Parlamentul European
2024-2029

Comisia pentru securitate și apărare
Comisia pentru transport și turism

2025/0847(COD)

10.4.2026

AMENDAMENTELE 108 - 358

Proiect de raport
Michał Szczerba, Roberts Zīle
(PE784.420v01-00)

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

Propunere de regulament
(COM(2025)0847 – 2025/0847(COD))

Amendamentul 108
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Propunere de regulament
–

Propunere de respingere

Parlamentul European respinge propunerea Comisiei de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind stabilirea unui cadru de măsuri pentru facilitarea transportului de echipamente, de bunuri și de personal militar în întreaga Uniune.

Or. en

Justificare

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.

Amendamentul 109
Pekka Toveri, Riho Terras

Propunere de regulament
Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(1a) Războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei a reconfigurat fundamental mediul de securitate european și trebuie luat în considerare pe deplin în planificarea, punerea în aplicare și elaborarea în continuare a măsurilor de mobilitate militară în temeiul prezentului regulament. Experiența dobândită în

urma sprijinirii Ucrainei evidențiază necesitatea cooperării eficiente dincolo de frontierele Uniunii. După caz, cooperarea cu Ucraina ar trebui consolidată prin cadre de cooperare relevante în temeiul prezentului regulament și al altor acte legislative pertinente ale Uniunii pentru a îmbunătăți coordonarea, interoperabilitatea și eficacitatea mobilității militare în Uniune.

Or. en

Amendamentul 110
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(2a) Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului stabilește orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T), prevăzând cerințele pentru implementarea sistemelor de tehnologie a informației și comunicațiilor (TIC) în domeniul transporturilor, inclusiv a sistemelor de transport inteligente (STI), în toate modurile de transport. Regulamentul impune planificarea, dezvoltarea și exploatarea TEN-T pentru a optimiza sinergiile cu infrastructura cu dublă utilizare și pentru a implementa sistemele TIC în domeniul transporturilor cu scopul de a menține sau a îmbunătăți performanța, siguranța și securitatea infrastructurii. Aceste dispoziții sprijină în mod explicit utilizarea sistemelor TIC pentru gestionarea eficientă și în condiții de securitate și reziliență a infrastructurii de transport, care este esențială pentru facilitarea circulației rapide și fluide a

personalului militar, a echipamentelor și a bunurilor în întreaga Uniune.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(2a) Regulamentul (UE) 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) prevede că nevoile în materie de mobilitate militară trebuie luate în considerare ca un criteriu în construcția și modernizarea infrastructurii de transport. Această prevedere este valabilă în special pentru tronsoanele rețelei transeuropene de transport care se suprapun cu rețeaua de transport militar, pentru a asigura coerența cu cerințele existente și pentru a îmbunătăți capacitatea cu dublă utilizare, reziliența și eficiența rețelei.

Or. en

Amendamentul 112
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(2a) Regulamentul (UE) 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) prevede că nevoile în materie de mobilitate militară trebuie

luate în considerare ca un criteriu în construcția și modernizarea infrastructurii de transport. Această prevedere este valabilă în special pentru tronsoanele rețelei transeuropene de transport care se suprapun cu rețeaua de transport militar, pentru a asigura coerența cu cerințele existente și pentru a îmbunătăți capacitatea cu dublă utilizare, reziliența și eficiența rețelei.

Or. en

Amendamentul 113
Flavio Tosi

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.	(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil***. Având în vedere că infrastructura de transport în cauză este utilizată cu precădere pentru transportul civil de persoane și mărfuri, inclusiv prin terminale multimodale de marfă, porturi interioare și centre logistice, ar trebui să se țină seama în mod corespunzător de implicațiile operaționale, tehnice și economice pentru acele infrastructuri și pentru continuitatea lanțurilor de aprovizionare logistice***. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.

Or. en

Amendamentul 114
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.	(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil***. Ori de câte ori este posibil, operațiunile de transport militar trebuie efectuate într-o manieră care să asigure un echilibru adecvat cu nevoile în materie de transport civil, evitând orice perturbare disproporționată a serviciilor esențiale, în special pentru cetățeni, lucrători și lanțurile de aprovizionare economice***. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același	(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același

timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.	timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil***. În acest scop, ar trebui puse în aplicare măsuri adecvate pentru a proteja funcționarea eficientă a componentelor critice ale rețelei de transport civil, consolidând astfel reziliența economică, în timpul operațiunilor de transport militar și alături de acestea***. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.

Or. en

Amendamentul 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.	(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil***, în special prin asigurarea unei coordonări prealabile eficiente cu autoritățile civile competente și prin utilizarea unor mecanisme adecvate de planificare și informare***. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.

Or. ro

Amendamentul 117
Mircea-Gheorghe Hava

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ***ar trebui facilitate prin dubla utilizare*** a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe***, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului*** civil***. Acest lucru nu*** aduce atingere responsabilității statelor membre ***de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și*** menținerea ordinii publice.	(3) Operațiunile de transport militar ***prin utilizarea dual*****ă** a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe ***ar trebui facilitate, acordându-se o atenție deosebită flancului estic al Uniunii, regiunii Mării Negre și conexiunilor strategice cu Ucraina și Republica Moldova, asigurându-se totodată continuitatea serviciilor esențiale de transport*** civil ***și a lanțurilor de aprovizionare. Prezentul regulament ar trebui să se aplice fără a*** aduce atingere ***articolului 4 alineatul (2) din TUE și*** responsabilității statelor membre ***pentru protejarea securității și apărării naționale, precum și pentru*** menținerea ordinii publice ***și protejarea funcțiilor publice esențiale***.

Or. ro

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

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu	(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil ***și continuând***

aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.	***concentrarea dezvoltării și a renovării infrastructurii asupra utilizării sale civile***. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.	(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice***, și nici comenzii și controlului acestora asupra forțelor lor armate și activelor conexe***.

Or. en

Amendamentul 120
Dariusz Joński, Flavio Tosi, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.	(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil***, inclusiv pierderile financiare ale operatorilor civili***. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.	(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil***, inclusiv pierderile financiare ale operatorilor civili***. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.

Or. en

Amendamentul 122
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.	(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp***, atunci când este posibil,*** impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului,	(3) Operațiunile de transport militar ar trebui facilitate prin dubla utilizare a infrastructurii civile și a activelor mobile în Uniune și dincolo de frontierele sale externe, limitând și atenuând în același timp***, atunci când este posibil,*** impactul unor astfel de operațiuni asupra transportului civil. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a

inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.	proteja alte funcții esențiale ale statului, inclusiv asigurarea integrității teritoriale a statului și menținerea ordinii publice.

Or. en

Amendamentul 124
Merja Kyllönen

Propunere de regulament
Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(3a) Transportul și logistica stau la baza prosperității, coeziunii și capacității unei societăți de a funcționa în situații de criză. Deși prioritățile pe timp de război se reorientează către apărare și necesită sisteme și personal pentru a sprijini mobilitatea militară, transportul civil rezilient și finanțat în mod corespunzător în toate modurile de transport rămâne esențial pentru securitatea aprovizionării și continuitatea la nivel social. Prin urmare, infrastructura cu dublă utilizare și formarea trebuie să țină seama atât de nevoile în materie de apărare, cât și de cerințele civile, asigurând competențe, capacitate și flexibilitate suficiente. În situații de criză, realocarea resurselor de transport ar trebui să asigure un echilibru între cererile urgente în domeniul apărării și impactul pe termen lung asupra industriei, ocupării forței de muncă și rezilienței.

Or. en

Amendamentul 125
Flavio Tosi

Propunere de regulament
Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(3a) Numeroase infrastructuri de transport situate de-a lungul coridoarelor de mobilitate militară sunt infrastructuri civile cu dublă utilizare, utilizate cu precădere pentru transportul comercial de persoane și mărfuri. Acest lucru este valabil în special pentru terminalele multimodale de marfă, porturile interioare și centrele logistice, care joacă un rol esențial pentru funcționarea pieței interne și continuitatea lanțurilor europene de aprovizionare. Prin urmare, la punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să se țină seama de constrângerile operaționale, tehnice și financiare ale acestor infrastructuri.

Or. en

Amendamentul 126
Rasa Juknevičienė, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(3a) Proiectele de infrastructură feroviară transfrontalieră cu dublă utilizare de mare amploare joacă un rol esențial în răspunsul la nevoile de mobilitate militară, sprijinind în același timp conectivitatea transporturilor civile. Proiectele care sunt situate pe flancul estic al Uniunii și care fac parte din rețeaua centrală TEN-T europeană și din coridoarele de mobilitate militară sunt deosebit de importante și sunt concepute pentru a îndeplini cerințele de mobilitate militară și a consolida securitatea regională și națională în Uniunea Europeană și în NATO.

Or. en

Justificare

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.

Amendamentul 127
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(3a) Având în vedere rolul anumitor state membre ca centre logistice majore în rețeaua de transport a Uniunii, în special în partea care conectează porturile maritime cu coridoarele care duc la flancul estic al Uniunii, ar trebui acordată atenție pentru a asigura distribuirea echitabilă a eforturilor de investiții și a costurilor operaționale asociate mobilității militare.

Or. en

Amendamentul 128
Rasa Juknevičienė, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(3b) Creșterea recentă a fluxurilor de transport militar și situația geopolitică instabilă demonstrează relevanța operațională tot mai mare a infrastructurii feroviare pentru nevoile de

mobilitate militară. Asigurarea unei capacități suficiente, a rezilienței și a protecției infrastructurii feroviare strategice, inclusiv a sistemelor de semnalizare și de gestionare a traficului, este esențială pentru a face față creșterii accelerate a deplasărilor militare, menținând în același timp stabilitatea rețelei feroviare mai extinse. Prin urmare, continuitatea investițiilor, eligibilitatea mai amplă și flexibilitatea managementului pentru proiectele feroviare strategice cu dublă utilizare, în special consolidarea rezilienței frontierei estice a UE, ar trebui sprijinite în cadrul stabilit prin prezentul regulament.

Or. en

Justificare

Intensificarea traficului feroviar militar necesită o capacitate suficientă și o infrastructură rezilientă. Continuitatea investițiilor asigură pregătirea operațională, protejând în același timp stabilitatea generală a rețelei.

Amendamentul 129
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(3b) Mobilitatea militară ar trebui implementată ca parte a unei abordări la nivelul întregii societăți, pe baza cooperării strânse între autoritățile publice, forțele armate, sectorul logistic civil și partenerii sociali, pentru a asigura pregătirea pentru apărare, reziliența societății și continuitatea lanțurilor de aprovizionare.

Or. en

Amendamentul 130
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 3 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(3c) Drepturile fundamentale și sociale ale lucrătorilor implicați în operațiunile de transport militar ar trebui respectate, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu obligațiile internaționale aplicabile, ținând seama în același timp de măsurile excepționale prevăzute atunci când este activat Sistemul european de răspuns consolidat pentru mobilitatea militară (EMERS) într-o situație de criză, cu condiția ca aceste măsuri să rămână proporționale, temporare și justificate în mod corespunzător.

Or. en

Amendamentul 131
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 3 d (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(3d) Transportul și logistica joacă un rol esențial pentru prosperitate și coeziunea socială și teritorială. Reziliența societății se corelează cu sistemele de transport civil funcționale și finanțate în mod corespunzător. Ar trebui să se țină seama de acest aspect la planificarea, modernizarea și construirea unor noi infrastructuri cu dublă utilizare, precum și la negocierea planurilor de formare. În perioade de criză, ar trebui evaluate opțiunile și ar trebui adoptate decizii astfel încât să se reducă la minimum, în măsura posibilului, consecințele negative pe termen lung asupra ocupării forței de

muncă, industriei și societății, care rezultă din închiderea, deturnarea sau realocarea infrastructurii de transport în scopuri militare.

Or. en

Amendamentul 132
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.	(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau ***de aliații care operează chiar pe teritoriul Uniunii sau*** dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective. ***Deoarece transportul feroviar este principalul mod de transport pentru mobilitatea militară transfrontalieră și pe distanțe lungi în interiorul Uniunii, este esențial să se asigure că angajații întreprinderilor de transport feroviar responsabile pentru transportul de echipamente militare sunt instruiți în domeniul transportului de astfel de echipamente și al standardelor de siguranță și că se garantează standarde sociale ridicate pentru acești angajați.***

Utilizarea subcontractanților de către întreprinderile de transport feroviar responsabile pentru transportul de echipamente militare este permisă, pentru transportul de astfel de echipamente, numai atunci când capacitatea întreprinderilor de transport nu este suficientă pentru a asigura buna deplasare a echipamentelor militare.

Or. en

Amendamentul 133
Salvatore De Meo

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.	(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective***, cu respectarea normelor naționale relevante, care stabilesc în detaliu drepturile, obligațiile și responsabilitățile părților implicate în contractele de transport***.

Or. it

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

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.	(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau ***ale țărilor aliate care operează pe teritoriul Uniunii sau*** dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.

Or. en

Amendamentul 135
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu	(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu

toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.	toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii ***sau ale țărilor aliate*** sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.
	Or. en

Amendamentul 136
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își ***subcontractează*** din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.	(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își ***externalizează*** din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.
	Or. en

Amendamentul 137
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își ***subcontractează*** din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.	(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își ***externalizează*** din ce în ce mai mult transporturile transportatorilor comerciali. Este necesar să se asigure că, la nivelul Uniunii, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale statelor membre ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective.

Or. en

Amendamentul 138
Luis-Vicențiu Lazarus

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult	(4) În trecut, transportul de bunuri și echipamente militare a fost efectuat în principal, dacă nu exclusiv, de forțele armate în mod direct, iar un astfel de transport a fost exceptat de la aplicarea normelor Uniunii privind transportul de mărfuri în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, forțele armate își subcontractează din ce în ce mai mult

transporturile transportatorilor comerciali. ***Este necesar*** să se ***asigure că,*** la nivelul Uniunii***, se aplică aceleași norme în domeniul transportului militar, indiferent dacă operațiunile de transport militar sunt efectuate direct de forțele armate ale*** statelor membre ***ale Uniunii sau dacă sunt efectuate în numele acestora de societăți civile sau de alți contractanți angajați de forțele armate respective***.

transporturile transportatorilor comerciali. ***În acest context, trebuie*** să se ***evite impunerea unor norme uniforme*** la nivelul Uniunii ***care ar putea limita capacitatea*** statelor membre ***de a organiza și gestiona transportul militar în funcție de propriile nevoi operaționale și de securitate. Prin urmare, statele membre trebuie să-și păstreze această marjă de apreciere în stabilirea acestor operațiuni***.

Or. ro

Amendamentul 139
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(4a) Având în vedere mediul geopolitic în evoluție, prezentul regulament ar trebui să sprijine statele membre pentru a se pregăti pentru scenarii extreme, inclusiv pentru urgențe militare pe scară largă în care trebuie să se acorde prioritate transportului militar. Coridoarele de mobilitate militară ar trebui să ghideze deciziile de investiții și alocarea finanțării în programele relevante ale Uniunii. Aceste coridoare trebuie identificate și actualizate periodic în strânsă coordonare cu autoritățile militare ale UE și ale NATO, pentru a asigura coerența cu planificarea strategică a apărării. Prioritățile de dezvoltare a infrastructurii ar trebui să reflecte geografia schimbătoare a amenințărilor la adresa securității, punând accentul îndeosebi pe eliminarea lacunelor în materie de conectivitate către flancul estic și de-a lungul acestuia, în special de-a lungul axelor Vest-Est și Nord-Sud, inclusiv pe consolidarea legăturilor cu regiunea Mării Negre și în interiorul acesteia, prin

îmbunătățirea conexiunilor cu coridorul mediteraneean și cel adriatic.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(4a) O strategie europeană solidă pentru mobilitatea militară necesită capacități de producție și rafinare de combustibili și combustibili alternativi reziliente și situate cu precădere pe teritoriul UE, pentru a consolida și autonomia strategică, incluzând întreținerea unei rețele cuprinzătoare de distribuție și stocare a combustibililor, precum și diversificarea aprovizionării cu energie pentru a garanta securitatea energetică.

Or. en

Amendamentul 141
Christophe Gomart, Isabelle Le Callennec

Propunere de regulament
Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(4a) Prezentul regulament respectă pe deplin responsabilitatea statelor membre în materie de apărare națională, inclusiv în ceea ce privește planificarea, desfășurarea și controlul forțelor lor armate.

Or. fr

Amendamentul 142
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(4b) Prezentul regulament ar trebui să faciliteze interconectarea rețelei de transport a UE cu rețelele de transport ale Ucrainei și Republicii Moldova și să promoveze compatibilitatea și conectivitatea infrastructurii cu aceste țări partenere pentru a consolida securitatea și apărarea europeană. Prezentul regulament ar trebui să permită prepoziționarea capacităților pentru a facilita deplasările militare către statele cele mai expuse de pe flancul estic.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(5) Transportul militar transfrontalier efectuat direct de forțele armate ***este îngreunat de faptul că normele Uniunii privind transporturile nu prevăd măsuri specifice care să țină seama de particularitățile unui astfel de transport, ce face, prin urmare, obiectul unor norme naționale diferite și al unor proceduri fragmentate. Aceste cerințe naționale sunt mai stricte decât cele aplicabile operațiunilor de transport civil. Normele administrative din*** statele membre ***(de exemplu, cu privire la autorizațiile diplomatice) sunt adesea complexe și/sau***	(5) Transportul militar transfrontalier efectuat direct de forțele armate ***trebuie să rămână în continuare în competența exclusivă a fiecărui stat membru. Pentru a facilita transportul de forțe militare străine pe teritoriul lor,*** statele membre ***stabilesc un punct de contact pentru ca forțele străine să solicite autorizația de a traversa un stat membru străin***. Un astfel de cadru este esențial pentru a asigura un transport militar fără sincope în orice circumstanțe și, în special, în situațiile care necesită un transport rapid și la scară largă

se bazează pe documente pe suport de hârtie (de exemplu, în domeniul vamal). Acest lucru cauzează întârzieri, ineficiențe și blocaje și împiedică transportul militar. Uniunea nu dispune de un cadru uniform pentru a asigura și a sprijini transportul militar pe teritoriul său și în afara acestuia. Un astfel de cadru este esențial pentru a asigura un transport militar fără sincope în orice circumstanțe și, în special, în situațiile care necesită un transport rapid și la scară largă de personal, bunuri și echipamente militare.	de personal, bunuri și echipamente militare.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(5) Transportul militar transfrontalier efectuat direct de forțele armate este îngreunat de faptul că normele Uniunii privind transporturile nu prevăd măsuri specifice care să țină seama de particularitățile unui astfel de transport, ce face, prin urmare, obiectul unor norme naționale diferite și al unor proceduri fragmentate. Aceste cerințe naționale sunt mai stricte decât cele aplicabile operațiunilor de transport civil. Normele administrative din statele membre (de exemplu, cu privire la autorizațiile diplomatice) sunt adesea complexe și/sau se bazează pe documente pe suport de hârtie (de exemplu, în domeniul vamal). Acest lucru cauzează întârzieri, ineficiențe și blocaje și împiedică transportul militar. Uniunea nu dispune de un cadru uniform pentru a asigura și a sprijini transportul militar pe teritoriul său și în afara acestuia. Un astfel de cadru este esențial pentru a	(5) Transportul militar transfrontalier efectuat direct de forțele armate este îngreunat de faptul că normele Uniunii privind transporturile nu prevăd măsuri specifice care să țină seama de particularitățile unui astfel de transport, ce face, prin urmare, obiectul unor norme naționale diferite și al unor proceduri fragmentate. Aceste cerințe naționale sunt mai stricte decât cele aplicabile operațiunilor de transport civil. Normele administrative din statele membre (de exemplu, cu privire la autorizațiile diplomatice) sunt adesea complexe și/sau se bazează pe documente pe suport de hârtie (de exemplu, în domeniul vamal). Acest lucru cauzează întârzieri, ineficiențe și blocaje și împiedică transportul militar. Uniunea nu dispune de un cadru uniform pentru a asigura și a sprijini transportul militar pe teritoriul său și în afara acestuia. Un astfel de cadru***, dezvoltat în cooperare***

asigura un transport militar fără sincope în orice circumstanțe și, în special, în situațiile care necesită un transport rapid și la scară largă de personal, bunuri și echipamente militare.	***și în coordonare cu NATO,*** este esențial pentru a asigura un transport militar fără sincope în orice circumstanțe și, în special, în situațiile care necesită un transport rapid și la scară largă de personal, bunuri și echipamente militare.

Or. en

Amendamentul 145
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(5a) Prezentul regulament ar trebui să țină seama de integrarea sistematică a utilizării sistemelor standard ale NATO, cum ar fi Logistic Functional Area Services (LOGFAS), care sprijină planificarea mobilizării multinaționale, coordonarea deplasării, urmărirea transporturilor și gestionarea susținerii. Alinierea inițiativelor Uniunii privind mobilitatea militară cu astfel de instrumente digitale interoperabile este esențială pentru a asigura deplasări eficace la scară largă, a reduce fragmentarea între sistemele naționale și a consolida pregătirea pentru scenarii de mare intensitate.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(6) Pentru a facilita transportul de echipamente, bunuri și persoane pentru protecție militară sau civilă, este necesar, în special, un cadru cuprinzător la nivelul Uniunii pentru autorizațiile acordate de un stat membru destinatar în ceea ce privește operațiunile de transport militar efectuate pe teritoriul său de către sau în numele forțelor armate ale unui stat membru solicitant. Deși, în prezent, există acorduri tehnice pentru procedurile de acordare a autorizațiilor de deplasare transfrontalieră, elaborate de Agenția Europeană de Apărare („AEA”) și unele state membre, acestea sunt aplicate în mod voluntar și inegal. Acest lucru creează lacune în armonizarea normelor și a procedurilor privind transportul militar, duce la incertitudine operațională și la sarcini administrative și pune în pericol capacitatea de intervenție a Uniunii în domeniul protecției civile, precum și pregătirea sa la nivel general. Pentru a aborda aceste aspecte, autorizațiile pentru transportul militar transfrontalier ar trebui simplificate pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian și maritim). Toate statele membre ar trebui să aplice aceleași proceduri pentru autorizațiile administrative și autorizațiile diplomatice, reducându-se astfel în mod semnificativ întârzierile, sarcina administrativă și costurile administrative. Pe baza autorizațiilor anuale existente în temeiul acordurilor tehnice ale AEA, este necesar să se sporească atât previzibilitatea, cât și pregătirea operațională prin crearea unei autorizații permanente pentru transportul militar, care ar trebui să fie valabilă până la revocarea sa.	(6) Pentru a facilita transportul de echipamente, bunuri și persoane pentru protecție militară sau civilă, este necesar, în special, un cadru cuprinzător la nivelul Uniunii pentru autorizațiile acordate de un stat membru destinatar în ceea ce privește operațiunile de transport militar efectuate pe teritoriul său de către sau în numele forțelor armate ale unui stat membru solicitant. Deși, în prezent, există acorduri tehnice pentru procedurile de acordare a autorizațiilor de deplasare transfrontalieră, elaborate de Agenția Europeană de Apărare („AEA”) și unele state membre, acestea sunt aplicate în mod voluntar și inegal. Acest lucru creează lacune în armonizarea normelor și a procedurilor privind transportul militar, duce la incertitudine operațională și la sarcini administrative și pune în pericol capacitatea de intervenție a Uniunii în domeniul protecției civile, precum și pregătirea sa la nivel general. Pentru a aborda aceste aspecte, autorizațiile pentru transportul militar transfrontalier ar trebui simplificate pentru toate modurile de transport ***individuale*** (rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian și maritim)***, precum și pentru utilizarea lor intermodală sau combinată***. Toate statele membre ar trebui să aplice aceleași proceduri pentru autorizațiile administrative și autorizațiile diplomatice, reducându-se astfel în mod semnificativ întârzierile, sarcina administrativă și costurile administrative. Pe baza autorizațiilor anuale existente în temeiul acordurilor tehnice ale AEA, este necesar să se sporească atât previzibilitatea, cât și pregătirea operațională prin crearea unei autorizații permanente pentru transportul militar, care ar trebui să fie valabilă până la revocarea sa.

Or. en

Justificare

Este important să se analizeze și alte soluții decât cele unimodale. Ar trebui luată în considerare și facilitată și utilizarea combinată sau intermodală a modurilor de transport

pentru transporturile militare, pentru a lărgi gama de opțiuni disponibile pentru astfel de transporturi.

Amendamentul 147
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Pentru a facilita transportul de echipamente, bunuri și persoane pentru protecție militară sau civilă, este necesar, în special, un cadru cuprinzător la nivelul Uniunii pentru autorizațiile acordate de un stat membru destinatar în ceea ce privește operațiunile de transport militar efectuate pe teritoriul său de către sau în numele forțelor armate ale unui stat membru solicitant. Deși, în prezent, există acorduri tehnice pentru procedurile de acordare a autorizațiilor de deplasare transfrontalieră, elaborate de Agenția Europeană de Apărare („AEA”) și unele state membre, acestea sunt aplicate în mod voluntar și inegal. Acest lucru creează lacune în armonizarea normelor și a procedurilor privind transportul militar, duce la incertitudine operațională și la sarcini administrative și pune în pericol capacitatea de intervenție a Uniunii în domeniul protecției civile, precum și pregătirea sa la nivel general. Pentru a aborda aceste aspecte, autorizațiile pentru transportul militar transfrontalier ar trebui simplificate pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian și maritim). Toate statele membre ar trebui să aplice aceleași proceduri pentru autorizațiile administrative și autorizațiile diplomatice, reducându-se astfel în mod semnificativ întârzierile, sarcina administrativă și costurile administrative. Pe baza autorizațiilor anuale existente în temeiul acordurilor tehnice ale AEA, este necesar să se sporească atât previzibilitatea, cât și	(6) Pentru a facilita transportul de echipamente, bunuri și persoane pentru protecție militară sau civilă, este necesar, în special, un cadru cuprinzător la nivelul Uniunii pentru autorizațiile acordate de un stat membru destinatar în ceea ce privește operațiunile de transport militar efectuate pe teritoriul său de către sau în numele forțelor armate ale unui stat membru solicitant. Deși, în prezent, există acorduri tehnice pentru procedurile de acordare a autorizațiilor de deplasare transfrontalieră, elaborate de Agenția Europeană de Apărare („AEA”) și unele state membre, acestea sunt aplicate în mod voluntar și inegal. Acest lucru creează lacune în armonizarea normelor și a procedurilor privind transportul militar, duce la incertitudine operațională și la sarcini administrative și pune în pericol capacitatea de intervenție a Uniunii în domeniul protecției civile, precum și pregătirea sa la nivel general. Pentru a aborda aceste aspecte, autorizațiile pentru transportul militar transfrontalier ar trebui simplificate pentru toate modurile de transport ***individuale*** (rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian și maritim)***, precum și pentru utilizarea lor intermodală sau combinată***. Toate statele membre ar trebui să aplice aceleași proceduri pentru autorizațiile administrative și autorizațiile diplomatice, reducându-se astfel în mod semnificativ întârzierile, sarcina administrativă și costurile administrative. Pe baza autorizațiilor anuale existente în temeiul

pregătirea operațională prin crearea unei autorizații permanente pentru transportul militar, care ar trebui să fie valabilă până la revocarea sa.

acordurilor tehnice ale AEA, este necesar să se sporească atât previzibilitatea, cât și pregătirea operațională prin crearea unei autorizații permanente pentru transportul militar, care ar trebui să fie valabilă până la revocarea sa.

