



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 19.11.2025
COM(2025) 847 final

2025/0847 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen zur Erleichterung des Transports von
militärischer Ausrüstung, militärischen Gütern und militärischem Personal innerhalb
der Union**

{SWD(2025) 847 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Militärische Mobilität ist die Fähigkeit der Streitkräfte der Mitgliedstaaten, Truppen und Ausrüstung innerhalb der Union und über ihre Außengrenzen zu militärischen Zwecken rasch zu bewegen. Als wesentlicher Faktor für die europäische Sicherheit und die Abschreckung unterstützt sie die Vorsorge und Bereitschaft der Union. Die militärische Mobilität ist für unsere europäische Sicherheit und Verteidigung sowie für unsere Fähigkeit, auf Naturkatastrophen sowie von Menschen verursachte Katastrophen zu reagieren, von entscheidender Bedeutung. Die Streitkräfte der EU-Mitgliedstaaten müssen in der Lage sein, den Transport von militärischer Ausrüstung, militärischen Gütern und militärischem Personal in der Union und über ihre Außengrenzen hinweg durchzuführen, die Auswirkungen eines solchen Transports auf den zivilen Verkehr so gering wie möglich zu halten und abzumildern sowie rasch und in ausreichendem Umfang auf Krisen zu reagieren, die an den Außengrenzen der EU und darüber hinaus ausbrechen. Ferner zeigt der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine jeden Tag, wie wichtig es ist, die militärische Hilfe und Versorgung so schnell und reibungslos wie möglich zu mobilisieren.

Zwar wurden bedeutende Fortschritte erzielt, doch bestehen nach wie vor erhebliche Hindernisse für eine wirksame militärische Mobilität in der EU. Unterschiedliche nationale Vorschriften, fragmentierte Verfahren und das Fehlen einer klaren Koordinierung verzögern weiterhin den militärischen Transport. Die EU-Verkehrsinfrastruktur ist nicht ausreichend an die Erfordernisse im Zusammenhang mit einem doppelten Verwendungszweck angepasst und nach wie vor anfällig für Störungen. Der Zugang zu Kraftstoffen für militärische Transportoperationen stellt nach wie vor eine Herausforderung dar. Fähigkeiten im Hinblick auf Güter mit doppeltem Verwendungszweck, die für militärische Transportoperationen von entscheidender Bedeutung sind, sind nach wie vor eingeschränkt anzutreffen. Diese Hindernisse offenbaren kritische Schwachstellen im Verkehrsnetz der Union und untergraben die Sicherheitsposition der EU, zivile Schutzmaßnahmen und die Abschreckungskapazität.

Im Gemeinsamen Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030 vom März 2025¹ wird anerkannt, dass die Regulierungs-, Infrastruktur- und fähigkeitsbezogenen Hindernisse bewältigt werden müssen, um die militärische Mobilität erheblich zu verbessern. Im Fahrplan zur Verteidigungsbereitschaft 2030 („Readiness Roadmap“) vom 16. Oktober 2025² wird dies in klare Etappenziele umgesetzt und im November 2025 ein Paket zur militärischen Mobilität angekündigt.

In den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 26. Juni 2025³ wurden die Kommission und die Hohe Vertreterin ersucht, weitere Vorschläge zur Stärkung der militärischen Mobilität vorzulegen, damit Verteidigungsgüter und -personal effizient innerhalb der Union verbracht werden können.

Die vorliegende Verordnung entspricht diesen Aufforderungen und ist zusammen mit der Gemeinsamen Mitteilung zur militärischen Mobilität Teil des Pakets zur militärischen Mobilität. Darin wird ein umfassendes Maßnahmenpaket vorgeschlagen, das darauf abzielt,

¹ JOIN(2025) 120 final – Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030.

² JOIN(2025) 27 final – Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat und den Rat – Frieden sichern: Fahrplan für die Verteidigungsbereitschaft 2030.

³ EUCO 12/25 – Tagung des Europäischen Rates (26. Juni 2025) – Schlussfolgerungen.

den Transport von Ausrüstung, Gütern und Personen für militärische Zwecke zu erleichtern und gleichzeitig die Auswirkungen eines solchen Transports auf den zivilen Verkehr zu minimieren und abzumildern.

Die Verordnung umfasst ein umfassendes Maßnahmenpaket mit folgenden Zielen:

- a) Erleichterung grenzüberschreitender militärischer Transporte (durch Schaffung eines einheitlichen Rahmens für Genehmigungsverfahren und durch Gewährleistung ununterbrochener und sicherer militärischer Transporte)
- b) Verbesserung der Reaktion auf Notsituationen (Schaffung eines effizienten, koordinierten und wirksamen Rahmens zur Erleichterung militärischer Transporte als Reaktion auf vorübergehende, außergewöhnliche und dringende Situationen)
- c) Verbesserung der Bereitschaft und des Schutzes der Infrastruktur (Festlegung von Vorschriften zur Verbesserung der Bereitschaft von Verkehrsinfrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck und zum besseren Schutz strategischer Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck vor allen Gefahren und Bedrohungen)
- d) Förderung der Solidarität und der gemeinsamen Nutzung von Fähigkeiten (Förderung der gemeinsamen Nutzung und Bündelung von Transport- und Logistikfähigkeiten durch einen Solidaritätspool und Erhöhung der Sichtbarkeit bestehender Transportfähigkeiten für militärische Transporte)

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Diese Verordnung, die sich auf die Anpassung von Verkehrsinfrastrukturen und -ausrüstungen mit doppeltem Verwendungszweck sowie auf Verfahren zur Erleichterung des Transports zu Zwecken der militärischen Mobilität konzentriert und gleichzeitig die Auswirkungen eines solchen Transports auf den zivilen Verkehr minimieren und abmildern soll, steht vollständig im Einklang mit den bisherigen Fortschritten bei der Verbesserung der militärischen Mobilität und ergänzt diese.

Seit 2017 verfolgt die EU eine spezielle Agenda zur Stärkung der militärischen Mobilität. In zwei Aktionsplänen zur militärischen Mobilität aus den Jahren 2018⁴ und 2022⁵ wurde eine Reihe von Maßnahmen zur Beseitigung physischer, verfahrenstechnischer und regulatorischer Hindernisse für militärische Bewegungen vorgeschlagen. Im Jahr 2024 verpflichteten sich die Mitgliedstaaten in ihrer ehrgeizigen militärischen Mobilitätsusage⁶, die verbleibenden Lücken im Bereich der militärischen Mobilität zu schließen. Die militärische Mobilität ist auch ein „Vorzegebereich“ der Zusammenarbeit zwischen der EU und der NATO.

