielle ressourcer til færger bygget i Europa med yderligere militære specifikationer, støtte hurtig transport af tropper, køretøjer og udstyr på strategisk vigtige korte og mellemlange søruter samt evakuerings- og nødhjælpsoperationer. Som det fremgår af den fælles meddelelse om militær mobilitet og forslaget til den næste FFR, er en styrkelse og udvidelse af EU's industrielle kapacitet en nødvendig forudsætning for at gennemføre instrumenter til militær mobilitet og levere de nødvendige kapabiliteter.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 46 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46a) Solidaritetspuljen bør øge den militære mobilitet, samtidig med at medlemsstaternes ansvar for den nationale sikkerhed respekteres fuldt ud. Deltagelse bør fortsat være frivillig, herunder for kapabiliteter, der støttes med EU-midler, og som, hvor det er relevant, bør registreres i solidaritetspuljen. Kapabiliteter, der er registreret i solidaritetspuljen, forbliver til enhver tid under de berørte medlemsstaters fulde kommando og kontrol, herunder under deres indsættelse. Medlemsstaterne bevarer muligheden for at undtage deres kapabiliteter i behørigt begrundede ekstraordinære situationer under fuld overholdelse af deres nationale suverænitet. Der bør sikres passende finansiel støtte fra Unionen til omkostninger i forbindelse med vedligeholdelse, indsættelse, forhåndsplacering og uddannelse, navnlig for medlemsstater, der står over for en øget operationel byrde.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 46 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46a) Hvis de transport- og logistikkapabiliteter, der er indgået kontrakt om fra private operatørers side, medtages i solidaritetspuljen, bør deres retlige ansvar, kontraktvilkår, erstatningsordninger og ansættelsesvilkår defineres klart på forhånd.

Or. en

Ændringsforslag 317
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning
Betragtning 46 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46a) Hvis de transport- og logistikkapabiliteter, der er indgået kontrakt om fra private operatørers side, medtages i solidaritetspuljen, bør deres retlige ansvar, kontraktvilkår, erstatningsordninger og ansættelsesvilkår defineres klart på forhånd.

Or. en

Ændringsforslag 318
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 46 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46a) Medlemsstaterne bør tage de nødvendige skridt til klart at definere private aktørers retlige ansvar, kontraktvilkår, erstatningsordninger og ansættelsesvilkår, hvis de er omfattet af solidaritetspuljen.

Or. en

Ændringsforslag 319
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 46 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46a) Hvis civile operatører er omfattet af solidaritetspuljen, bør deres retlige ansvar, kontraktvilkår, erstatningsordninger og ansættelsesvilkår være klart defineret på forhånd.

Or. en

Ændringsforslag 320
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 46 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46a) Når civile operatører medtages i solidaritetsreserven, bør deres retlige ansvar, kontraktvilkår, erstatningsordninger og ansættelsesvilkår være klart defineret på forhånd.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 46 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	***(46b) Militære kriser kan ledsages af civile, humanitære eller sundhedsmæssige kriser. De transport- og logistikkapabiliteter, der er registreret i solidaritetspuljen, kan derfor også opfylde visse behov for civilbeskyttelse og lægeholdenes operationelle behov. For at undgå dobbeltarbejde, mindske den administrative byrde og styrke Unionens beredskab og modstandsdygtighed over for både militære og civile kriser bør de**

processer og kapabiliteter, der er registreret i solidaritetspuljen, fuldt ud supplere og være interoperable med processer og strategiske reserver, der er oprettet i henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2025/223 (COD) (EU-civilbeskyttelsesmekanismen). Med henblik herpå bør medlemsstaterne, når de anmoder om kapacitetstildeling inden for rammerne af solidaritetspuljen, altid have mulighed for gennem en enkelt underretning også at anmode om bistand i henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2025/223 (COD) (EU-civilbeskyttelsesmekanismen).

Or. en

Ændringsforslag 322
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 46 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46b) Solidaritetspuljen er oprettet med henblik på at reagere på kriser af naturlig eller menneskelig oprindelse. I denne forbindelse udgør kapabiliteter til sygetransport med dobbelt anvendelse ad landevejen, med jernbane, ad søvejen og ad luftvejen et væsentligt element i mobiliteten, navnlig i scenarier, der involverer aktivering af EMERS. Det er derfor nødvendigt at sikre, at disse kapabiliteter er korrekt udpeget, understøttet og interoperable, navnlig gennem harmoniserede tekniske parametre. Fremskyndede grænseoverskridende procedurer bør også overvejes i forbindelse med medicinske evakueringer for at sikre en høj grad af koordinering med medlemsstaterne, relevante NATO-standarder og Unionens civilbeskyttelsesmekanismer.

Or. en

Ændringsforslag 323
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning
Betragtning 46 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46b) For at afbøde operationelle risici for private operatører, hvis kapabiliteter mobiliseres i solidaritetspuljen, bør der stilles krigsrisikoforsikring til rådighed, når de opererer i konfliktramte områder.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 46 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(46b) For at afbøde operationelle risici for private operatører, hvis kapabiliteter mobiliseres i solidaritetspuljen, bør der stilles krigsrisikoforsikring til rådighed, når de opererer i konfliktramte områder.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 47

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*

(47) Medlemsstaterne bør kunne få adgang til oplysninger om eksisterende transportkapabiliteter med dobbelt anvendelse for på passende vis at planlægge fremtidige militære transportoperationer og identificere vedvarende kapabilitetsmangler. De fleste civile jernbane- og vejkøretøjer, skibe og luftfartøjer er registreret i nationale eller europæiske registre. Medlemsstaternes overblik over eksisterende kapabiliteter bør derfor forbedres ved at sikre, at de nationale myndigheder med ansvar for militær transport har adgang til disse registre. For at øge synligheden på EU-plan og støtte planlægningen af militær transport bør Kommissionen også have adgang til disse oplysninger.