Or. en

Amendamentul 148
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Pentru a facilita transportul de echipamente, bunuri și persoane pentru protecție militară sau civilă, este necesar, în special, un cadru cuprinzător la nivelul Uniunii pentru autorizațiile acordate de un stat membru destinatar în ceea ce privește operațiunile de transport militar efectuate pe teritoriul său de către sau în numele forțelor armate ale unui stat membru solicitant. Deși, în prezent, există acorduri tehnice pentru procedurile de acordare a autorizațiilor de deplasare transfrontalieră, elaborate de Agenția Europeană de Apărare („AEA”) și unele state membre, acestea sunt aplicate în mod voluntar și inegal. Acest lucru creează lacune în armonizarea normelor și a procedurilor privind transportul militar, duce la incertitudine operațională și la sarcini administrative și pune în pericol capacitatea de intervenție a Uniunii în domeniul protecției civile, precum și pregătirea sa la nivel general. Pentru a aborda aceste aspecte, autorizațiile pentru transportul militar transfrontalier ar trebui simplificate pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian și maritim). Toate statele membre ar trebui să aplice aceleași proceduri pentru autorizațiile administrative și autorizațiile diplomatice,	(6) Pentru a facilita transportul de echipamente, bunuri și persoane pentru protecție militară sau civilă, este necesar, în special, un cadru cuprinzător la nivelul Uniunii pentru autorizațiile acordate de un stat membru destinatar în ceea ce privește operațiunile de transport militar efectuate pe teritoriul său de către sau în numele forțelor armate ale unui stat membru solicitant. Deși, în prezent, există acorduri tehnice pentru procedurile de acordare a autorizațiilor de deplasare transfrontalieră, elaborate de Agenția Europeană de Apărare („AEA”) și unele state membre, acestea sunt aplicate în mod voluntar și inegal. Acest lucru creează lacune în armonizarea normelor și a procedurilor privind transportul militar, duce la incertitudine operațională și la sarcini administrative și pune în pericol capacitatea de intervenție a Uniunii în domeniul protecției civile, precum și pregătirea sa la nivel general. Pentru a aborda aceste aspecte, autorizațiile pentru transportul militar transfrontalier ar trebui simplificate pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian și maritim)***, precum și pentru utilizarea lor intermodală sau combinată***. Toate statele membre ar trebui să aplice aceleași proceduri pentru

reducându-se astfel în mod semnificativ întârzierile, sarcina administrativă și costurile administrative. Pe baza autorizațiilor anuale existente în temeiul acordurilor tehnice ale AEA, este necesar să se sporească atât previzibilitatea, cât și pregătirea operațională prin crearea unei autorizații permanente pentru transportul militar, care ar trebui să fie valabilă până la revocarea sa.

autorizațiile administrative și autorizațiile diplomatice, reducându-se astfel în mod semnificativ întârzierile, sarcina administrativă și costurile administrative. Pe baza autorizațiilor anuale existente în temeiul acordurilor tehnice ale AEA, este necesar să se sporească atât previzibilitatea, cât și pregătirea operațională prin crearea unei autorizații permanente pentru transportul militar, care ar trebui să fie valabilă până la revocarea sa.

Or. en

Amendamentul 149
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6a) Întârzierile administrative și judiciare legate de procedurile de autorizare, evaluări și contestații pot constitui un obstacol major în calea implementării rapide și eficace a operațiunilor de transport militar și a proiectelor de infrastructură cu dublă utilizare. Prin urmare, este necesar să se prevadă proceduri accelerate, cu termene clare și obligatorii, în special pentru proiectele de infrastructură cu dublă utilizare situate de-a lungul coridoarelor de mobilitate militară, identificate în conformitate cu prioritățile Uniunii pentru rețeaua transeuropeană de transport. În această privință, statele membre ar trebui să se asigure că procedurile de depunere a contestațiilor sunt gestionate cu prioritate și într-un interval de timp compatibil cu cerințele operaționale legate de mobilitatea militară. Așadar, statele membre își consolidează capacitatea de a prelucra cu

promptitudine proiectele și operațiunile relevante.

Or. en

Amendamentul 150
Merja Kyllönen

Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6a) Evacuarea rapidă, neîntreruptă și în condiții de siguranță a persoanelor rănite sau bolnave în contextul operațiilor militare și al sarcinilor de gestionare a crizelor este o parte esențială a pregătirii operaționale și a îndeplinirii obligațiilor umanitare ale statelor membre. Prin urmare, cadrul pentru transportul militar în interiorul Uniunii trebuie să garanteze că se ține seama pe deplin de transportul medical, incluzând ambulanțele militare și civile și alte mijloace de transport adecvate.

Or. en

Amendamentul 151
Roberts Zīle, Michał Szczerba, Dariusz Joński

Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6a) Este important să se elimine una dintre barierele cele mai semnificative din calea transportului eficient și în timp util al articolelor militare și să se soluționeze provocările care decurg din cerințele diferite privind autorizarea tranzitului pentru articolele militare controlate la export, inclusiv pentru articolele incluse

pe Lista comună a UE cuprinzând produsele militare la nivelul statelor membre.

Or. en

Amendamentul 152
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6a) Deși ar trebui să existe rezerve serioase privind acordarea oricărei autorizații pentru transportul militar, dacă totuși se acordă, autorizația trebuie să respecte criterii clar definite cu privire la situațiile în care ar trebui revocată, inclusiv la datele de expirare automată.

Or. en

Amendamentul 153
Merja Kyllönen

Propunere de regulament
Considerentul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6b) Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculele utilizate pentru evacuare medicală se pot deplasa pe teritoriul Uniunii fără întârzieri nejustificate, în special în situații transfrontaliere. În acest scop, după caz, statele membre armonizează procedurile, elimină sau reduc la minimum obstacolele administrative și asigură claritatea, transparența și viteza practicilor de autorizare prealabilă. În cazurile în care disponibilitatea ambulanțelor este

insuficientă și este necesară utilizarea altor vehicule pentru evacuare, statele membre se asigură că aceste transporturi sunt efectuate în condiții de siguranță, cu respectarea demnității umane și în deplină conformitate cu dreptul internațional umanitar.

Or. en

Amendamentul 154
Merja Kyllönen

Propunere de regulament
Considerentul 6 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6c) Când aplică măsurile prevăzute în prezentul regulament, statele membre asigură conformitatea deplină cu obligațiile care le revin în temeiul dreptului internațional umanitar, inclusiv cu obligația de a proteja personalul medical, unitățile medicale și transportul medical și de a asigura tratamentul adecvat și evacuarea persoanelor rănite și bolnave. Uniunea sprijină în mod activ și cooperarea și schimbul de informații între statele membre pentru a îmbunătăți capacitățile de transport medical, inclusiv disponibilitatea ambulanțelor și compatibilitatea echipamentelor, pentru a asigura un răspuns eficace, în timp util și coordonat în situații de criză.

Or. en

Amendamentul 155
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Autorizațiile permanente pentru transportul militar nu ar trebui să fie legate de nicio operațiune de transport militar specifică, ci ar trebui să constituie autorizații prealabile pentru transportul militar transfrontalier, precum și să vizeze tipuri predefinite de operațiuni de transport militar. Atunci când acordă autorizații permanente pentru transportul militar în ceea ce privește efectuarea de operațiuni de transport militar, statele membre ar trebui să poată conveni asupra condițiilor prealabile în care urmează să se desfășoare operațiunile respective, inclusiv asupra măsurilor de circulație aplicabile și a rutelor predefinite, pentru a facilita utilizarea infrastructurii cu dublă utilizare disponibile pentru operațiunile de transport autorizate care necesită măsuri de circulație.	(7) Autorizațiile permanente pentru transportul militar nu ar trebui să fie legate de nicio operațiune de transport militar specifică, ci ar trebui să constituie autorizații prealabile pentru transportul militar transfrontalier, precum și să vizeze tipuri predefinite de operațiuni de transport militar***. Acestea ar trebui să constituie, în măsura posibilului, procedura standard***. Atunci când acordă autorizații permanente pentru transportul militar în ceea ce privește efectuarea de operațiuni de transport militar, statele membre ar trebui să poată conveni asupra condițiilor prealabile în care urmează să se desfășoare operațiunile respective, inclusiv asupra măsurilor de circulație aplicabile și a rutelor predefinite, pentru a facilita utilizarea infrastructurii cu dublă utilizare disponibile pentru operațiunile de transport autorizate care necesită măsuri de circulație.

Or. en

Amendamentul 156
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Autorizațiile permanente pentru transportul militar nu ar trebui să fie legate de nicio operațiune de transport militar specifică, ci ar trebui să constituie autorizații prealabile pentru transportul militar transfrontalier, precum și să vizeze tipuri predefinite de operațiuni de transport militar. Atunci când acordă autorizații permanente pentru transportul militar în ceea ce privește efectuarea de operațiuni de transport militar, statele membre ar trebui să poată conveni asupra condițiilor	(7) Autorizațiile permanente pentru transportul militar nu ar trebui să fie legate de nicio operațiune de transport militar specifică, ci ar trebui să constituie autorizații prealabile pentru transportul militar transfrontalier, precum și să vizeze tipuri predefinite de operațiuni de transport militar***. Acestea ar trebui utilizate ca procedură standard la o scară cât mai largă posibil***. Atunci când acordă autorizații permanente pentru transportul militar în ceea ce privește efectuarea de

prealabile în care urmează să se desfășoare operațiunile respective, inclusiv asupra măsurilor de circulație aplicabile și a rutelor predefinite, pentru a facilita utilizarea infrastructurii cu dublă utilizare disponibile pentru operațiunile de transport autorizate care necesită măsuri de circulație.

operațiuni de transport militar, statele membre ar trebui să poată conveni asupra condițiilor prealabile în care urmează să se desfășoare operațiunile respective, inclusiv asupra măsurilor de circulație aplicabile și a rutelor predefinite, pentru a facilita utilizarea infrastructurii cu dublă utilizare disponibile pentru operațiunile de transport autorizate care necesită măsuri de circulație.

Or. en

Amendamentul 157
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Autorizațiile permanente pentru transportul militar nu ar trebui să fie legate de nicio operațiune de transport militar specifică, ci ar trebui să constituie autorizații prealabile pentru transportul militar transfrontalier, precum și să vizeze tipuri predefinite de operațiuni de transport militar. Atunci când acordă autorizații permanente pentru transportul militar în ceea ce privește efectuarea de operațiuni de transport militar, statele membre ar trebui să poată conveni asupra condițiilor prealabile în care urmează să se desfășoare operațiunile respective, inclusiv asupra măsurilor de circulație aplicabile și a rutelor predefinite, pentru a facilita utilizarea infrastructurii cu dublă utilizare disponibile pentru operațiunile de transport autorizate care necesită măsuri de circulație.	(7) Autorizațiile permanente pentru transportul militar nu ar trebui să fie legate de nicio operațiune de transport militar specifică, ci ar trebui să constituie autorizații prealabile pentru transportul militar transfrontalier ***care să fie utilizate ca procedură standard cât mai des posibil***, precum și să vizeze tipuri predefinite de operațiuni de transport militar. Atunci când acordă autorizații permanente pentru transportul militar în ceea ce privește efectuarea de operațiuni de transport militar, statele membre ar trebui să poată conveni asupra condițiilor prealabile în care urmează să se desfășoare operațiunile respective, inclusiv asupra măsurilor de circulație aplicabile și a rutelor predefinite, pentru a facilita utilizarea infrastructurii cu dublă utilizare disponibile pentru operațiunile de transport autorizate care necesită măsuri de circulație.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(8a) Pentru a îmbunătăți capacitatea Uniunii de a acționa ca furnizor de securitate și pentru a-i consolida rolul de partener fiabil în domeniul securității și al apărării, este oportun să se faciliteze mobilitatea militară nu numai în interiorul Uniunii, ci și, dacă este relevant, în cooperare cu și ținând seama de țările terțe care se învecinează cu statele membre și cu care UE și-a consolidat cooperarea, inclusiv ca parte a procesului lor de aderare, și anume Ucraina și Republica Moldova. Astfel cum se prevede în Busola strategică, Uniunea ar trebui să își consolideze capacitatea de a deplasa forțele rapid și fără sincope la nivel transfrontalier, inclusiv printr-o cooperare mai strânsă cu partenerii. În acest scop, Uniunea poate colabora cu țări terțe prin cadre structurate pentru cooperare, inclusiv prin parteneriate pentru securitate și apărare, astfel cum au fost dezvoltate în cadrul Busolei strategice, care asigură un cadru coerent pentru îmbunătățirea dialogului, coordonare și cooperare practică. Ar trebui să se acorde o importanță deosebită cooperării cu țările terțe care au legături strânse cu Uniunea, inclusiv în cadrul procesului de extindere. Deși au adesea caracter neobligatoriu, aceste parteneriate ar trebui să ghideze și să susțină încheierea unor acorduri bilaterale sau multilaterale care facilitează dezvoltarea în continuare a cooperării cu țările terțe, cu scopul de a consolida mobilitatea militară, inclusiv prin alinierea reglementărilor, schimbul de informații și interoperabilitate. Orice astfel de cooperare are loc cu respectarea deplină a cadrului juridic al Uniunii,

inclusiv a dispozițiilor Tratatului privind Uniunea Europeană referitoare la politica externă și de securitate comună și la politica de securitate și apărare comună, precum și a acordurilor internaționale aplicabile încheiate de Uniune.

Or. en

Amendamentul 159
Alexandra Mehnert

Propunere de regulament
Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(8a) Întrucât procesele ample de transformare, precum cele privind capabilitatea de apărare, nu se referă doar la capacitățile militare, cetățenii UE trebuie să fie incluși în toate eforturile de consolidare a capacității de reacție militară, prin comunicarea și explicarea măsurilor adoptate. Este necesară adoptarea de măsuri cuprinzătoare care să îmbunătățească informarea populației, precum și acceptarea exercițiilor și manevrelor militare de către populație.

Or. de

Amendamentul 160
Alice Teodorescu Måwe

Propunere de regulament
Considerentul 9

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(9) Domeniul de aplicare al autorizației permanente pentru transportul militar ar trebui să ***fie precizat și să*** vizeze***, în această etapă, numai*** operațiunile ***simple*** de transport militar, ***prevăzând în același***	(9) Domeniul de aplicare al autorizației permanente pentru transportul militar ar trebui să vizeze ***toate*** operațiunile de transport militar, ***atât simple, cât și*** complexe. Acest proces ar trebui să fie

timp posibilitatea de a fi extins în viitor pentru a viza operațiuni de transport militar mai complexe. Acest proces ar trebui să fie însoțit de un efort de investiții pentru adaptarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor de mobilitate militară, de o coordonare sporită pe rute predefinite pentru toate tipurile de operațiuni de transport militar și de un acces consolidat la capacitățile de transport.

însoțit de un efort de investiții pentru adaptarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor de mobilitate militară, de o coordonare sporită pe rute predefinite pentru toate tipurile de operațiuni de transport militar și de un acces consolidat la capacitățile de transport.

Or. en

Amendamentul 161
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 9

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(9) Domeniul de aplicare al autorizației permanente pentru transportul militar ar trebui să fie precizat și să vizeze, în această etapă, numai operațiunile simple de transport militar, prevăzând în același timp posibilitatea de a fi extins în viitor pentru a viza operațiuni de transport militar mai complexe. Acest proces ar trebui să fie însoțit de un efort de investiții pentru adaptarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor de mobilitate militară, de o coordonare sporită pe rute predefinite pentru toate tipurile de operațiuni de transport militar și de un acces consolidat la capacitățile de transport.	(9) Domeniul de aplicare al autorizației permanente pentru transportul militar ar trebui să fie precizat și să vizeze, în această etapă, numai operațiunile simple de transport militar, prevăzând în același timp posibilitatea de a fi extins în viitor pentru a viza operațiuni de transport militar mai complexe***, care pot necesita consultarea, printre altele, a comitetelor economice și sociale naționale***. Acest proces ar trebui să fie însoțit de un efort de investiții pentru adaptarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor de mobilitate militară, de o coordonare sporită pe rute predefinite pentru toate tipurile de operațiuni de transport militar și de un acces consolidat la capacitățile de transport.

Or. en

Amendamentul 162
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(9a) Pentru punerea în aplicare efectivă a prezentului regulament sunt necesare investiții substanțiale în infrastructura cu dublă utilizare. Aceste investiții ar trebui să fie sprijinite în mod adecvat prin instrumentele financiare ale Uniunii, în special prin Mecanismul pentru interconectarea Europei, pentru a asigura coerența dintre prioritățile în materie de reglementare și capacitățile de finanțare.

Or. en

Amendamentul 163
Alexandra Mehnert

Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) Autorizațiile ad-hoc pentru transportul militar sunt necesare pentru efectuarea de operațiuni de transport militar în absența unei autorizații permanente sau atunci când acestea nu intră în domeniul de aplicare al unei autorizații permanente existente și ar trebui să se aplice în principal pentru operațiuni de transport militar neplanificate și cu preaviz scurt, care depășesc domeniul de aplicare convenit al autorizației permanente, în conformitate cu Angajamentul privind mobilitatea militară din 2024, prin care statele membre s-au angajat să acorde autorizații de deplasare transfrontalieră în termen de maximum trei zile lucrătoare.	(10) Autorizațiile ad-hoc pentru transportul militar sunt necesare pentru efectuarea de operațiuni de transport militar în absența unei autorizații permanente sau atunci când acestea nu intră în domeniul de aplicare al unei autorizații permanente existente și ar trebui să se aplice în principal pentru operațiuni de transport militar neplanificate și cu preaviz scurt, care depășesc domeniul de aplicare convenit al autorizației permanente, în conformitate cu Angajamentul privind mobilitatea militară din 2024, prin care statele membre s-au angajat să acorde autorizații de deplasare transfrontalieră în termen de maximum trei zile lucrătoare. ***La autorizarea transporturilor militare, ar trebui să se***

acorde o atenție deosebită informării populației.

Or. de

Amendamentul 164
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a) Atunci când eliberează autorizații pentru un transport militar excepțional, autoritățile competente ar trebui să țină seama de progresele tehnologice cele mai recente, cum ar fi tehnologiile moderne cu remorcă și sistemele de repartizare a masei pe axe, care reduc impactul negativ asupra infrastructurii și îmbunătățesc siguranța rutieră.

Or. en

Amendamentul 165
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a) Atunci când eliberează autorizații pentru un transport militar special, autoritățile competente ar trebui să țină seama de tehnologiile moderne cu remorcă și sistemele de repartizare a masei pe axe, care reduc impactul asupra infrastructurii și îmbunătățesc siguranța rutieră.

Or. en

Amendamentul 166
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a) Atunci când eliberează autorizații pentru un transport militar excepțional, autoritățile competente ar trebui să țină seama de tehnologiile moderne cu remorcă și sistemele de repartizare a masei pe axe, care reduc impactul asupra infrastructurii și îmbunătățesc siguranța rutieră.

Or. en

Amendamentul 167
Flavio Tosi

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Pe lângă autorizații, anumite operațiuni de transport militar transfrontalier necesită măsuri de circulație. Astfel de măsuri se pot referi la rutele pentru transportul în condiții de siguranță al încărcăturilor militare excepționale sau al bunurilor periculoase, la escortele care însoțesc operațiunile de transport militar, la sprijinul națiunii gazdă necesar în contextul unei operațiuni de transport militar sau la alte măsuri sau cerințe de siguranță a circulației specifice modului de transport care depășesc normele obișnuite, cum ar fi accesul limitat la căile ferate, închiderea unor drumuri sau restricționarea spațiului aerian. În plus, în sectorul feroviar, administratorul de infrastructură feroviară trebuie, de asemenea, să aloce o trasă individuală și să acorde o autorizație specifică pentru	(11) Pe lângă autorizații, anumite operațiuni de transport militar transfrontalier necesită măsuri de circulație. Astfel de măsuri se pot referi la rutele pentru transportul în condiții de siguranță al încărcăturilor militare excepționale sau al bunurilor periculoase, la escortele care însoțesc operațiunile de transport militar, la sprijinul națiunii gazdă necesar în contextul unei operațiuni de transport militar sau la alte măsuri sau cerințe de siguranță a circulației specifice modului de transport care depășesc normele obișnuite, cum ar fi accesul limitat la căile ferate, închiderea unor drumuri sau restricționarea spațiului aerian. În plus, în sectorul feroviar, administratorul de infrastructură feroviară trebuie, de asemenea, să aloce o trasă individuală și să acorde o autorizație specifică pentru

transporturile excepționale, iar întreprinderile feroviare trebuie să efectueze verificări privind compatibilitatea rutei și compunerea trenurilor necesare pentru o operațiune de transport militar. Astfel de măsuri de circulație și alocări de trase contribuie la reducerea la minimum a efectelor negative asupra activităților de transport civil. Sunt necesare proceduri și termene comune pentru solicitarea și acordarea măsurilor de circulație, inclusiv coordonarea cu administratorii de infrastructură, pentru a armoniza și a simplifica procesele și pentru a reduce întârzierile și perturbările. Măsurile de circulație stabilite în temeiul prezentului regulament nu ar trebui să aducă atingere altor proceduri sau cerințe operaționale care pot fi aplicabile în temeiul legislației Uniunii sau al legislației naționale pentru efectuarea operațiunilor de transport militar în cauză.

transporturile excepționale, iar întreprinderile feroviare trebuie să efectueze verificări privind compatibilitatea rutei și compunerea trenurilor necesare pentru o operațiune de transport militar. Astfel de măsuri de circulație și alocări de trase contribuie la reducerea la minimum a efectelor negative asupra activităților de transport civil. ***Acestea ar trebui să țină seama și de constrângerile operaționale ale infrastructurii civile cu dublă utilizare, inclusiv ale terminalelor multimodale de marfă, ale porturilor interioare și ale centrelor logistice, pentru a evita perturbările disproporționate ale transportului civil de mărfuri și ale operațiunilor logistice.*** Sunt necesare proceduri și termene comune pentru solicitarea și acordarea măsurilor de circulație, inclusiv coordonarea cu administratorii de infrastructură, pentru a armoniza și a simplifica procesele și pentru a reduce întârzierile și perturbările. Măsurile de circulație stabilite în temeiul prezentului regulament nu ar trebui să aducă atingere altor proceduri sau cerințe operaționale care pot fi aplicabile în temeiul legislației Uniunii sau al legislației naționale pentru efectuarea operațiunilor de transport militar în cauză.

Or. en

Amendamentul 168
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(11a) Operațiunile transfrontaliere de transport militar necesită măsuri de circulație, iar efectuarea digitală a acestor măsuri ar trebui facilitată prin instituirea unui mecanism interoperabil și la nivelul

UE pentru schimbul de informații, care să permită coordonarea gestionării traficului militar și civil și să fie bazat pe Directiva 2010/40/UE. De-a lungul rețelelor TEN-T, statele membre ale UE implementează rețele semnificative și reziliente de senzori rutieri (camere de supraveghere a traficului, sisteme de taxare rutieră și instalații pentru asigurarea respectării legislației în materie de taxare rutieră, sisteme de transport inteligent cooperativ, senzori de greutate, contoare de trafic etc.) care sunt capabili să funcționeze chiar și în condiții de semnal deteriorat sau redus prin satelit sau celular.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(11a) Recunoscând că sistemele digitale sunt esențiale pentru funcționarea transportului militar transfrontalier, regulamentul ar trebui să impună măsuri minime de securitate cibernetică și reziliență, aliniate cu politicile Uniunii privind reziliența cibernetică și cu standardele NATO, pentru a asigura continuitatea operațiunilor și protecția datelor sensibile.

Or. en

Amendamentul 170
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 11 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(11b) Europa implementează deja sisteme de transport inteligent cooperativ (STI-C) care pot juca un rol specific pentru mobilitatea militară, deoarece facilitează așa-numita „circulație în convoi a vehiculelor” care ar putea juca un rol în îmbunătățirea eficienței convoaielor și/sau a automatizării convoaielor. Președinția neerlandeză a UE a recunoscut, în 2016, relevanța circulației în convoi pentru logistică, în „Declarația de la Amsterdam privind cooperarea în materie de sisteme de conducere automată și conectată”, din aprilie 2016. Prin „European Truck Platooning Challenge” (provocarea europeană privind circulația în convoi a camioanelor), industria europeană a camioanelor și-a consolidat deja capacitățile tehnice în acest domeniu. Logistica militară ar putea beneficia acum de infrastructura echipată deja și de bazele puse de Consiliu în 2016. Europa este lider mondial în implementarea sistemelor de transport inteligent cooperativ (STI-C); nicăieri nu există mai multe vehicule dotate decât în UE, unde sistemele sunt serializate, și nicăieri nu există mai multe drumuri echipate. Europa are un sistem public unic de autentificare de securitate STI-C, în care statele membre și industria deopotrivă au încredere și care o face unică. Acest sistem pune la dispoziție un spectru larg și utilizează tehnologia europeană standardizată pentru STI-C.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Transportul de materiale, echipamente și tehnologii militare este deosebit de vulnerabil la acte rău-intenționate și la spionaj. Pentru a asigura securitatea convoaielor și reziliența transportului militar în Europa, operatorii de transport care efectuează operațiuni de transport militar transfrontalier pe teritoriul Uniunii ar trebui să dețină o autorizație pentru transport militar eliberată de coordonatorii naționali pentru transportul militar transfrontalier. Acest lucru nu aduce atingere responsabilității statelor membre de a proteja securitatea și apărarea națională și nici competenței acestora de a proteja alte funcții esențiale ale statului. În plus, din motive de securitate și confidențialitate, întreprinderile care au un model de ocupare directă a forței de muncă sunt mai potrivite pentru a efectua operațiuni de transport militar decât cele care recurg la subcontractarea de servicii.

Or. en

Amendamentul 172
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Este necesar să se pună accentul pe consolidarea securității cibernetice și protejarea împotriva sabotajului a căilor ferate, a podurilor, a porturilor, a conductelor de combustibil și a infrastructurii critice 5G, în special de-a lungul flancului estic, inclusiv acoperirea anti-UAS pentru principalele puncte de trecere strategice.

Amendamentul 173
Mircea-Gheorghe Hava

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în 2030. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.	(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în 2030. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE***; competențe de executare ar trebui conferite Comisiei pentru a institui, până la 31 decembrie 2028, un sistem digital securizat, rezilient și restrâns de informații privind mobilitatea militară, interoperabil, după caz, cu modelul de date vamale al Uniunii, cu bazele de date relevante din domeniul transporturilor și cu interfețele securizate utilizate în cooperarea UE-NATO și conceput în conformitate cu principiile «cybersecurity by design» și ale reducerii la minimum a datelor***.

Amendamentul 174
Riho Terras, Pekka Toveri

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, ***care să fie implementat*** până în ***2030***. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.	(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, până în ***2027. La instituirea sistemului, Comisia ar trebui să ia în considerare și să utilizeze ca bază sistemele digitale existente instituite în acest scop, care sunt implementate de mai multe state membre și finanțate din fonduri ale UE, pentru a asigura transparența și utilizarea efectivă și responsabilă a finanțelor UE și ale statelor membre și pentru a se asigura că sistemul devine operațional cât mai curând posibil în toate statele membre și cel târziu până în 2028***. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date

vamale al UE. ***Sistemul ar trebui, totodată, să fie compatibil cu cerințele NATO.***

Or. en

Justificare

Fondul european de apărare (FEA) finanțează proiectul pentru un sistem digital securizat de mobilitate militară (SDMMS) cu aproximativ 9 milioane EUR.

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

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în ***2030***. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.	(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în ***2028, asigurând că datele, documentele și informațiile partajate sau stocate sunt găzduite pe teritoriul Uniunii***. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302***, menținând în același timp posibilitatea unui tratament pe suport de hârtie ca soluție de rezervă***. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele

comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.

Or. en

Amendamentul 176
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în 2030. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.	(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în 2030***. Acest sistem ar trebui echipat cu instrumente de securitate cibernetică adecvate***. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.

Or. en

Amendamentul 177
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în ***2030***. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.	(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în ***2028***. ***Acest sistem ar trebui echipat cu instrumente de securitate cibernetică adecvate***. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate	(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate

cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în 2030. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.	cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în 2030. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE***, și ar trebui să fie compatibil și cu cerințele NATO***.

Or. en

Amendamentul 179
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în 2030. Odată ce acest sistem este	(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat ***cât mai curând posibil și cel târziu*** până în

implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.

2030. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.