In Bezug auf regulatorische Aspekte konzentrierten sich die Bemühungen hauptsächlich auf die Genehmigungen für grenzüberschreitende Militärbewegungen. Hier haben die Europäische Verteidigungsagentur (EDA) und die beitragenden Mitgliedstaaten technische Vereinbarungen zur Standardisierung der Verfahren für die Genehmigung grenzüberschreitender Bewegungen in Europa getroffen, um diese zu vereinfachen und zu harmonisieren. Obwohl diese Vereinbarungen einen bedeutenden Fortschritt darstellen, ist

⁴ Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität, JOIN(2018) 05.

⁵ Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0, JOIN(2022) 48.

⁶ Schlussfolgerungen des Rates zur Sicherheit und Verteidigung der EU, 27. Mai 2024, 9225/24.

ihre Umsetzung nach wie vor zu unvollständig, um einen nahtlosen militärischen Transport wirklich zu erleichtern.

In Bezug auf die Infrastruktur sind die Mitgliedstaaten gemäß der überarbeiteten TEN-V-Verordnung von 2024⁷ verpflichtet, die militärische Mobilität in die europäische Verkehrspolitik zu integrieren, um ein Netz im Bereich der Doppelnutzung zu schaffen. Als Richtschnur für Investitionen hat der Rat im Jahr 2025 vier vorrangige multimodale Korridore für die militärische Mobilität angenommen, die eine verstärkte Zusammenarbeit und kohärente Planung zwischen den Mitgliedstaaten ermöglichen. Die Errichtung einer Verkehrsnetzinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck erfordert erhebliche Investitionen. Im Rahmen des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) 2021-2027 wurden 1,69 Mrd. EUR für die Kofinanzierung von Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck über die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF)⁸ bereitgestellt, wodurch 95 Projekte in 21 Mitgliedstaaten unterstützt wurden. Die Nachfrage überstieg jedoch die verfügbaren Ressourcen bei Weitem, wobei die dritte und letzte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Verkehrsinfrastrukturprojekte mit doppeltem Verwendungszweck im Rahmen der CEF zu einer Überzeichnungsquote von 4,7 führte¹. 22 Mitgliedstaaten beantragten im Rahmen dieser Aufforderung 112 Projekte (für eine EU-Kofinanzierung in Höhe von insgesamt 3,7 Mrd. EUR), während schließlich 807 Mio. EUR für die Unterstützung von 38 Projekten in 18 Mitgliedstaaten bereitgestellt wurden. Zusammen mit der zunehmenden Dringlichkeit, die Verteidigung der EU zu stärken, veranlasste dies die Kommission, eine Verzehnfachung der Mittel für militärische Mobilität für den CEF-Vorschlag für den nächsten MFR 2028-2034 vorzuschlagen⁹. Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten im nächsten MFR Investitionen in Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck, insbesondere in die TEN-V-Infrastruktur, durch ihre nationalen und regionalen Pläne unterstützen. Sie können außerdem in diesem MFR-Zeitraum Mittel aus den Kohäsionsfonds umschichten und das Instrument SAFE¹⁰ nutzen, um Projekte mit doppeltem Verwendungszweck zu finanzieren. Schließlich hat die Europäische Investitionsbank-Gruppe kürzlich ihre Darlehenspolitik im Verteidigungsbereich geändert und plant, im Jahr 2025 3,5 Mrd. EUR in Sicherheit und Verteidigung zu investieren, auch in die Verteidigungsinfrastruktur und die militärische Mobilität.

Neben regulatorischen Fragen und der Infrastruktur wurden auch Fortschritte im Bereich der Fähigkeiten und der Digitalisierung erzielt sowie bei der Entwicklung der notwendigen künftigen Transportmittel, die für die militärische Mobilität von kritischer Bedeutung sind. So hat die EU beispielsweise Projekte zum digitalen Informationsaustausch, Lufttransport für übergroße Lasten und zu künftigen Luftsystmen über den Europäischen Verteidigungsfonds

⁷ Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, PE/56/2024/ADD/1.

⁸ Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014, PE/52/2021/INIT.

¹ 22 Mitgliedstaaten beantragten für 112 Projekte eine EU-Kofinanzierung in Höhe von insgesamt 3,7 Mrd. EUR, während schließlich 807 Mio. EUR für die Unterstützung von 38 Projekten in 18 Mitgliedstaaten bereitgestellt wurden.

⁹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Ein dynamischer EU-Haushalt für die Prioritäten der Zukunft – der Mehrjährige Finanzrahmen 2028-2034, COM(2021) 550.

¹⁰ Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung des Instruments „Sicherheitsmaßnahmen für Europa“ (SAFE) durch die Stärkung der europäischen Verteidigungsindustrie, COM(2025) 122 final – 2025/0122 (NLE) vom 19. März 2025.

(EDF)¹¹ unterstützt. Im Rahmen von Horizont Europa², dem wichtigsten Rahmenprogramm der EU für Forschung und Innovation, wurden ebenfalls Forschungs- und Innovationsvorhaben gefördert, die die militärische Mobilität indirekt unterstützen, z. B. Batterien, Brennstoffzellen, Wasserstofftechnologien, Eisenbahnsysteme mit hoher Kapazität und intelligente Verkehrssysteme. Der Vorschlag der Kommission³ für das nächste Rahmenprogramm „Horizont Europa“ könnte die militärische Mobilität direkter unterstützen, da Maßnahmen mit doppeltem Verwendungszweck gefördert werden können. Die Mitgliedstaaten können das SAFE-Instrument auch nutzen, um die Beschaffung von Fähigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität zu finanzieren. Im Rahmen des nächsten MFR hat die Kommission im Vorschlag für den Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit¹² eine spezifische Komponente zur Ermöglichung und Unterstützung der Militärlogistik vorgeschlagen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Digitalisierung von Prozessen der militärischen Mobilität, der Beschaffung von Produkten zur Verbesserung des Zugangs zu Fähigkeiten der militärischen Mobilität, dem Schutz und der Resilienz von Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck und der Unterstützung der Mitgliedstaaten beim Zugang zu den erforderlichen Transport- und Logistikressourcen und -ausrüstungen umfasst. Die Einrichtung und die Funktionsweise des Solidaritätspools wurden insbesondere so konzipiert, dass sie mit den möglichen Investitionen im Rahmen des Vorschlags des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit zur Verbesserung des Zugangs zu Fähigkeiten für militärische Transporte im Einklang stehen. Über das ECF-InvestEU-Instrument können Darlehen und Garantien für Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck bereitgestellt werden.

Diese Verordnung steht vollständig im Einklang mit den bisherigen Fortschritten, Bemühungen und Vorschlägen. Sie wird sich mit wichtigen Aspekten befassen, die bisher nicht in allen drei Bereichen – Regulierung, Infrastruktur und Fähigkeiten – angemessen behandelt wurden. Die Verordnung ist vollständig auf die im nächsten MFR vorgesehenen Finanzinvestitionen abgestimmt und wird mit diesen eng zusammenwirken. So werden beispielsweise Investitionen in die Infrastruktur im Rahmen der CEF einen Synergieeffekt haben, indem sie den militärischen Transport erleichtern, und zwar durch die Erhöhung der Verfügbarkeit angepasster Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck in der Union.