(47) Medlemsstaterne bør kunne få adgang til oplysninger om eksisterende transportkapabiliteter med dobbelt anvendelse for på passende vis at planlægge fremtidige militære transportoperationer og identificere vedvarende kapabilitetsmangler. De fleste civile jernbane- og vejkøretøjer, skibe og luftfartøjer er registreret i nationale eller europæiske registre. Medlemsstaternes overblik over eksisterende kapabiliteter bør derfor forbedres ved at sikre, at de nationale myndigheder med ansvar for militær transport har adgang til disse registre. For at øge synligheden på EU-plan og støtte planlægningen af militær transport bør Kommissionen også have adgang til disse oplysninger. ***Sikring af, at disse oplysninger stilles til rådighed i et maskinlæsbart format, vil yderligere styrke interoperabiliteten, forbedre forudsigeligheden og støtte den koordinerede gennemførelse af militære transportordninger i hele Unionen.***

Or. en

Ændringsforslag 326
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning
Betragtning 47

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(47) Medlemsstaterne bør kunne få adgang til oplysninger om eksisterende transportkapabiliteter med dobbelt anvendelse for på passende vis at planlægge fremtidige militære transportoperationer og identificere vedvarende kapabilitetsmangler. De fleste civile jernbane- og vejkøretøjer, skibe og luftfartøjer er registreret i nationale eller europæiske registre. Medlemsstaternes overblik over eksisterende kapabiliteter bør derfor forbedres ved at sikre, at de	(47) Medlemsstaterne bør kunne få adgang til oplysninger om eksisterende transportkapabiliteter med dobbelt anvendelse for på passende vis at planlægge fremtidige militære transportoperationer og identificere vedvarende kapabilitetsmangler. De fleste civile jernbane- og vejkøretøjer, skibe og luftfartøjer er registreret i nationale eller europæiske registre. Medlemsstaternes overblik over eksisterende kapabiliteter bør derfor forbedres ved at sikre, at de

nationale myndigheder med ansvar for militær transport har adgang til disse registre. For at øge synligheden på EU-plan og støtte planlægningen af militær transport bør Kommissionen også have adgang til disse oplysninger.	nationale myndigheder med ansvar for militær transport har adgang til disse registre. For at øge synligheden på EU-plan og støtte planlægningen af militær transport bør Kommissionen også have adgang til disse oplysninger. ***Sikring af, at disse oplysninger stilles til rådighed i et maskinlæsbart format, vil yderligere styrke interoperabiliteten, forbedre forudsigeligheden og støtte den koordinerede gennemførelse af militære transportordninger i hele Unionen.***

Or. en

Ændringsforslag 327
Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Vangelis Meimarakis

Forslag til forordning
Betragtning 47

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(47) Medlemsstaterne bør kunne få adgang til oplysninger om eksisterende transportkapabiliteter med dobbelt anvendelse for på passende vis at planlægge fremtidige militære transportoperationer og identificere vedvarende kapabilitetsmangler. De fleste civile jernbane- og vejkøretøjer, skibe og luftfartøjer er registreret i nationale eller europæiske registre. Medlemsstaternes overblik over eksisterende kapabiliteter bør derfor forbedres ved at sikre, at de nationale myndigheder med ansvar for militær transport har adgang til disse registre. ***For at øge synligheden på EU-plan og støtte planlægningen af militær transport bør Kommissionen også have adgang*** til ***disse oplysninger***.	(47) Medlemsstaterne bør kunne få adgang til oplysninger om eksisterende transportkapabiliteter med dobbelt anvendelse for på passende vis at planlægge fremtidige militære transportoperationer og identificere vedvarende kapabilitetsmangler. De fleste civile jernbane- og vejkøretøjer, skibe og luftfartøjer er registreret i nationale eller europæiske registre. Medlemsstaternes overblik over eksisterende kapabiliteter bør derfor forbedres ved at sikre, at de nationale myndigheder med ansvar for militær transport har adgang til disse registre. ***Adgangen*** til ***registre skal dog begrænses til de nødvendige data og være underlagt fortrolighedsgarantier og medlemsstaternes kompetencer***.

Or. en

Ændringsforslag 328

Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 48 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(48a) Når det gælder om at udføre militære transportoperationer ad jernbane og levere militære forsyninger eller sikre civil evakuering kan elektrodiesellokomotiver spille en vigtig rolle som en operationel løsning, navnlig i krisesituationer og særlig i tilfælde af omfattende mangel på eller afbrydelser i elforsyningen til trækkraftnettet. Nyere lokomotivteknologier såsom brint- og batteridrevne togstammer kan også bidrage til at give fleksibilitet til ikkeelektrificerede dele af netværket, samtidig med at det giver mulighed for større energiuafhængighed.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 48 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(48a) Erhvervelse af civile transportaktiver, herunder rullende jernbanemateriel, til forsvarsformål eller sygetransport kan begrænses af EU-reglerne om ikkediskriminerende adgang og konkurrence. Hvis medlemsstaterne indkøber sådanne aktiver til forsvarsbehov, herunder omfattende sygetransport, bør medlemsstaterne kunne henholde sig til artikel 346 i TEUF for at sikre den nødvendige fleksibilitet.

Or. en

Ændringsforslag 330
Nathalie Loiseau

Forslag til forordning
Betragtning 48 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(48a) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1328 bør navnlig revideres for at muliggøre finansieringen af infrastrukturelementer, byggeblokke og katalysatorer for grænseoverskridende militær mobilitet såsom ERTMS.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 48 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(48a) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1328 bør navnlig revideres for at muliggøre finansieringen af infrastrukturelementer, byggeblokke og katalysatorer for grænseoverskridende militær mobilitet såsom ERTMS.

Or. en

Ændringsforslag 332
Dariusz Joński, Flavio Tosi, Michał Szczerba

Forslag til forordning

Betragtning 49

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(49) Under ekstraordinære omstændigheder kan det i militære transportoperationer være nødvendigt at bruge specialiseret infrastruktur, materiel eller udstyr for yderligere at lette militær transport. For at sikre uafbrudt adgang til sådanne kritiske transportressourcer bør medlemsstaterne etablere eller have en ramme, der gør det muligt for dem at få adgang til disse ressourcer rettidigt, når alternative løsninger, såsom outsourcing, ikke er tilgængelige inden for den nødvendige tidsramme.	(49) Under ekstraordinære omstændigheder kan det i militære transportoperationer være nødvendigt at bruge specialiseret infrastruktur, materiel eller udstyr for yderligere at lette militær transport. For at sikre uafbrudt adgang til sådanne kritiske transportressourcer bør medlemsstaterne etablere eller have en ramme, der gør det muligt for dem at få adgang til disse ressourcer rettidigt, når alternative løsninger, såsom outsourcing, ikke er tilgængelige inden for den nødvendige tidsramme. ***Enhver midlertidig kontrol med eller anvendelse af infrastruktur, aktiver eller udstyr, der medfører omkostninger eller skader, bør kompenseres behørigt af medlemsstaterne. Hvis infrastruktur beskadiges, bør der tages hensyn til muligheden for finansiel støtte fra relevant EU-finansiering.***

Or. en

Ændringsforslag 333
Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli, Elena Donazzan, Reinis Pozņaks