Or. en

Amendamentul 180
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în 2030. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în	(13) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și în conformitate cu obiectivul Angajamentului privind mobilitatea militară din 2024 de elaborare și aplicare a unor proceduri digitalizate și armonizate, atunci când este posibil, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a institui un sistem digital de informații privind mobilitatea militară, securizat și restricționat, care să fie implementat până în 2030 ***și să fie compatibil cu standardele NATO***. Odată ce acest sistem este implementat, toate statele membre ar trebui să îl utilizeze pentru toate autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație și formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier legate de formularul UE 302. În ceea ce privește formalitățile vamale legate de formularul UE 302, sistemul trebuie să fie în conformitate cu legislația vamală relevantă

materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.	a Uniunii, inclusiv cu cerințele comune în materie de date care constituie modelul de date vamale al UE.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(13a) Pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a transportului militar transfrontalier, este necesar să se garanteze un nivel ridicat de securitate cibernetică și reziliență a sistemelor digitale care sprijină acest transport. Prin urmare, ar trebui stabilite cerințe minime, în conformitate cu cadrele relevante ale Uniunii în materie de securitate cibernetică și reziliență și, după caz, cu standardele NATO, pentru a asigura continuitatea operațiunilor și protecția datelor sensibile.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 14

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(14) Operațiunile de transport militar ar trebui să se desfășoare fără perturbări nejustificate la punctele de trecere a frontierelor interne, pe teritoriul vamal al Uniunii, într-un mod care să limiteze	(14) Operațiunile de transport militar ar trebui să se desfășoare fără perturbări nejustificate la punctele de trecere a frontierelor interne, pe teritoriul vamal al Uniunii, într-un mod care să limiteze

blocajele pentru transportul civil. În timpul escortei transportului militar, semnalizarea vehiculelor și manipularea armelor și muniției sunt necesare pentru a garanta atât siguranța, cât și eficiența, iar controalele la frontieră ar putea introduce întârzieri care ar putea pune în pericol promptitudinea operațiunilor de transport militar. Orice măsuri de control necesare ar trebui să fie aplicate ***numai*** la prima oprire planificată după frontiera internă a unui stat membru.	blocajele pentru transportul civil. În timpul escortei transportului militar, semnalizarea vehiculelor și manipularea armelor și muniției sunt necesare pentru a garanta atât siguranța, cât și eficiența, iar controalele la frontieră ar putea introduce întârzieri care ar putea pune în pericol promptitudinea operațiunilor de transport militar. Orice măsuri de control necesare ar trebui să fie aplicate***, ca regulă generală,*** la prima oprire planificată după frontiera internă a unui stat membru***, fără a aduce atingere dreptului statului membru destinatar de a efectua astfel de controale în alte locuri, dacă sunt justificate în mod corespunzător din motive de securitate națională și siguranță publică sau din considerente legate de riscuri***.
	Or. en

Amendamentul 183
Alexandra Mehnert

Propunere de regulament
Considerentul 14

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(14) Operațiunile de transport militar ar trebui să se desfășoare fără perturbări nejustificate la punctele de trecere a frontierelor interne, pe teritoriul vamal al Uniunii, într-un mod care să limiteze blocajele pentru transportul civil. În timpul escortei transportului militar, semnalizarea vehiculelor și manipularea armelor și muniției sunt necesare pentru a garanta atât siguranța, cât și eficiența, iar controalele la frontieră ar putea introduce întârzieri care ar putea pune în pericol promptitudinea operațiunilor de transport militar. Orice măsuri de control necesare ar trebui să fie aplicate numai la prima oprire planificată după frontiera internă a unui stat membru.	(14) Operațiunile de transport militar ar trebui să se desfășoare fără perturbări nejustificate la punctele de trecere a frontierelor interne, pe teritoriul vamal al Uniunii, într-un mod care să limiteze blocajele pentru transportul civil. ***Orice perturbări trebuie aduse la cunoștința populației, pentru a nu periclita acceptarea operațiunilor de transport militar.*** În timpul escortei transportului militar, semnalizarea vehiculelor și manipularea armelor și muniției sunt necesare pentru a garanta atât siguranța, cât și eficiența, iar controalele la frontieră ar putea introduce întârzieri care ar putea pune în pericol promptitudinea operațiunilor de transport militar. Orice măsuri de control necesare ar trebui să fie

aplicate numai la prima oprire planificată după frontiera internă a unui stat membru.

Or. de

Amendamentul 184
Jan-Christoph Oetjen

Propunere de regulament
Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(14a) Este important să se elimine una dintre barierele cele mai semnificative din calea transportului eficient și în timp util al articolelor militare și să se soluționeze provocările care decurg din cerințele diferite privind autorizarea tranzitului pentru articolele militare controlate la export, inclusiv pentru articolele incluse pe Lista comună a UE cuprinzând produsele militare la nivelul statelor membre.

Or. en

Amendamentul 185
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Propunere de regulament
Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(14a) Dreptul fundamental la obiecție pe motive de conștiință este recunoscut de statele membre ale UE și de diferite texte internaționale, cum ar fi Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice și Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

Or. en

Justificare

În contextul activităților militare sau al activităților care sprijină obiective militare, aplicarea dreptului la obiecție pe motive de conștiință este o chestiune legitimă nu numai pentru personalul militar care solicită aplicarea principiului.

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

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(16) Este necesar să se asigure că transportul rutier de încărcături militare excepționale care depășesc greutățile sau dimensiunile maxime stabilite în Directiva 96/53/CE a Consiliului[6] este permis, sub rezerva măsurilor de circulație necesare, dacă este cazul, și cu condiția ca acesta să vizeze o încărcătură indivizibilă.	(16) Este necesar să se asigure că transportul rutier de încărcături militare excepționale care depășesc greutățile sau dimensiunile maxime stabilite în Directiva 96/53/CE a Consiliului[6] este permis, sub rezerva măsurilor de circulație necesare, dacă este cazul, și cu condiția ca acesta să vizeze o încărcătură indivizibilă. ***De asemenea, este necesar să se asigure că este permis, fără restricții sau autorizații nejustificate, și transportul rutier cu vehicule care nu respectă caracteristicile prevăzute în anexa I la directiva menționată sau care respectă caracteristicile unui „concept modular”.***
[6] Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).	[6] Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).

Or. en

Justificare

Prezentul regulament ar trebui să rămână pe deplin compatibil cu Directiva 96/53/CE a Consiliului, astfel cum a fost modificată. Domeniul său de aplicare nu ar trebui să fie limitat

la încărcăturile militare excepționale. Ar trebui permis și transportul tuturor tipurilor de bunuri utilizând vehicule de mare capacitate – inclusiv vehicule care nu respectă caracteristicile prevăzute în anexa I la Directiva 96/53/CE a Consiliului, precum și vehicule care funcționează după un „concept modular” – fără impunerea unor restricții nejustificate.

Amendamentul 187
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(16) Este necesar să se asigure că transportul rutier de încărcături militare excepționale care depășesc greutățile sau dimensiunile maxime stabilite în Directiva 96/53/CE a Consiliului[6] este permis, sub rezerva măsurilor de circulație necesare, dacă este cazul, și cu condiția ca acesta să vizeze o încărcătură indivizibilă.	(16) Este necesar să se asigure că transportul rutier de încărcături militare excepționale care depășesc greutățile sau dimensiunile maxime stabilite în Directiva 96/53/CE a Consiliului[6] este permis, sub rezerva măsurilor de circulație necesare, dacă este cazul, și cu condiția ca acesta să vizeze o încărcătură indivizibilă. ***De asemenea, este necesar să se asigure că este permis, fără restricții sau autorizații nejustificate, și transportul rutier cu vehicule care nu respectă caracteristicile prevăzute în anexa I la directiva menționată sau care respectă caracteristicile unui „concept modular”.***
[6] Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).	[6] Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj).

Or. en

Amendamentul 188
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Deși majoritatea statelor membre acordă unele exceptări pentru operațiunile de transport militar de la interdicțiile de circulație la sfârșit de săptămână și în timpul zilelor de sărbătoare, precum și restricții periodice de circulație similare, acestea diferă în mod semnificativ la nivelul Uniunii. Prin urmare, este necesar să se introducă o exceptare generală de la astfel de restricții de circulație bazate pe durată pentru a se asigura că operațiunile de transport militar se desfășoară rapid și fără probleme în întreaga Uniune și în perioadele respective.	(17) Deși majoritatea statelor membre acordă unele exceptări pentru operațiunile de transport militar de la interdicțiile de circulație la sfârșit de săptămână și în timpul zilelor de sărbătoare, precum și restricții periodice de circulație similare, acestea diferă în mod semnificativ la nivelul Uniunii. ***Statele membre aplică și restricții de circulație divergente, bazate pe performanța de mediu a vehiculului.*** Prin urmare, este necesar să se introducă o exceptare generală de la astfel de restricții de circulație bazate pe durată ***și pe performanța de mediu*** pentru a se asigura că operațiunile de transport militar se desfășoară rapid și fără probleme în întreaga Uniune și în perioadele respective.

Or. en

Amendamentul 189
Luis-Vicențiu Lazarus

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Deși majoritatea statelor membre acordă unele exceptări pentru operațiunile de transport militar de la interdicțiile de circulație la sfârșit de săptămână și în timpul zilelor de sărbătoare, precum și restricții periodice de circulație similare, acestea diferă în mod semnificativ la nivelul Uniunii. Prin urmare, este necesar ***să se introducă o exceptare generală*** de la astfel de restricții de circulație bazate pe durată pentru a se asigura că operațiunile de transport militar se desfășoară rapid și fără probleme în întreaga Uniune și în perioadele respective.	(17) Deși majoritatea statelor membre acordă unele exceptări pentru operațiunile de transport militar de la interdicțiile de circulație la sfârșit de săptămână și în timpul zilelor de sărbătoare, precum și restricții periodice de circulație similare, acestea diferă în mod semnificativ la nivelul Uniunii. Prin urmare, este necesar ***ca statele membre, în exercitarea competențelor lor suverane, să prevadă derogări*** de la astfel de restricții de circulație bazate pe durată***,*** pentru a se asigura că operațiunile de transport militar

se desfășoară rapid și fără probleme în întreaga Uniune și în perioadele respective.

Or. ro

Amendamentul 190
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Deși majoritatea statelor membre acordă unele exceptări pentru operațiunile de transport militar de la interdicțiile de circulație la sfârșit de săptămână și în timpul zilelor de sărbătoare, precum și restricții periodice de circulație similare, acestea diferă în mod semnificativ la nivelul Uniunii. Prin urmare, este necesar să se introducă o exceptare generală de la astfel de restricții de circulație bazate pe durată pentru a se asigura că operațiunile de transport militar se desfășoară rapid și fără probleme în întreaga Uniune și în perioadele respective.	(17) Deși majoritatea statelor membre acordă unele exceptări pentru operațiunile de transport militar de la interdicțiile de circulație la sfârșit de săptămână și în timpul zilelor de sărbătoare, precum și restricții periodice de circulație similare***, inclusiv pe căile navigabile interioare***, acestea diferă în mod semnificativ la nivelul Uniunii. Prin urmare, este necesar să se introducă o exceptare generală de la astfel de restricții de circulație bazate pe durată pentru a se asigura că operațiunile de transport militar se desfășoară rapid și fără probleme în întreaga Uniune și în perioadele respective.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) Restricțiile de circulație aplicate pe anumite tronsoane rutiere și bazate pe performanța de mediu a vehiculelor pot reprezenta, în anumite circumstanțe, o sarcină disproporționată asupra	(18) Restricțiile de circulație aplicate pe anumite tronsoane rutiere și bazate pe performanța de mediu a vehiculelor pot reprezenta, în anumite circumstanțe, o sarcină disproporționată asupra

transporturilor militare efectuate direct de forțele armate. Acest lucru se datorează faptului că vehiculele rutiere militare sunt adesea semnificativ mai grele decât vehiculele rutiere civile, ceea ce înseamnă că există mai puține alternative cu emisii zero sau cu emisii scăzute. În plus, reînnoirea unui astfel de parc de vehicule rutiere militare grele este mai lentă decât în cazul parcului de vehicule civile. Din aceste motive, transportul militar efectuat direct de forțele armate ar trebui să fie exceptat de la restricțiile de circulație aplicate pe anumite tronsoane rutiere în funcție de performanța de mediu a vehiculelor.

transporturilor militare efectuate direct de forțele armate. Acest lucru se datorează faptului că vehiculele rutiere militare sunt adesea semnificativ mai grele decât vehiculele rutiere civile, ceea ce înseamnă că există mai puține alternative cu emisii zero sau cu emisii scăzute. În plus, reînnoirea unui astfel de parc de vehicule rutiere militare grele este mai lentă decât în cazul parcului de vehicule civile. Din aceste motive, transportul militar efectuat direct de forțele armate ***sau de operatori civili în numele forțelor armate*** ar trebui să fie exceptat de la restricțiile de circulație aplicate pe anumite tronsoane rutiere în funcție de performanța de mediu a vehiculelor.

Or. en

Amendamentul 192
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) Restricțiile de circulație aplicate pe anumite tronsoane rutiere și bazate pe performanța de mediu a vehiculelor pot reprezenta, în anumite circumstanțe, o sarcină disproporționată asupra transporturilor militare efectuate ***direct*** de forțele armate. Acest lucru se datorează faptului că vehiculele rutiere militare sunt adesea semnificativ mai grele decât vehiculele rutiere civile, ceea ce înseamnă că există mai puține alternative cu emisii zero sau cu emisii scăzute. În plus, reînnoirea unui astfel de parc de vehicule rutiere militare grele este mai lentă decât în cazul parcului de vehicule civile. Din aceste motive, transportul militar efectuat ***direct*** de forțele armate ar trebui să fie exceptat de la restricțiile de circulație aplicate pe anumite tronsoane rutiere în	(18) Restricțiile de circulație aplicate pe anumite tronsoane rutiere și bazate pe performanța de mediu a vehiculelor pot reprezenta, în anumite circumstanțe, o sarcină disproporționată asupra transporturilor militare efectuate de forțele armate ***și/sau de operatori civili***. Acest lucru se datorează faptului că vehiculele rutiere militare sunt adesea semnificativ mai grele decât vehiculele rutiere civile, ceea ce înseamnă că există mai puține alternative cu emisii zero sau cu emisii scăzute. În plus, reînnoirea unui astfel de parc de vehicule rutiere militare grele este mai lentă decât în cazul parcului de vehicule civile. Din aceste motive, transportul militar efectuat de forțele armate ***și/sau de operatori civili*** ar trebui să fie exceptat de la restricțiile de circulație

funcție de performanța de mediu a vehiculelor.	aplicate pe anumite tronsoane rutiere în funcție de performanța de mediu a vehiculelor.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Operațiunile de cabotaj rutier în Uniune sunt restricționate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[7]. Deși operațiunile de transport militar efectuate de forțele armate sunt excluse de la aceste restricții, acest lucru nu este valabil pentru cele efectuate de transportatorii civili contractați. Pentru a facilita transportul militar, este necesar să se acorde statelor membre posibilitatea de a excepta operațiunile de transport militar efectuate de operatori civili de la aceste restricții, atunci când acest lucru este necesar pentru a facilita transportul militar.	(19) Operațiunile de cabotaj rutier în Uniune sunt restricționate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[7]. Deși operațiunile de transport militar efectuate de forțele armate sunt excluse de la aceste restricții, acest lucru nu este valabil pentru cele efectuate de transportatorii civili contractați. Pentru a facilita transportul militar, este necesar să se acorde statelor membre***, în cazuri justificate,*** posibilitatea de a excepta operațiunile de transport militar efectuate de operatori civili de la aceste restricții, atunci când acest lucru este necesar pentru a facilita transportul militar.
[7] Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).	[7] Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) ***Operațiunile de cabotaj*** rutier în Uniune sunt restricționate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[7]. Deși operațiunile de transport militar efectuate de forțele armate sunt excluse de la aceste restricții, acest lucru nu este valabil pentru cele efectuate de transportatorii civili contractați. Pentru a facilita transportul militar, este necesar să se acorde statelor membre posibilitatea de a excepta operațiunile de transport militar efectuate de operatori civili de la aceste restricții, atunci când acest lucru este necesar pentru a facilita transportul militar.	(19) ***Normele pentru accesul la piața transportului*** rutier ***de mărfuri*** în Uniune sunt restricționate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[7]. Deși operațiunile de transport militar efectuate de forțele armate sunt excluse de la aceste restricții, acest lucru nu este valabil pentru cele efectuate de transportatorii civili contractați. Pentru a facilita transportul militar, este necesar să se acorde statelor membre posibilitatea de a excepta operațiunile de transport militar efectuate de operatori civili de la aceste restricții, atunci când acest lucru este necesar pentru a facilita transportul militar.
[7] Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).	[7] Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

Justificare

Restricțiile nu se aplică doar în ceea ce privește durata și numărul de operațiuni de cabotaj, ci se pot aplica și pentru primele și ultimele segmente rutiere ale unei operațiuni de transport combinat sau intermodal [a se vedea articolul 10 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009]. Având în vedere necesitatea conexiunilor hinterlandului cu porturile, porturile interioare și centrele de transport feroviar de marfă, ar trebui facilitate în continuare și operațiunile de transport combinat și intermodal care implică transportul rutier.

Amendamentul 195
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) ***Operațiunile de cabotaj*** rutier în Uniune sunt restricționate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[7]. Deși operațiunile de transport militar efectuate de forțele armate sunt excluse de la aceste restricții, acest lucru nu este valabil pentru cele efectuate de transportatorii civili contractați. Pentru a facilita transportul militar, este necesar să se acorde statelor membre posibilitatea de a excepta operațiunile de transport militar efectuate de operatori civili de la aceste restricții, atunci când acest lucru este necesar pentru a facilita transportul militar.	(19) ***Normele pentru accesul la piața transportului*** rutier ***de mărfuri*** în Uniune sunt restricționate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[7]. Deşi operațiunile de transport militar efectuate de forțele armate sunt excluse de la aceste restricții, acest lucru nu este valabil pentru cele efectuate de transportatorii civili contractați. Pentru a facilita transportul militar, este necesar să se acorde statelor membre posibilitatea de a excepta operațiunile de transport militar efectuate de operatori civili de la aceste restricții, atunci când acest lucru este necesar pentru a facilita transportul militar.
[7] Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).	[7] Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj).

Or. en

Amendamentul 196
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) ***Operațiunile de cabotaj*** rutier în Uniune sunt restricționate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[7]. Deși operațiunile de transport militar efectuate de forțele armate sunt excluse de	(19) ***Normele pentru accesul la piața transportului*** rutier ***de mărfuri*** în Uniune sunt restricționate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[7]. Deşi operațiunile de transport militar

la aceste restricții, acest lucru nu este valabil pentru cele efectuate de transportatorii civili contractați. Pentru a facilita transportul militar, este necesar să se acorde statelor membre posibilitatea de a excepta operațiunile de transport militar efectuate de operatori civili de la aceste restricții, atunci când acest lucru este necesar pentru a facilita transportul militar.

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

efectuate de forțele armate sunt excluse de la aceste restricții, acest lucru nu este valabil pentru cele efectuate de transportatorii civili contractați. Pentru a facilita transportul militar, este necesar să se acorde statelor membre posibilitatea de a excepta operațiunile de transport militar efectuate de operatori civili de la aceste restricții, atunci când acest lucru este necesar pentru a facilita transportul militar.

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

Or. en

Amendamentul 197
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(19a) Sectorul transporturilor și în special transportul rutier sunt afectate de deficitul sever și persistent de forță de muncă din întreaga Europă. În mod fundamental, aceste deficite sunt determinate de deteriorarea calității locurilor de muncă și a condițiilor de muncă, cu stagnarea salariului real din ultimul deceniu, în domeniul transporturilor. Deficitele amenință în mod evident capacitatea sectorului de a răspunde eficient într-o situație de urgență și, prin urmare, reziliența sectorului transporturilor și a Europei în ansamblu. Experiența din timpul pandemiei de COVID-19 a demonstrat că

derogările extinse au condus la un program de lucru excesiv, la oboseală crescută și la deteriorarea condițiilor de muncă. Aceste măsuri au contribuit la abandonarea profesiei de către numeroși șoferi internaționali de camion. În cele din urmă, succesul mobilității militare se bazează și pe investițiile în atractivitatea locurilor de muncă din sectorul transporturilor, pentru a atrage și a păstra lucrătorii din transporturi, iar slăbirea în continuare a măsurilor de protecție pentru perioada de conducere și de repaus ar face extrem de dificilă recrutarea și păstrarea conducătorilor auto pentru operațiunile de transport militar.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(19a) Operațiunile de transport militar și transportul de bunuri periculoase sau sensibile pot fi vizate de atacuri fizice sau cibernetice care afectează transportul sau amenință executarea operațiilor militare. În astfel de cazuri, angajații întreprinderilor de transport care efectuează operațiuni de transport militar nu ar trebui trași la răspundere pentru nicio pierdere sau daună suferită de infrastructură, logistică și capacitățile de transport pe care le exploatează sau de transportul pe care îl efectuează, dacă pierderea sau dauna respectivă este cauzată de un eveniment neprevăzut și inevitabil aflat în afara controlului lor.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o utilizare insuficientă de către operatori a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor vamale ale Uniunii. Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să sprijine și să încurajeze utilizarea formularelor UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.	(20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o utilizare insuficientă de către operatori a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor vamale ale Uniunii. Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să sprijine și să încurajeze utilizarea formularelor UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. ***Gestionarea digitală a formularelor UE și NATO 302 prin sistemul digital de informații privind mobilitatea militară ar trebui să elimine obligația operatorilor de a deține un exemplar fizic, menținând în același timp posibilitatea unui tratament***

pe suport de hârtie ca soluție de rezervă. Orice modernizare sau implementare care include efectuarea de investiții în securitatea cibernetică a unui sistem informatic de către operatori trebuie sprijinită prin finanțare din partea Uniunii. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.

Or. en

Justificare

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.

Amendamentul 200
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o utilizare insuficientă de către ***operatori*** a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor vamale ale Uniunii.	(20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o utilizare insuficientă de către ***părțile interesate din lanțul logistic*** a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor

Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să sprijine și să încurajeze utilizarea formularelor UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.

vamale ale Uniunii. Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să sprijine și să încurajeze utilizarea formularelor UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o	(20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o

utilizare insuficientă de către operatori a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor vamale ale Uniunii. Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să sprijine și să încurajeze utilizarea formularelor UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.	utilizare insuficientă de către operatori a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor vamale ale Uniunii. Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să ***accepte, să utilizeze, să*** sprijine și să încurajeze utilizarea formularelor UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o utilizare insuficientă de către operatori a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor vamale ale Uniunii. Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să ***sprijine și să încurajeze utilizarea formularelor*** UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.	(20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o utilizare insuficientă de către operatori a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor vamale ale Uniunii. Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să ***utilizeze formularele*** UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.

Or. en

Amendamentul 203

Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o utilizare insuficientă de către operatori a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor vamale ale Uniunii. Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să ***sprijine și să încurajeze utilizarea formularelor*** UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.	(20) Întârzierile evitabile și sarcina administrativă inutilă în transportul de mărfuri în contextul operațiunilor de transport militar decurg adesea dintr-o utilizare insuficientă de către operatori a facilităților prevăzute de legislația vamală a Uniunii, precum și, într-o mai mică măsură, dintr-o aplicare națională divergentă a normelor vamale ale Uniunii. Acestea pot crea, de asemenea, blocaje importante care au un impact negativ asupra operațiunilor de transport civil. Pentru a optimiza și a simplifica formalitățile vamale pentru transportul militar transfrontalier de mărfuri, Uniunea a elaborat formularul UE 302, menit să simplifice procedurile vamale pentru astfel de bunuri militare. Formularele UE și NATO 302 ar trebui să constituie metoda standard de îndeplinire a formalităților vamale relevante, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă își indică altfel preferința pentru depunerea declarațiilor vamale standard. Statele membre ar trebui să ***utilizeze numai formularele*** UE și NATO 302. Pentru a consolida punerea în aplicare eficace a acestor formulare, operatorii ar trebui să le utilizeze în mod implicit, cu excepția cazului în care autoritățile militare responsabile pentru operațiunea respectivă renunță în mod explicit la utilizarea lor în favoarea depunerii unei declarații vamale standard. În cazul în care sunt necesare controale, acestea ar trebui să aibă prioritate pentru a asigura un echilibru între nevoile operaționale și gestionarea riscurilor, în conformitate cu legislația vamală a Uniunii.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 21

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(21) În ceea ce privește autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație, modelele, sistemul digital, normele de transport pentru transportul neîntrerupt de echipamente și personal militar, transportul militar de bunuri periculoase și transportul militar excepțional, precum și alte norme legate de interdicțiile de circulație în timpul zilelor libere și cabotajul, statele membre care sunt membre ale NATO ar trebui să îi acorde ***oricăruia*** dintre ***aliații*** NATO un tratament echivalent cu cel acordat statelor membre solicitante în contextul operațiunilor NATO, cu excepția normelor și a dispozițiilor legate de formalitățile vamale și de digitalizarea aferentă formularului UE 302. Tratamentul echivalent prevăzut în prezentul regulament nu trebuie să pună în pericol interesele de securitate și de apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării Acordului dintre statele părți la Tratatul Atlanticului de Nord cu privire la statutul forțelor lor (SOFA-NATO), semnat la Londra la 19 iunie 1951, de către statele membre care sunt părți la Organizația tratatului Atlanticului de Nord (NATO).	(21) În ceea ce privește autorizațiile pentru transportul militar, măsurile de circulație, modelele, sistemul digital, normele de transport pentru transportul neîntrerupt de echipamente și personal militar, transportul militar de bunuri periculoase și transportul militar excepțional, precum și alte norme legate de interdicțiile de circulație în timpul zilelor libere și cabotajul, statele membre care sunt membre ale NATO ar trebui să îi acorde ***oricăreia*** dintre ***țările*** NATO ***care nu este un stat membru al Uniunii*** un tratament echivalent cu cel acordat statelor membre solicitante în contextul operațiunilor***, misiunilor și exercițiilor*** NATO, cu excepția normelor și a dispozițiilor legate de formalitățile vamale și de digitalizarea aferentă formularului UE 302. Tratamentul echivalent prevăzut în prezentul regulament nu trebuie să pună în pericol interesele de securitate și de apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării Acordului dintre statele părți la Tratatul Atlanticului de Nord cu privire la statutul forțelor lor (SOFA-NATO), semnat la Londra la 19 iunie 1951, de către statele membre care sunt părți la Organizația tratatului Atlanticului de Nord (NATO).

Or. en

Amendamentul 205

Marta Wcisło

Propunere de regulament
Considerentul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(22a) Operațiunile de transport militar efectuate în cadrul deplasării de urgență a forțelor (EMERS) constituie un interes public major de securitate și apărare al Uniunii și al statelor sale membre.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 23

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(23) EMERS ar trebui activat de Consiliu în cazul în care o creștere existentă sau preconizată a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în Uniune nu poate fi realizată în temeiul normelor obișnuite ale Uniunii în domeniul transporturilor sau din cauza capacității rețelei de transport a Uniunii. O astfel de creștere a nevoilor de transport militar ar putea fi cauzată, printre altele, de o deteriorare a mediului de securitate al Uniunii sau de crize naturale sau provocate de om care ar impune implicarea forțelor armate, afectând Uniunea în ansamblul său sau o parte a acesteia, sau de amenințări din țări terțe.	(23) EMERS ar trebui activat de Consiliu ***dacă cel puțin un stat membru este afectat de o agresiune armată, de un act de război hibrid, de atacuri cibernetice, de o pandemie sau de un dezastru natural sau este amenințat în acest sens și*** în cazul în care o creștere existentă sau preconizată a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în Uniune nu poate fi realizată în temeiul normelor obișnuite ale Uniunii în domeniul transporturilor sau din cauza capacității rețelei de transport a Uniunii. O astfel de creștere a nevoilor de transport militar ar putea fi cauzată, printre altele, de o deteriorare a mediului de securitate al Uniunii sau de crize naturale sau provocate de om care ar impune implicarea forțelor armate, afectând Uniunea în ansamblul său sau o parte a acesteia, sau de amenințări din țări terțe. ***Cu toate acestea, EMERS nu ar trebui activat dacă există riscul ca oricare dintre echipamentele, activele sau tehnologiile deplasate să poată fi utilizate***

împotriva unui alt stat membru, împotriva protestatarilor sau a oricăror persoane situate pe teritoriul Uniunii. De asemenea, o acțiune industrială colectivă care are loc în conformitate cu dreptul intern nu ar trebui considerată o situație în care poate fi activat EMERS.

Or. en

Amendamentul 207
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 23

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(23) EMERS ar trebui activat de Consiliu în cazul în care o creștere ***existentă sau preconizată*** a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în Uniune nu ***poate*** fi ***realizată*** în temeiul normelor obișnuite ale Uniunii în domeniul transporturilor sau din cauza capacității rețelei de transport a Uniunii. O astfel de creștere a nevoilor de transport militar ar putea fi cauzată, printre altele, de o deteriorare a mediului de securitate al Uniunii sau de crize naturale sau provocate de om care ar impune implicarea forțelor armate, afectând Uniunea în ansamblul său sau o parte a acesteia, sau de amenințări din țări terțe.	(23) EMERS ar trebui activat de Consiliu ***numai în situații urgente caracterizate de o criză sau de o amenințare gravă la adresa securității Uniunii sau ca parte a acestora,*** în cazul în care ***este necesară*** o creștere ***semnificativă*** a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în Uniune***, inclusiv atunci când această necesitate este previzibilă în mod rezonabil, și dacă necesitățile respective*** nu ***pot*** fi ***acoperite în mod adecvat*** în temeiul normelor obișnuite ale Uniunii în domeniul transporturilor sau din cauza capacității rețelei de transport a Uniunii. O astfel de creștere a nevoilor de transport militar ar putea fi cauzată, printre altele, de o deteriorare a mediului de securitate al Uniunii sau de crize naturale sau provocate de om care ar impune implicarea forțelor armate, afectând Uniunea în ansamblul său sau o parte a acesteia, sau de amenințări din țări terțe.