¹¹ Verordnung (EU) 2021/697 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 zur Einrichtung des Europäischen Verteidigungsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/1092, PE/11/2021/INIT.

² Verordnung (EU) Nr. 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 zur Einrichtung von „Horizont Europa“, dem Rahmenprogramm für Forschung und Innovation, sowie über dessen Regeln für die Beteiligung und die Verbreitung der Ergebnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1290/2013 und (EU) Nr. 1291/2013.

³ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung von „Horizont Europa“, dem Rahmenprogramm für Forschung und Innovation, für den Zeitraum 2028-2034 sowie über dessen Regeln für die Beteiligung und die Verbreitung der Ergebnisse und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 2021/695, COM(2025) 543 final.

¹² Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit (ECF), einschließlich des spezifischen Programms für Forschungs- und Innovationstätigkeiten im Verteidigungsbereich, zur Aufhebung der Verordnungen (EU) 2021/522, (EU) 2021/694, (EU) 2021/697 und (EU) 2021/783, zur Aufhebung von Bestimmungen der Verordnungen (EU) 2021/696 und (EU) 2023/588 und zur Änderung der Verordnung (EU) [EDIP], COM(2025) 555 final.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die Verordnung steht im Einklang mit der Gemeinsamen Mitteilung vom 26. März 2025 über die Strategie der Union zur Krisenvorsorge.¹³ Letztere fordert eine verstärkte zivil-militärische Zusammenarbeit mit besserer Interaktion zwischen zivilen und militärischen Akteuren – ein Ansatz, der im Mittelpunkt dieser Verordnung steht und darauf abzielt, den gesamtgesellschaftlichen und regierungsweiten Ansatz in Bezug auf militärische Transportoperationen zu verbessern.

Die Verordnung steht auch im Einklang mit der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „EU-Bevorratungsstrategie: Stärkung der materiellen Krisenvorsorge der EU“¹⁴. Die Verordnung enthält konkrete Maßnahmen, um der in dieser Mitteilung enthaltenen Forderung nachzukommen, die Zusammenarbeit und Koordinierung zu verbessern, um anpassungsfähige Strategien und Regelungsrahmen für den grenzüberschreitenden Verkehr in Krisen- und Störungszeiten zu schaffen, insbesondere durch die Vereinfachung der Verfahren für die grenzüberschreitende Verlegung und Zuweisung von Ressourcen und die gezielte Flexibilität bei den Transportvorschriften. Die Bestimmungen dieser Verordnung über das verbesserte europäische Reaktionssystem für die militärische Mobilität European Military Mobility Enhanced Response System, EMERS) stehen insbesondere im Einklang mit dem in der EU-Bevorratungsstrategie dargelegten Ansatz.

Die Verordnung sieht die Möglichkeit vor, einen Solidaritätspool gemeinsamer Transport- und Logistikfähigkeiten einzurichten, um die Fähigkeitslücken zu schließen, mit denen die Mitgliedstaaten bei der Durchführung militärischer Transportoperationen konfrontiert sind, und orientiert sich somit unmittelbar an den erfolgreichen Erfahrungen der Kommission mit dem Europäischen Katastrophenschutz-Pool und rescEU im Rahmen des Katastrophenschutzverfahrens der Union¹⁵.

Darüber hinaus baut diese Verordnung auf der bestehenden Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen¹⁷ auf, zielt aber auch darauf ab, die Resilienz der strategischen Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck zu verbessern. Mit der Verordnung wird unter anderem der besonderen Notwendigkeit Rechnung getragen, die Widerstandsfähigkeit und den Schutz von Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck, die für militärische Transporte von strategischer Bedeutung sind, zu verbessern, indem ergänzende Vorschriften eingeführt werden, die auf der genannten bestehenden Richtlinie aufbauen, wobei der Schwerpunkt auf der Ermittlung und Widerstandsfähigkeit solcher Verkehrsinfrastrukturen liegt.

Schließlich werden zwar spezifische und ergänzende Bestimmungen über Zollverfahren für militärische Transporte vorgeschlagen, die unbedingt erforderlich sind, um die Durchführung der geplanten Beförderungsmaßnahmen zu erleichtern, doch ist diese Verordnung nach wie

¹³ Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Europäische Strategie für eine Union der Krisenvorsorge, JOIN(2025) 130.

¹⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – EU-Bevorratungsstrategie: Stärkung der materiellen Krisenvorsorge der EU, COM(2025) 528 final.

¹⁵ Verordnung (EU) 2021/836 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 2021 zur Änderung des Beschlusses Nr. 1313/2013/EU über ein Katastrophenschutzverfahren der Union.

¹⁷ Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Resilienz kritischer Einrichtungen und zur Aufhebung der Richtlinie 2008/114/EG PE/51/2022/REV/1 des Rates.

vor vollständig mit der vorgeschlagenen Überarbeitung des Zollkodex der Union¹⁸ vereinbar, in dem die Zollvorschriften und -verfahren im Zollgebiet der EU festgelegt sind.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Die Streitkräfte der Mitgliedstaaten sind bei ihren militärischen Transportoperationen in hohem Maße auf Verkehrsinfrastrukturen und -ausrüstungen mit doppeltem Verwendungszweck angewiesen. Durch die Anerkennung dieser Dimension des doppelten Verwendungszwecks kann die gemeinsame Verkehrspolitik mobilisiert und weiterentwickelt werden, um den besonderen Erfordernissen des militärischen Transports gerecht zu werden.

Darüber hinaus müssen die Vorschriften für den grenzüberschreitenden militärischen Transport angemessen in die auf Unionsebene entwickelte gemeinsame Verkehrspolitik integriert und entwickelt werden, insbesondere um den einschlägigen Besonderheiten des Transports, der im Auftrag der Streitkräfte von zivilen Unternehmen durchgeführt wird, Rechnung zu tragen und um sicherzustellen, dass seine Auswirkungen auf andere zivile Transporte so gering wie möglich gehalten und so weit wie möglich abgemildert werden.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen und der Tatsache, dass die Verordnung Maßnahmen für den Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr, aber auch für den Luft- und Seeverkehr umfasst, stützt sie sich auf Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Sie legt eine Reihe von Maßnahmen und geeignete Bestimmungen fest, die darauf abzielen, den militärischen Transport in der Union und über ihre Außengrenzen hinweg zu erleichtern und die Auswirkungen eines solchen Transports auf den zivilen Verkehr so gering wie möglich zu halten und abzumildern.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Militärische Mobilität in der EU bezieht sich auf die Fähigkeit der Streitkräfte der Mitgliedstaaten, rasch Truppen und Ausrüstung in der Union und über ihre Außengrenzen zu militärischen Zwecken zu entsenden. Aufgrund ihres transnationalen Charakters wird die militärische Mobilität durch die Komplexität des grenzüberschreitenden Verkehrs erheblich beeinträchtigt. Durch Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden militärischen Transport steht diese Verordnung im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und gewährleistet, dass Entscheidungen auf der Ebene getroffen werden, auf der sie am wirksamsten sind, um eine nahtlose und effiziente militärische Mobilität in der gesamten EU zu ermöglichen.