Forslag til forordning
Betragtning 49

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(49) ***Under ekstraordinære omstændigheder kan det i militære transportoperationer være nødvendigt at bruge specialiseret infrastruktur, materiel eller udstyr for yderligere at lette militær transport.*** For at sikre uafbrudt adgang til sådanne kritiske transportressourcer bør medlemsstaterne etablere eller have en ramme, der gør det muligt for dem at få adgang til disse ressourcer rettidigt, når alternative løsninger, såsom outsourcing,	(49) For at sikre uafbrudt adgang til sådanne kritiske transportressourcer bør medlemsstaterne etablere eller have en ramme, der gør det muligt for dem at få adgang til disse ressourcer rettidigt, når alternative løsninger, såsom outsourcing, ikke er tilgængelige inden for den nødvendige tidsramme. ***Enhver midlertidig kontrol med eller brugsret til infrastrukturen, aktiverne eller udstyret, som medfører udgifter eller skader, skal***

ikke er tilgængelige inden for den nødvendige tidsramme.	***kompenseres på passende vis af de involverede medlemsstater. I tilfælde af beskadiget infrastruktur skal finansiel støtte fra enhver EU-finansiering overvejes.***

Or. en

Ændringsforslag 334
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
for Verts/ALE-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 51 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(51a) Denne forordning bør ikke fortolkes eller anvendes på en sådan måde, at den begrænser eller underminerer rettighederne for civile arbejdstagere, der er involveret i transport af militært udstyr, relaterede varer eller personel, til at nægte at deltage i operationer, der gennemføres i eller over konfliktområder, krigslignende områder eller andre højrisikoområder, og ingen arbejdstager må pålægges sanktioner, ulemper eller gengældelsesforanstaltninger for at udøve en sådan ret. Den grundlæggende ret til militærnægtelse af samvittighedsgrunde anerkendes i forskellige internationale og europæiske tekster såsom EU's charter om grundlæggende rettigheder og den internationale konvention om borgerlige og politiske rettigheder, og den finder fuldt ud anvendelse på civile transport- og logistikarbejdere, som skal have mulighed for at afvise militær transport eller aktiviteter til støtte for militær transport. Arbejdstagere og deres repræsentative fagforeninger inden for infrastruktur med dobbelt anvendelse eller i en virksomhed, der har indgået kontrakt om militær mobilitet, bør underrettes rettidigt og på en gennemsigtig måde om formålet med

en given operation. Hvis transporten accepteres af egen fri vilje, bør ansvaret for at garantere sikkerheden og integriteten af militært gods ikke påhvile den civile transportmedarbejder, der har ansvaret for transporten.

Or. en

Ændringsforslag 335
Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Vangelis Meimarakis

Forslag til forordning
Betragtning 51 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(51a) Hvis transport- og logistikkapabiliteter omfatter kommercielle maritime aktiver, er deres anvendelse underlagt en klar og forudsigelig retlig ramme. Deltagelse af privatejede aktiver skal være strengt frivillig.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 52

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(52) På grund af knappe transportkapabiliteter kan en medlemsstat ende med at bestille kapabilitet, der allerede er booket af en anden medlemsstat. For at imødegå sådanne risici forbundet med mulig dobbeltbooking bør transportudbydere i nye rammeaftaler holde medlemsstaterne orienteret om sådanne tilfælde af dobbeltbooking. Samtidig bør nye rammeaftaler med	(52) På grund af knappe transportkapabiliteter kan en medlemsstat ende med at bestille kapabilitet, der allerede er booket af en anden medlemsstat. For at imødegå sådanne risici forbundet med mulig dobbeltbooking bør transportudbydere i nye rammeaftaler holde medlemsstaterne orienteret om sådanne tilfælde af dobbeltbooking. Samtidig bør nye ***standby- eller***

henblik på at sikre adgang til de nødvendige transporttjenester give medlemsstaterne mulighed for at invitere andre medlemsstater til at tilslutte sig som kontraherende parter.

rammeaftaler med henblik på at sikre adgang til de nødvendige transporttjenester give medlemsstaterne mulighed for at invitere andre medlemsstater til at tilslutte sig som kontraherende parter.

Or. en

Ændringsforslag 337
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 54

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(54) Den nationale koordinator for grænseoverskridende militær transport bør til enhver tid være tilgængelig for at lette rettidig udveksling af oplysninger og anmodninger vedrørende militære transportoperationer, herunder modtagelse og fremsendelse af anmodninger om tilladelse til militær transport og meddelelser herom. For at nå målene i denne forordning bør den nationale koordinator også have den nødvendige ekspertise og de nødvendige ressourcer til at yde rådgivning og støtte i forbindelse med toldformaliteter, modtage og besvare anmodninger om prioriteret adgang, der indgives i en periode, hvor EMERS er aktiveret, lette de nødvendige procedurer og være i stand til at koordinere med alle relevante aktører på nationalt, regionalt og lokalt plan, der er involveret i militære transportoperationer.	(54) Den nationale koordinator for grænseoverskridende militær transport bør til enhver tid være tilgængelig for at lette rettidig udveksling af oplysninger og anmodninger vedrørende militære transportoperationer, herunder modtagelse og fremsendelse af anmodninger om tilladelse til militær transport og meddelelser herom. For at nå målene i denne forordning bør den nationale koordinator også have den nødvendige ekspertise og de nødvendige ressourcer til at yde rådgivning og støtte i forbindelse med toldformaliteter, modtage og besvare anmodninger om prioriteret adgang, der indgives i en periode, hvor EMERS er aktiveret, lette de nødvendige procedurer og være i stand til at koordinere med alle relevante aktører på nationalt, regionalt og lokalt plan, der er involveret i militære transportoperationer***, herunder de myndigheder, der er ansvarlige for at udstede tilladelser til usædvanlig transport***.

Or. en

Ændringsforslag 338
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 54

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(54) Den nationale koordinator for grænseoverskridende militær transport bør til enhver tid være tilgængelig for at lette rettidig udveksling af oplysninger og anmodninger vedrørende militære transportoperationer, herunder modtagelse og fremsendelse af anmodninger om tilladelse til militær transport og meddelelser herom. For at nå målene i denne forordning bør den nationale koordinator også have den nødvendige ekspertise og de nødvendige ressourcer til at yde rådgivning og støtte i forbindelse med toldformaliteter, modtage og besvare anmodninger om prioriteret adgang, der indgives i en periode, hvor EMERS er aktiveret, lette de nødvendige procedurer og være i stand til at koordinere med alle relevante aktører på nationalt, regionalt og lokalt plan, der er involveret i militære transportoperationer.	(54) Den nationale koordinator for grænseoverskridende militær transport bør til enhver tid være tilgængelig for at lette rettidig udveksling af oplysninger og anmodninger vedrørende militære transportoperationer, herunder modtagelse og fremsendelse af anmodninger om tilladelse til militær transport og meddelelser herom. For at nå målene i denne forordning bør den nationale koordinator også have den nødvendige ekspertise og de nødvendige ressourcer til at yde rådgivning og støtte i forbindelse med toldformaliteter, modtage og besvare anmodninger om prioriteret adgang, der indgives i en periode, hvor EMERS er aktiveret, lette de nødvendige procedurer og være i stand til at koordinere med alle relevante aktører på nationalt, regionalt og lokalt plan, der er involveret i militære transportoperationer***, herunder tilladelsesmyndigheder for særtransport ad vej***.