Or. en

Amendamentul 208

Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 23

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(23) EMERS ar trebui activat de Consiliu în cazul în care o creștere existentă sau preconizată a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în Uniune nu poate fi realizată în temeiul normelor obișnuite ale Uniunii în domeniul transporturilor sau din cauza capacității rețelei de transport a Uniunii. O astfel de creștere a nevoilor de transport militar ar putea fi cauzată, printre altele, de o deteriorare a mediului de securitate al Uniunii sau de crize naturale sau provocate de om care ar impune implicarea forțelor armate, afectând Uniunea în ansamblul său sau o parte a acesteia, sau de amenințări din țări terțe.	(23) EMERS ar trebui activat de Consiliu în cazul în care o creștere existentă sau preconizată a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în Uniune nu poate fi realizată în temeiul normelor obișnuite ale Uniunii în domeniul transporturilor sau din cauza capacității rețelei de transport a Uniunii. O astfel de creștere a nevoilor de transport militar ar putea fi cauzată, printre altele, de o deteriorare a mediului de securitate al Uniunii sau de crize naturale sau provocate de om care ar impune implicarea forțelor armate, afectând Uniunea în ansamblul său sau o parte a acesteia, sau de amenințări din țări terțe. ***O acțiune industrială colectivă care are loc în conformitate cu dreptul intern nu ar trebui considerată o situație pentru care ar putea fi activat EMERS.***

Or. en

Amendamentul 209
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la inițiativa Comisiei sau la cererea motivată a cel puțin unui stat membru. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate	(24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la inițiativa Comisiei sau la cererea motivată a cel puțin unui stat membru. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate

informațiile relevante pentru a evalua riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înaltul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO.	informațiile relevante pentru a evalua riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înaltul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO. ***Este important să se garanteze că Parlamentul European poate fi implicat în mod corespunzător și are control în diferitele etape relevante în procedura EMERS.***

Or. en

Amendamentul 210
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la inițiativa Comisiei sau la cererea motivată a cel puțin unui stat membru. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate informațiile relevante pentru a evalua riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înaltul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO.	(24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la inițiativa Comisiei sau la cererea motivată a cel puțin unui stat membru. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate informațiile relevante pentru a evalua***, cât mai curând posibil,*** riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înaltul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO.

Or. en

Amendamentul 211
Riho Terras

Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la ***inițiativa Comisiei sau la*** cererea motivată a cel puțin unui stat membru. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate informațiile relevante pentru a evalua riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înaltul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO.	(24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la cererea motivată a cel puțin unui stat membru. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate informațiile relevante pentru a evalua riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înaltul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la ***inițiativa Comisiei sau la*** cererea motivată a cel puțin unui stat membru. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate informațiile relevante pentru a evalua riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înaltul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO.	(24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la cererea motivată a cel puțin unui stat membru. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate informațiile relevante pentru a evalua riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înaltul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la ***inițiativa Comisiei sau la*** cererea motivată a cel puțin unui stat membru. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate informațiile relevante pentru a evalua riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înaltul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO.	(24) Activarea EMERS ar trebui inițiată la cererea motivată a cel puțin unui stat membru ***adresată Comisiei***. Înainte de a prezenta Consiliului o propunere de activare a EMERS, Comisia ar trebui să utilizeze toate cunoștințele de specialitate disponibile și să colecteze toate informațiile relevante pentru a evalua riscul unei creșteri semnificative a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în cadrul Uniunii, inclusiv prin comunicarea cu Înaltul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate și cu NATO.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 25

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(25) Atunci când Comisia stabilește că activarea EMERS este justificată, aceasta ar trebui să îi propună o astfel de activare Consiliului. După primirea acestei cereri, Consiliul ar trebui să fie în măsură să activeze EMERS în termen de cel mult 48 de ore de la primirea cererii de activare, prin adoptarea unui act de punere în aplicare care să precizeze durata de aplicare a EMERS, care nu ar trebui să depășească ***12*** luni. Actul de punere în aplicare ar trebui, de asemenea, să precizeze efectele dispozițiilor a căror aplicare urmează să fie extinsă de statele	(25) Atunci când Comisia stabilește că activarea EMERS este justificată, aceasta ar trebui să îi propună o astfel de activare Consiliului ***și să trimită propunerea Parlamentului European, care organizează o dezbatere cu privire la această chestiune***. După primirea acestei cereri, Consiliul ar trebui să fie în măsură să activeze EMERS în termen de cel mult 48 de ore de la primirea cererii de activare, prin adoptarea unui act de punere în aplicare care să precizeze durata ***și sfera geografică*** de aplicare a EMERS, care nu ar trebui să depășească ***3*** luni. Actul de

membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord în cazul transporturilor militare efectuate de părți la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, fără a aduce atingere formalităților vamale relevante. Atunci când decide să extindă aplicarea anumitor dispoziții în cazul aliaților, Consiliul ar trebui să țină seama în special de operațiunile, misiunile și exercițiile care sunt stabilite de comun acord în cadrul NATO și care au legătură cu cauzele EMERS, precum și să respecte interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Conferirea acestor competențe Consiliului este justificată de natura sensibilă a deciziei de activare a EMERS și de natura specială a măsurilor de urgență care urmează să fie aplicabile în cadrul mecanismului respectiv.

punere în aplicare ar trebui, de asemenea, să precizeze efectele dispozițiilor a căror aplicare urmează să fie extinsă de statele membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord în cazul transporturilor militare efectuate de părți la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, fără a aduce atingere formalităților vamale relevante. Atunci când decide să extindă aplicarea anumitor dispoziții în cazul aliaților, Consiliul ar trebui să țină seama în special de operațiunile, misiunile și exercițiile care sunt stabilite de comun acord în cadrul NATO și care au legătură cu cauzele EMERS, precum și să respecte interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Conferirea acestor competențe Consiliului este justificată de natura sensibilă a deciziei de activare a EMERS și de natura specială a măsurilor de urgență care urmează să fie aplicabile în cadrul mecanismului respectiv. ***Cu toate acestea, pentru a asigura supravegherea democratică a activării EMERS, Parlamentul European ar trebui, după șase luni consecutive de la activarea EMERS, să aibă competența de a aproba sau a refuza propunerea Comisiei de a prelungi această activare cu alte trei luni.***

Or. en

Amendamentul 215
Riho Terras

Propunere de regulament
Considerentul 25

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(25) ***Atunci când Comisia stabilește că activarea EMERS este justificată, aceasta ar trebui să îi propună o astfel de activare Consiliului.*** După primirea ***acestei*** cereri, Consiliul ar trebui să fie în măsură să activeze EMERS în termen de cel mult 48	(25) După primirea ***unei*** cereri, Consiliul ar trebui să fie în măsură să activeze EMERS ***cât mai curând posibil și*** în termen de cel mult 48 de ore de la primirea cererii de activare, prin adoptarea unui act de punere în aplicare care să

de ore de la primirea cererii de activare, prin adoptarea unui act de punere în aplicare care să precizeze durata de aplicare a EMERS, care nu ar trebui să depășească 12 luni. Actul de punere în aplicare ar trebui, de asemenea, să precizeze ***efectele dispozițiilor*** a căror aplicare urmează să fie extinsă de statele membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord în cazul transporturilor militare efectuate de părți la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, ***fără a aduce atingere formalităților*** vamale relevante. Atunci când decide să extindă aplicarea anumitor dispoziții în cazul ***aliaților***, Consiliul ar trebui să țină seama în special de operațiunile, misiunile și exercițiile care sunt stabilite de comun acord în cadrul NATO și care au legătură cu cauzele EMERS, precum și să respecte interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Conferirea acestor competențe Consiliului este justificată de natura sensibilă a deciziei de activare a EMERS și de natura specială a măsurilor de urgență care urmează să fie aplicabile în cadrul mecanismului respectiv.

precizeze durata de aplicare a EMERS, care nu ar trebui să depășească 12 luni. Actul de punere în aplicare ar trebui, de asemenea, să precizeze ***dispozițiile*** a căror aplicare urmează să fie extinsă de statele membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord în cazul transporturilor militare efectuate de părți la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, ***ținând seama de formalitățile*** vamale relevante. Atunci când decide să extindă aplicarea anumitor dispoziții în cazul ***părților la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre***, Consiliul ar trebui să țină seama în special de operațiunile, misiunile și exercițiile care sunt stabilite de comun acord în cadrul NATO și care au legătură cu cauzele EMERS, precum și să respecte interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Conferirea acestor competențe Consiliului este justificată de natura sensibilă a deciziei de activare a EMERS și de natura specială a măsurilor de urgență care urmează să fie aplicabile în cadrul mecanismului respectiv. ***Statele AELS părți la Acordul privind Spațiul Economic European ar trebui să fie invitate să participe la deliberările Consiliului, să se poată exprima și să poată formula sugestii cu privire la chestiuni legate de o decizie de activare a EMERS. Un stat membru aflat într-o situație de criză și-ar păstra dreptul de a acorda prioritate accesului preferențial la transport militar, ținând seama în același timp de necesitatea deplasării serviciilor și bunurilor vitale.***

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 25

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(25) Atunci când Comisia stabilește că activarea EMERS este justificată, aceasta ar trebui să îi propună o astfel de activare Consiliului. După primirea acestei cereri, Consiliul ar trebui să fie în măsură să activeze EMERS în termen de cel mult 48 de ore de la primirea cererii de activare, prin adoptarea unui act de punere în aplicare care să precizeze durata de aplicare a EMERS, care nu ar trebui să depășească 12 luni. Actul de punere în aplicare ar trebui, de asemenea, să precizeze efectele dispozițiilor a căror aplicare urmează să fie extinsă de statele membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord în cazul transporturilor militare efectuate de părți la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, fără a aduce atingere formalităților vamale relevante. Atunci când decide să extindă aplicarea anumitor dispoziții în cazul aliaților, Consiliul ar trebui să țină seama în special de operațiunile, misiunile și exercițiile care sunt stabilite de comun acord în cadrul NATO și care au legătură cu cauzele EMERS, precum și să respecte interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Conferirea acestor competențe Consiliului este justificată de natura sensibilă a deciziei de activare a EMERS și de natura specială a măsurilor de urgență care urmează să fie aplicabile în cadrul mecanismului respectiv.	(25) Atunci când Comisia stabilește că activarea EMERS este justificată ***în cooperare cu statul membru care solicită activarea EMERS***, aceasta ar trebui să îi propună o astfel de activare Consiliului. După primirea acestei cereri, Consiliul ar trebui să fie în măsură să activeze EMERS în termen de cel mult 48 de ore de la primirea cererii de activare, prin adoptarea unui act de punere în aplicare care să precizeze durata de aplicare a EMERS, care nu ar trebui să depășească 12 luni. Actul de punere în aplicare ar trebui, de asemenea, să precizeze efectele dispozițiilor a căror aplicare urmează să fie extinsă de statele membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord în cazul transporturilor militare efectuate de părți la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, fără a aduce atingere formalităților vamale relevante. Atunci când decide să extindă aplicarea anumitor dispoziții în cazul aliaților, Consiliul ar trebui să țină seama în special de operațiunile, misiunile și exercițiile care sunt stabilite de comun acord în cadrul NATO și care au legătură cu cauzele EMERS, precum și să respecte interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Conferirea acestor competențe Consiliului este justificată de natura sensibilă a deciziei de activare a EMERS și de natura specială a măsurilor de urgență care urmează să fie aplicabile în cadrul mecanismului respectiv.
	Or. en

Amendamentul 217
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 25

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(25) Atunci când Comisia stabilește că activarea EMERS este justificată, aceasta ar trebui să îi propună o astfel de activare Consiliului. După primirea acestei cereri, Consiliul ar trebui să fie în măsură să activeze EMERS în termen de cel mult 48 de ore de la primirea cererii de activare, prin adoptarea unui act de punere în aplicare care să precizeze durata de aplicare a EMERS, care nu ar trebui să depășească 12 luni. Actul de punere în aplicare ar trebui, de asemenea, să precizeze efectele dispozițiilor a căror aplicare urmează să fie extinsă de statele membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord în cazul transporturilor militare efectuate de părți la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, fără a aduce atingere formalităților vamale relevante. Atunci când decide să extindă aplicarea anumitor dispoziții în cazul aliaților, Consiliul ar trebui să țină seama în special de operațiunile, misiunile și exercițiile care sunt stabilite de comun acord în cadrul NATO și care au legătură cu cauzele EMERS, precum și să respecte interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Conferirea acestor competențe Consiliului este justificată de natura sensibilă a deciziei de activare a EMERS și de natura specială a măsurilor de urgență care urmează să fie aplicabile în cadrul mecanismului respectiv.	(25) Atunci când Comisia stabilește că activarea EMERS este justificată, aceasta ar trebui să îi propună ***cât mai curând posibil*** o astfel de activare Consiliului. După primirea acestei cereri, Consiliul ar trebui să fie în măsură să activeze EMERS în termen de cel mult 48 de ore de la primirea cererii de activare, prin adoptarea unui act de punere în aplicare care să precizeze durata de aplicare a EMERS, care nu ar trebui să depășească 12 luni. Actul de punere în aplicare ar trebui, de asemenea, să precizeze efectele dispozițiilor a căror aplicare urmează să fie extinsă de statele membre care sunt părți la Tratatul Atlanticului de Nord în cazul transporturilor militare efectuate de părți la Tratatul Atlanticului de Nord care nu sunt state membre, fără a aduce atingere formalităților vamale relevante. Atunci când decide să extindă aplicarea anumitor dispoziții în cazul aliaților, Consiliul ar trebui să țină seama în special de operațiunile, misiunile și exercițiile care sunt stabilite de comun acord în cadrul NATO și care au legătură cu cauzele EMERS, precum și să respecte interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre. Conferirea acestor competențe Consiliului este justificată de natura sensibilă a deciziei de activare a EMERS și de natura specială a măsurilor de urgență care urmează să fie aplicabile în cadrul mecanismului respectiv.

Or. en

Amendamentul 218
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 25 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(25a) Regulamentul ar trebui să susțină construirea de infrastructură în sprijinul mobilității aeriene în nord-est și sud-est și în Republica Moldova (piste de decolare, pompe de combustibil, infrastructură de operare pe timp de noapte/în toate condițiile meteorologice) pentru a sprijini transportul aerian strategic/tactic și evacuarea medicală.

Or. en

Amendamentul 219
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) În perioada de activare a EMERS, Comisia ar trebui să poată convoca reuniuni ale Grupului extraordinar privind transportul pentru mobilitate militară, alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai Serviciului European de Acțiune Externă („SEAE”), inclusiv ai Statului-Major al Uniunii Europene, ai AEA și ai statelor membre (reprezentând guvernele acestora), și ar trebui să asigure o coordonare strânsă cu statele membre. Statele membre ar trebui să informeze prompt Comisia cu privire la măsurile naționale luate ca răspuns la activarea EMERS, care promovează coerența operațională și solidaritatea. Cadrul EMERS ar trebui să funcționeze în sinergie cu cadrele pentru situații de urgență instituite în temeiul IMERA și al [EDIP]. În cazul activării EMERS, ar trebui să se acorde atenția cuvenită stării de criză a aprovizionării și stării de criză a aprovizionării legată de securitate [în temeiul EDIP], precum și regimului de urgență prevăzut de IMERA, în special atunci când este activat, pentru a se evalua impactul asupra pieței unice și pentru a stabili dacă acesta poate servi la	(26) În perioada de activare a EMERS, Comisia ar trebui să poată convoca reuniuni ale Grupului extraordinar privind transportul pentru mobilitate militară, alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai Serviciului European de Acțiune Externă („SEAE”), inclusiv ai Statului-Major al Uniunii Europene, ai AEA și ai statelor membre (reprezentând guvernele acestora), ***și, dacă este necesar sau oportun, ar trebui incluși în aceste reuniuni reprezentanți ai sectorului civil al transporturilor și logisticii, inclusiv ai angajatorilor și ai lucrătorilor,*** și ar trebui să asigure o coordonare strânsă cu statele membre. Statele membre ar trebui să informeze prompt Comisia cu privire la măsurile naționale luate ca răspuns la activarea EMERS, care promovează coerența operațională și solidaritatea. Cadrul EMERS ar trebui să funcționeze în sinergie cu cadrele pentru situații de urgență instituite în temeiul IMERA și al [EDIP]. În cazul activării EMERS, ar trebui să se acorde atenția cuvenită stării de criză a aprovizionării și stării de criză a aprovizionării legată de securitate [în

completarea operațiunilor de transport militar, în special prin asigurarea liberei circulații a lucrătorilor.	temeiul EDIP], precum și regimului de urgență prevăzut de IMERA, în special atunci când este activat, pentru a se evalua impactul asupra pieței unice și pentru a stabili dacă acesta poate servi la completarea operațiunilor de transport militar, în special prin asigurarea liberei circulații a lucrătorilor.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) În perioada de activare a EMERS, Comisia ar trebui să poată convoca reuniuni ale Grupului extraordinar privind transportul pentru mobilitate militară, alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai Serviciului European de Acțiune Externă („SEAE”), inclusiv ai Statului-Major al Uniunii Europene, ai AEA și ai statelor membre (reprezentând guvernele acestora), și ar trebui să asigure o coordonare strânsă cu statele membre. Statele membre ar trebui să informeze prompt Comisia cu privire la măsurile naționale luate ca răspuns la activarea EMERS, care promovează coerența operațională și solidaritatea. Cadrul EMERS ar trebui să funcționeze în sinergie cu cadrele pentru situații de urgență instituite în temeiul IMERA și al [EDIP]. În cazul activării EMERS, ar trebui să se acorde atenția cuvenită stării de criză a aprovizionării și stării de criză a aprovizionării legată de securitate [în temeiul EDIP], precum și regimului de urgență prevăzut de IMERA, în special atunci când este activat, pentru a se evalua impactul asupra pieței unice și pentru a stabili dacă acesta poate servi la completarea operațiunilor de transport	(26) În perioada de activare a EMERS, Comisia ar trebui să poată convoca reuniuni ale Grupului extraordinar privind transportul pentru mobilitate militară, alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai Serviciului European de Acțiune Externă („SEAE”), inclusiv ai Statului-Major al Uniunii Europene, ***ai Agenției Executive Europene pentru Climă, Infrastructură și Mediu,*** ai AEA și ai statelor membre (reprezentând guvernele acestora), și ar trebui să asigure o coordonare strânsă cu statele membre. Statele membre ar trebui să informeze prompt Comisia cu privire la măsurile naționale luate ca răspuns la activarea EMERS, care promovează coerența operațională și solidaritatea. Cadrul EMERS ar trebui să funcționeze în sinergie cu cadrele pentru situații de urgență instituite în temeiul IMERA și al [EDIP]. În cazul activării EMERS, ar trebui să se acorde atenția cuvenită stării de criză a aprovizionării și stării de criză a aprovizionării legată de securitate [în temeiul EDIP], precum și regimului de urgență prevăzut de IMERA, în special atunci când este activat, pentru a se evalua impactul asupra pieței unice și pentru a

militar, în special prin asigurarea liberei circulații a lucrătorilor.

stabili dacă acesta poate servi la completarea operațiunilor de transport militar, în special prin asigurarea liberei circulații a lucrătorilor.

Or. en

Amendamentul 221
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) În perioada de activare a EMERS, Comisia ar trebui să poată convoca reuniuni ale Grupului extraordinar privind transportul pentru mobilitate militară, alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai Serviciului European de Acțiune Externă („SEAE”), inclusiv ai Statului-Major al Uniunii Europene, ai AEA și ai statelor membre (reprezentând guvernele acestora), și ar trebui să asigure o coordonare strânsă cu statele membre. Statele membre ar trebui să informeze prompt Comisia cu privire la măsurile naționale luate ca răspuns la activarea EMERS, care promovează coerența operațională și solidaritatea. Cadrul EMERS ar trebui să funcționeze în sinergie cu cadrele pentru situații de urgență instituite în temeiul IMERA și al [EDIP]. În cazul activării EMERS, ar trebui să se acorde atenția cuvenită stării de criză a aprovizionării și stării de criză a aprovizionării legată de securitate [în temeiul EDIP], precum și regimului de urgență prevăzut de IMERA, în special atunci când este activat, pentru a se evalua impactul asupra pieței unice și pentru a stabili dacă acesta poate servi la completarea operațiunilor de transport militar, în special prin asigurarea liberei circulații a lucrătorilor.	(26) În perioada de activare a EMERS, Comisia ar trebui să poată convoca reuniuni ale Grupului extraordinar privind transportul pentru mobilitate militară, alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai Serviciului European de Acțiune Externă („SEAE”), inclusiv ai Statului-Major al Uniunii Europene, ***ai Agenției Executive Europene pentru Climă, Infrastructură și Mediu,*** ai AEA și ai statelor membre (reprezentând guvernele acestora), și ar trebui să asigure o coordonare strânsă cu statele membre. Statele membre ar trebui să informeze prompt Comisia cu privire la măsurile naționale luate ca răspuns la activarea EMERS, care promovează coerența operațională și solidaritatea. Cadrul EMERS ar trebui să funcționeze în sinergie cu cadrele pentru situații de urgență instituite în temeiul IMERA și al [EDIP]. În cazul activării EMERS, ar trebui să se acorde atenția cuvenită stării de criză a aprovizionării și stării de criză a aprovizionării legată de securitate [în temeiul EDIP], precum și regimului de urgență prevăzut de IMERA, în special atunci când este activat, pentru a se evalua impactul asupra pieței unice și pentru a stabili dacă acesta poate servi la completarea operațiunilor de transport

militar, în special prin asigurarea liberei circulații a lucrătorilor.

Or. en

Amendamentul 222
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) În perioada de activare a EMERS, Comisia ar trebui să poată convoca reuniuni ale Grupului extraordinar privind transportul pentru mobilitate militară, alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai Serviciului European de Acțiune Externă („SEAE”), inclusiv ai Statului-Major al Uniunii Europene, ai AEA și ai statelor membre (reprezentând guvernele acestora), și ar trebui să asigure o coordonare strânsă cu statele membre. Statele membre ar trebui să informeze prompt Comisia cu privire la măsurile naționale luate ca răspuns la activarea EMERS, care promovează coerența operațională și solidaritatea. Cadrul EMERS ar trebui să funcționeze în sinergie cu cadrele pentru situații de urgență instituite în temeiul IMERA ***și*** al [EDIP]. În cazul activării EMERS, ar trebui să se acorde atenția cuvenită stării de criză a aprovizionării și stării de criză a aprovizionării legată de securitate [în temeiul EDIP], precum și regimului de urgență prevăzut de IMERA, în special atunci când este activat, pentru a se evalua impactul asupra pieței unice și pentru a stabili dacă acesta poate servi la completarea operațiunilor de transport militar, în special prin asigurarea liberei circulații a lucrătorilor.	(26) În perioada de activare a EMERS, Comisia ar trebui să poată convoca reuniuni ale Grupului extraordinar privind transportul pentru mobilitate militară, alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai Serviciului European de Acțiune Externă („SEAE”), inclusiv ai Statului-Major al Uniunii Europene, ai AEA și ai statelor membre (reprezentând guvernele acestora), și ar trebui să asigure o coordonare strânsă cu statele membre. Statele membre ar trebui să informeze prompt Comisia cu privire la măsurile naționale luate ca răspuns la activarea EMERS, care promovează coerența operațională și solidaritatea. Cadrul EMERS ar trebui să funcționeze în sinergie cu cadrele pentru situații de urgență instituite în temeiul IMERA***,*** al [EDIP] ***și al NATO***. În cazul activării EMERS, ar trebui să se acorde atenția cuvenită stării de criză a aprovizionării și stării de criză a aprovizionării legată de securitate [în temeiul EDIP], precum și regimului de urgență prevăzut de IMERA, în special atunci când este activat, pentru a se evalua impactul asupra pieței unice și pentru a stabili dacă acesta poate servi la completarea operațiunilor de transport militar, în special prin asigurarea liberei circulații a lucrătorilor.

Or. en

Amendamentul 223
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 26 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(26a) În perioada de activare a EMERS, ar trebui să se acorde prioritate transportului militar față de cel civil. Pentru a reduce la minimum perturbarea serviciilor civile, în special prin evitarea amânării sistematice sau a anulării operațiunilor de transport feroviar de pasageri și comercial, este important să se investească, dacă este fezabil, în rute feroviare alternative. Sunt necesare investiții specifice și pentru a valorifica potențialul strategic al căilor navigabile interioare, în special al coridorului Dunării, ca rute de transport complementare.

Or. en

Amendamentul 224
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 26 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(26b) Regulamentul ar trebui să sprijine dezvoltarea autostrăzii Mării Negre ca proiect strategic de infrastructură pentru a consolida conectivitatea în întreaga regiune a Mării Negre. Republica Moldova și Ucraina ar trebui integrate pe deplin în acest coridor, asigurând că porturile lor la Marea Neagră și la Dunăre, precum și rețelele lor rutiere și feroviare naționale sunt conectate în mod direct cu autostrada Mării Negre. Este

important să se acorde prioritate porturilor la Marea Neagră și la fluviul Dunărea ca centre cu dublă utilizare pentru transportul strategic maritim și mobilitatea pe căile navigabile interioare, inclusiv modernizărilor necesare ale căilor navigabile critice, precum Canalul Sulina, și facilitării vămuirii rapide și a autorizațiilor maritime rapide pentru a sprijini deplasările aliaților și pe cele transfrontaliere.

Or. en

Amendamentul 225
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 27 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(27a) Comisia și statele membre sprijină dezvoltarea, prepoziționarea și protecția rezervelor strategice de combustibil, în special în statele membre situate pe flancul estic, care sunt cele mai expuse la potențiale urgențe militare la scară largă. O capacitate suficientă de stocare a combustibilului, lanțurile de aprovizionare sigure și infrastructura de distribuție interoperabilă sunt esențiale pentru a facilita desfășurarea rapidă, susținerea forțelor și continuitatea operațiunilor în condiții de criză. De asemenea, este extrem de important să se consolideze reziliența infrastructurii pentru combustibili în fața amenințărilor hibride, inclusiv a atacurilor cibernetice și a sabotajului.

Or. en

Amendamentul 226
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 27 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(27a) În situații de criză, mobilitatea militară trebuie să facă parte dintr-o abordare cuprinzătoare care integrează atât facilitarea deplasărilor, cât și măsuri de contramobilitate. Contramobilitatea, care reprezintă toate acțiunile menite să împiedice, să încetinească sau să controleze deplasările care ar putea compromite securitatea sau eficacitatea operațiunilor, este un element esențial al planificării și conducerii operaționale. Prin urmare, este necesar să se asigure faptul că dispozițiile prezentului regulament permit, după caz, punerea în aplicare coordonată a acestor măsuri, în conformitate cu principiile proporționalității și necesității.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE[9] din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al	(28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE[9] din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al

Parlamentului European și al Consiliului[10] și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[11]. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. Având în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar pentru forțele armate este considerat justificat numai în cazul în care este activat EMERS.

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

Parlamentului European și al Consiliului[10] și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[11]**.** ***Având în vedere importanța strategică a rețelei feroviare pentru transportul militar, se acordă o atenție deosebită asigurării continuității și finalizării proiectelor feroviare transfrontaliere strategice cu dublă utilizare de-a lungul coridoarelor prioritare de mobilitate militară, pentru a completa legăturile lipsă cauzate de diferențele de ecartament din UE și a asigura interoperabilitatea***. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. Având în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar pentru forțele armate este considerat justificat numai în cazul în care este activat EMERS.

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

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

[9] Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).

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

[9] Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE[9] din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al Parlamentului European și al Consiliului[10] și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[11]. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. Având	(28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE[9] din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al Parlamentului European și al Consiliului[10] și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[11]. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. ***Acest***

în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar pentru forțele armate este considerat justificat numai în cazul în care este activat EMERS.	***acces prioritar ar trebui pus în aplicare astfel încât să rămână proporțional, temporar și compatibil cu continuitatea serviciilor de transport civil de persoane și mărfuri, în special în coridoarele extrem de saturate și în nodurile logistice.*** Având în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar pentru forțele armate este considerat justificat numai în cazul în care este activat EMERS.
[9] Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).	[9] Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).
[10] Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare].	[10] Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare].
[11] Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).	[11] Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).
	Or. en

Amendamentul 229
Flavio Tosi

Propunere de regulament

Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE[9] din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al Parlamentului European și al Consiliului[10] și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[11]. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. Având în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar pentru forțele armate este considerat justificat numai în cazul în care este activat EMERS.	(28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE[9] din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al Parlamentului European și al Consiliului[10] și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[11]. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. ***Acest acces prioritar ar trebui pus în aplicare astfel încât să rămână proporțional, temporar și compatibil cu continuitatea serviciilor de transport civil de persoane și mărfuri, în special în coridoarele extrem de saturate și în nodurile logistice.*** Având în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar pentru forțele armate este considerat

justificat numai în cazul în care este activat EMERS.

[9] Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).

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

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

[9] Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).

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

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

Or. en

Amendamentul 230
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE[9] din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al Parlamentului European și al Consiliului[10] și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al	(28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE[9] din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al Parlamentului European și al Consiliului[10] și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al

Parlamentului European și al Consiliului[11]. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. Având în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar pentru forțele armate este considerat justificat numai în cazul în care este activat EMERS.

Parlamentului European și al Consiliului[11]. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. Având în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. ***Companiile feroviare se vor asigura totuși că pasagerilor afectați li se oferă cât mai curând posibil opțiuni adecvate de redirecționare sau de schimbare a biletelor, fără costuri suplimentare.*** Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar pentru forțele armate este considerat justificat numai în cazul în care este activat EMERS.

---

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

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

[9] Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).

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

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

[9] Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).