Was die Rechtsvorschriften betrifft, waren die Fortschritte bei der Erleichterung des grenzüberschreitenden militärischen Transports trotz nationaler und zwischenstaatlicher Bemühungen unzureichend. Die derzeitige Regulierungslandschaft ist durch uneinheitliche und voneinander abweichende nationale Vorschriften gekennzeichnet, was zu einem fragmentierten Rahmen führt, der die effiziente doppelte Verwendung der Verkehrsinfrastruktur und damit den grenzüberschreitenden Transport von militärischem Personal und militärischer Ausrüstung behindert, bei dem die Auswirkungen auf den zivilen Verkehr minimiert und abmildert werden. Um dieses Problem anzugehen, ist ein einheitlicher und kohärenter Rechtsrahmen auf Unionsebene erforderlich, mit dem eine doppelte Verwendung der Verkehrsinfrastruktur für militärische Bewegungen sichergestellt wird.

¹⁸ Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union.

Darüber hinaus müssen die Vorschriften für den grenzüberschreitenden militärischen Transport im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik, die auf Unionsebene festgelegt wird, integriert und weiterentwickelt werden.

Was die Infrastruktur betrifft, so sind grenzüberschreitende militärische Transportoperationen naturgemäß auf Infrastrukturnetze mit doppeltem Verwendungszweck angewiesen, die sich über mehrere Mitgliedstaaten erstrecken. Die 2025 ermittelten Korridore für die militärische Mobilität sind hervorragende Beispiele für diese grenzüberschreitende Dimension. Folglich sind die in dieser Verordnung vorgeschlagenen Maßnahmen zur Stärkung der Bereitschaft und Resilienz von Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck sowohl erforderlich, um die reibungslose Durchführung grenzüberschreitender militärischer Transportoperationen sicherzustellen, als auch mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar. Im Gegensatz dazu würden fragmentierte nationale Ansätze nicht ausreichen, um das Ziel zu erreichen, sicherzustellen, dass grenzüberschreitende militärische Transportoperationen mit einer zweckmäßigen Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck durchgeführt werden können.

Was die Transport- und Logistikfähigkeiten betrifft, so sehen sich die Mitgliedstaaten mit erheblichen Lücken konfrontiert, die de facto nur schwer allein auf nationaler Ebene geschlossen werden können, entweder weil erhebliche Investitionen erforderlich sind oder weil ihre individuelle Bewältigung zu unnötiger Doppelarbeit führen würde. Dies kann einen effizienten militärischen Transport in der Union und über ihre Außengrenzen hinweg behindern. Um dies zu überwinden, haben mehrere Mitgliedstaaten erfolgreich Initiativen zur Bündelung und gemeinsamen Nutzung von Transport- und Logistikfähigkeiten wie den strategischen Luftransport umgesetzt und damit das Potenzial kooperativer Ansätze unter Beweis gestellt. Diese Initiativen sind jedoch derzeit fragmentiert und auf eine bestimmte Anzahl von Mitgliedstaaten beschränkt. Die vorgeschlagene Verordnung soll auf diesen Erfolgen aufbauen, sie allen Mitgliedstaaten zugänglich machen und ihren Anwendungsbereich auf zusätzliche Verkehrsträger und -kapazitäten ausweiten. Durch die Einrichtung eines Solidaritätspools und die Einführung von Maßnahmen zur Stärkung der Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten beim Zugang zu einschlägigen Fähigkeiten und sowie durch die damit verbundene Schließung der derzeit auf Unionsebene bestehenden Fähigkeitslücken, die den militärischen Transport behindern, wahrt der Vorschlag das Subsidiaritätsprinzip, indem er eine Lösung für eine unionsweite Lösung für eine grenzüberschreitende Herausforderung bietet. Dieser Ansatz ermöglicht eine effizientere und besser koordinierte Nutzung der Ressourcen, was letztlich allen Mitgliedstaaten zugute kommt.

Während der Europäische Rechnungshof¹⁹ und die Konsultationen der Interessenträger die Notwendigkeit und Relevanz von Maßnahmen auf EU-Ebene zur Beseitigung systemischer Hindernisse für die militärische Mobilität unterstrichen haben, machte die dringende Notwendigkeit, diese zu verbessern, auch das Eingreifen der EU unerlässlich, um eine kohärente Lösung im erforderlichen Tempo und Umfang zu finden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die Verordnung zielt darauf ab, den militärischen Transport innerhalb der Union zu erleichtern und zu straffen, indem die doppelte Verwendung ziviler Infrastruktur und eine verstärkte Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten gefördert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die vorgeschlagenen Maßnahmen sorgfältig abgewogen, um den Erfordernissen der Verordnung gerecht zu werden und ein Gleichgewicht zwischen

¹⁹ Sonderbericht Nr. 04/2025 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „Militärische Mobilität in der EU: Konzeptionsschwächen und Hindernisse stehen zügigeren Fortschritten im Weg“.

gestrafften Regeln und Verfahren für militärische Transporte und der vorrangigen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die militärische Mobilität herzustellen. Die Verordnung berührt nicht die Souveränität der Mitgliedstaaten, zu entscheiden, ob sie ihre Streitkräfte innerhalb der Union verlegen oder ob sie den Streitkräften eines anderen Mitgliedstaats die Durchreise durch ihr Hoheitsgebiet gestatten. Stattdessen zielt sie darauf ab, die wirksame Umsetzung solcher souveränen Entscheidungen zu ermöglichen und so die Gesamteffizienz der militärischen Mobilität zu erhöhen. Durch einen verhältnismäßigen Ansatz stellt die Verordnung sicher, dass militärische Transporte unter uneingeschränkter Achtung der Souveränität der Mitgliedstaaten erleichtert werden.