Or. en

Ændringsforslag 339
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 54

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(54) Den nationale koordinator for grænseoverskridende militær transport bør til enhver tid være tilgængelig for at lette rettidig udveksling af oplysninger og anmodninger vedrørende militære transportoperationer, herunder modtagelse og fremsendelse af anmodninger om	(54) Den nationale koordinator for grænseoverskridende militær transport bør til enhver tid være tilgængelig for at lette rettidig udveksling af oplysninger og anmodninger vedrørende militære transportoperationer, herunder modtagelse og fremsendelse af anmodninger om

tilladelse til militær transport og meddelelser herom. For at nå målene i denne forordning bør den nationale koordinator også have den nødvendige ekspertise og de nødvendige ressourcer til at yde rådgivning og støtte i forbindelse med toldformaliteter, modtage og besvare anmodninger om prioriteret adgang, der indgives i en periode, hvor EMERS er aktiveret, lette de nødvendige procedurer og være i stand til at koordinere med alle relevante aktører på nationalt, regionalt og lokalt plan, der er involveret i militære transportoperationer.	tilladelse til militær transport og meddelelser herom. For at nå målene i denne forordning bør den nationale koordinator også have den nødvendige ekspertise og de nødvendige ressourcer til at yde rådgivning og støtte i forbindelse med toldformaliteter, modtage og besvare anmodninger om prioriteret adgang, der indgives i en periode, hvor EMERS er aktiveret, lette de nødvendige procedurer og være i stand til at koordinere med alle relevante aktører på nationalt, regionalt og lokalt plan, der er involveret i militære transportoperationer***, herunder tilladelsesmyndigheder for særtransport***.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 54

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(54) Den nationale koordinator for grænseoverskridende militær transport bør til enhver tid være tilgængelig for at lette rettidig udveksling af oplysninger og anmodninger vedrørende militære transportoperationer, herunder modtagelse og fremsendelse af anmodninger om tilladelse til militær transport og meddelelser herom. For at nå målene i denne forordning bør den nationale koordinator også have den nødvendige ekspertise og de nødvendige ressourcer til at yde rådgivning og støtte i forbindelse med toldformaliteter, modtage og besvare anmodninger om prioriteret adgang, der indgives i en periode, hvor EMERS er aktiveret, lette de nødvendige procedurer og være i stand til at koordinere med alle relevante aktører på nationalt, regionalt og lokalt plan, der er involveret i militære	(54) Den nationale koordinator for grænseoverskridende militær transport bør til enhver tid være tilgængelig for at lette rettidig udveksling af oplysninger og anmodninger vedrørende militære transportoperationer, herunder modtagelse og fremsendelse af anmodninger om tilladelse til militær transport og meddelelser herom. For at nå målene i denne forordning bør den nationale koordinator også have den nødvendige ekspertise og de nødvendige ressourcer til at yde rådgivning og støtte i forbindelse med toldformaliteter, modtage og besvare anmodninger om prioriteret adgang, der indgives i en periode, hvor EMERS er aktiveret, lette de nødvendige procedurer og være i stand til at koordinere med alle relevante ***offentlige og private*** aktører på nationalt, regionalt og lokalt plan, der er

transportoperationer.	involveret i militære transportoperationer.

Or. en

Ændringsforslag 341
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 54 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(54a) For at sikre at de administrative procedurer i forbindelse med militær mobilitet er effektive og hurtige, bør medlemsstaterne sikre, at den nationale koordinator for grænseoverskridende militær transport eller en anden kompetent myndighed kan spille en central koordinerende rolle blandt de relevante myndigheder i medlemsstaten. Med henblik herpå bør medlemsstaterne indføre en hasteprocedure for at strømline deres beslutningsproces, mindske forsinkelser og sikre et effektivt samarbejde mellem de forskellige involverede myndigheder.

Or. en

Ændringsforslag 342
Alexandra Mehnert

Forslag til forordning
Betragtning 55

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(55) For at bistå Kommissionen med gennemførelsen af denne forordning og lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør der nedsættes en Transportgruppe for Militær Mobilitet. Denne Transportgruppe for Militær Mobilitet er afgørende for bl.a.	(55) For at bistå Kommissionen med gennemførelsen af denne forordning og lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør der nedsættes en Transportgruppe for Militær Mobilitet. Denne Transportgruppe for Militær Mobilitet er afgørende for bl.a.

at lette samarbejdet om tildeling af tilladelser til militær transport og trafikordninger – navnlig blandt medlemsstater, der ligger langs de samme militære mobilitetskorridorer, fremme koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne, herunder med henblik på gennemførelsen af de relevante toldformaliteter, lette identifikationen og forhåndsplaceringen af centrale transportkapabiliteter til solidaritetspuljen, tackle energisikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med militære transportoperationer og identificere områder, hvor der kan foretages fælles indkøb af kapabiliteter til militær transport. Transportgruppen for Militær Mobilitet bør, hvor det er relevant og under behørig hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser, kunne invitere Ukraine, Moldova og EØS-landene til at deltage i møderne som observatører. Hvor det er relevant, bør Transportgruppen for Militær Mobilitet også have mulighed for at afholde fælles møder med Udvalget for Forsvarsindustrielt Beredskab, der er nedsat i henhold til artikel 57 i forordning [EDIP-forslaget], for at behandle spørgsmål vedrørende tilgængeligheden af militære aktiver og kapabiliteter.	at lette samarbejdet om tildeling af tilladelser til militær transport og trafikordninger – navnlig blandt medlemsstater, der ligger langs de samme militære mobilitetskorridorer, fremme koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne, herunder med henblik på gennemførelsen af de relevante toldformaliteter, lette identifikationen og forhåndsplaceringen af centrale transportkapabiliteter til solidaritetspuljen, tackle energisikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med militære transportoperationer og identificere områder, hvor der kan foretages fælles indkøb af kapabiliteter til militær transport***,*** ***give information og forklaringer til befolkningen og understøtte formidlingen af foranstaltningerne med henblik på at sikre accept af de militære operationer***. Transportgruppen for Militær Mobilitet bør, hvor det er relevant og under behørig hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser, kunne invitere Ukraine, Moldova og EØS-landene til at deltage i møderne som observatører. Hvor det er relevant, bør Transportgruppen for Militær Mobilitet også have mulighed for at afholde fælles møder med Udvalget for Forsvarsindustrielt Beredskab, der er nedsat i henhold til artikel 57 i forordning [EDIP-forslaget], for at behandle spørgsmål vedrørende tilgængeligheden af militære aktiver og kapabiliteter.