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

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE[9] din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al Parlamentului European și al Consiliului[10] și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[11]. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. Având în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar	(28) În Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE[9] din 27 mai 2024, s-a exprimat angajamentul de a se asigura, până cel târziu în 2026, accesul sau circulația prioritară în situații de urgență sau de criză pentru transportul militar feroviar. Accesul prioritar pentru transportul militar feroviar sau aerian poate fi acordat în temeiul dispozițiilor privind situațiile de criză sau de urgență din Regulamentul [Propunerea de regulament privind capacitățile feroviare] al Parlamentului European și al Consiliului[10] și, respectiv, din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[11]. Cu toate acestea, sunt necesare norme mai specifice care să acorde acces prioritar, să vizeze toate modurile de transport și să fie mai bine adaptate la EMERS. Prin urmare, este necesar să se introducă un drept de acces prioritar orizontal al forțelor armate la rețelele și infrastructura de transport, precum și la serviciile și facilitățile conexe, pentru toate modurile de transport. Având în vedere caracterul excepțional al EMERS și pentru a limita sarcina financiară asupra forțelor armate, forțele armate nu ar trebui să plătească nicio compensație utilizatorilor de transport care sunt afectați de un astfel de acces prioritar, de exemplu ca urmare a faptului că trenul acestora întârzie sau că utilizatorii respectivi nu pot acosta la un anumit terminal portuar. Având în vedere aceste consecințe potențial grave și costisitoare pentru alți utilizatori de transport, accesul prioritar

pentru forțele armate este considerat justificat numai în cazul în care este activat EMERS.

pentru forțele armate este considerat justificat numai în cazul în care este activat EMERS ***și ar trebui organizat astfel încât să nu împiedice în mod nejustificat funcționarea eficientă a altor componente critice ale rețelei de transport civil***.

[9] Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).

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

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

[9] Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea UE (9225/24).

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

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

Or. en

Amendamentul 232
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 28 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(28a) Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 12 noiembrie 2024 „de stabilire a programului de lucru pentru Directiva 2010/40/UE pentru perioada 2024-2028” evidențiază în mod specific rolul „consolidării gestionării traficului și incidentelor” ca modalitate de a facilita logistica transfrontalieră, inclusiv pentru bunuri periculoase. Aici, cerințele de mobilitate militară ar trebui integrate în structura digitală a serviciilor sistemelor

de transport inteligente specificate și la nivelul UE, care acoperă STI-C, serviciile de informare referitoare la parcare sau serviciile de informații în timp real cu privire la trafic, pentru a asigura informații cu privire la trafic legate de siguranță cu scopul de a valorifica capacitățile Europei în domeniul transportului inteligent pentru mobilitatea militară.

Or. en

Amendamentul 233
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 28 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(28a) În timpul desfășurării operațiunilor de mobilitate militară cu autorizații standard sau ad-hoc și pe cât posibil în cadrul EMERS, ar trebui să se țină seama în mod corespunzător de reducerea la minimum a impactului asupra serviciilor de transport de persoane incluse în obligația de serviciu public, precum și de evitarea denaturărilor pieței între concurenți.

Or. en

Amendamentul 234
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 28 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(28b) „Apelul la acțiuni comune ca răspuns la amenințările cu bruierea și

falsificarea semnalelor sistemelor globale de navigație prin satelit (GNSS)" prezentat Consiliului la 21 mai 2025 evidențiază importanța măsurilor de combatere a riscurilor de falsificare și bruiere a sateliților, printre acestea numărându-se utilizarea continuă a sistemelor terestre moștenite de comunicații și navigație. EMERS ar trebui conceput astfel încât să ofere reziliență maximă în cazul indisponibilității GNSS.

Or. en

Amendamentul 235
Flavio Tosi

Propunere de regulament
Considerentul 29 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(29a) Transportul și manipularea temporară a bunurilor militare periculoase prin infrastructura civilă cu dublă utilizare pot avea implicații operaționale, financiare și în materie de siguranță, în special pentru infrastructurile care nu au fost concepute inițial pentru un astfel de trafic. Prin urmare, punerea în aplicare a dispozițiilor relevante ale prezentului regulament ar trebui să fie însoțită de măsuri de siguranță adecvate, de alocarea clară a responsabilităților și, dacă este necesar, de sprijin public specific.

Or. en

Amendamentul 236
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 30

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(30) În situații normale, încărcătura care urmează să fie transportată nu ar trebui să depășească greutatea și dimensiunile maxime aplicabile, și anume din motive de siguranță rutieră, cu excepția cazului în care aceasta este indivizibilă. Cu toate acestea, în perioada de activare a EMERS, poate fi necesar să se transporte sarcini considerabile într-un mod rapid și eficace, ca urmare a situației de urgență. Astfel, în această perioadă, transportul de încărcături excepționale ar trebui permis chiar dacă sarcina nu este indivizibilă.	(30) În situații normale, încărcătura care urmează să fie transportată nu ar trebui să depășească greutatea și dimensiunile maxime aplicabile, și anume din motive de siguranță rutieră, cu excepția cazului în care aceasta este indivizibilă. Cu toate acestea, în perioada de activare a EMERS, poate fi necesar să se transporte sarcini considerabile într-un mod rapid și eficace***, cu o gamă largă de vehicule și ansambluri de vehicule, inclusiv de mare capacitate***, ca urmare a situației de urgență. Astfel, în această perioadă, transportul de încărcături excepționale ar trebui permis chiar dacă sarcina nu este indivizibilă.

Or. en

Amendamentul 237
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 31 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(31a) Rezerva de solidaritate ar trebui să se bazeze pe identificarea structurată și coordonată a lacunelor în materie de capacitate de transport și logistică la nivelul Uniunii, ținând seama de prioritățile Uniunii pentru mobilitatea militară. Identificarea ar trebui să se bazeze pe cunoștințele de specialitate ale organismelor competente, în special ale Grupului privind transportul pentru mobilitate militară, ale Agenției Europene de Apărare și ale Statului-Major al Uniunii Europene, pentru a asigura că capacitățile puse în comun răspund efectiv nevoilor operaționale ale statelor membre, în special în situații de urgență.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 31 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(31a) Estimarea capacităților de transport și logistice include o evaluare a personalului critic disponibil și a calificărilor acestuia de gestionare și sprijinire a transportului militar, incluzând operatorii de trenuri, conducătorii auto pentru încărcături excepționale, personalul navigant, piloții și controlorii de trafic aerian.

Or. en

Amendamentul 239
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 31 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(31b) Rezerva de solidaritate ar trebui să acopere, în special, capacitățile de transport și logistice specializate care nu sunt suficient de disponibile în forțele armate ale statelor membre sau pe piața Uniunii, pe de o parte, și, pe de altă parte, capacitățile suplimentare necesare pentru a face față situațiilor de urgență în cadrul sistemului EMERS, pentru care o achiziție națională nu ar fi nici eficientă, nici justificată din punct de vedere economic, îndeosebi din cauza caracterului lor ocazional sau excepțional.

Or. en

Amendamentul 240
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 31 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(31c) Rezerva de solidaritate instituită prin prezentul regulament ar trebui să fie separată de capabilitățile din cadrul mecanismului de protecție civilă al Uniunii, pentru a asigura atât eficacitatea operațiunilor de mobilitate militară, cât și continuitatea funcțiilor civile esențiale.

Or. en

Amendamentul 241
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 31 d (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(31d) Implementarea rezervei de solidaritate ar trebui, după caz, să fie coordonată cu structurile NATO, inclusiv în scenarii de apărare colectivă, pentru a evita dublarea și a îmbunătăți interoperabilitatea.

Or. en

Amendamentul 242
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 32

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(32) În perioada de activare a EMERS, ar putea fi necesare mai multe operațiuni de transport militar care presupun cabotajul. Prin urmare, în perioada respectivă, statele membre ar trebui să excepteze toate transporturile militare de echipamente, bunuri și personal de la restricțiile privind cabotajul.	(32) În perioada de activare a EMERS, ar putea fi necesare mai multe operațiuni de transport militar care presupun cabotajul. Prin urmare, în perioada respectivă, statele membre ar trebui să excepteze toate transporturile militare de echipamente, bunuri și personal de la restricțiile privind cabotajul. ***Aceste exceptări ar trebui totuși să fie justificate de o stare de necesitate și să demonstreze că măsura este proporțională cu operațiunile de transport militar în curs sau viitoare.***

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 32

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(32) În perioada de activare a EMERS, ar putea fi necesare mai multe operațiuni de transport militar care presupun cabotajul. Prin urmare, în perioada respectivă, statele membre ar trebui să excepteze toate transporturile militare de echipamente, bunuri și personal de la restricțiile privind cabotajul.	(32) În perioada de activare a EMERS, ar putea fi necesare mai multe operațiuni de transport militar care presupun cabotajul ***sau primele și ultimele segmente rutiere ale unei operațiuni de transport combinat sau intermodal***. Prin urmare, în perioada respectivă, statele membre ar trebui să excepteze toate transporturile militare de echipamente, bunuri și personal de la restricțiile privind cabotajul.

Or. en

Justificare

Restricțiile nu se aplică doar în ceea ce privește durata și numărul de operațiuni de cabotaj, ci se pot aplica și pentru primele și ultimele segmente rutiere ale unei operațiuni de transport combinat sau intermodal [a se vedea articolul 10 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009]. Având în vedere necesitatea conexiunilor hinterlandului cu porturile, porturile interioare și centrele de transportul feroviar de marfă, ar trebui facilitate în continuare și operațiunile de transport combinat și intermodal care implică transportul rutier.

Amendamentul 244
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 32

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(32) În perioada de activare a EMERS, ar putea fi necesare mai multe operațiuni de transport militar care presupun cabotajul. Prin urmare, în perioada respectivă, statele membre ar trebui să excepteze toate transporturile militare de echipamente, bunuri și personal de la restricțiile privind cabotajul.	(32) În perioada de activare a EMERS, ar putea fi necesare mai multe operațiuni de transport militar care presupun cabotajul ***sau primele și ultimele segmente rutiere ale unei operațiuni de transport combinat sau intermodal***. Prin urmare, în perioada respectivă, statele membre ar trebui să excepteze toate transporturile militare de echipamente, bunuri și personal de la restricțiile privind cabotajul.

Or. en

Amendamentul 245
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 32

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(32) În perioada de activare a EMERS, ar putea fi necesare mai multe operațiuni de transport militar care presupun cabotajul. Prin urmare, în perioada respectivă, statele membre ar trebui să excepteze toate transporturile militare de echipamente, bunuri și personal de la restricțiile privind cabotajul.	(32) În perioada de activare a EMERS, ar putea fi necesare mai multe operațiuni de transport militar care presupun cabotajul ***sau primele și ultimele segmente rutiere ale unei operațiuni de transport combinat sau intermodal***. Prin urmare, în perioada respectivă, statele membre ar trebui să excepteze toate transporturile militare de echipamente, bunuri și personal de la restricțiile privind cabotajul.

Or. en

Amendamentul 246

Marta Wcisło

Propunere de regulament
Considerentul 32 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(32a) Activarea deplasării de urgență a forțelor (EMERS) reflectă circumstanțele excepționale care afectează siguranța publică și apărarea. Pentru a asigura securitatea juridică și funcționarea efectivă a mobilității militare, această activare ar trebui recunoscută ca fiind un caz de forță majoră în scopul obligațiilor care decurg din dreptul Uniunii și din dreptul intern, inclusiv din angajamente contractuale, dacă afectează direct îndeplinirea acestor obligații.

Or. en

Amendamentul 247
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Propunere de regulament
Considerentul 33

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. ***Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar*** rutier ***ar trebui să beneficieze de norme mai puțin***	(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. ***Sectorul transportului*** rutier ***se confruntă deja cu un deficit sever de conducători auto în întreaga Europă. Experiența din timpul pandemiei de COVID-19 a demonstrat că derogările extinse au condus la un program de lucru excesiv, la oboseală crescută și la deteriorarea condițiilor de muncă. Sectorul transporturilor este***

restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului.	***afectat de deficitul sever și persistent de forță de muncă. În mod fundamental, aceste deficite sunt determinate de deteriorarea calității locurilor de muncă și a condițiilor de muncă, cu stagnarea salariului real din ultimul deceniu, în domeniul transporturilor, și de creșterile importante ale stresului profesional, după cum arată cercetările Comisiei Europene[12a]. Deficitele amenință evident capacitatea sectorului de a răspunde eficient în situații de urgență. Prin urmare, sunt necesare investiții în atractivitatea locurilor de muncă din sectorul transporturilor, pentru a atrage și a păstra lucrătorii din transporturi.***
[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj). ***[12a] Comisia Europeană, DG EMPL (2023). Employment and social development in Europe 2023 (Evoluția ocupării forței de muncă și a situației sociale în Europa în 2023). https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/680d6391-2142-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en***

Or. en

Justificare

Condițiile de muncă dăunătoare sunt o cauză majoră de deficit acut de conducători auto în UE, cu un număr estimat de 275 000 de posturi vacante neocupate pentru conducători auto până în 2028, potrivit Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (a se vedea: https://www.iru.org/news-resources/newsroom/europes-bus-and-coach-driver-shortage-widens-54-grim-outlook-2028).

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

Propunere de regulament
Considerentul 33

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui să beneficieze de norme mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului.	(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui să beneficieze de norme mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului. ***Experiența din timpul pandemiei de COVID-19 a demonstrat că duratele de conducere prelungite au condus la oboseală crescută, au deteriorat condițiile de muncă și au determinat mulți conducători auto să părăsească profesia. Reducerea în continuare a perioadelor de repaus pentru conducătorii auto poate înrăutăți deficitul structural de forță de muncă.***
[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1,	[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1,

ELI:
http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

ELI:
http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Amendamentul 249
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 33

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui să beneficieze de norme mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului.	(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui să beneficieze de norme mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului. ***Aceste ajustări ar trebui aplicate coerent în toate statele membre, pentru a asigura atât eficiența operațională, cât și condiții de concurență echitabile pentru operatori.***
[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1,	[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1,

ELI:
http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

ELI:
http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Amendamentul 250
Flavio Tosi

Propunere de regulament
Considerentul 33

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui să beneficieze de norme mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului.	(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar ***și asigurarea respectării lor*** pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui să beneficieze de norme mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului. ***Operatorii de transport civil ar trebui supuși acelorași norme aplicabile transporturilor efectuate direct de forțele armate.***

[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1,

[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1,

ELI:
http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

ELI:
http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Amendamentul 251
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 33

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui să beneficieze de norme mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului.	(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui să beneficieze de norme mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului. ***Aceste norme ar trebui totuși să fie realiste, aplicabile și armonizate la nivelul UE.***

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

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

Amendamentul 252
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 33

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui ***să beneficieze de*** norme ***mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului***.	(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar ***și asigurarea respectării lor*** pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ***efectuat de operatori de transport civil*** ar trebui ***supus aceloraşi*** norme ***aplicabile transporturilor efectuate direct de forțele armate***.
[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 33

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar rutier ar trebui ***să beneficieze de*** norme ***mai puțin restrictive, fără a compromite bunăstarea lucrătorilor și siguranța transportului***.	(33) Normele Uniunii privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru transportul rutier, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[12] sunt importante pentru a asigura siguranța rutieră și sănătatea și bunăstarea lucrătorilor din transporturi. Deși siguranța rutieră rămâne esențială în perioada de activare a EMERS, limitările pe care aceste norme le impun operațiunilor de transport militar ***și asigurarea respectării lor*** pot cauza întârzieri critice. Prin urmare, în perioada respectivă, transportul militar ***efectuat de operatori de transport civil*** ar trebui ***supus acelorași*** norme ***aplicabile transporturilor efectuate direct de forțele armate***.
[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[12] Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

Or. en

Justificare

Diferențele în materie de norme privind duratele de conducere și perioadele de repaus dintre transporturile care implică personal și/sau vehicule militare și cele care implică personal

și/sau vehicule civile ar trebui eliminate. Introducerea unor derogări poate complica aplicarea lor, în special în trafic. De asemenea, este important ca sarcina administrativă să fie menținută la un nivel minim.

Amendamentul 254
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 33 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(33a) Sectorul transporturilor este esențial pentru transportul de persoane și bunuri civile, precum și pentru nevoile de mobilitate militară. Cu toate acestea, se confruntă cu deficite structurale de forță de muncă în întreaga UE, după cum se evidențiază în special în rapoartele Autorității Europene a Muncii[1] și Comisiei Europene[2] și într-un studiu pentru Comisia TRAN[3] a Parlamentului European. Aceste deficite se datorează unei combinații de factori, care includ creșterea cererii, îmbătrânirea forței de muncă, condițiile de muncă dificile și dificultățile persistente în a atrage tineri și femei în profesiile din domeniul transporturilor. Experiența din crizele recente a arătat și că derogările prelungite de la normele privind duratele de conducere și perioadele de repaus pot exacerba aceste dificultăți, conducând la înrăutățirea condițiilor de muncă, la oboseală crescută și la probleme de recrutare și păstrare a personalului. Prin urmare, este necesar să se asigure faptul că măsurile excepționale adoptate în acest domeniu rămân proporționale, temporare și adecvate pentru cerințele operaționale, menținând în același timp sustenabilitatea sectorului pe termen mediu și lung. În această privință, Comisia și statele membre ar trebui să instituie politici adecvate pentru a asigura recrutarea suficientă și durabilă în sectorul transporturilor.

[1] Autoritatea Europeană a Muncii (2025), EURES Report on labour shortages and surpluses 2024: Sector analysis on land transport – Road and railway (Raportul din 2024 al EURES referitor la deficitele și surplusurile de forță de muncă: analiza sectorului privind transportul rutier – transportul rutier și feroviar).

[2] Comisia Europeană, DG EMPL (2023). Employment and social developments in Europe 2023 (Evoluția ocupării forței de muncă și a situației sociale în Europa în 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, Parlamentul European, Departamentul tematic pentru politici structurale și de coeziune, Bruxelles.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 33 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(33a) Întregul sector al transporturilor este afectat de un deficit structural de forță de muncă, care este determinat în mod fundamental de deteriorarea condițiilor de muncă. Această situație prezintă un risc pentru siguranța, performanța și reziliența lanțurilor de aprovizionare cu bunuri, în special pentru bunurile periculoase și echipamentele militare. Pentru a asigura bunăstarea lucrătorilor din transporturi, buna funcționare a pieței interne și capacitatea de reacție a sectorului transporturilor la

crizele civile și militare, statele membre și Comisia ar trebui să adopte măsurile necesare pentru soluționarea deficitelor de forță de muncă, investiții în forța de muncă din sectorul transporturilor și îmbunătățirea condițiilor de muncă, a oportunităților de formare pentru a înzestra lucrătorii cu competențele necesare pentru mobilitatea militară și a atractivității sectorului.

Or. en

Amendamentul 256
Özlem Demirel, Marc Botenga, Marina Mesure

Propunere de regulament
Considerentul 33 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(33a) Taxele suplimentare impuse actorilor din acest sector trebuie corelate cu resurse specifice suplimentare, fără a epuiza resursele alocate angajamentelor existente privind transportul civil. Acest aspect este valabil pentru lucrători, partenerii sociali, dar și pentru Agenția Europeană a Căilor Ferate, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, în special în legătură cu mandatul lor de a asigura siguranța. Este extrem de important ca infrastructura de transport civil să nu mai fie subordonată transportului militar sau reorientată către acesta.

Or. en

Amendamentul 257
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 33 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(33b) Pentru a asigura punerea în aplicare efectivă și rapidă a măsurilor prevăzute în temeiul activării EMERS, statele membre ar trebui să se pregătească din timp pentru derogările și exceptările prevăzute în prezentul regulament. În acest scop, statele membre ar trebui, după caz, să inițieze din timp dialogul social și să se asigure că părțile interesate relevante sunt pregătite corespunzător, ținând seama de securitatea și sănătatea lucrătorilor în cauză.

Or. en

Amendamentul 258
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 35

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(35) Normele Uniunii și normele naționale care restricționează circulația pe baza zgomotului, a calității aerului și a altor criterii de mediu sprijină obiectivele Uniunii de reducere a impactului sectorului transporturilor asupra mediului și de asigurare a bunăstării cetățenilor. Cu toate acestea, în situațiile de urgență în care un volum și o frecvență mai mari ale operațiunilor de transport militar sunt necesare din motive imperative de siguranță publică, normele respective pot conduce la restricții disproporționate și la întârzieri ale unor astfel de operațiuni de transport. În perioada de activare a EMERS, transportul militar ar trebui să fie exceptat de la restricțiile de circulație rutieră bazate pe performanța de mediu a vehiculelor și de la restricțiile bazate pe calitatea aerului și pe controlul zgomotului instituite în porturi și aeroporturi.	(35) Normele Uniunii și normele naționale care restricționează circulația pe baza zgomotului, a calității aerului și a altor criterii de mediu sprijină obiectivele Uniunii de reducere a impactului sectorului transporturilor asupra mediului și de asigurare a bunăstării cetățenilor. Cu toate acestea, în situațiile de urgență ***caracterizate de o criză în materie de securitate sau de o amenințare gravă la adresa Uniunii sau a unei părți a acesteia,*** în care un volum și o frecvență mai mari ale operațiunilor de transport militar sunt necesare din motive imperative de siguranță publică, normele respective pot conduce la restricții disproporționate și la întârzieri ale unor astfel de operațiuni de transport. În perioada de activare a EMERS, transportul militar ar trebui să fie exceptat de la restricțiile de circulație rutieră bazate pe performanța de mediu a

vehiculelor și de la restricțiile bazate pe calitatea aerului și pe controlul zgomotului instituite în porturi și aeroporturi.

Or. en

Amendamentul 259
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 35

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(35) Normele Uniunii și normele naționale care restricționează circulația pe baza zgomotului, a calității aerului și a altor criterii de mediu sprijină obiectivele Uniunii de reducere a impactului sectorului transporturilor asupra mediului și de asigurare a bunăstării cetățenilor. Cu toate acestea, în situațiile de urgență în care un volum și o frecvență mai mari ale operațiunilor de transport militar sunt necesare din motive imperative de siguranță publică, normele respective pot conduce la restricții disproporționate și la întârzieri ale unor astfel de operațiuni de transport. ***În perioada de activare a EMERS,*** transportul militar ar trebui să fie exceptat de la restricțiile de circulație rutieră bazate pe performanța de mediu a vehiculelor și de la restricțiile bazate pe calitatea aerului și pe controlul zgomotului instituite în porturi și aeroporturi.	(35) Normele Uniunii și normele naționale care restricționează circulația pe baza zgomotului, a calității aerului și a altor criterii de mediu sprijină obiectivele Uniunii de reducere a impactului sectorului transporturilor asupra mediului și de asigurare a bunăstării cetățenilor. Cu toate acestea, în situațiile de urgență în care un volum și o frecvență mai mari ale operațiunilor de transport militar sunt necesare din motive imperative de siguranță publică, normele respective pot conduce la restricții disproporționate și la întârzieri ale unor astfel de operațiuni de transport. Transportul militar ar trebui să fie exceptat de la restricțiile de circulație rutieră bazate pe performanța de mediu a vehiculelor și de la restricțiile bazate pe calitatea aerului și pe controlul zgomotului instituite în porturi și aeroporturi.

Or. en

Amendamentul 260
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 35 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(35a) Pentru a avea un personal competent și un proces adecvat înainte de activarea EMERS și pentru a asigura eficacitatea în executarea efectivă a operațiunilor necesare în temeiul acesteia, ar trebui să se aibă în vedere din timp formarea personalului în cauză din cadrul părților interesate implicate, inclusiv implicarea în simulări de criză, după caz. Planurile-cadru pentru situații neprevăzute pentru securitatea și sănătatea în muncă ar trebui elaborate la locul de muncă, cu participarea deplină a organizațiilor sindicale, pentru a pregăti adaptarea la derogările și exceptările prevăzute în temeiul EMERS.

Or. en

Amendamentul 261
Christophe Gomart, Isabelle Le Callennec

Propunere de regulament
Considerentul 38

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(38) Pentru a asigura un transport militar rapid și nestingherit în Uniune în situațiile în care este activat EMERS și pentru a evita blocajele care ar putea avea un impact negativ asupra transportului civil, procedurile vamale ar trebui gestionate prin activarea protocoalelor și a procedurilor elaborate de Autoritatea vamală a Uniunii Europene, în ***consultare*** cu Comisia, și a mecanismului de gestionare a crizelor vamale prevăzut în Regulamentul [privind reforma vamală][16].	(38) Pentru a asigura un transport militar rapid și nestingherit în Uniune în situațiile în care este activat EMERS și pentru a evita blocajele care ar putea avea un impact negativ asupra transportului civil, procedurile vamale ar trebui gestionate prin activarea protocoalelor și a procedurilor elaborate de Autoritatea vamală a Uniunii Europene, în ***coordonare*** cu ***statele membre,*** Comisia ***contribuind doar la elaborarea cadrelor tehnice comune***, și a mecanismului de gestionare a crizelor vamale prevăzut în Regulamentul [privind reforma vamală][16].
[16] Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de	[16] Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de

instituire a Codului vamal al Uniunii, de înființare a Autorității vamale a Uniunii Europene și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013.	instituire a Codului vamal al Uniunii, de înființare a Autorității vamale a Uniunii Europene și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013.

Or. fr

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

Propunere de regulament
Considerentul 38 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(38a) Asigurările la riscurile de război pentru furnizorii de logistică cu grad ridicat de risc pot fi un stimulent pentru întreprinderi, deoarece contribuie la atenuarea riscurilor operaționale. Prin urmare, statele membre ar trebui să adopte măsurile necesare pentru a stimula punerea la dispoziție, la un cost rezonabil, a unor sisteme de asigurare împotriva riscurilor de război și de dezastre naturale pe teritoriul Uniunii pentru întreprinderile civile care efectuează operațiuni de transport militar în numele forțelor armate ale statelor membre, cel puțin dacă este activat EMERS și dacă utilizează capacități logistice și de transport înregistrate în rezerva de solidaritate.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 38 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(38b) În perioadele de criză, lucrătorii civili implicați în operațiuni de transport militar se vor confrunta cu riscuri similare celor cu care se confruntă personalul forțelor armate. Prin urmare, ar fi legitim ca acești lucrători să aibă dreptul la aceleași sisteme de asigurări și de pensii de invaliditate sau de urmaș ca omologii lor din forțele armate. Statele membre ar trebui, așadar, să se asigure că personalul civil care acționează în numele forțelor armate în cadrul unei operațiuni de mobilitate militară beneficiază de asigurare pentru asistență medicală și, după caz, pentru pensii de invaliditate sau de urmaș.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 39

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(39) Coridoarele prioritare de mobilitate militară ale UE, astfel cum sunt prevăzute în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia[16]” ale Consiliului, reprezintă un instrument de facilitare a implementării coordonate a părților din rețeaua transeuropeană de transport care au o valoare militară deosebită. Acestea sunt menite, în special, să asigure buna deplasare a trupelor și materialelor militare în întreaga Uniune și în afara acesteia. Axându-se pe cele mai urgente investiții în infrastructura cu dublă utilizare de-a lungul coridoarelor respective și, în special, pe investiții specifice pe termen scurt („hotspoturi”), statele membre pot moderniza aceste coridoare rapid și într-un mod coordonat și sincronizat.	(39) Coridoarele prioritare de mobilitate militară ale UE, astfel cum sunt prevăzute în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia[16]” ale Consiliului, reprezintă un instrument de facilitare a implementării coordonate a părților din rețeaua transeuropeană de transport care au o valoare militară deosebită. Acestea sunt menite, în special, să asigure buna deplasare a trupelor și materialelor militare în întreaga Uniune și în afara acesteia. Axându-se pe cele mai urgente investiții în infrastructura cu dublă utilizare***, inclusiv în zonele rurale și în regiunile mai puțin dezvoltate,*** de-a lungul coridoarelor respective și, în special, pe investiții specifice pe termen scurt („hotspoturi”), statele membre pot moderniza aceste

coridoare rapid și într-un mod coordonat și sincronizat.

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

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

Or. en

Amendamentul 265
Christophe Gomart, Isabelle Le Callennec

Propunere de regulament
Considerentul 39

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(39) Coridoarele prioritare de mobilitate militară ale UE, astfel cum sunt prevăzute în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia[16]” ale Consiliului, reprezintă un instrument de facilitare a ***implementării coordonate*** a părților din rețeaua transeuropeană de transport care au o valoare militară deosebită. Acestea sunt menite, în special, să asigure buna deplasare a trupelor și materialelor militare în întreaga Uniune și în afara acesteia. Axându-se pe cele mai urgente investiții în infrastructura cu dublă utilizare de-a lungul coridoarelor respective și, în special, pe investiții specifice pe termen scurt („hotspoturi”), statele membre pot moderniza aceste coridoare rapid și într-un mod coordonat și sincronizat.	(39) Coridoarele prioritare de mobilitate militară ale UE, astfel cum sunt prevăzute în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia[16]” ale Consiliului, reprezintă un instrument de facilitare a ***coordonării, între statele membre și pe propria lor responsabilitate,*** a părților din rețeaua transeuropeană de transport care au o valoare militară deosebită. Acestea sunt menite, în special, să asigure buna deplasare a trupelor și materialelor militare în întreaga Uniune și în afara acesteia. Axându-se pe cele mai urgente investiții în infrastructura cu dublă utilizare de-a lungul coridoarelor respective și, în special, pe investiții specifice pe termen scurt („hotspoturi”), statele membre pot moderniza aceste coridoare rapid și într-un mod coordonat și sincronizat.