Darüber hinaus wird mit der Verordnung ein sorgfältiges Gleichgewicht zwischen der Erleichterung militärischer Transportoperationen und der Abmilderung ihrer Auswirkungen auf die Zivilbevölkerung hergestellt, wodurch ein verhältnismäßiger Ansatz sichergestellt wird. Mit den vorgeschlagenen Vorschriften soll der Rechtsrahmen für zivile Betreiber präzisiert werden, die von den Streitkräften der Mitgliedstaaten unter Vertrag genommen werden, auf die die meisten militärischen Transportoperationen in der Union entfallen. Durch die Unterscheidung zwischen den normalen Vorschriften für militärische Transporte und den Notfallmaßnahmen im Rahmen von EMERS verfolgt die Verordnung zudem einen schrittweisen und fortschreitenden Ansatz und behält eingreifende und weitreichende Maßnahmen Situationen vor, in denen sie tatsächlich erforderlich sind. Mit diesem gezielten Ansatz werden die Auswirkungen auf den zivilen Sektor so gering wie möglich gehalten und auf das Maß beschränkt, das unbedingt erforderlich ist, um die Zunahme der militärischen Transportoperationen in der Union zu ermöglichen. Darüber hinaus verbessern die Maßnahmen die Vorhersehbarkeit für zivile Tätigkeiten, bieten dem zivilen Sektor die Möglichkeit, aktiv zur Verbesserung der militärischen Mobilität in der Union beizutragen und fördern so ein kooperatives und für beide Seiten vorteilhaftes Umfeld.

- **Wahl des Instruments**

Die Kommission schlägt eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vor. Dies ist das am besten geeignete Rechtsinstrument, da nur eine Verordnung mit ihrer einheitlichen Anwendung, ihrem verbindlichen Charakter und ihrer unmittelbaren Anwendbarkeit das erforderliche Maß an Einheitlichkeit bieten kann, um die militärischen Transporte erheblich zu erleichtern und zu straffen. Darüber hinaus steht dies im Einklang mit Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, in denen das ordentliche Gesetzgebungsverfahren für den Erlass von Maßnahmen, die in ihren jeweiligen Anwendungsbereich fallen, festgelegt ist.

Die Entscheidung, die Option einer Richtlinie nicht zu wählen, lässt sich hauptsächlich dadurch erklären, dass die Richtlinie zwangsläufig eine Umsetzungsfrist für die Mitgliedstaaten mit sich bringt, was Zeit und Anstrengungen erfordert, die mit dem im Gemeinsamen Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030 dargelegten dringenden Zeitplan, innerhalb dessen die Union die militärische Mobilität verbessern muss, unvereinbar sind.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Bei der vorgeschlagenen Verordnung handelt es sich um eine neue politische Initiative. Auf EU-Ebene gibt es bisher keine Rechtsvorschriften über den grenzüberschreitenden militärischen Transport von Militärpersonal und Militärgütern.

- **Konsultation der Interessenträger**

Um qualitative und quantitative Daten und Rückmeldungen zu zentralen Fragen des Pakets zur militärischen Mobilität 2025 zu sammeln, wurde eine gezielte Konsultation der Interessenträger zu diesem Paket durchgeführt. Sie wurde am 12. Juni 2025 von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit der Hohen Vertreterin gestartet und richtete sich an die Mitgliedstaaten und alle einschlägigen Akteure, darunter die NATO, die Verwalter einschlägiger SSZ-Projekte, von Bereichen der militärischen Mobilität, Industriemanager, Verkehrsinfrastruktur- und Vermögensverwalter, Interessenträger im Zoll- und Energiesektor sowie den Finanzsektor. Diese gezielte Konsultation der Interessenträger umfasste eine spezielle Online-Umfrage und die Möglichkeit, Positionspapiere und schriftliche Beiträge einzureichen, und lief bis zum 31. Juli 2025. Der Europäische Auswärtige Dienst und die Dienststellen der Europäischen Kommission führten im September 2025 auch bilaterale Treffen mit den Mitgliedstaaten durch.

Insgesamt gingen bei der Kommission 107 Beiträge zu der Umfrage ein, davon 39 aus den Mitgliedstaaten und zwei aus Norwegen, 36 von Unternehmen, zwölf von Industrieverbänden und vier von anderen Organisationen. Weitere Beiträge stammten von 12 Hafenbehörden, einer Eisenbahnbehörde und einer Organisation, die Arbeitnehmer vertritt. Hinsichtlich der vertretenen Sektoren entfielen – soweit eine konkrete Zuordnung möglich war – sechs Beiträge auf den Luftverkehrssektor, drei auf Zollbehörden, einer auf den Energiesektor, 21 auf dem Eisenbahnsektor, zwei auf den Straßensektor und 18 auf den Seeverkehrsbereich. Außerdem gingen im Rahmen der Konsultation 76 Positionspapiere ein – sieben aus den Mitgliedstaaten und 69 von der Industrie, Denkfabriken und anderen Organisationen. Beiträge gingen auch von der NATO ein.

Die bilateralen Treffen mit den Mitgliedstaaten boten die Gelegenheit, das Verständnis der schriftlichen Beiträge weiter zu erörtern und zu vertiefen und den Mitgliedstaaten die aggregierten Ergebnisse der Befragung der Interessenträger vorzustellen.

- **Einhaltung und Nutzung von Expertenwissen**

Entfällt

- **Folgenabschätzung**

Es ist dringend erforderlich, die militärische Mobilität als Teil des umfassenderen strategischen Ziels der Erhöhung der Verteidigungsbereitschaft der EU zu verbessern, wie im Strategischen Kompass 2022²⁰ und im Gemeinsamen Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030 hervorgehoben wird. Vor dem Hintergrund der Dringlichkeit des Sicherheitskontextes und der dringenden Notwendigkeit, den militärischen Transport angesichts des geopolitischen Umfelds zu verbessern, wird der Vorschlag ausnahmsweise ohne begleitende Folgenabschätzung vorgelegt.

Dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung ist jedoch eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen beigefügt, in der die Gründe für ein Tätigwerden auf EU-Ebene erläutert werden, die Fähigkeit der EU aufgezeigt wird, durch ihre Regulierungs-, Haushalts- und Koordinierungsmaßnahmen einen Mehrwert zu erbringen, und die Grundlage für die Annahme des Pakets zur militärischen Mobilität selbst geschaffen wird. Dadurch wird sichergestellt, dass der neue Vorschlag durch eine strukturierte Analyse der Probleme, Ziele und verfügbaren Optionen unterstützt wird.

²⁰

Ein Strategischer Kompass für Sicherheit und Verteidigung (2022).

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Das übergeordnete Ziel der Verordnung besteht auch darin, die Vorschriften für militärische Transporte zu erleichtern und zu straffen, wodurch der Verwaltungsaufwand, insbesondere für die Bearbeitung von Genehmigungen grenzüberschreitender militärischer Transporte und die damit verbundenen Verfahren durch die Mitgliedstaaten, verringert werden dürfte.