Or. de

Ændringsforslag 343
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind

Forslag til forordning
Betragtning 55

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(55) For at bistå Kommissionen med	(55) For at bistå Kommissionen med

gennemførelsen af denne forordning og lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør der nedsættes en Transportgruppe for Militær Mobilitet. Denne Transportgruppe for Militær Mobilitet er afgørende for bl.a. at lette samarbejdet om tildeling af tilladelser til militær transport og trafikordninger – navnlig blandt medlemsstater, der ligger langs de samme militære mobilitetskorridorer, fremme koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne, herunder med henblik på gennemførelsen af de relevante toldformaliteter, lette identifikationen og forhåndsplaceringen af centrale transportkapabiliteter til solidaritetspuljen, tackle energisikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med militære transportoperationer og identificere områder, hvor der kan foretages fælles indkøb af kapabiliteter til militær transport. Transportgruppen for Militær Mobilitet bør, hvor det er relevant og under behørig hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser, kunne invitere Ukraine, Moldova og EØS-landene til at deltage i møderne som observatører. Hvor det er relevant, bør Transportgruppen for Militær Mobilitet også have mulighed for at afholde fælles møder med Udvalget for Forsvarsindustrielt Beredskab, der er nedsat i henhold til artikel 57 i forordning [EDIP-forslaget], for at behandle spørgsmål vedrørende tilgængeligheden af militære aktiver og kapabiliteter.	gennemførelsen af denne forordning og lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør der nedsættes en Transportgruppe for Militær Mobilitet. Denne Transportgruppe for Militær Mobilitet er afgørende for bl.a. at lette samarbejdet om tildeling af tilladelser til militær transport og trafikordninger – navnlig blandt medlemsstater, der ligger langs de samme militære mobilitetskorridorer, fremme koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne, herunder med henblik på gennemførelsen af de relevante toldformaliteter, lette identifikationen og forhåndsplaceringen af centrale transportkapabiliteter til solidaritetspuljen, tackle energisikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med militære transportoperationer***, opbygge strategiske reserver af brændstoffer, biobrændstoffer og e-brændstoffer for at mindske EU's afhængighed af import af fossile brændstoffer fra tredjelande*** og identificere områder, hvor der kan foretages fælles indkøb af kapabiliteter til militær transport. Transportgruppen for Militær Mobilitet bør, hvor det er relevant og under behørig hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser, kunne invitere Ukraine, Moldova og EØS-landene til at deltage i møderne som observatører. Hvor det er relevant, bør Transportgruppen for Militær Mobilitet også have mulighed for at afholde fælles møder med Udvalget for Forsvarsindustrielt Beredskab, der er nedsat i henhold til artikel 57 i forordning [EDIP-forslaget], for at behandle spørgsmål vedrørende tilgængeligheden af militære aktiver og kapabiliteter.

Or. en

Ændringsforslag 344
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Forslag til forordning
Betragtning 55

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(55) For at bistå Kommissionen med gennemførelsen af denne forordning og lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør der nedsættes en Transportgruppe for Militær Mobilitet. Denne Transportgruppe for Militær Mobilitet er afgørende for bl.a. at lette samarbejdet om tildeling af tilladelser til militær transport og trafikordninger – navnlig blandt medlemsstater, der ligger langs de samme militære mobilitetskorridorer, fremme koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne, herunder med henblik på gennemførelsen af de relevante toldformaliteter, lette identifikationen og forhåndsplaceringen af centrale transportkapabiliteter til solidaritetspuljen, tackle energisikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med militære transportoperationer og identificere områder, hvor der kan foretages fælles indkøb af kapabiliteter til militær transport. Transportgruppen for Militær Mobilitet bør, hvor det er relevant og under behørig hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser, kunne invitere Ukraine, Moldova og EØS-landene til at deltage i møderne som observatører. Hvor det er relevant, bør Transportgruppen for Militær Mobilitet også have mulighed for at afholde fælles møder med Udvalget for Forsvarsindustrielt Beredskab, der er nedsat i henhold til artikel 57 i forordning [EDIP-forslaget], for at behandle spørgsmål vedrørende tilgængeligheden af militære aktiver og kapabiliteter.	(55) For at bistå Kommissionen med gennemførelsen af denne forordning og lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør der nedsættes en Transportgruppe for Militær Mobilitet. Denne Transportgruppe for Militær Mobilitet er afgørende for bl.a. at lette samarbejdet om tildeling af tilladelser til militær transport og trafikordninger – navnlig blandt medlemsstater, der ligger langs de samme militære mobilitetskorridorer, fremme koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne, herunder med henblik på gennemførelsen af de relevante toldformaliteter, lette identifikationen og forhåndsplaceringen af centrale transportkapabiliteter til solidaritetspuljen, tackle energisikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med militære transportoperationer og identificere områder, hvor der kan foretages fælles indkøb af kapabiliteter til militær transport. Transportgruppen for Militær Mobilitet bør, hvor det er relevant og under behørig hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser, kunne invitere Ukraine, Moldova og EØS-landene ***samt, hvor det er relevant, repræsentanter fra transport- og logistikindustrien*** til at deltage i møderne som observatører. Hvor det er relevant, bør Transportgruppen for Militær Mobilitet også have mulighed for at afholde fælles møder med Udvalget for Forsvarsindustrielt Beredskab, der er nedsat i henhold til artikel 57 i forordning [EDIP-forslaget], for at behandle spørgsmål vedrørende tilgængeligheden af militære aktiver og kapabiliteter.