[16] Documentul ST10440 – ADD1 intitulat „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara

[16] Documentul ST10440 – ADD1 intitulat „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara

acesteia”, aprobat de Consiliu la 26 iunie 2023 și la 23 octombrie 2023, precum și orice modificare ulterioară aprobată de Consiliu.

acesteia”, aprobat de Consiliu la 26 iunie 2023 și la 23 octombrie 2023, precum și orice modificare ulterioară aprobată de Consiliu.

Or. fr

Amendamentul 266
Borja Giménez Larraz

Propunere de regulament
Considerentul 39 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(39a) Coridoarele de mobilitate militară ar trebui să asigure o acoperire geografică cuprinzătoare a teritoriului Uniunii, precum și profunzimea strategică necesară pentru deplasarea rapidă a trupelor și a echipamentelor. Peninsula Iberică constituie punctul de acces major între Oceanul Atlantic și Marea Mediterană și găzduiește o parte semnificativă a bazei industriale de apărare a Uniunii. Integrarea ei deplină în cadrul de mobilitate militară este esențială pentru a garanta continuitatea și reziliența aprovizionării, inclusiv având în vedere evoluția provocărilor în materie de securitate de-a lungul vecinătății sudice a Uniunii și al regiunii Sahel. În același timp, pentru a obține continuitatea operațională deplină, este necesar să se elimine limitările structurale care decurg din barierele geografice naturale. Regiunile muntoase care au un număr foarte limitat de posibilități de trecere transfrontalieră constituie puncte unice de eșec critice pentru fluxurile de transport atât civil, cât și militar. Numărul limitat de legături terestre peste Pirinei reprezintă un astfel de blocaj și ar trebui soluționat urgent prin diversificarea legăturilor transfrontaliere, prin creșterea redundanței și prin dezvoltarea unor rute alternative cu dublă

utilizare care să asigure conectivitatea neîntreruptă atunci când rutele primare sunt întrerupte.

Or. en

Amendamentul 267
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Dariusz Joński

Propunere de regulament
Considerentul 39 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(39a) Pentru a asigura implementarea efectivă a mobilității militare în întreaga Uniune, infrastructura de transport ar trebui să fie în măsură să susțină atât utilizările civile, cât și pe cele militare, în conformitate cu obiectivele rețelei transeuropene de transport. Deși infrastructura cu cele mai mari volume de trafic și cu cea mai mare capacitate de trafic joacă un rol central în asigurarea funcționării pieței interne, este necesar să se țină seama și de relevanța strategică a anumitor noduri pentru mobilitatea militară. În special infrastructura situată în imediata apropiere a frontierelor externe ale Uniunii și în zone afectate de conflicte în curs sau potențiale poate servi drept rețea de centre logistice și multimodale esențiale pentru deplasarea rapidă a personalului, echipamentelor și bunurilor. Prin urmare, identificarea și dezvoltarea acestei infrastructuri ar trebui să reflecte nu numai criterii cantitative, ci și rolul ei în îmbunătățirea pregătirii, rezilienței și capacității Uniunii de a răspunde la situații de criză.

Or. en

Amendamentul 268
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis

în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 39 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(39a) Mai multe state membre, în special din partea estică a Uniunii, exploatează în continuare infrastructură feroviară construită pe un ecartament de 1 520 mm. Deși politica Uniunii urmărește migrarea treptată către ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, această migrare necesită investiții semnificative și timp. Între timp, infrastructura feroviară cu ecartament de 1 520 mm din statele membre respective rămâne relevantă din punct de vedere operațional pentru transportul militar, în special de-a lungul coridoarelor de mobilitate militară care deservesc regiunile de la frontiera estică a Uniunii. Pentru a asigura că mobilitatea militară nu este subminată în perioada de tranziție, investițiile cu dublă utilizare în infrastructura feroviară cu ecartament de 1 520 mm ar trebui să rămână eligibile dacă servesc unui scop de mobilitate militară demonstrabil și dacă sunt de importanță strategică, inclusiv în pachetul financiar pentru mobilitate militară din Mecanismul pentru interconectarea Europei.

Or. en

Amendamentul 269
Željana Zovko

Propunere de regulament
Considerentul 39 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(39a) Pentru a asigura eficacitatea și continuitatea coridoarelor de mobilitate militară, este esențial să se țină seama de

rolul aliaților NATO care nu sunt state membre ale Uniunii, inclusiv al țărilor candidate la aderarea la UE. Coridoarele de mobilitate militară nu ar trebui să se limiteze la frontierele Uniunii, ci ar trebui să asigure și conectivitatea cu regiunile învecinate, în special în Balcanii de Vest, pentru a evita lacunele operaționale și a consolida securitatea Uniunii în ansamblu.

Or. en

Justificare

Propunerea actuală abordează operațiunile NATO, dar nu reflectă suficient rolul aliaților NATO care nu sunt state membre ale UE, inclusiv al țărilor candidate la aderarea la UE din Balcanii de Vest. Asigurarea continuității coridoarelor de mobilitate militară dincolo de frontierele UE este esențială pentru a evita lacunele operaționale și a consolida securitatea regională, în special în Europa de Sud-Est.

Amendamentul 270
Flavio Tosi

Propunere de regulament
Considerentul 39 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(39a) Pentru modernizarea infrastructurii de transport civil cu dublă utilizare pentru a răspunde cerințelor de mobilitate militară sunt necesare investiții substanțiale, în special în legătură cu podurile, accesul feroviar și rutier, capacitatea terminalelor, sistemele de siguranță și reziliența digitală. Având în vedere interesul public strategic al acestor modernizări, ele ar trebui sprijinite prin mecanisme adecvate de finanțare publică la nivelul Uniunii și la nivel național și nu ar trebui să conducă la sarcini disproporționate pentru operatorii de infrastructură.

Or. en

Amendamentul 271
Dariusz Joński, Sophia Kircher, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 39 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(39a) Întrucât Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1328 al Comisiei restrânge în prezent sfera de activități eligibile pentru finanțare în cadrul pachetului financiar pentru mobilitate militară din MIE la infrastructura feroviară cu dublă utilizare, excluzând astfel implementarea ERTMS, este esențială revizuirea acestui regulament pentru a include ERTMS printre acțiunile eligibile, ca element fundamental central și ca factor de sprijin pentru mobilitatea militară transfrontalieră efectivă.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 39 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(39a) Infrastructura de contramobilitate, printre care obstacolele cu dublă utilizare, fortificațiile și sistemele care permit desfășurarea rapidă, care servesc la consolidarea apărării frontierelor și a teritoriului, constituie și o componentă esențială a mobilității militare, în special de-a lungul coridoarelor de mobilitate militară, acordând prioritate coridoarelor estic și nordic.

Or. en

Amendamentul 273
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 40 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(40a) Subliniază că, în contextul războiului de agresiune în desfășurare al Rusiei împotriva Ucrainei, flancul estic al UE rămâne extrem de expus la amenințări cibernetice și hibride; solicită să se acorde prioritate protecției infrastructurii critice și să se elimine rapid vulnerabilitățile din rețelele de transport; subliniază importanța strategică a capacităților de mobilitate militară ale Poloniei pentru securitatea și reziliența flancului estic; și subliniază că este necesar să se asigure exploatarea rapidă și eficientă a coridoarelor centrale de mobilitate militară, inclusiv în regiunea Mării Baltice și în Coridorul Suwałki, pentru a permite consolidarea și răspunsul rapide.

Or. en

Amendamentul 274
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 40 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(40a) Reziliența și interoperabilitatea infrastructurii feroviare transfrontaliere pe flancul estic al Uniunii sunt deosebit de importante atât pentru mobilitatea civilă, cât și pentru cea militară. Proiectele strategice pe rețeaua transeuropeană de transport, în special

cele care conectează statele membre care folosesc ecartamentul standard european și sisteme de semnalizare interoperabile, contribuie la deplasarea în timp util a pasagerilor, a bunurilor și transportul militar, consolidând în timp util conectivitatea, coeziunea și pregătirea Uniunii.

Or. en

Amendamentul 275
Borja Giménez Larraz

Propunere de regulament
Considerentul 40 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(40a) Numărul limitat de puncte de trecere cu dublă utilizare în anumite părți ale Uniunii, în special în regiunile unde topografia limitează coridoarele de transport viabile, reduce semnificativ capacitatea de a absorbi perturbările. Prin urmare, eliminarea acestor lacune în materie de infrastructură și diversificarea rutelor transfrontaliere constituie o prioritate strategică pentru a consolida reziliența generală a rețelei și a asigura o capacitate de trafic adecvată pentru operațiunile de transport militar la scară largă.

Or. en

Amendamentul 276
Marta Wcisło

Propunere de regulament
Considerentul 40 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(40a) Mobilitatea militară eficientă necesită nu numai modernizarea coridoarelor de transport, ci și dezvoltarea unor puncte de acces la aceste rețele, incluzând terminale intermodale, centre logistice și legături pe ultimul kilometru. Acest aspect este deosebit de relevant pentru regiunile de la frontiera estică a Uniunii, unde această infrastructură joacă un rol central în asigurarea pregătirii operaționale, a rezilienței și a continuității transportului militar.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 41 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(41a) La pregătirea și în timpul deplasărilor în timp real de transport militar, se vor utiliza informații digitale, cum ar fi datele rutiere și privind traficul, inclusiv condițiile de acces referitoare la infrastructura rutieră, modelarea digitală, cartografierea digitală, sistemele de informații geografice și serviciile de date geospațiale pentru a asigura furnizarea eficientă și în condiții de siguranță, precum și, după caz, pentru a redirecționa transportul civil.

Or. en

Amendamentul 278
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 42

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului[17] prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolelor și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite infrastructuri de transport, energetice și digitale cu dublă utilizare care sunt esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora. Această infrastructură are o valoare strategică ce depășește frontierele naționale. Prin urmare, ***o astfel de*** infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată și protejată de statele membre datorită importanței sale strategice, sub coordonarea Comisiei.	(42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului[17] prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolelor și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite infrastructuri de transport, energetice și digitale cu dublă utilizare care sunt esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora. Această infrastructură are o valoare strategică ce depășește frontierele naționale. ***Integrarea sistemică cu proiectele TEN-T și legăturile cu infrastructura cu dublă utilizare ar trebui luate în considerare în special având în vedere coridoarele logistice solide cu dublă utilizare cu interoperabilitate adecvată. În plus, infrastructura de aprovizionare cu energie, inclusiv pentru combustibili alternativi în conformitate cu Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi (RICA), precum și o rețea de energie electrică solidă sunt esențiale pentru a asigura surse de energie diversificate și pentru a reduce dependența de actorii externi care ar putea compromite continuitatea operațională și autonomia strategică în general.*** Prin urmare, ***toată această*** infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată și protejată de statele membre datorită importanței sale strategice, sub coordonarea Comisiei.

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

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

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 42

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului[17] prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolelor și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite infrastructuri de transport, energetice și digitale cu dublă utilizare care sunt esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora. Această infrastructură are o valoare strategică ce depășește frontierele naționale. Prin urmare, o astfel de infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată ***și*** protejată de statele membre datorită importanței sale strategice, ***sub coordonarea*** Comisiei.	(42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului[17] prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolelor și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite infrastructuri de transport, energetice***, de combustibil*** și digitale cu dublă utilizare care sunt esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora***, în special pe flancul estic al Uniunii***. Această infrastructură are o valoare strategică ce depășește frontierele naționale. Prin urmare, o astfel de infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată***,*** protejată ***și dezvoltată, inclusiv prin construcția unei noi***

infrastructuri, de statele membre datorită importanței sale strategice, ***cu sprijinul*** Comisiei***, care ar trebui să identifice și instrumentele financiare adecvate ale Uniunii pentru a sprijini o astfel de dezvoltare***.

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

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

Or. en

Amendamentul 280
Alexandra Mehnert

Propunere de regulament
Considerentul 42

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului[17] prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolelor și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite infrastructuri de transport, energetice și digitale cu dublă utilizare care sunt esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora. Această infrastructură are o valoare strategică ce	(42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului[17] prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolelor și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite infrastructuri de transport, energetice și digitale cu dublă utilizare care sunt esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora. Această infrastructură are o valoare strategică ce

depășește frontierele naționale. Prin urmare, o astfel de infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată și protejată de statele membre datorită importanței sale strategice, sub coordonarea Comisiei.

depășește frontierele naționale. Prin urmare, o astfel de infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată și protejată de statele membre datorită importanței sale strategice, sub coordonarea Comisiei. ***În acest context, statele membre nu trebuie să neglijeze necesitatea de a sensibiliza întreaga populație cu privire la importanța rezilienței și de a încuraja pregătirea individuală.***

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

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

Or. de

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

Propunere de regulament
Considerentul 42

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului[17] prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolelor și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite infrastructuri de transport, energetice și digitale cu dublă utilizare care sunt	(42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului[17] prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolelor și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite infrastructuri de transport, energetice și digitale cu dublă utilizare care sunt

esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora. Această infrastructură are o valoare strategică ce depășește frontierele naționale. Prin urmare, o astfel de infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată și protejată de statele membre datorită importanței sale strategice, sub coordonarea Comisiei.	esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora. Această infrastructură are o valoare strategică ce depășește frontierele naționale. Prin urmare, o astfel de infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată și protejată de statele membre datorită importanței sale strategice, sub coordonarea Comisiei ***și a Grupului privind transportul pentru mobilitate militară***.
[17] Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE a Consiliului (JO L 333, 27.12.2022, p. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).	[17] Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE a Consiliului (JO L 333, 27.12.2022, p. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 42

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului[17] prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolelor și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite	(42) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului[17] prevede obligația statelor membre de a identifica entitățile critice care furnizează servicii esențiale în unsprezece sectoare-cheie ale pieței interne, în vederea consolidării rezilienței acestor entități critice în ceea ce privește toate pericolelor și ținând seama atât de riscurile naturale, cât și de cele provocate de om. În temeiul Directivei (UE) 2022/2557, statele membre trebuie, de asemenea, să se asigure că entitățile critice iau măsuri pentru a-și spori reziliența. În plus, pot exista anumite

infrastructuri de transport, energetice ***și*** digitale cu dublă utilizare care sunt esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora. Această infrastructură are o valoare strategică ce depășește frontierele naționale. Prin urmare, o astfel de infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată și protejată de statele membre datorită importanței sale strategice, sub coordonarea Comisiei.	infrastructuri de transport, energetice**,** digitale ***și spațiale*** cu dublă utilizare care sunt esențiale pentru transportul militar, în special infrastructura care este situată pe coridoarele de mobilitate militară ale UE sau de-a lungul acestora. Această infrastructură are o valoare strategică ce depășește frontierele naționale. Prin urmare, o astfel de infrastructură strategică cu dublă utilizare („IDS”) ar trebui să fie identificată și protejată de statele membre datorită importanței sale strategice, sub coordonarea Comisiei.
[17] Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE a Consiliului (JO L 333, 27.12.2022, p. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).	[17] Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE a Consiliului (JO L 333, 27.12.2022, p. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 43

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor, pentru a spori reziliența acestora și pentru a asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și administratorii acestora. Ca o condiție minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS ar trebui să respecte obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului	(43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor, pentru a spori reziliența acestora și pentru a asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și administratorii acestora. Ca o condiție minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS ar trebui să respecte obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului

European și a Consiliului[18], indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective.	European și a Consiliului[18], indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective. ***Pentru a reduce riscurile de atacuri cibernetice, ingerințe sau control din partea unei entități dintr-o țară terță asupra oricărei părți a IDS identificate, echipamentele și activele achiziționate sau utilizate pentru punerea în aplicare a măsurilor de protecție de bază ar trebui supuse unor cerințe locale stricte privind conținutul și ar trebui să se interzică utilizarea, instalarea sau integrarea unor componente de la furnizori cu grad ridicat de risc în sensul Regulamentului (UE) 2026/0011(COD) (Regulamentul privind securitatea cibernetică).***
[18] Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 910/2014 și a Directivei (UE) 2018/1972 și de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148 (Directiva NIS 2) (JO L 333, 27.12.2022, p. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).	[18] Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 910/2014 și a Directivei (UE) 2018/1972 și de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148 (Directiva NIS 2) (JO L 333, 27.12.2022, p. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 43

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor, pentru a spori reziliența acestora și pentru a asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și administratorii acestora. Ca o condiție	(43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor, pentru a spori reziliența acestora și pentru a asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și administratorii acestora***. Aceste pericole ar***

minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS ar trebui să respecte obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului[18], indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective.	***putea include, printre altele, atacuri cibernetice, sabotaj, spionaj, amenințări cu drone, interceptarea și manipularea comunicațiilor și alte atacuri hibride precum amenințările intenționate și rău-intenționate sau disfuncționalitățile structurale, perturbările serviciilor de utilități publice, urgențele în materie de mediu sau accidentele operaționale, de exemplu situațiile neprevăzute neintenționate și accidentale***. Ca o condiție minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS ar trebui să respecte obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului[18], indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective.
[18] Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 910/2014 și a Directivei (UE) 2018/1972 și de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148 (Directiva NIS 2) (JO L 333, 27.12.2022, p. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).	[18] Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 910/2014 și a Directivei (UE) 2018/1972 și de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148 (Directiva NIS 2) (JO L 333, 27.12.2022, p. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

Or. en

Amendamentul 285
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 43

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor, pentru a spori reziliența acestora și pentru a	(43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor, pentru a spori reziliența acestora și pentru a

asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și administratorii acestora. Ca o condiție minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS ar trebui să respecte obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului[18], indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective.

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

asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și administratorii acestora. Ca o condiție minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS ar trebui să respecte obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului[18], indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective. ***Statele membre ar trebui să se asigure, de asemenea, că nu se creează dependențe de furnizori cu grad ridicat de risc.***

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

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 43

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor, pentru a spori reziliența acestora și pentru a asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și	(43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor, pentru a spori reziliența acestora și pentru a asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și

administratorii acestora. Ca o condiție minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS ar trebui să respecte obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului[18], indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective.

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

administratorii acestora. Ca o condiție minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS ar trebui să respecte obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului[18], indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective. ***Statele membre ar trebui să se asigure, de asemenea, că nu se creează dependențe de furnizori cu grad ridicat de risc.***

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

Or. en

Amendamentul 287
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 43

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor, pentru a spori reziliența acestora și pentru a asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și administratorii acestora. Ca o condiție minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de IDS ar trebui să respecte	(43) Prin urmare, aceste IDS ar trebui să fie protejate împotriva tuturor pericolelor ***și întreținute în mod corespunzător***, pentru a spori reziliența acestora și pentru a asigura funcționarea lor eficace în orice moment, atât de către statele membre, cât și de către proprietarii, operatorii și administratorii acestora. Ca o condiție minimă, proprietarii, operatorii și administratorii de

obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului[18], indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective.

IDS ar trebui să respecte obligațiile entităților critice care decurg din Directiva (UE) 2022/2557 și cerințele pentru entitățile esențiale și entitățile importante care decurg din Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului[18], indiferent dacă aceștia intră sau nu în domeniul de aplicare al directivelor respective.

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

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

Or. en

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 44

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de	(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de

asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS.

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

asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS. ***În special proprietatea și controlul asupra terminalelor pot conferi un control efectiv asupra sistemelor comunității portuare, platformelor logistice digitale și tehnologiei operaționale asociate, creând riscuri de interferențe, supraveghere sau perturbare a infrastructurii critice prin mijloace digitale sau operaționale.***

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

Or. en

Amendamentul 289
Alexandra Mehnert

Propunere de regulament
Considerentul 44

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de	(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra

proprietatea sau controlul străin asupra IDS.

IDS. ***Statele membre ar trebui să elaboreze planuri concrete pentru a pregăti populația pentru necesitatea unei capacități de apărare sporite, pentru a explica scenarii concrete și pentru a o informa în caz de exerciții sau de apărare.***

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

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

Or. de

Amendamentul 290
Willemien Koning

Propunere de regulament
Considerentul 44

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS.	(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS. ***În acest context, statele membre ar trebui să se asigure că proprietatea străină este limitată în conformitate cu pragul procentual stabilit la articolul 34***

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

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 44

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS.	(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS. ***În plus, cadrul actual de achiziții publice ar trebui adaptat, dacă este necesar, astfel încât să faciliteze investițiile sensibile din punctul de vedere al securității în infrastructura strategică cu dublă utilizare.***

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

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

Or. en

Amendamentul 292
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 44

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS.	(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS. ***În plus, cadrul actual de achiziții publice ar trebui adaptat, dacă este necesar, astfel încât să faciliteze investițiile sensibile din punctul de vedere al securității în infrastructura strategică cu dublă utilizare.***

[19] Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune (JO L 79I, 21.3.2019,

[19] Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune (JO L 79I, 21.3.2019,

p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 44

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS.	(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS. ***Pentru a preveni și a atenua aceste riscuri, măsurile specifice au scopul de a reduce la minimum riscurile externe pentru securitate pe care le prezintă investitorii străini, fără a împiedica investițiile.***

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

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

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 44

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS.	(44) În plus, ca urmare a anunțurilor în acest sens din cartea albă privind viitorul apărării europene, statele membre ar trebui, de asemenea, să instituie norme mai stricte privind ***construcția,*** proprietatea și controlul asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare. Deși examinarea eficace a noilor investiții străine în IDS în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului[19] ar putea contribui la prevenirea riscurilor legate de proprietatea sau controlul străin răuvoitor, statele membre ar trebui, de asemenea, să atenueze și să abordeze riscurile deja existente legate de proprietatea sau controlul străin asupra IDS.
[19] Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune (JO L 79I, 21.3.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).	[19] Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune (JO L 79I, 21.3.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 44 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(44a) Într-un context în care trebuie asigurată mobilitatea militară, pot apărea riscuri potențiale care afectează rețeaua feroviară, în special în situațiile când infrastructura electrificată nu este disponibilă sau este perturbată. Prin urmare, este necesar să se asigure disponibilitatea unor locomotive capabile să funcționeze independent de electrificarea rețelei: locomotivele hibrid, capabile să funcționeze atât în condiții de electrificare, cât și în lipsa electrificării, oferă o soluție extrem de relevantă și complementară în această privință.

Or. en

Amendamentul 296
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 44 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(44a) Într-un context în care trebuie asigurată mobilitatea militară, pot apărea riscuri potențiale care afectează rețeaua feroviară, în special în situațiile când infrastructura electrificată nu este disponibilă sau este perturbată. Prin urmare, este necesar să se asigure disponibilitatea unor locomotive capabile să funcționeze independent de electrificarea rețelei: locomotivele hibrid, capabile să funcționeze atât în condiții de electrificare, cât și în lipsa electrificării, oferă o soluție extrem de relevantă și complementară în această privință.

Or. en

Amendamentul 297
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind

Propunere de regulament
Considerentul 45

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(45) Astfel cum s-a subliniat în Planul de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0, statele membre se confruntă cu lacune în materie de capacitate în ceea ce privește mobilitatea militară. Aceste lacune în materie de capacitatea afectează abilitatea statelor membre de a efectua operațiuni de transport militar. Prin urmare, împuternicirea Comisiei pentru a institui o rezervă de solidaritate este adecvată pentru a aborda lacunele în materie de capacitate cu care se confruntă statele membre. Rezerva de solidaritate ar trebui să le permită statelor membre să grupeze și să utilizeze în comun capacitățile de transport și logistice, inclusiv pe cele care sporesc securitatea energetică, facilitând astfel accesul acestora la capacitățile necesare și consolidând abilitatea acestora de a efectua operațiuni de transport militar.	(45) Astfel cum s-a subliniat în Planul de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0, statele membre se confruntă cu lacune în materie de capacitate în ceea ce privește mobilitatea militară. Aceste lacune în materie de capacitatea afectează abilitatea statelor membre de a efectua operațiuni de transport militar. Prin urmare, împuternicirea Comisiei pentru a institui o rezervă de solidaritate este adecvată pentru a aborda lacunele în materie de capacitate cu care se confruntă statele membre. Rezerva de solidaritate ar trebui să le permită statelor membre să grupeze și să utilizeze în comun capacitățile de transport și logistice, inclusiv pe cele care sporesc securitatea energetică, ***cum ar fi infrastructura și capacitățile de producție, stocare și distribuție de combustibili, biocombustibili și e-combustibili,*** facilitând astfel accesul acestora la capacitățile necesare și consolidând abilitatea acestora de a efectua operațiuni de transport militar. ***Rezerva de solidaritate cuprinde cel puțin locomotive hibrid, vagoane-platformă, transport aerian strategic, alimentare în zbor, elicoptere, capacități de transport excepțional, macarale mobile, camioane, nave portcontainer, nave-cisternă, nave alimentate cu baterii, nave de navigație interioară, capabilități de producție, distribuție și stocare de combustibili, biocombustibili și e-combustibili și autocisterne. Pentru a elimina lacunele Uniunii în domeniul transportului militar și pentru a consolida baza industrială a Uniunii, Comisia adoptă și orientări care evaluează posibilitatea de a iniția, a stimula sau a dezvolta proiecte industriale în colaborare, achiziții publice comune,***

contracte de concesiune sau cooperări public-privat.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 45

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(45) Astfel cum s-a subliniat în Planul de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0, statele membre se confruntă cu lacune în materie de capacitate în ceea ce privește mobilitatea militară. Aceste lacune în materie de capacitatea afectează abilitatea statelor membre de a efectua operațiuni de transport militar. Prin urmare, împuternicirea Comisiei pentru a institui o rezervă de solidaritate este adecvată pentru a aborda lacunele în materie de capacitate cu care se confruntă statele membre. Rezerva de solidaritate ar trebui să le permită statelor membre să grupeze și să utilizeze în comun capacitățile de transport și logistice, inclusiv pe cele care sporesc securitatea energetică, facilitând astfel accesul acestora la capacitățile necesare și consolidând abilitatea acestora de a efectua operațiuni de transport militar.	(45) Astfel cum s-a subliniat în Planul de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0, statele membre se confruntă cu lacune în materie de capacitate în ceea ce privește mobilitatea militară. Aceste lacune în materie de capacitatea afectează abilitatea statelor membre de a efectua operațiuni de transport militar. Prin urmare, împuternicirea Comisiei pentru a institui o rezervă de solidaritate este adecvată pentru a aborda lacunele în materie de capacitate cu care se confruntă statele membre. Rezerva de solidaritate ar trebui să le permită statelor membre să grupeze și să utilizeze în comun capacitățile de transport și logistice***, în special activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi navele de tip feribot Ro-Ro***, inclusiv pe cele care sporesc securitatea energetică, facilitând astfel accesul acestora la capacitățile necesare și consolidând abilitatea acestora de a efectua operațiuni de transport militar.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 45 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(45a) Deoarece infrastructura civilă devine tot mai electrificată, nu se poate presupune că este disponibilă o capacitate de stocare și alimentare cu combustibili lichizi de-a lungul coridoarelor de mobilitate militară, inclusiv pentru combustibilii de aviație convenționali și cei durabili. Așadar, capacitatea actuală de stocare și rafinare, în special pentru aviație pe flancul estic, riscă să fie insuficientă într-un scenariu de conflict la scară largă. Prin urmare, capacitățile de stocare și alimentare cu combustibil ar trebui abordate în mod explicit, iar Comisia ar trebui să evalueze, în coordonare cu NATO, lacunele existente de-a lungul coridoarelor de mobilitate militară.

Or. en

Amendamentul 300
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind

Propunere de regulament
Considerentul 45 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(45a) Pentru securitatea alimentării cu combustibil a coridoarelor de mobilitate militară ale UE și a forțelor armate și pentru a reduce dependența UE de importurile de combustibili fosili din țări terțe, Comisia și statele membre ar trebui să ia în considerare și dezvoltarea și modernizarea terminalelor petroliere din porturile maritime, a conductelor de gaz și petrol și a infrastructurii de realimentare din aeroporturile Uniunii, precum și dezvoltarea capacităților de producție de biocombustibili și e-combustibili în Europa, pentru a sprijini mobilitatea

forțelor armate, autonomia strategică, decarbonizarea și reziliența.