- **Grundrechte**

Die vorgeschlagene Verordnung steht vollständig im Einklang mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (im Folgenden „Charta“). Der Vorschlag steht im Einklang mit dem in der Charta verankerten freien Personen- und Warenverkehr. Diese Verordnung beeinträchtigt zwar nicht die Befugnis der Mitgliedstaaten, in Friedenszeiten Genehmigungen grenzüberschreitender militärischer Transporte zu erteilen, legt jedoch einen Verfahrens- und Rechtsrahmen fest, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten diese Entscheidungen im Einklang mit den Grundsätzen eines fairen Verfahrens (Artikel 47 der Charta) und einer guten Verwaltung (Artikel 41 der Charta) anwenden.

Die Erleichterung der militärischen Mobilität kann dazu beitragen, die Auswirkungen des zivilen Verkehrs zu minimieren und somit die Grundrechte der EU-Bürger zu schützen.

In Artikel 8 der Charta ist das Recht auf Schutz der personenbezogenen Daten niedergelegt. Wenn der vorgesehene Austausch von Informationen über Fähigkeiten mit doppeltem Verwendungszweck (z. B. Infrastruktur) mit Militärbehörden personenbezogene Daten (z. B. Namen von Eigentümern/Betreibern) umfassen kann, muss jede Verarbeitung personenbezogener Daten mit dem EU-Datenschutzrecht (insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 und der Verordnung (EU) 2018/1725) im Einklang stehen, um operative Erfordernisse und den Schutz der Privatsphäre miteinander in Einklang zu bringen.

Artikel 17 Absatz 1 der Charta garantiert das Recht auf Eigentum, gemäß dem jede Person das Recht hat, ihr rechtmäßig erworbenes Eigentum zu besitzen, zu nutzen, darüber zu verfügen und es zu vererben.

Um jedoch die militärische Mobilität innerhalb der EU zu erleichtern, müssen die Mitgliedstaaten nach dieser Verordnung über einen Rahmen verfügen oder einen solchen schaffen, der die vorübergehende Kontrolle/das vorübergehende Nutzungsrecht für Infrastruktur, Mittel oder Ausrüstung ermöglicht, um die ununterbrochene Kontinuität und Wirksamkeit ihrer militärischen Transportoperationen zu gewährleisten, und den Einsatz solcher vorübergehenden Kontrollmaßnahmen zur Unterstützung der militärischen Transportoperationen anderer Mitgliedstaaten auf Ersuchen ermöglichen. Dies muss im Einklang mit Artikel 17 Absatz 1 stehen, der Ausnahmen vom Eigentumsrecht vorsieht, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt und in den von Gesetzes wegen vorgesehenen Fällen und unter den dort festgelegten Bedingungen, vorausgesetzt, dass rechtzeitig eine angemessene Entschädigung für den Verlust gezahlt wird. Diese Verordnung sieht vor, dass Eigentümer, Betreiber und Verwalter von Infrastrukturen, Vermögenswerten oder Ausrüstungen, die einer vorübergehenden Kontrollmaßnahme unterliegen, nicht in unangemessener Weise belastet werden und für die aufgrund dieser Maßnahmen entstandenen Ausgaben und erlittenen Schäden angemessen entschädigt werden.

Jede in diesem Vorschlag vorgesehenen Einschränkung dieses Eigentumsrechts ist gemäß Artikel 52 Absatz 1 der Charta gesetzlich vorgesehen, achtet den Wesensgehalt dieser Rechte und Freiheiten und wird unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit vorgenommen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Auswirkungen dieser Initiative auf den Haushalt beschränken sich auf Mittel für Personal zur Erfüllung der Aufgaben und Ziele im Rahmen dieser Verordnung und die erforderlichen IT-Systementwicklungen zur Unterstützung der Entwicklung und Pflege von Datenbanken. In allen Kommissionsdienststellen (GD MOVE, GD DEFIS, GD TAXUD, GD ECHO) werden Humanressourcen benötigt, um die Annahme der erforderlichen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte sicherzustellen, die neuen Zuständigkeiten der Kommission zu erfüllen und die Maßnahmen und Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung umzusetzen (insbesondere in Bezug auf die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität, den Solidaritätspool und das digitale Informationssystem, die Implementierung der Korridore für die militärische Mobilität, die strategische Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck – mit erweiterten Zuständigkeiten für den TEN-V-Ausschuss – sowie die Vereinfachung und Digitalisierung der Zollformalitäten). Der Mittelbedarf für die erforderlichen Humanressourcen zur Wahrnehmung dieser Aufgaben werden auf 53,7 Mio. EUR geschätzt, davon 4,5 Mio. EUR im Haushaltszeitraum 2021-2027.

Auch in den dezentralen Agenturen wird ein Personalbedarf erwartet. Die Kommission wird von der EASA bei der Umsetzung der Bestimmungen der Verordnung in Bezug auf die Luftfahrt unterstützt, insbesondere mit Blick auf die Entwicklung von Vorschriften für unbemannte Luftfahrzeugsysteme und die Bereitstellung neuer Fähigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität durch die Erleichterung innovativer Drohnen mit doppeltem Verwendungszweck, bemannter Luftfahrzeuge und von Systemen zur Abwehr unbemannter Flugsysteme (C-UAS), harmonisierte technische Vorschriften und Leitlinien für Systeme zur Abwehr unbemannter Flugsysteme, harmonisierte technische Vorschriften und Leitlinien zur Erleichterung der militärischen Luftmobilität und der Interoperabilität mit der Zivilluftfahrt. Die Kommission wird von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) bei der Umsetzung der Bestimmungen der Verordnung über den Schienenverkehr unterstützt, insbesondere i) bei Diskussionen über militärische Anforderungen an Eisenbahninfrastruktur und -anlagen, ii) bei der Einbeziehung bestehender militärischer Normen in die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, um sie gegebenenfalls durchsetzbar zu machen, iii) bei der Harmonisierung betrieblicher (Sicherheits-) und technischer Vorschriften für militärische Transporte, iv) bei zusätzlichen Genehmigungsaufgaben für Fahrzeuge mit doppeltem Verwendungszweck, auch als Registrierungsstelle, und v) bei der Anpassung bestehender Register und Instrumente, einschließlich des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters. Die für die Wahrnehmung dieser Aufgaben in beiden Agenturen erforderlichen Haushaltsmittel werden auf 17,5 Mio. EUR geschätzt, davon 2,6 Mio. EUR im Haushaltszeitraum 2021-2027.

Die digitalen Investitionen im Zusammenhang mit dieser Initiative, insbesondere für den Solidaritätspool und andere erforderliche IT-Instrumente, werden auf 2,5 Mio. EUR geschätzt.

Die indikative Mittelausstattung unter dem nächsten MFR gilt unbeschadet des Ergebnisses der Verhandlungen darüber.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Umsetzung wird in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten überwacht, um sicherzustellen, dass die zuständigen Behörden die Anforderungen der vorgeschlagenen Verordnung wirksam und kohärent umsetzen. Zu diesem Zweck werden die Mitgliedstaaten

durch den Vorschlag verpflichtet, einen nationalen Koordinator für den grenzüberschreitenden militärischen Transport einzusetzen, und es wird eine Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität eingesetzt, die sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und regelmäßig unter anderem Fragen über die Umsetzung von Teilen der Verordnung prüft. Die Überwachung von Aspekten der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Hinblick auf die Korridore für die militärische Mobilität und die Ermittlung strategischer Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck, erfolgt durch den TEN-V-Ausschuss.