Or. en

Ændringsforslag 345
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Forslag til forordning
Betragtning 55

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(55) For at bistå Kommissionen med gennemførelsen af denne forordning og lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør der nedsættes en Transportgruppe for Militær Mobilitet. Denne Transportgruppe for Militær Mobilitet er afgørende for bl.a. at lette samarbejdet om tildeling af tilladelser til militær transport og trafikordninger – navnlig blandt medlemsstater, der ligger langs de samme militære mobilitetskorridorer, fremme koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne, herunder med henblik på gennemførelsen af de relevante toldformaliteter, lette identifikationen og forhåndsplaceringen af centrale transportkapabiliteter til solidaritetspuljen, tackle energisikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med militære transportoperationer og identificere områder, hvor der kan foretages fælles indkøb af kapabiliteter til militær transport. Transportgruppen for Militær Mobilitet bør, hvor det er relevant og under behørig hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser, kunne invitere Ukraine, Moldova og EØS-landene til at deltage i møderne som observatører. Hvor det er relevant, bør Transportgruppen for Militær Mobilitet også have mulighed for at afholde fælles møder med Udvalget for Forsvarsindustrielt Beredskab, der er nedsat i henhold til artikel 57 i forordning [EDIP-forslaget], for at behandle spørgsmål vedrørende tilgængeligheden af militære aktiver og kapabiliteter.	(55) For at bistå Kommissionen med gennemførelsen af denne forordning og lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør der nedsættes en Transportgruppe for Militær Mobilitet. Denne Transportgruppe for Militær Mobilitet er afgørende for bl.a. at lette samarbejdet om tildeling af tilladelser til militær transport og trafikordninger – navnlig blandt medlemsstater, der ligger langs de samme militære mobilitetskorridorer, fremme koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne, herunder med henblik på gennemførelsen af de relevante toldformaliteter, lette identifikationen og forhåndsplaceringen af centrale transportkapabiliteter til solidaritetspuljen, tackle energisikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med militære transportoperationer og identificere områder, hvor der kan foretages fælles indkøb af kapabiliteter til militær transport. Transportgruppen for Militær Mobilitet bør, hvor det er relevant og under behørig hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser ***samt, hvor det er relevant, repræsentanter fra transport- og logistikindustrien***, kunne invitere Ukraine, Moldova og EØS-landene til at deltage i møderne som observatører. Hvor det er relevant, bør Transportgruppen for Militær Mobilitet også have mulighed for at afholde fælles møder med Udvalget for Forsvarsindustrielt Beredskab, der er nedsat i henhold til artikel 57 i forordning [EDIP-forslaget], for at behandle spørgsmål vedrørende tilgængeligheden af militære aktiver og kapabiliteter.

Ændringsforslag 346
Cristian Terheş

Forslag til forordning
Betragtning 55

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(55) For at bistå Kommissionen med gennemførelsen af denne forordning og lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør der nedsættes en Transportgruppe for Militær Mobilitet. Denne Transportgruppe for Militær Mobilitet er afgørende for bl.a. at lette samarbejdet om tildeling af tilladelser til militær transport og trafikordninger – navnlig blandt medlemsstater, der ligger langs de samme militære mobilitetskorridorer, fremme koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne, herunder med henblik på gennemførelsen af de relevante toldformaliteter, lette identifikationen og forhåndsplaceringen af centrale transportkapabiliteter til solidaritetspuljen, tackle energisikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med militære transportoperationer og identificere områder, hvor der kan foretages fælles indkøb af kapabiliteter til militær transport. Transportgruppen for Militær Mobilitet bør, hvor det er relevant og under behørig hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser, kunne invitere Ukraine, Moldova og EØS-landene til at deltage i møderne som observatører. Hvor det er relevant, bør Transportgruppen for Militær Mobilitet også have mulighed for at afholde fælles møder med Udvalget for Forsvarsindustrielt Beredskab, der er nedsat i henhold til artikel 57 i forordning [EDIP-forslaget], for at behandle spørgsmål vedrørende tilgængeligheden af	(55) For at bistå Kommissionen med gennemførelsen af denne forordning og lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør der nedsættes en Transportgruppe for Militær Mobilitet. Denne Transportgruppe for Militær Mobilitet er afgørende for bl.a. at lette samarbejdet om tildeling af tilladelser til militær transport og trafikordninger – navnlig blandt medlemsstater, der ligger langs de samme militære mobilitetskorridorer, fremme koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne, herunder med henblik på gennemførelsen af de relevante toldformaliteter, lette identifikationen og forhåndsplaceringen af centrale transportkapabiliteter til solidaritetspuljen, tackle energisikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med militære transportoperationer og identificere områder, hvor der kan foretages fælles indkøb af kapabiliteter til militær transport. Transportgruppen for Militær Mobilitet bør, hvor det er relevant og under behørig hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerheds- og forsvarsinteresser, kunne invitere Ukraine, Moldova og EØS-landene ***og NATO-allierede*** til at deltage i møderne som observatører. Hvor det er relevant, bør Transportgruppen for Militær Mobilitet også have mulighed for at afholde fælles møder med Udvalget for Forsvarsindustrielt Beredskab, der er nedsat i henhold til artikel 57 i forordning [EDIP-forslaget], for at behandle

militære aktiver og kapabiliteter.	spørgsmål vedrørende tilgængeligheden af militære aktiver og kapabiliteter.

Or. en

Ændringsforslag 347
Elio Di Rupo, José Cepeda

Forslag til forordning
Betragtning 55 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(55a) For at foregribe fremtidige militære transportbehov i Unionen bør gruppen om transport i forbindelse med militær mobilitet i overensstemmelse med retningslinjerne i den fælles rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af handlingsplanen for militær mobilitet 2.0 analysere virkningen af anvendelsen af alternative brændstoffer og fremsætte henstillinger vedrørende etablering, interoperabilitet og sikkerhed i forbindelse med infrastruktur, der er forbundet med forsyningskæder for alternative brændstoffer. Udviklingen af disse alternative brændstoffer og den tilsvarende infrastruktur er af strategisk betydning for den militære mobilitet, da den bidrager til at mindske den nuværende og fremtidige energiafhængighed, styrke brændstofforsyningens modstandsdygtighed og støtte omstillingen til transportformer med lavere drivhusgasemissioner. Med henblik herpå bør arbejdsgruppen om transport for militær mobilitet med støtte fra Kommissionen høre relevante ekspertgrupper, navnlig forummet for bæredygtig transport og arbejdsgruppen om kritiske enheders modstandsdygtighed.

Or. en

Ændringsforslag 348
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Forslag til forordning
Betragtning 55 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(55a) Øget samarbejde mellem medlemsstaterne inden for militær mobilitet, herunder i regionale formater såsom samarbejde mellem Belgien, Tyskland, Nederlandene og Polen samt inden for rammerne af prioriterede kapabilitetsområder, bidrager til at forbedre koordineringen, interoperabiliteten og den effektive udvikling af kapabiliteter. Et sådant samarbejde bør fremmes og tages i betragtning ved gennemførelsen af denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 349
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Forslag til forordning
Betragtning 55 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(55b) Transportinfrastrukturens beredskab med henblik på militær mobilitet afhænger ikke kun af fysiske tilpasninger såsom fjernelse af flaskehalse og etablering af korridorer, men også af tilgængeligheden af interoperable digitale data af høj kvalitet til støtte for planlægningen og gennemførelsen af grænseoverskridende bevægelser. Direktiv (EU) 2023/2661 om levering af EU-dækkende informationstjenester om vejtrafik fremhæver betydningen af både statiske