Or. en

Amendamentul 301
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 45 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(45a) Mobilitatea militară se bazează pe o abordare multimodală integrată care combină transportul rutier, feroviar, maritim, pe căi navigabile interioare și aerian, fiecare dintre acestea contribuind într-o manieră complementară la viteza, flexibilitatea și reziliența operațiunilor. Este esențial să se asigure disponibilitatea și interoperabilitatea acestor capacități diferite pentru a răspunde în mod eficace la o gamă largă de scenarii operaționale, inclusiv în cazul degradării sau indisponibilității anumitor infrastructuri.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 45 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(45b) Pentru ridicarea nivelului de pregătire și reziliență a Uniunii la crize civile sau militare, un stat membru afectat de o criză ar trebui să poată solicita, printr-o singură notificare și utilizând un formular comun, alocarea de capacități atât de transport, cât și logistice, înregistrate în rezerva de solidaritate și

asistență în temeiul Regulamentului (UE) 2025/0223(COD) (mecanismul de protecție civilă al Uniunii).

Or. en

Amendamentul 303
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 45 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(45b) Capacitățile de transport cu dublă utilizare joacă un rol central în mobilitatea militară, facilitând atât desfășurarea forțelor armate, cât și sprijinul pentru operațiunile civile, în special în cazul unei crize umanitare sau al unui dezastru. Dezvoltarea și mobilizarea acestor capacități contribuie la consolidarea rezilienței generale a Uniunii și la continuitatea serviciilor esențiale.

Or. en

Amendamentul 304
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 45 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(45c) Inițiativele de punere în comun și de partajare a capacităților de transport și logistice între statele membre, precum și dezvoltarea capacităților europene contribuie la eliminarea lacunelor existente, îmbunătățesc eficiența operațională și consolidează autonomia strategică a Uniunii.

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

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) ***Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective.*** Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ***ale Uniunii***, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. ***Astfel de*** capacități ***de transport și logistice ale*** Uniunii ar trebui să pună ***un accent deosebit pe capacitățile*** rare și limitate ***care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și*** în cazul cărora contractarea de servicii ***de către Uniune ar putea*** oferi o valoare adăugată semnificativă.	(46) Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ***puse la dispoziție de statele membre***, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. ***Atunci când nu sunt necesare pentru sprijin planificat în cadrul rezervei, aceste*** capacități ***pot fi utilizate de către statele membre de înregistrare, în scopuri naționale, sau de operatorii lor contractați, pentru activități comerciale, cu condiția să se asigure disponibilitatea lor pentru sprijin din partea*** Uniunii***. În cazul unor cereri concurente, deciziile de alocare a capacităților*** ar trebui ***luate în strânsă coordonare cu statul membru care le-a înregistrat și cu acordul acestuia. Aceste capacități ar trebui*** să pună ***accentul îndeosebi pe activele*** rare și limitate***, identificate la nivelul Uniunii ca reprezentând deficite critice,*** în cazul cărora contractarea de servicii ***coordonată la nivelul Uniunii poate*** oferi o valoare adăugată semnificativă. ***Doar capacitățile nou-dobândite cu sprijin financiar din partea Uniunii, în cadrul unor programe specifice menite să grupeze activele cu dublă utilizare, ar trebui supuse înregistrării obligatorii în rezerva de solidaritate. Materialul rulant necesar pentru întreținerea rețelelor ar trebui exclus din rezervă, pentru a asigura continuitatea și flexibilitatea operațională a activităților de întreținere a infrastructurii. Cu toate acestea, pot fi***

încheiate acorduri de cooperare, după caz.

Or. en

Justificare

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.

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

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.	(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre ***și Ucraina*** să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini ***producția,*** mobilizarea și întreținerea capacităților respective***. Statele membre, Ucraina și Uniunea pot înregistra în rezerva de solidaritate orice capacități de transport și logistice contractate. Capacitățile care au fost achiziționate sau contractate de statele membre cu sprijinul financiar al oricărei finanțări din partea Uniunii se înregistrează în rezerva de solidaritate, după consultarea întreprinderii civile care deține în proprietate aceste capacități, dacă este cazul***. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale

Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. ***Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.***	(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective.

Or. en

Amendamentul 308
Dariusz Joński, Flavio Tosi, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.	(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. ***Rezerva de solidaritate ar trebui să rămână disponibilă în permanență, permițându-le statelor membre sau operatorilor comerciali să recurgă la capacitățile înregistrate ori de câte ori acestea nu sunt necesare pentru sprijin programat. În cazul unor cereri care se suprapun, ar trebui luate prompt decizii pentru a asigura că resursele sunt mobilizate acolo unde sunt necesare cel mai urgent.*** Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.	(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă. ***Capacitățile din rezerva de solidaritate nu ar trebui să intre în conflict cu capacitățile din Rezerva europeană de protecție civilă a mecanismului de protecție civilă al Uniunii (EUCPM).***

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își	(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își

pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.	pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă. ***Capacitățile în legătură cu care planează îndoieli efective sau justificate suficient cu privire la controlul din partea unor țări terțe nu ar trebui înregistrate în rezerva de solidaritate.***

Or. en

Amendamentul 311
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele	(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele

capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.

capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă. ***Capacitățile în legătură cu care planează îndoieli efective sau justificate suficient cu privire la controlul din partea unor țări terțe nu ar trebui înregistrate în rezerva de solidaritate.***

Or. en

Amendamentul 312
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora contractarea de servicii de către	(46) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-un mod care încurajează statele membre să își pună în comun în mod voluntar capacitățile de transport și logistică, inclusiv activele mobile cu dublă utilizare, cum ar fi vehiculele și navele, și permite utilizarea eficientă a finanțării din partea Uniunii pentru a sprijini mobilizarea și întreținerea capacităților respective. Rezerva de solidaritate ar trebui să cuprindă, de asemenea, capacitățile de transport și logistice ale Uniunii, inclusiv acele capacități contractate cu operatori privați***, în timp ce lucrătorii și echipajele civile nu constituie ca atare capacități care pot fi înregistrate în rezervă***. Astfel de capacități de transport și logistice ale Uniunii ar trebui să pună un accent deosebit pe capacitățile rare și limitate care nu sunt ușor accesibile în cadrul forțelor armate ale statelor membre și în cazul cărora

Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.	contractarea de servicii de către Uniune ar putea oferi o valoare adăugată semnificativă.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 46 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46a) Pentru a consolida securitatea și reziliența operațiunilor de transport militar sprijinite de capacitățile alocate din rezerva de solidaritate, aceste capacități ar trebui supuse unor cerințe locale stricte privind conținutul și ar trebui să se interzică utilizarea, instalarea sau integrarea unor componente de la furnizori cu grad ridicat de risc. Costul componentelor capacităților achiziționate care provin din afara Uniunii nu este mai mare de 35 % din costul estimat al componentelor produsului final. În scopul unei operațiuni de transport militar sprijinite de rezerva de solidaritate, capacitățile de transport și logistice utilizate pentru a garanta, a optimiza și a facilita operațiunea nu sunt supuse controlului din partea unei țări terțe neasociate sau a unei alte entități dintr-o țară terță. Se interzice utilizarea, instalarea sau integrarea pentru capacitățile logistice și de transport înregistrate în rezerva de solidaritate a unor componente de la furnizori cu grad ridicat de risc în sensul Regulamentului (UE) 2026/0011(COD) (Regulamentul privind securitatea cibernetică). Pentru a fi înregistrate în rezerva de solidaritate, elicopterele, transportul aerian strategic și capacitățile de alimentare în zbor sunt

certificate de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 46 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46a) Comisia ar trebui să se asigure că rezerva de solidaritate este instituită într-o manieră care ține seama de alte instrumente centrale prezentate în Comunicarea comună privind mobilitatea militară și în Strategia maritimă industrială a UE, inclusiv o rezervă de transport strategic pentru a permite operatorilor civili să aloce capacități de transport (în special de transport aerian și maritim) pentru a fi utilizate de UE sau de statele membre în situații excepționale și mecanismul de sprijin pentru construcția feriboturilor cu dublă utilizare. Acesta din urmă urmărește să mobilizeze resurse financiare pentru feriboturile construite în Europa cu specificații militare suplimentare, sprijinind transportul rapid de trupe, vehicule și echipamente pe rute de transport maritim pe distanțe scurte și medii importante din punct de vedere strategic, precum și operațiunile de evacuare și ajutor de urgență. După cum se reflectă în Comunicarea comună privind mobilitatea militară și în propunerea pentru următorul CFM, consolidarea și extinderea capacității industriale a UE constituie o condiție necesară pentru implementarea instrumentelor de mobilitate militară și furnizarea capacităților necesare.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 46 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46a) Rezerva de solidaritate ar trebui să consolideze mobilitatea militară, respectând totodată pe deplin competența statelor membre pentru securitatea națională. Participarea ar trebui să rămână voluntară, inclusiv pentru capacitățile sprijinite prin finanțare din partea Uniunii, care ar trebui, după caz, să fie înregistrate în rezerva de solidaritate. Capacitățile înregistrate în rezerva de solidaritate rămân în orice moment sub comanda și controlul deplin al statelor membre în cauză, inclusiv în timpul mobilizării lor. Statele membre își păstrează posibilitatea de a-și exclude capacitățile în situații excepționale justificate în mod corespunzător, cu respectarea deplină a suveranității lor naționale. Ar trebui să se asigure sprijin financiar adecvat din partea Uniunii pentru costurile legate de întreținere, mobilizare, prepoziționare și formare, în special pentru statele membre care se confruntă cu o creștere a sarcinii operaționale.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 46 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46a) Atunci când sunt incluse în rezerva de solidaritate capacități de transport și logistice contractate de la operatori privați, responsabilitățile lor juridice, clauzele contractuale, regimurile de răspundere și condițiile de încadrare în muncă ar trebui definite clar în prealabil.

Or. en

Amendamentul 317
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 46 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46a) Atunci când sunt incluse în rezerva de solidaritate capacități de transport și logistice contractate de la operatori privați, responsabilitățile lor juridice, clauzele contractuale, regimurile de răspundere și condițiile de încadrare în muncă ar trebui definite clar în prealabil.

Or. en

Amendamentul 318
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 46 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46a) Statele membre ar trebui să adopte măsurile necesare pentru a defini clar responsabilitățile juridice, condițiile contractuale, regimurile de răspundere și condițiile de încadrare în muncă ale operatorilor privați, dacă aceștia sunt vizați de rezerva de solidaritate.

Or. en

Amendamentul 319
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 46 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46a) Atunci când operatorii privați sunt incluși în rezerva de solidaritate, responsabilitățile lor juridice, condițiile contractuale, regimurile de răspundere și condițiile de încadrare în muncă ar trebui definite clar în prealabil.

Or. en

Amendamentul 320
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 46 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46a) Atunci când operatorii privați sunt incluși în rezerva de solidaritate, responsabilitățile lor juridice, clauzele contractuale, regimurile de răspundere și condițiile de încadrare în muncă ar trebui definite clar în prealabil.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 46 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(46b) Crizele militare pot fi însoțite de crize civile, umanitare sau sanitare. Prin urmare, capacitățile de transport și logistice înregistrate în rezerva de solidaritate ar putea să răspundă și anumitor nevoi de protecție civilă și nevoi operaționale ale echipelor medicale. Pentru a evita dublarea, pentru a reduce sarcina administrativă și pentru a consolida pregătirea și reziliența Uniunii în fața crizelor militare și civile, procesele și capacitățile înregistrate în rezerva de solidaritate ar trebui să fie pe deplin complementare proceselor și rezervelor strategice instituite în temeiul Regulamentului (UE) 2025/0223(COD) (mecanismul de protecție civilă al Uniunii) și să fie pe deplin interoperabile cu acestea. În acest scop, atunci când solicită alocarea de capacități din rezerva de solidaritate, statele membre ar trebui să aibă întotdeauna posibilitatea de a solicita asistență, printr-o singură notificare, în temeiul Regulamentului (UE) 2025/0223(COD) (mecanismul de protecție civilă al Uniunii).

Or. en

Amendamentul 322
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 46 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46b) Rezerva de solidaritate este menită să răspundă la crize de origine naturală sau umană. În acest context, capacitățile de transport medical rutier, feroviar, maritim și aerian cu dublă utilizare constituie un element de mobilitate esențial, în special în scenariile care implică activarea EMERS. Prin urmare, este necesar să se asigure faptul că aceste capacități sunt identificate în mod

corespunzător, sunt sprijinite și interoperabile, în special prin parametri tehnici armonizați. Pentru evacuările medicale ar trebui luate în considerare și procedurile transfrontaliere accelerate, asigurând un nivel ridicat de coordonare cu statele membre, standardele relevante ale NATO și mecanismele de protecție civilă ale Uniunii.

Or. en

Amendamentul 323
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 46 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46b) Pentru a atenua riscurile operaționale pentru operatorii privați ale căror capacități sunt mobilizate în rezerva de solidaritate, ar trebui să se ofere asigurări la riscurile de război atunci când aceștia acționează în zone afectate de conflicte.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 46 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(46b) Pentru a atenua riscurile operaționale pentru operatorii privați ale căror capacități sunt mobilizate în rezerva de solidaritate, ar trebui să se ofere asigurări la riscurile de război atunci

când aceștia acționează în zone afectate de conflicte.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 47

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(47) Statele membre ar trebui să poată avea acces la informații cu privire la capacitățile de transport cu dublă utilizare existente pentru a planifica în mod corespunzător viitoarele operațiuni de transport militar și pentru a identifica lacunele persistente în materie de capacitate. Majoritatea vehiculelor feroviare și rutiere, a navelor și a aeronavelor civile sunt înregistrate în registre naționale sau europene. Prin urmare, vizibilitatea statelor membre în ceea ce privește capacitățile existente ar trebui îmbunătățită prin asigurarea accesului serviciilor naționale responsabile pentru transportul militar la registrele respective. Pentru a spori vizibilitatea la nivelul Uniunii și pentru a sprijini planificarea transportului militar, Comisia ar trebui, de asemenea, să aibă acces la informațiile respective.	(47) Statele membre ar trebui să poată avea acces la informații cu privire la capacitățile de transport cu dublă utilizare existente pentru a planifica în mod corespunzător viitoarele operațiuni de transport militar și pentru a identifica lacunele persistente în materie de capacitate. Majoritatea vehiculelor feroviare și rutiere, a navelor și a aeronavelor civile sunt înregistrate în registre naționale sau europene. Prin urmare, vizibilitatea statelor membre în ceea ce privește capacitățile existente ar trebui îmbunătățită prin asigurarea accesului serviciilor naționale responsabile pentru transportul militar la registrele respective. Pentru a spori vizibilitatea la nivelul Uniunii și pentru a sprijini planificarea transportului militar, Comisia ar trebui, de asemenea, să aibă acces la informațiile respective. ***Asigurarea punerii la dispoziție a acestor informații într-un format prelucrabil automat ar consolida și mai mult interoperabilitatea, ar îmbunătăți previzibilitatea și ar sprijini punerea în aplicare coordonată a măsurilor de transport militar în întreaga Uniune.***

Or. en

Amendamentul 326
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 47

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(47) Statele membre ar trebui să poată avea acces la informații cu privire la capacitățile de transport cu dublă utilizare existente pentru a planifica în mod corespunzător viitoarele operațiuni de transport militar și pentru a identifica lacunele persistente în materie de capacitate. Majoritatea vehiculelor feroviare și rutiere, a navelor și a aeronavelor civile sunt înregistrate în registre naționale sau europene. Prin urmare, vizibilitatea statelor membre în ceea ce privește capacitățile existente ar trebui îmbunătățită prin asigurarea accesului serviciilor naționale responsabile pentru transportul militar la registrele respective. Pentru a spori vizibilitatea la nivelul Uniunii și pentru a sprijini planificarea transportului militar, Comisia ar trebui, de asemenea, să aibă acces la informațiile respective.	(47) Statele membre ar trebui să poată avea acces la informații cu privire la capacitățile de transport cu dublă utilizare existente pentru a planifica în mod corespunzător viitoarele operațiuni de transport militar și pentru a identifica lacunele persistente în materie de capacitate. Majoritatea vehiculelor feroviare și rutiere, a navelor și a aeronavelor civile sunt înregistrate în registre naționale sau europene. Prin urmare, vizibilitatea statelor membre în ceea ce privește capacitățile existente ar trebui îmbunătățită prin asigurarea accesului serviciilor naționale responsabile pentru transportul militar la registrele respective. Pentru a spori vizibilitatea la nivelul Uniunii și pentru a sprijini planificarea transportului militar, Comisia ar trebui, de asemenea, să aibă acces la informațiile respective. ***Asigurarea punerii la dispoziție a acestor informații într-un format prelucrabil automat ar consolida și mai mult interoperabilitatea, ar îmbunătăți previzibilitatea și ar sprijini punerea în aplicare coordonată a măsurilor de transport militar în întreaga Uniune.***

Or. en

Amendamentul 327
Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Vangelis Meimarakis

Propunere de regulament
Considerentul 47

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(47) Statele membre ar trebui să poată avea acces la informații cu privire la capacitățile de transport cu dublă utilizare existente pentru a planifica în mod corespunzător viitoarele operațiuni de transport militar și pentru a identifica lacunele persistente în materie de capacitate. Majoritatea vehiculelor feroviare și rutiere, a navelor și a aeronavelor civile sunt înregistrate în registre naționale sau europene. Prin urmare, vizibilitatea statelor membre în ceea ce privește capacitățile existente ar trebui îmbunătățită prin asigurarea accesului serviciilor naționale responsabile pentru transportul militar la registrele respective. ***Pentru a spori vizibilitatea la nivelul Uniunii și pentru a sprijini planificarea transportului militar, Comisia ar trebui, de asemenea, să aibă acces la informațiile respective***.	(47) Statele membre ar trebui să poată avea acces la informații cu privire la capacitățile de transport cu dublă utilizare existente pentru a planifica în mod corespunzător viitoarele operațiuni de transport militar și pentru a identifica lacunele persistente în materie de capacitate. Majoritatea vehiculelor feroviare și rutiere, a navelor și a aeronavelor civile sunt înregistrate în registre naționale sau europene. Prin urmare, vizibilitatea statelor membre în ceea ce privește capacitățile existente ar trebui îmbunătățită prin asigurarea accesului serviciilor naționale responsabile pentru transportul militar la registrele respective. ***Cu toate acestea, accesul la registre este limitat la datele necesare și este supus unor garanții de confidențialitate și competențelor statelor membre***.
	Or. en

Amendamentul 328
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 48 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(48a) Pentru a efectua operațiuni de transport militar feroviar și pentru a furniza materiale militare sau pentru a asigura evacuarea civilă, locomotivele hibrid pot juca un rol important ca soluție operațională, în special în situații de criză și mai ales în cazul unei penurii sau întreruperi la scară largă a alimentării cu energie electrică a rețelei de transport. Tehnologiile mai noi pentru locomotive, cum ar fi hidrogenul și unitățile multiple electrice cu baterie, ar putea contribui și la asigurarea flexibilității pentru părțile neelectrificate ale rețelei, permițând în

același timp mai multă independență energetică.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 48 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(48a) Achiziția de active de transport civil, inclusiv de material rulant de cale ferată, în scopuri de apărare sau de evacuare medicală ar putea fi limitată de normele Uniunii privind accesul nediscriminatoriu și concurența. Dacă statele membre achiziționează astfel de active pentru nevoi în materie de apărare, inclusiv pentru evacuare medicală la scară largă, statele membre ar trebui să se poată baza pe articolul 346 din TFUE pentru a asigura flexibilitatea necesară.

Or. en

Amendamentul 330
Nathalie Loiseau

Propunere de regulament
Considerentul 48 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(48a) În special, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1328 al Comisiei ar trebui revizuit pentru a permite finanțarea elementelor de infrastructură, a elementelor fundamentale și a factorilor de sprijin

pentru mobilitatea militară transfrontalieră, cum ar fi ERTMS.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 48 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(48a) În special, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1328 al Comisiei ar trebui revizuit pentru a permite finanțarea elementelor de infrastructură, a elementelor fundamentale și a factorilor de sprijin pentru mobilitatea militară transfrontalieră, cum ar fi ERTMS.

Or. en

Amendamentul 332
Dariusz Joński, Flavio Tosi, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 49

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(49) În circumstanțe excepționale, operațiunile de transport militar pot necesita utilizarea unei infrastructuri, a unor active sau a unor echipamente specializate pentru a facilita și mai mult transportul militar. Pentru a asigura accesul neîntrerupt la astfel de resurse critice de transport, statele membre ar trebui să instituie sau să dispună de un cadru care să le permită să le acceseze în timp util atunci când nu sunt disponibile soluții alternative,	(49) În circumstanțe excepționale, operațiunile de transport militar pot necesita utilizarea unei infrastructuri, a unor active sau a unor echipamente specializate pentru a facilita și mai mult transportul militar. Pentru a asigura accesul neîntrerupt la astfel de resurse critice de transport, statele membre ar trebui să instituie sau să dispună de un cadru care să le permită să le acceseze în timp util atunci când nu sunt disponibile soluții alternative, cum ar fi contractarea, în intervalul de timp

cum ar fi contractarea, în intervalul de timp necesar.

necesar. ***Orice control temporar sau utilizare a infrastructurii, a activelor ori a echipamentelor care conduce la costuri sau daune ar trebui compensate în mod corespunzător de statele membre. Dacă infrastructura este deteriorată, ar trebui luată în considerare posibilitatea unui sprijin financiar din finanțarea relevantă din partea Uniunii.***

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 49

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(49) ***În circumstanțe excepționale, operațiunile de transport militar pot necesita utilizarea unei infrastructuri, a unor active sau a unor echipamente specializate pentru a facilita și mai mult transportul militar.*** Pentru a asigura accesul neîntrerupt la astfel de resurse critice de transport, statele membre ar trebui să instituie sau să dispună de un cadru care să le permită să le acceseze în timp util atunci când nu sunt disponibile soluții alternative, cum ar fi contractarea, în intervalul de timp necesar.	(49) Pentru a asigura accesul neîntrerupt la astfel de resurse critice de transport, statele membre ar trebui să instituie sau să dispună de un cadru care să le permită să le acceseze în timp util atunci când nu sunt disponibile soluții alternative, cum ar fi contractarea, în intervalul de timp necesar. ***Orice control temporar sau drept de utilizare a infrastructurii, a activelor ori a echipamentelor care atrage cheltuieli sau cauzează daune trebuie compensat în mod adecvat de statele membre implicate. În cazul infrastructurilor deteriorate, trebuie luat în considerare sprijinul financiar prin orice tip de finanțare din partea Uniunii.***

Or. en

Amendamentul 334
Virginijus Sinkevičius, Mārtiņš Staķis
în numele Grupului Verts/ALE

Propunere de regulament
Considerentul 51 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(51a) Prezentul regulament nu ar trebui interpretat sau aplicat într-o manieră care să restrângă sau să submineze drepturile lucrătorilor civili implicați în transportul de echipamente militare, bunuri conexe sau personal de a refuza să participe la operațiuni efectuate în zone de conflict, în zone similare celor de război sau în alte zone cu risc ridicat ori deasupra unor astfel de zone și niciun lucrător nu este supus niciunei sancțiuni, niciunui dezavantaj și niciunor represalii pentru exercitarea acestui drept. Dreptul fundamental la obiecție pe motive de conștiință este recunoscut de diferite texte internaționale și europene, cum ar fi Carta drepturilor fundamentale a UE și Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice, și se aplică pe deplin lucrătorilor din domeniul transportului civil și logisticii, care trebuie să aibă posibilitatea de a refuza transportul militar sau activitățile care sprijină transportul militar. Lucrătorii – și organizațiile sindicale care îi reprezintă – din infrastructura cu dublă utilizare sau dintr-o întreprindere contractată să efectueze activități de mobilitate militară ar trebui informați în timp util și într-o manieră transparentă cu privire la scopul unei anumite operațiuni. Dacă operațiunea de transport este acceptată din proprie voință individuală, răspunderea pentru asigurarea securității și integrității încărcăturii militare ar trebui să îi revină lucrătorului din domeniul transportului civil responsabil pentru asigurarea transportului încărcăturii respective.

Or. en

Amendamentul 335
Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Vangelis Meimarakis

Propunere de regulament
Considerentul 51 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(51a) Dacă capacitățile de transport și logistice implică active maritime comerciale, utilizarea lor este guvernată de un cadru juridic clar și previzibil. Participarea activelor deținute în proprietate privată rămâne strict voluntară.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 52

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(52) Din cauza capacităților de transport limitate, un stat membru poate ajunge să precontracteze capacitățile deja rezervate de un alt stat membru. Pentru a aborda astfel de riscuri asociate unei posibile duble rezervări, în noile contracte-cadru, furnizorii de servicii de transport ar trebui să informeze statele membre cu privire la astfel de cazuri de dublă rezervare. În același timp, pentru a asigura accesul la serviciile de transport necesare, noile contracte-cadru ar trebui să le permită statelor membre să invite alte state membre să se alăture în calitate de părți contractante.	(52) Din cauza capacităților de transport limitate, un stat membru poate ajunge să precontracteze capacitățile deja rezervate de un alt stat membru. Pentru a aborda astfel de riscuri asociate unei posibile duble rezervări, în noile contracte-cadru, furnizorii de servicii de transport ar trebui să informeze statele membre cu privire la astfel de cazuri de dublă rezervare. În același timp, pentru a asigura accesul la serviciile de transport necesare, noile contracte-cadru ***sau de rezervă*** ar trebui să le permită statelor membre să invite alte state membre să se alăture în calitate de părți contractante.

Or. en

Amendamentul 337
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 54

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(54) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier ar trebui să poată fi contactat în orice moment pentru a facilita schimbul în timp util de informații și cereri legate de operațiunile de transport militar, inclusiv primirea și transmiterea cererilor și notificărilor de autorizații pentru transportul militar. Pentru a atinge obiectivele prezentului regulament, coordonatorul național ar trebui, de asemenea, să dispună de cunoștințele de specialitate și resursele necesare pentru a oferi consultanță și sprijin cu privire la formalitățile vamale, pentru a primi și a răspunde la cererile de acces prioritar depuse în cursul unei perioade de activare a EMERS și pentru a facilita procedurile necesare, precum și să aibă capacitatea de a se coordona cu toți actorii relevanți de la nivel național, regional și local implicați în operațiuni de transport militar.	(54) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier ar trebui să poată fi contactat în orice moment pentru a facilita schimbul în timp util de informații și cereri legate de operațiunile de transport militar, inclusiv primirea și transmiterea cererilor și notificărilor de autorizații pentru transportul militar. Pentru a atinge obiectivele prezentului regulament, coordonatorul național ar trebui, de asemenea, să dispună de cunoștințele de specialitate și resursele necesare pentru a oferi consultanță și sprijin cu privire la formalitățile vamale, pentru a primi și a răspunde la cererile de acces prioritar depuse în cursul unei perioade de activare a EMERS și pentru a facilita procedurile necesare, precum și să aibă capacitatea de a se coordona cu toți actorii relevanți de la nivel național, regional și local implicați în operațiuni de transport militar***, inclusiv cu autoritățile responsabile pentru eliberarea autorizațiilor pentru transport excepțional***.

Or. en

Amendamentul 338
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 54

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(54) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier ar trebui să poată fi contactat în orice moment pentru a facilita schimbul în timp util de informații și cereri legate de operațiunile de transport militar, inclusiv primirea și	(54) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier ar trebui să poată fi contactat în orice moment pentru a facilita schimbul în timp util de informații și cereri legate de operațiunile de transport militar, inclusiv primirea și

transmiterea cererilor și notificărilor de autorizații pentru transportul militar. Pentru a atinge obiectivele prezentului regulament, coordonatorul național ar trebui, de asemenea, să dispună de cunoștințele de specialitate și resursele necesare pentru a oferi consultanță și sprijin cu privire la formalitățile vamale, pentru a primi și a răspunde la cererile de acces prioritar depuse în cursul unei perioade de activare a EMERS și pentru a facilita procedurile necesare, precum și să aibă capacitatea de a se coordona cu toți actorii relevanți de la nivel național, regional și local implicați în operațiuni de transport militar.

transmiterea cererilor și notificărilor de autorizații pentru transportul militar. Pentru a atinge obiectivele prezentului regulament, coordonatorul național ar trebui, de asemenea, să dispună de cunoștințele de specialitate și resursele necesare pentru a oferi consultanță și sprijin cu privire la formalitățile vamale, pentru a primi și a răspunde la cererile de acces prioritar depuse în cursul unei perioade de activare a EMERS și pentru a facilita procedurile necesare, precum și să aibă capacitatea de a se coordona cu toți actorii relevanți de la nivel național, regional și local implicați în operațiuni de transport militar***, inclusiv cu autoritățile de autorizare pentru transport rutier excepțional***.