Die Kommission kann in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den einschlägigen EU-Einrichtungen Stresstests durchführen, um die Wirksamkeit des ressortübergreifenden Ansatzes bei der Umsetzung der Ziele dieses Vorschlags, einschließlich der Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den einschlägigen Stellen, Behörden und Interessenträgern, zu testen und zu bewerten und um die Umsetzung der Ziele dieser Verordnung in einem bestimmten geografischen Gebiet, wie einem bestimmten Korridor für die militärische Mobilität oder den europäischen Grenzregionen eines Mitgliedstaats zu einem Drittland, oder in einem bestimmten Sektor, wie dem Zoll, zu testen.

Die Kommission wird diese Verordnung spätestens drei Jahre nach ihrem Inkrafttreten evaluieren, um die tatsächlichen Auswirkungen zu bewerten und ihre Effizienz und Wirksamkeit sowie die Übereinstimmung ihrer Ergebnisse mit den Zielen zu bewerten. Die Kommission wird die Ergebnisse dieser Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat mitteilen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Entfällt

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen zur Erleichterung des Transports von militärischer Ausrüstung, militärischen Gütern und militärischem Personal innerhalb der Union

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION — gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission und die Hohe Vertreterin haben am 19. März 2025 ein Gemeinsames Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030⁴ vorgelegt, in dem hervorgehoben wird, dass die militärische Mobilität ein wesentlicher Faktor für die europäische Sicherheit und Verteidigung und unsere Unterstützung der Ukraine ist. Im gemeinsamen Weißbuch wurde darauf hingewiesen, dass in den letzten Jahren zwar erhebliche Fortschritte erzielt wurden, dass jedoch nach wie vor erhebliche Hindernisse für die ungehinderte Verlegung von Truppen und Ausrüstung in der gesamten Union bestehen.
- (2) In den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 26. Juni 2025³ ersuchten die Staats- und Regierungschefs die Kommission und die Hohe Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik, weitere Vorschläge zur Stärkung der militärischen Mobilität vorzulegen, damit Verteidigungsgüter und -personal effizient innerhalb der Union verbracht werden können.
- (3) Militärische Transportoperationen durch die doppelte Verwendung ziviler Infrastruktur und mobiler Mittel in der Union und über ihre Außengrenzen hinweg sollten erleichtert werden, wobei die Auswirkungen solcher Operationen auf den zivilen Verkehr begrenzt und abgemildert werden sollten. Dies lässt die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Aufrechterhaltung der nationalen Sicherheit und Verteidigung und ihre Befugnis, andere wesentliche staatliche Funktionen zu

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ JOIN(2025) 120 final – Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030.

⁴ Schlussfolgerungen des Europäischen Rates EUCO 12/25 vom 26. Juni 2025.

schützen, einschließlich der Wahrung der territorialen Unversehrtheit des Staates und der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, unberührt.

- (4) Der Transport von Militärgütern und -ausrüstung wurde in der Vergangenheit hauptsächlich, wenn nicht ausschließlich, direkt von den Streitkräften durchgeführt und war in den meisten Mitgliedstaaten von den Vorschriften der Union für den Güterverkehr ausgenommen. Die Streitkräfte beauftragen jedoch zunehmend gewerbliche Transportunternehmen. Es muss sichergestellt werden, dass in der gesamten Union dieselben Vorschriften für militärische Transportoperationen gelten, unabhängig davon, ob sie direkt von den Streitkräften der Mitgliedstaaten der Union oder in deren Namen von zivilen Unternehmen oder anderen von diesen Streitkräften beauftragten Unternehmern durchgeführt werden.
- (5) Grenzüberschreitende militärische Transporte, die direkt von den Streitkräften durchgeführt werden, werden dadurch behindert, dass die Verkehrs vorschriften der Union keine spezifischen Maßnahmen vorsehen, um den Besonderheiten solcher Transporte Rechnung zu tragen, die somit abweichenden nationalen Vorschriften und fragmentierten Verfahren unterliegen. Diese nationalen Anforderungen sind strenger als diejenigen, die für zivile Transportoperationen gelten. Verwaltungsvorschriften (z. B. diplomatische Genehmigungen) sind in den Mitgliedstaaten oft komplex und/oder papiergestützt (z. B. Zoll). Dies führt zu Verzögerungen, Ineffizienzen und Engpässen und behindert den militärischen Transport. Der Union fehlt ein einheitlicher Rahmen, um militärische Transporte in ihrem gesamten Hoheitsgebiet und darüber hinaus sicherzustellen und zu unterstützen. Ein solcher Rahmen ist von entscheidender Bedeutung, um einen nahtlosen militärischen Transport unter allen Umständen zu gewährleisten, insbesondere in Situationen, die einen raschen und groß angelegten Transport militärischer Personen, Güter und Ausrüstung erfordern.
- (6) Um den Transport von Ausrüstung, Gütern und Personen für militärische Zwecke oder den Katastrophenschutz zu erleichtern, bedarf es insbesondere eines umfassenden unionsweiten Rahmens für Genehmigungen, die ein annehmender Mitgliedstaat für militärische Transportoperationen erteilt, die in seinem Hoheitsgebiet von den Streitkräften eines ersuchenden Mitgliedstaats oder in deren Namen durchgeführt werden. Die derzeitigen Technischen Vereinbarungen für die Verfahren zur Genehmigung grenzüberschreitender Bewegungen wurden zwar von der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) und einigen Mitgliedstaaten entwickelt, werden aber auf freiwilliger Basis angewandt und uneinheitlich umgesetzt. Dies führt zu Lücken bei der Harmonisierung von Vorschriften und Verfahren für militärische Transporte, verursacht operative Unsicherheiten und Verwaltungsaufwand und gefährdet sowohl die Interventionsfähigkeit der Union im Bereich des Katastrophenschutzes als auch ihre allgemeine Einsatzbereitschaft. Um diesen Problemen zu begegnen, sollten Genehmigungen grenzüberschreitender militärischer Transporte für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt, Luft- und Seeverkehr) vereinfacht werden. Alle Mitgliedstaaten sollten für behördliche und diplomatische Genehmigungen dieselben Verfahren anwenden, wodurch Verzögerungen, Verwaltungsaufwand und -kosten erheblich verringert werden. Aufbauend auf den bestehenden jährlichen Genehmigungen im Rahmen der Technischen Vereinbarungen der EDA ist es notwendig, sowohl die Vorhersehbarkeit als auch die Einsatzbereitschaft zu erhöhen, indem eine dauerhafte Genehmigung militärischer Transporte geschaffen wird, die bis zum Widerruf gültig sein sollte.
- (7) Dauerhafte Genehmigungen militärischer Transporte sollten nicht an bestimmte militärische Transportoperationen gebunden sein, sondern im Voraus erteilte

Genehmigungen für grenzüberschreitende militärische Transporte darstellen und vorab festgelegte Arten militärischer Transportoperationen abdecken. Bei der Erteilung dauerhafter Genehmigungen für militärische Transportoperationen sollten die Mitgliedstaaten Vorbedingungen festlegen können, unter denen diese durchzuführen sind, einschließlich geltender Verkehrsregelungen und vorab festgelegter Routen, um genehmigte Transportoperationen zu erleichtern, die Verkehrsregelungen unter Nutzung der verfügbaren Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck erfordern.