data og realtidsdata, herunder oplysninger om infrastrukturens karakteristika såsom største tilladte vægt og dimensioner, hastighedsgrænser og andre driftsmæssige begrænsninger. Sikring af, at sådanne data stilles til rådighed i et maskinlæsbart format, kan i væsentlig grad forbedre koordineringen, forudsigeligheden og interoperabiliteten af militær transport i hele Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 350
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Forslag til forordning
Betragtning 55 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(55c) Nøjagtige, sikre, interoperable og ajourførte geospatiale oplysninger, herunder digital kortlægning, modellering og geografiske informationssystemer, spiller en central rolle med hensyn til at støtte både civil og militær transportinfrastruktur. Sådanne kapabiliteter er afgørende for ruteplanlægning, grænseoverskridende koordinering og rettidig indsættelse af personale og udstyr. Anvendelsen af geospatiale data kan lette trafikordningerne, gøre det muligt at udpege passende transportkorridorer og forbedre koordineringen mellem de relevante myndigheder, samtidig med at forstyrrelserne af den civile trafik begrænses. Hvor det er relevant, bør sådanne data og kapabiliteter stilles til rådighed for Transportgruppen for Militær Mobilitet, medlemsstaternes myndigheder og andre relevante interessenter med henblik på at gennemføre denne forordning, herunder stresstest og beredskabsplaner.

Or. en

Ændringsforslag 351
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Forslag til forordning
Betragtning 55 d (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(55d) I erkendelse af at digitale systemer er afgørende for en velfungerende grænseoverskridende militær transport, bør forordningen kræve minimumsforanstaltninger vedrørende cybersikkerhed og modstandsdygtighed, der er i overensstemmelse med Unionens politikker for cyberrobusthed og NATO's standarder, for at sikre kontinuiteten i operationerne og beskytte følsomme data.

Or. en

Ændringsforslag 352
Alexandra Mehnert

Forslag til forordning
Betragtning 56

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(56) For at fremme effektiviteten af militære transportoperationer i Unionen bør medlemsstaterne gennemføre en årlig kontrol af det militære transportberedskab, så hver medlemsstat kan vurdere sin parathed til at udføre eller bidrage til militære transportoperationer samt til at gennemføre EMERS. Sådanne kontroller bør bl.a. bidrage til at sikre, at medlemsstaterne er tilstrækkeligt forberedte på at modtage grænseoverskridende militære transportoperationer på deres område, og at de har truffet de nødvendige	(56) For at fremme effektiviteten af militære transportoperationer i Unionen bør medlemsstaterne gennemføre en årlig kontrol af det militære transportberedskab, så hver medlemsstat kan vurdere sin parathed til at udføre eller bidrage til militære transportoperationer samt til at gennemføre EMERS. ***Denne kontrol bør også omfatte evaluering af foranstaltninger til at informere og skabe accept blandt befolkningen.*** Sådanne kontroller bør bl.a. bidrage til at sikre, at medlemsstaterne er tilstrækkeligt forberedte på at modtage

foranstaltninger til at lette udstedelsen af tilladelser til militær transport og sikre en tilgang, der omfatter hele forvaltningen.	grænseoverskridende militære transportoperationer på deres område, og at de har truffet de nødvendige foranstaltninger til at lette udstedelsen af tilladelser til militær transport og sikre en tilgang, der omfatter hele forvaltningen.
	Or. de

Ændringsforslag 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

Forslag til forordning
Betragtning 57

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(57) Det Europæiske Råd fremhævede i sit tilsagn om militær mobilitet fra 2024 behovet for regelmæssige øvelser for at teste grænseoverskridende militære bevægelser. Kommissionens evne til at udføre stresstest er også afgørende for at vurdere effektiviteten af denne forordning i denne henseende. Kommissionen bør derfor have mulighed for at gennemføre stresstest i samarbejde med medlemsstaterne og relevante EU-organer for at forbedre medlemsstaternes og EU-aktørernes beredskab til at gennemføre denne forordning. Sådanne test bør fokusere på aspekter såsom forberedelse af aktiveringen af EMERS, vurdering af effektiviteten af tilgangen, der omfatter hele forvaltningen, i gennemførelsen af denne forordnings mål samt vurdering af gennemførelsen af denne forordnings mål i specifikke geografiske områder, såsom bestemte militære mobilitetskorridorer, eller sektorer, herunder told.	(57) Det Europæiske Råd fremhævede i sit tilsagn om militær mobilitet fra 2024 behovet for regelmæssige øvelser for at teste grænseoverskridende militære bevægelser. Kommissionens evne til at udføre stresstest er også afgørende for at vurdere effektiviteten af denne forordning i denne henseende. Kommissionen bør derfor have mulighed for at gennemføre stresstest i samarbejde med medlemsstaterne og relevante EU-organer for at forbedre medlemsstaternes og EU-aktørernes beredskab til at gennemføre denne forordning. Sådanne test bør fokusere på aspekter såsom forberedelse af aktiveringen af EMERS, vurdering af effektiviteten af tilgangen, der omfatter hele forvaltningen, i gennemførelsen af denne forordnings mål samt vurdering af gennemførelsen af denne forordnings mål i specifikke geografiske områder, såsom bestemte militære mobilitetskorridorer, eller sektorer, herunder told. ***Sådanne øvelser bør tilpasses eksisterende multinationale øvelsescyklusser, der gennemføres i samarbejde med NATO, herunder EU's øvelse Integrated Resolve, som har fundet sted regelmæssigt hvert***

andet år i 2022 og 2024.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 57

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(57) Det Europæiske Råd fremhævede i sit tilsagn om militær mobilitet fra 2024 behovet for regelmæssige øvelser for at teste grænseoverskridende militære bevægelser. Kommissionens evne til at udføre stresstest er også afgørende for at vurdere effektiviteten af denne forordning i denne henseende. Kommissionen bør derfor ***have mulighed for at*** gennemføre stresstest i samarbejde med medlemsstaterne og relevante EU-organer for at forbedre medlemsstaternes og EU-aktørernes beredskab til at gennemføre denne forordning. Sådanne test bør fokusere på aspekter såsom forberedelse af aktiveringen af EMERS, vurdering af effektiviteten af tilgangen, der omfatter hele forvaltningen, i gennemførelsen af denne forordnings mål samt vurdering af gennemførelsen af denne forordnings mål i specifikke geografiske områder, såsom bestemte militære mobilitetskorridorer, eller sektorer, herunder told.	(57) Det Europæiske Råd fremhævede i sit tilsagn om militær mobilitet fra 2024 behovet for regelmæssige øvelser for at teste grænseoverskridende militære bevægelser. Kommissionens evne til at udføre stresstest er også afgørende for at vurdere effektiviteten af denne forordning i denne henseende. Kommissionen bør derfor ***regelmæssigt*** gennemføre stresstest i samarbejde med medlemsstaterne og relevante EU-organer***, navnlig Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, Den Europæiske Unions Jernbaneagentur, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og Den Europæiske Unions Agentur for Cybersikkerhed,*** for at forbedre medlemsstaternes og EU-aktørernes beredskab til at gennemføre denne forordning. Sådanne test bør fokusere på aspekter såsom forberedelse af aktiveringen af EMERS, vurdering af effektiviteten af tilgangen, der omfatter hele forvaltningen, i gennemførelsen af denne forordnings mål samt vurdering af gennemførelsen af denne forordnings mål i specifikke geografiske områder, såsom bestemte militære mobilitetskorridorer, eller sektorer, herunder told.