Or. en

Amendamentul 339
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 54

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(54) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier ar trebui să poată fi contactat în orice moment pentru a facilita schimbul în timp util de informații și cereri legate de operațiunile de transport militar, inclusiv primirea și transmiterea cererilor și notificărilor de autorizații pentru transportul militar. Pentru a atinge obiectivele prezentului regulament, coordonatorul național ar trebui, de asemenea, să dispună de cunoștințele de specialitate și resursele necesare pentru a oferi consultanță și sprijin cu privire la formalitățile vamale, pentru a primi și a răspunde la cererile de acces prioritar depuse în cursul unei perioade de activare a EMERS și pentru a facilita procedurile necesare, precum și să	(54) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier ar trebui să poată fi contactat în orice moment pentru a facilita schimbul în timp util de informații și cereri legate de operațiunile de transport militar, inclusiv primirea și transmiterea cererilor și notificărilor de autorizații pentru transportul militar. Pentru a atinge obiectivele prezentului regulament, coordonatorul național ar trebui, de asemenea, să dispună de cunoștințele de specialitate și resursele necesare pentru a oferi consultanță și sprijin cu privire la formalitățile vamale, pentru a primi și a răspunde la cererile de acces prioritar depuse în cursul unei perioade de activare a EMERS și pentru a facilita procedurile necesare, precum și să

aibă capacitatea de a se coordona cu toți actorii relevanți de la nivel național, regional și local implicați în operațiuni de transport militar.	aibă capacitatea de a se coordona cu toți actorii relevanți de la nivel național, regional și local implicați în operațiuni de transport militar***, inclusiv cu autoritățile de autorizare pentru transport excepțional***.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 54

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(54) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier ar trebui să poată fi contactat în orice moment pentru a facilita schimbul în timp util de informații și cereri legate de operațiunile de transport militar, inclusiv primirea și transmiterea cererilor și notificărilor de autorizații pentru transportul militar. Pentru a atinge obiectivele prezentului regulament, coordonatorul național ar trebui, de asemenea, să dispună de cunoștințele de specialitate și resursele necesare pentru a oferi consultanță și sprijin cu privire la formalitățile vamale, pentru a primi și a răspunde la cererile de acces prioritar depuse în cursul unei perioade de activare a EMERS și pentru a facilita procedurile necesare, precum și să aibă capacitatea de a se coordona cu toți actorii relevanți de la nivel național, regional și local implicați în operațiuni de transport militar.	(54) Coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier ar trebui să poată fi contactat în orice moment pentru a facilita schimbul în timp util de informații și cereri legate de operațiunile de transport militar, inclusiv primirea și transmiterea cererilor și notificărilor de autorizații pentru transportul militar. Pentru a atinge obiectivele prezentului regulament, coordonatorul național ar trebui, de asemenea, să dispună de cunoștințele de specialitate și resursele necesare pentru a oferi consultanță și sprijin cu privire la formalitățile vamale, pentru a primi și a răspunde la cererile de acces prioritar depuse în cursul unei perioade de activare a EMERS și pentru a facilita procedurile necesare, precum și să aibă capacitatea de a se coordona cu toți actorii ***publici și privați*** relevanți de la nivel național, regional și local***, care sunt*** implicați în operațiuni de transport militar.

Or. en

Amendamentul 341
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 54 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(54a) Pentru a asigura eficiența și viteza procedurilor administrative legate de mobilitatea militară, statele membre ar trebui să se asigure că coordonatorul național pentru transportul militar transfrontalier sau orice altă autoritate competentă poate juca un rol central de coordonare în rândul autorităților relevante din statul membru respectiv. În acest scop, statele membre ar trebui să instituie o procedură accelerată pentru a-și raționaliza procesul decizional, a reduce întârzierile și a asigura cooperarea efectivă între diferitele autorități implicate.

Or. en

Amendamentul 342
Alexandra Mehnert

Propunere de regulament
Considerentul 55

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit un Grup privind transportul pentru mobilitate militară. Un astfel de Grup privind transportul pentru mobilitate militară este esențial, printre alte sarcini, pentru facilitarea cooperării privind acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și a măsurilor de circulație – în special între statele membre situate de-a lungul acelorași coridoare de mobilitate militară, pentru promovarea coordonării și a cooperării dintre statele membre, inclusiv pentru punerea în aplicare a formalităților	(55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit un Grup privind transportul pentru mobilitate militară. Un astfel de Grup privind transportul pentru mobilitate militară este esențial, printre alte sarcini, pentru facilitarea cooperării privind acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și a măsurilor de circulație – în special între statele membre situate de-a lungul acelorași coridoare de mobilitate militară, pentru promovarea coordonării și a cooperării dintre statele membre, inclusiv pentru punerea în aplicare a formalităților

vamale relevante, pentru facilitarea identificării și a prepoziționării capacităților de transport esențiale pentru rezerva de solidaritate, pentru abordarea provocărilor în materie de securitate energetică pentru operațiunile de transport militar și pentru identificarea domeniilor în care pot fi efectuate achiziții comune de capacități pentru transportul militar. Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să i se permită să invite, după caz și cu respectarea corespunzătoare a intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre, Ucraina, Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European să participe la reuniuni în calitate de observatori. După caz, Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui, de asemenea, să i se permită să organizeze reuniuni comune cu Consiliul pentru securitatea aprovizionării în domeniul apărării instituit în temeiul articolului 57 din propunerea de regulament [privind EDIP] pentru a aborda aspecte legate de disponibilitatea activelor și capacităților militare.

vamale relevante, pentru facilitarea identificării și a prepoziționării capacităților de transport esențiale pentru rezerva de solidaritate, pentru abordarea provocărilor în materie de securitate energetică pentru operațiunile de transport militar și pentru identificarea domeniilor în care pot fi efectuate achiziții comune de capacități pentru transportul militar***, pentru furnizarea de informații și explicații către populație și pentru sprijinirea comunicării măsurilor pentru a se asigura acceptarea operațiunilor militare.*** Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să i se permită să invite, după caz și cu respectarea corespunzătoare a intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre, Ucraina, Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European să participe la reuniuni în calitate de observatori. După caz, Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui, de asemenea, să i se permită să organizeze reuniuni comune cu Consiliul pentru securitatea aprovizionării în domeniul apărării instituit în temeiul articolului 57 din propunerea de regulament [privind EDIP] pentru a aborda aspecte legate de disponibilitatea activelor și capacităților militare.

Or. de

Amendamentul 343
François Kalfon, Andreas Schieder, Marianne Vind

Propunere de regulament
Considerentul 55

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit un Grup privind transportul pentru	(55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit un Grup privind transportul pentru

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

Amendamentul 344
Kosma Złotowski, Michał Dworczyk

Propunere de regulament
Considerentul 55

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit un Grup privind transportul pentru mobilitate militară. Un astfel de Grup privind transportul pentru mobilitate militară este esențial, printre alte sarcini, pentru facilitarea cooperării privind acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și a măsurilor de circulație – în special între statele membre situate de-a lungul aceloraşi coridoare de mobilitate militară, pentru promovarea coordonării și a cooperării dintre statele membre, inclusiv pentru punerea în aplicare a formalităților vamale relevante, pentru facilitarea identificării și a prepoziționării capacităților de transport esențiale pentru rezerva de solidaritate, pentru abordarea provocărilor în materie de securitate energetică pentru operațiunile de transport militar și pentru identificarea domeniilor în care pot fi efectuate achiziții comune de capacități pentru transportul militar. Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să i se permită să invite, după caz și cu respectarea corespunzătoare a intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre, Ucraina, Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European să participe la reuniuni în calitate de observatori. După caz, Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui, de asemenea, să i se permită să organizeze reuniuni comune cu Consiliul pentru securitatea aprovizionării în domeniul apărării instituit în temeiul articolului 57 din propunerea de regulament [privind EDIP] pentru a aborda aspecte legate de disponibilitatea activelor și capacităților militare.	(55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit un Grup privind transportul pentru mobilitate militară. Un astfel de Grup privind transportul pentru mobilitate militară este esențial, printre alte sarcini, pentru facilitarea cooperării privind acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și a măsurilor de circulație – în special între statele membre situate de-a lungul aceloraşi coridoare de mobilitate militară, pentru promovarea coordonării și a cooperării dintre statele membre, inclusiv pentru punerea în aplicare a formalităților vamale relevante, pentru facilitarea identificării și a prepoziționării capacităților de transport esențiale pentru rezerva de solidaritate, pentru abordarea provocărilor în materie de securitate energetică pentru operațiunile de transport militar și pentru identificarea domeniilor în care pot fi efectuate achiziții comune de capacități pentru transportul militar. Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să i se permită să invite, după caz și cu respectarea corespunzătoare a intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre, Ucraina, Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European***, precum și, după caz, reprezentanții industriei transporturilor și logisticii*** să participe la reuniuni în calitate de observatori. După caz, Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui, de asemenea, să i se permită să organizeze reuniuni comune cu Consiliul pentru securitatea aprovizionării în domeniul apărării instituit în temeiul articolului 57 din propunerea de regulament [privind EDIP] pentru a aborda

aspecte legate de disponibilitatea activelor și capacităților militare.

Or. en

Amendamentul 345
Dariusz Joński, Michał Szczerba

Propunere de regulament
Considerentul 55

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit un Grup privind transportul pentru mobilitate militară. Un astfel de Grup privind transportul pentru mobilitate militară este esențial, printre alte sarcini, pentru facilitarea cooperării privind acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și a măsurilor de circulație – în special între statele membre situate de-a lungul acelorași coridoare de mobilitate militară, pentru promovarea coordonării și a cooperării dintre statele membre, inclusiv pentru punerea în aplicare a formalităților vamale relevante, pentru facilitarea identificării și a prepoziționării capacităților de transport esențiale pentru rezerva de solidaritate, pentru abordarea provocărilor în materie de securitate energetică pentru operațiunile de transport militar și pentru identificarea domeniilor în care pot fi efectuate achiziții comune de capacități pentru transportul militar. Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să i se permită să invite, după caz și cu respectarea corespunzătoare a intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre, Ucraina, Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European să participe la reuniuni în calitate de observatori. După caz, Grupului privind	(55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit un Grup privind transportul pentru mobilitate militară. Un astfel de Grup privind transportul pentru mobilitate militară este esențial, printre alte sarcini, pentru facilitarea cooperării privind acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și a măsurilor de circulație – în special între statele membre situate de-a lungul acelorași coridoare de mobilitate militară, pentru promovarea coordonării și a cooperării dintre statele membre, inclusiv pentru punerea în aplicare a formalităților vamale relevante, pentru facilitarea identificării și a prepoziționării capacităților de transport esențiale pentru rezerva de solidaritate, pentru abordarea provocărilor în materie de securitate energetică pentru operațiunile de transport militar și pentru identificarea domeniilor în care pot fi efectuate achiziții comune de capacități pentru transportul militar. Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să i se permită să invite, după caz și cu respectarea corespunzătoare a intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre, Ucraina, Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European***, precum și, după caz, reprezentanți din industria transporturilor și logisticii*** să

transportul pentru mobilitate militară ar trebui, de asemenea, să i se permită să organizeze reuniuni comune cu Consiliul pentru securitatea aprovizionării în domeniul apărării instituit în temeiul articolului 57 din propunerea de regulament [privind EDIP] pentru a aborda aspecte legate de disponibilitatea activelor și capacităților militare.	participe la reuniuni în calitate de observatori. După caz, Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui, de asemenea, să i se permită să organizeze reuniuni comune cu Consiliul pentru securitatea aprovizionării în domeniul apărării instituit în temeiul articolului 57 din propunerea de regulament [privind EDIP] pentru a aborda aspecte legate de disponibilitatea activelor și capacităților militare.
	Or. en

Amendamentul 346
Cristian Terheș

Propunere de regulament
Considerentul 55

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit un Grup privind transportul pentru mobilitate militară. Un astfel de Grup privind transportul pentru mobilitate militară este esențial, printre alte sarcini, pentru facilitarea cooperării privind acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și a măsurilor de circulație – în special între statele membre situate de-a lungul acelorași coridoare de mobilitate militară, pentru promovarea coordonării și a cooperării dintre statele membre, inclusiv pentru punerea în aplicare a formalităților vamale relevante, pentru facilitarea identificării și a prepoziționării capacităților de transport esențiale pentru rezerva de solidaritate, pentru abordarea provocărilor în materie de securitate energetică pentru operațiunile de transport militar și pentru identificarea domeniilor în care pot fi efectuate achiziții comune de capacități pentru transportul militar.	(55) Pentru a sprijini Comisia în punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita cooperarea și schimbul de informații dintre statele membre, ar trebui instituit un Grup privind transportul pentru mobilitate militară. Un astfel de Grup privind transportul pentru mobilitate militară este esențial, printre alte sarcini, pentru facilitarea cooperării privind acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și a măsurilor de circulație – în special între statele membre situate de-a lungul acelorași coridoare de mobilitate militară, pentru promovarea coordonării și a cooperării dintre statele membre, inclusiv pentru punerea în aplicare a formalităților vamale relevante, pentru facilitarea identificării și a prepoziționării capacităților de transport esențiale pentru rezerva de solidaritate, pentru abordarea provocărilor în materie de securitate energetică pentru operațiunile de transport militar și pentru identificarea domeniilor în care pot fi efectuate achiziții comune de capacități pentru transportul militar.

Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să i se permită să invite, după caz și cu respectarea corespunzătoare a intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre, Ucraina, Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European să participe la reuniuni în calitate de observatori. După caz, Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui, de asemenea, să i se permită să organizeze reuniuni comune cu Consiliul pentru securitatea aprovizionării în domeniul apărării instituit în temeiul articolului 57 din propunerea de regulament [privind EDIP] pentru a aborda aspecte legate de disponibilitatea activelor și capacităților militare.	Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să i se permită să invite, după caz și cu respectarea corespunzătoare a intereselor de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre, Ucraina, Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European***, precum și aliații NATO*** să participe la reuniuni în calitate de observatori. După caz, Grupului privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui, de asemenea, să i se permită să organizeze reuniuni comune cu Consiliul pentru securitatea aprovizionării în domeniul apărării instituit în temeiul articolului 57 din propunerea de regulament [privind EDIP] pentru a aborda aspecte legate de disponibilitatea activelor și capacităților militare.

Or. en

Amendamentul 347
Elio Di Rupo, José Cepeda

Propunere de regulament
Considerentul 55 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(55a) Pentru a anticipa nevoile viitoare în materie de transport militar în cadrul Uniunii, în conformitate cu orientările prevăzute în raportul comun al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind punerea în aplicare a Planului de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0, Grupul privind transportul pentru mobilitate militară ar trebui să analizeze impactul implementării combustibililor alternativi și să formuleze recomandări privind implementarea, interoperabilitatea și securitatea infrastructurii asociate lanțurilor de aprovizionare cu combustibili alternativi. Dezvoltarea acestor combustibili alternativi și a infrastructurii corespunzătoare este de importanță strategică pentru mobilitatea

militară, deoarece contribuie la reducerea dependențelor energetice actuale și viitoare, la consolidarea rezilienței alimentării cu combustibil și la sprijinirea tranziției către moduri de transport cu emisii scăzute de gaze cu efect de seră. În acest scop, Grupul de lucru pentru transportul pentru mobilitate militară, cu sprijinul Comisiei, ar trebui să consulte grupurile de experți relevante, în special Forumul pentru transporturi durabile și Grupul de lucru pentru reziliența entităților critice.

Or. en

Amendamentul 348
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Propunere de regulament
Considerentul 55 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(55a) Intensificarea cooperării dintre statele membre în domeniul mobilității militare, inclusiv în formate regionale, cum ar fi cooperarea dintre Belgia, Germania, Țările de Jos și Polonia, precum și în cadrul domeniilor prioritare în materie de capabilități, contribuie la îmbunătățirea coordonării, a interoperabilității și a dezvoltării efective a capacităților. Această cooperare ar trebui încurajată și luată în considerare la punerea în aplicare a prezentului regulament.

Or. en

Amendamentul 349
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Propunere de regulament
Considerentul 55 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(55b) Pregătirea infrastructurii de transport pentru mobilitatea militară se bazează nu numai pe adaptări fizice, cum ar fi eliminarea blocajelor și crearea coridoarelor, ci și pe disponibilitatea datelor digitale de înaltă calitate, accesibile și interoperabile care sprijină planificarea și executarea deplasărilor transfrontaliere. Directiva (UE) 2023/2661 privind furnizarea de servicii de informații cu privire la traficul rutier la nivelul UE evidențiază importanța atât a datelor statice, cât și a datelor în timp real, inclusiv a informațiilor despre caracteristicile infrastructurii, cum ar fi greutatea maximă autorizată și dimensiunile, limitele de viteză și alte constrângeri operaționale. Asigurarea punerii la dispoziție a acestor date într-un format prelucrabil automat poate îmbunătăți semnificativ coordonarea, previzibilitatea și interoperabilitatea transportului militar în întreaga Uniune.

Or. en

Amendamentul 350
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Propunere de regulament
Considerentul 55 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(55c) Informațiile geospațiale exacte, securizate, interoperabile și actualizate, inclusiv cartografierea digitală, modelarea digitală și sistemele de informații geografice, joacă un rol central în sprijinirea infrastructurii de transport, atât civil, cât și militar. Aceste capacități sunt esențiale pentru planificarea rutelor, coordonarea transfrontalieră și desfășurarea în timp util de personal și

echipamente. Utilizarea datelor geospațiale poate să faciliteze măsurile de circulație, să permită identificarea coridoarelor de transport adecvate și să îmbunătățească coordonarea între autoritățile relevante, limitând în același timp perturbarea traficului civil. După caz, aceste date și capacități ar trebui puse la dispoziția Grupului privind transportul pentru mobilitate militară, a autorităților statelor membre și a altor părți interesate relevante în scopul punerii în aplicare a prezentului regulament, inclusiv al simulărilor de criză și al planificării de contingență.

Or. en

Amendamentul 351
Michał Szczerba, Dariusz Joński

Propunere de regulament
Considerentul 55 d (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(55d) Recunoscând că sistemele digitale sunt esențiale pentru funcționarea transportului militar transfrontalier, regulamentul ar trebui să impună măsuri minime de securitate cibernetică și reziliență, aliniate cu politicile Uniunii privind reziliența cibernetică și cu standardele NATO, pentru a asigura continuitatea operațiunilor și protecția datelor sensibile.

Or. en

Amendamentul 352
Alexandra Mehnert

Propunere de regulament
Considerentul 56

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(56) Pentru a facilita eficacitatea operațiunilor de transport militar în Uniune, statele membre ar trebui să efectueze o verificare anuală a pregătirii în domeniul transportului militar, care să permită fiecărui stat membru să își evalueze pregătirea pentru a efectua sau a contribui la operațiuni de transport militar, precum și pentru a pune în aplicare EMERS. Astfel de verificări ar trebui, printre altele, să contribuie la asigurarea faptului că statele membre sunt pregătite în mod adecvat să primească operațiuni de transport militar transfrontalier pe teritoriul lor și că au luat măsurile necesare pentru a facilita acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și pentru a asigura o abordare la nivelul întregii administrații.	(56) Pentru a facilita eficacitatea operațiunilor de transport militar în Uniune, statele membre ar trebui să efectueze o verificare anuală a pregătirii în domeniul transportului militar, care să permită fiecărui stat membru să își evalueze pregătirea pentru a efectua sau a contribui la operațiuni de transport militar, precum și pentru a pune în aplicare EMERS. ***Această verificare ar trebui să includă, de asemenea, evaluarea măsurilor de informare și de asigurare a acceptării în rândul populației.*** Astfel de verificări ar trebui, printre altele, să contribuie la asigurarea faptului că statele membre sunt pregătite în mod adecvat să primească operațiuni de transport militar transfrontalier pe teritoriul lor și că au luat măsurile necesare pentru a facilita acordarea autorizațiilor pentru transportul militar și pentru a asigura o abordare la nivelul întregii administrații.

Or. de

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 57

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(57) Angajamentul Consiliului European privind mobilitatea militară din 2024 a subliniat necesitatea unor exerciții periodice pentru a testa deplasările militare transfrontaliere. Capacitatea Comisiei de a efectua simulări de criză este, de asemenea, esențială pentru a evalua eficacitatea prezentului regulament în această privință. Prin urmare, Comisiei ar trebui să i se permită să efectueze simulări de criză, în	(57) Angajamentul Consiliului European privind mobilitatea militară din 2024 a subliniat necesitatea unor exerciții periodice pentru a testa deplasările militare transfrontaliere. Capacitatea Comisiei de a efectua simulări de criză este, de asemenea, esențială pentru a evalua eficacitatea prezentului regulament în această privință. Prin urmare, Comisiei ar trebui să i se permită să efectueze simulări de criză, în

colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale Uniunii, pentru a îmbunătăți pregătirea statelor membre și a actorilor de la nivelul Uniunii pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Astfel de simulări ar trebui să se axeze pe aspecte precum pregătirea pentru activarea EMERS, evaluarea eficacității abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament și evaluarea punerii în aplicare a obiectivelor prezentului regulament în zone geografice specifice, cum ar fi coridoarele sau sectoarele specifice de mobilitate militară, inclusiv în domeniul vamal.	colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale Uniunii, pentru a îmbunătăți pregătirea statelor membre și a actorilor de la nivelul Uniunii pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Astfel de simulări ar trebui să se axeze pe aspecte precum pregătirea pentru activarea EMERS, evaluarea eficacității abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament și evaluarea punerii în aplicare a obiectivelor prezentului regulament în zone geografice specifice, cum ar fi coridoarele sau sectoarele specifice de mobilitate militară, inclusiv în domeniul vamal. ***Aceste exerciții ar trebui aliniate cu ciclurile de exerciții multinaționale existente efectuate în cooperare cu NATO, inclusiv cu seria de exerciții „EU Integrated Resolve”, care au avut loc o dată la doi ani (în 2022 și în 2024).***

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 57

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(57) Angajamentul Consiliului European privind mobilitatea militară din 2024 a subliniat necesitatea unor exerciții periodice pentru a testa deplasările militare transfrontaliere. Capacitatea Comisiei de a efectua simulări de criză este, de asemenea, esențială pentru a evalua eficacitatea prezentului regulament în această privință. Prin urmare, ***Comisiei*** ar trebui să ***i se permită să*** efectueze simulări de criză, în colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale Uniunii, pentru a îmbunătăți pregătirea statelor membre și a actorilor de la nivelul Uniunii pentru	(57) Angajamentul Consiliului European privind mobilitatea militară din 2024 a subliniat necesitatea unor exerciții periodice pentru a testa deplasările militare transfrontaliere. Capacitatea Comisiei de a efectua simulări de criză este, de asemenea, esențială pentru a evalua eficacitatea prezentului regulament în această privință. Prin urmare, ***Comisia*** ar trebui să efectueze ***periodic*** simulări de criză, în colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale Uniunii***, în special cu Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, Agenția Uniunii Europene pentru Căile***

punerea în aplicare a prezentului regulament. Astfel de simulări ar trebui să se axeze pe aspecte precum pregătirea pentru activarea EMERS, evaluarea eficacității abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament și evaluarea punerii în aplicare a obiectivelor prezentului regulament în zone geografice specifice, cum ar fi coridoarele sau sectoarele specifice de mobilitate militară, inclusiv în domeniul vamal.

Ferate, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și Agenția Uniunii Europene pentru Securitate Cibernetică, pentru a îmbunătăți pregătirea statelor membre și a actorilor de la nivelul Uniunii pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Astfel de simulări ar trebui să se axeze pe aspecte precum pregătirea pentru activarea EMERS, evaluarea eficacității abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament și evaluarea punerii în aplicare a obiectivelor prezentului regulament în zone geografice specifice, cum ar fi coridoarele sau sectoarele specifice de mobilitate militară, inclusiv în domeniul vamal.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 57

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(57) Angajamentul Consiliului European privind mobilitatea militară din 2024 a subliniat necesitatea unor exerciții periodice pentru a testa deplasările militare transfrontaliere. Capacitatea Comisiei de a efectua simulări de criză este, de asemenea, esențială pentru a evalua eficacitatea prezentului regulament în această privință. Prin urmare, Comisiei ar trebui să i se permită să efectueze simulări de criză, în colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale Uniunii, pentru a îmbunătăți pregătirea statelor membre și a actorilor de la nivelul Uniunii pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Astfel de simulări ar trebui să se axeze pe aspecte precum pregătirea pentru activarea EMERS, evaluarea	(57) Angajamentul Consiliului European privind mobilitatea militară din 2024 a subliniat necesitatea unor exerciții periodice pentru a testa deplasările militare transfrontaliere. Capacitatea Comisiei de a efectua simulări de criză este, de asemenea, esențială pentru a evalua eficacitatea prezentului regulament în această privință. Prin urmare, Comisiei ar trebui să i se permită să efectueze simulări de criză, în colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale Uniunii, pentru a îmbunătăți pregătirea statelor membre și a actorilor de la nivelul Uniunii pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Astfel de simulări ar trebui să se axeze pe aspecte precum pregătirea pentru activarea EMERS, evaluarea

eficacității abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament și evaluarea punerii în aplicare a obiectivelor prezentului regulament în zone geografice specifice, cum ar fi coridoarele sau sectoarele specifice de mobilitate militară, inclusiv în domeniul vamal.	eficacității abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament și evaluarea punerii în aplicare a obiectivelor prezentului regulament în zone geografice specifice, cum ar fi coridoarele sau sectoarele specifice de mobilitate militară, inclusiv în domeniul vamal. ***Simulările ar trebui să vizeze și capacitatea statelor membre de a asigura o coordonare optimă cu NATO.***
	Or. en

Amendamentul 356
Alexandra Mehnert

Propunere de regulament
Considerentul 57

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(57) Angajamentul Consiliului European privind mobilitatea militară din 2024 a subliniat necesitatea unor exerciții periodice pentru a testa deplasările militare transfrontaliere. Capacitatea Comisiei de a efectua simulări de criză este, de asemenea, esențială pentru a evalua eficacitatea prezentului regulament în această privință. Prin urmare, Comisiei ar trebui să i se permită să efectueze simulări de criză, în colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale Uniunii, pentru a îmbunătăți pregătirea statelor membre și ***a*** actorilor de la nivelul Uniunii pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Astfel de simulări ar trebui să se axeze pe aspecte precum pregătirea pentru activarea EMERS, evaluarea eficacității abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament și evaluarea punerii în aplicare a obiectivelor prezentului regulament în zone geografice specifice, cum ar fi coridoarele sau sectoarele specifice de	(57) Angajamentul Consiliului European privind mobilitatea militară din 2024 a subliniat necesitatea unor exerciții periodice pentru a testa deplasările militare transfrontaliere. Capacitatea Comisiei de a efectua simulări de criză este, de asemenea, esențială pentru a evalua eficacitatea prezentului regulament în această privință. Prin urmare, Comisiei ar trebui să i se permită să efectueze simulări de criză, în colaborare cu statele membre și cu organismele relevante ale Uniunii, pentru a îmbunătăți pregătirea statelor membre ***și acceptarea măsurilor de apărare în rândul populației*** și ***al*** actorilor de la nivelul Uniunii pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Astfel de simulări ar trebui să se axeze pe aspecte precum pregătirea pentru activarea EMERS, evaluarea eficacității abordării la nivelul întregii administrații în ceea ce privește punerea în aplicare a obiectivelor prezentului regulament și evaluarea punerii în aplicare a obiectivelor prezentului regulament în zone geografice specifice,

mobilitate militară, inclusiv în domeniul vamal.	cum ar fi coridoarele sau sectoarele specifice de mobilitate militară, inclusiv în domeniul vamal.
	Or. de

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

Propunere de regulament
Considerentul 58

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(58) În vederea atingerii obiectivului prezentului regulament de a stabili norme uniforme la nivelul Uniunii pentru transportul militar, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să îi fie delegată Comisiei pentru actualizarea listei tipurilor de operațiuni de transport militar acoperite de autorizațiile permanente pentru transportul militar prevăzute în anexa I și pentru actualizarea modelului de cerere și de notificare a autorizațiilor pentru transportul militar prevăzut în anexa II, pentru a se asigura că acesta rămâne actualizat. Este deosebit de important ca, în cursul activității sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, ***inclusiv*** la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[20]. În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.	(58) În vederea atingerii obiectivului prezentului regulament de a stabili norme uniforme la nivelul Uniunii pentru transportul militar, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să îi fie delegată Comisiei pentru actualizarea listei tipurilor de operațiuni de transport militar acoperite de autorizațiile permanente pentru transportul militar prevăzute în anexa I și pentru actualizarea modelului de cerere și de notificare a autorizațiilor pentru transportul militar prevăzut în anexa II, pentru a se asigura că acesta rămâne actualizat. Este deosebit de important ca, în cursul activității sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, ***în special cu statele membre, ținând seama de considerentele lor de securitate națională, și*** la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[20]. În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile

	grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
[20] JO L 123, 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.	[20] JO L 123, 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 58 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(58a) Ținând seama de utilizarea potențială a infrastructurii de transport de către adversari, statele membre, cu sprijinul Comisiei, ar trebui să instituie și să pună în aplicare un plan de acțiune pentru contramobilitate la nivelul Uniunii. Acest plan trebuie să includă exerciții comune pentru a asigura pregătirea pentru scenarii de contramobilitate.

Or. en