Or. en

Ændringsforslag 355

Michał Dworczyk, Alexandr Vondra, Reinis Pozņaks, Kosma Złotowski, Adam Bielan

Forslag til forordning
Betragtning 57

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(57) Det Europæiske Råd fremhævede i sit tilsagn om militær mobilitet fra 2024 behovet for regelmæssige øvelser for at teste grænseoverskridende militære bevægelser. Kommissionens evne til at udføre stresstest er også afgørende for at vurdere effektiviteten af denne forordning i denne henseende. Kommissionen bør derfor have mulighed for at gennemføre stresstest i samarbejde med medlemsstaterne og relevante EU-organer for at forbedre medlemsstaternes og EU-aktørernes beredskab til at gennemføre denne forordning. Sådanne test bør fokusere på aspekter såsom forberedelse af aktiveringen af EMERS, vurdering af effektiviteten af tilgangen, der omfatter hele forvaltningen, i gennemførelsen af denne forordnings mål samt vurdering af gennemførelsen af denne forordnings mål i specifikke geografiske områder, såsom bestemte militære mobilitetskorridorer, eller sektorer, herunder told.	(57) Det Europæiske Råd fremhævede i sit tilsagn om militær mobilitet fra 2024 behovet for regelmæssige øvelser for at teste grænseoverskridende militære bevægelser. Kommissionens evne til at udføre stresstest er også afgørende for at vurdere effektiviteten af denne forordning i denne henseende. Kommissionen bør derfor have mulighed for at gennemføre stresstest i samarbejde med medlemsstaterne og relevante EU-organer for at forbedre medlemsstaternes og EU-aktørernes beredskab til at gennemføre denne forordning. Sådanne test bør fokusere på aspekter såsom forberedelse af aktiveringen af EMERS, vurdering af effektiviteten af tilgangen, der omfatter hele forvaltningen, i gennemførelsen af denne forordnings mål samt vurdering af gennemførelsen af denne forordnings mål i specifikke geografiske områder, såsom bestemte militære mobilitetskorridorer, eller sektorer, herunder told. ***Testene bør også omhandle medlemsstaternes evne til at sikre optimal koordinering med NATO.***

Or. en

Ændringsforslag 356
Alexandra Mehnert

Forslag til forordning
Betragtning 57

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(57) Det Europæiske Råd fremhævede i sit tilsagn om militær mobilitet fra 2024 behovet for regelmæssige øvelser for at teste grænseoverskridende militære	(57) Det Europæiske Råd fremhævede i sit tilsagn om militær mobilitet fra 2024 behovet for regelmæssige øvelser for at teste grænseoverskridende militære

bevægelser. Kommissionens evne til at udføre stresstest er også afgørende for at vurdere effektiviteten af denne forordning i denne henseende. Kommissionen bør derfor have mulighed for at gennemføre stresstest i samarbejde med medlemsstaterne og relevante EU-organer for at forbedre medlemsstaternes og EU-aktørernes beredskab til at gennemføre denne forordning. Sådanne test bør fokusere på aspekter såsom forberedelse af aktiveringen af EMERS, vurdering af effektiviteten af tilgangen, der omfatter hele forvaltningen, i gennemførelsen af denne forordnings mål samt vurdering af gennemførelsen af denne forordnings mål i specifikke geografiske områder, såsom bestemte militære mobilitetskorridorer, eller sektorer, herunder told.

bevægelser. Kommissionens evne til at udføre stresstest er også afgørende for at vurdere effektiviteten af denne forordning i denne henseende. Kommissionen bør derfor have mulighed for at gennemføre stresstest i samarbejde med medlemsstaterne og relevante EU-organer for at forbedre medlemsstaternes ***beredskab, øge befolkningens accept af forsvarsforanstaltninger*** og ***forbedre*** EU-aktørernes beredskab til at gennemføre denne forordning. Sådanne test bør fokusere på aspekter såsom forberedelse af aktiveringen af EMERS, vurdering af effektiviteten af tilgangen, der omfatter hele forvaltningen, i gennemførelsen af denne forordnings mål samt vurdering af gennemførelsen af denne forordnings mål i specifikke geografiske områder, såsom bestemte militære mobilitetskorridorer, eller sektorer, herunder told.

Or. de

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

Forslag til forordning
Betragtning 58

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(58) For at opfylde denne forordnings mål om at fastsætte ensartede EU-regler for militær transport, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen med henblik på at ajourføre listen over typer af militære transportoperationer, der er omfattet af stående tilladelser til militær transport, jf. bilag I, og med henblik på at ajourføre modellen for anmodninger og meddelelser om stående tilladelser til militær transport, jf. bilag II, for at sikre, at den fortsat er opdateret. Det er navnlig vigtigt, at	(58) For at opfylde denne forordnings mål om at fastsætte ensartede EU-regler for militær transport, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen med henblik på at ajourføre listen over typer af militære transportoperationer, der er omfattet af stående tilladelser til militær transport, jf. bilag I, og med henblik på at ajourføre modellen for anmodninger og meddelelser om stående tilladelser til militær transport, jf. bilag II, for at sikre, at den fortsat er opdateret. Det er navnlig vigtigt, at

Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, ***herunder*** på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[19]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.	Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, ***navnlig med medlemsstaterne, under hensyntagen til deres nationale sikkerhedshensyn, og*** på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[19]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
[19] EUT L 123 af 12.5.***2021***, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.	[19] EUT L 123 af 12.5.***2016***, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

Or. en

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

Forslag til forordning
Betragtning 58 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(58a) Under hensyntagen til fjendens potentielle brug af transportinfrastrukturen bør medlemsstaterne med støtte fra Kommissionen udarbejde og gennemføre en EU-dækkende handlingsplan for bekæmpelse af mobilitet. Denne plan skal omfatte fælles øvelser for at sikre beredskab over for scenarier til bekæmpelse af mobilitet.

Or. en