- (8) Um für mehr Transparenz und operative Kohärenz bei der Verwaltung der Verkehrsinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck zu sorgen, sollten sich die Mitgliedstaaten im Einklang mit der militärischen Mobilitätszusage 2024⁷, in der multilaterale und bilaterale Koordinierungsmechanismen zur Harmonisierung der Verfahren und zur Verbesserung der Effizienz entlang der Hauptkorridore hervorgehoben werden, so weit wie möglich im Voraus abstimmen. Daher sollten die Mitgliedstaaten, die sich entlang desselben Korridors für militärische Mobilität befinden, in der Lage sein, ihre dauerhaften Genehmigungen militärischer Transporte anzugeleichen und diese im Voraus geplanten Regelungen und vorab festgelegten Routen im Voraus zu koordinieren. Bei militärischen Transportoperationen, die mehrere Mitgliedstaaten durchqueren, sollte der ersuchende Mitgliedstaat die Mitteilung gleichzeitig an alle beteiligten Mitgliedstaaten übermitteln, die diesem Mitgliedstaat dauerhafte Genehmigungen militärischer Transporte erteilt haben.
- (9) Der Geltungsbereich der dauerhaften Genehmigung eines militärischen Transports sollte festgelegt werden, um zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur einfache militärische Transportoperationen zu erfassen und gleichzeitig die Möglichkeit einer künftigen Ausweitung auf komplexere militärische Transportoperationen vorzusehen. Dieser Prozess sollte mit Investitionsanstrengungen zur Anpassung und Modernisierung der Infrastruktur der Korridore für die militärische Mobilität, einer verstärkten Koordinierung auf vorab festgelegten Routen für alle Arten militärischer Transportoperationen und einem verbesserten Zugang zu Transportkapazitäten einhergehen.
- (10) Ad-hoc-Genehmigungen militärischer Transporte sind erforderlich, um militärische Transportoperationen durchzuführen, wenn keine dauerhafte Genehmigung vorliegt oder wenn sie nicht in den Geltungsbereich einer bestehenden dauerhaften Genehmigung fallen, und sollten hauptsächlich für kurzfristige, ungeplante militärische Transportoperationen genutzt werden, die über den vereinbarten Geltungsbereich der dauerhaften Genehmigung hinausgehen, und zwar im Einklang mit der militärischen Mobilitätszusage 2024, in der sich die Mitgliedstaaten verpflichtet haben, innerhalb von höchstens drei Arbeitstagen Genehmigungen für grenzüberschreitende Bewegungen zu erteilen.
- (11) Zusätzlich zu den Genehmigungen sind für bestimmte grenzüberschreitende militärische Transportoperationen Verkehrsregelungen erforderlich. Solche Regelungen können sich auf die Routen für den sicheren Transport militärischer Sonderfracht oder gefährlicher Güter, Begleitschutz für militärische Transportoperationen, die erforderliche Unterstützung durch den Gastgeberstaat im Zusammenhang mit einer militärischen Transportoperation oder andere verkehrsträgerspezifische Verkehrssicherheitsmaßnahmen oder Anforderungen beziehen, die über die üblichen Vorschriften hinausgehen, wie z. B. begrenzter Zugang

⁷

Schlussfolgerungen des Rates zur Sicherheit und Verteidigung der EU, 27. Mai 2024, 9225/24.

zu Gleisübergängen, Straßensperrungen oder Flugbeschränkungsgebiete. Darüber hinaus muss der Eisenbahninfrastrukturbetreiber im Eisenbahnsektor auch eine einzelne Zugtrasse zuweisen und besondere Genehmigungen für Sondertransporte erteilen, während die Eisenbahnunternehmen die für eine militärische Transportoperation erforderlichen Prüfungen der Routenkompatibilität und Zugzusammensetzung durchführen müssen. Solche Verkehrsregelungen und Trassenzuweisungen tragen dazu bei, die negativen Auswirkungen auf den zivilen Verkehr so gering wie möglich zu halten. Gemeinsame Verfahren und Fristen für die Beantragung und Gewährung von Verkehrsregelungen, einschließlich der Koordinierung mit den Infrastrukturbetreibern, sind erforderlich, um die Verfahren zu harmonisieren und zu straffen und Verzögerungen und Störungen zu verringern. Die nach dieser Verordnung getroffenen Verkehrsregelungen sollten andere operative Verfahren oder Anforderungen, die nach Unionsrecht oder nationalem Recht für die Durchführung der betreffenden militärischen Transportoperation gelten können, unberührt lassen.

- (12) Es ist notwendig, die Verfahrensformalitäten zu straffen und Dokumentenvorlagen für militärische Transportanfragen und -meldungen bereitzustellen, um Verzögerungen, Ineffizienzen und operative Engpässe zu vermeiden. Jeder Antrag auf Erteilung einer Genehmigung eines militärischen Transports, auch für den militärischen Transport gefährlicher Güter und militärischer Sonderfracht, und jede diesbezügliche Mitteilung sollten von den Mitgliedstaaten unter Verwendung der Vorlage in Anhang II dieser Verordnung gestellt werden. Alle Ersuchen und Mitteilungen im Zusammenhang mit einem einzelnen militärischen Transportoperation sollten zu einem einzigen Antrag auf Genehmigung bzw. einer einzigen Mitteilung zusammengefasst werden. Kein Mitgliedstaat sollte zusätzliche Formulare verlangen. Dies sollte die geltenden Zollvorschriften der Union, insbesondere die EU- und NATO-Vordrucke 302, unberührt lassen. Jede Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Ersuchen und Mitteilungen zu militärischen Transportoperationen und Verkehrsregelungen sollte über den jeweiligen nationalen Koordinator für den grenzüberschreitenden militärischen Transport übermittelt werden.
- (13) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung und im Einklang mit dem Ziel der Militärischen Mobilitätsusage 2024, soweit möglich digitalisierte und harmonisierte Verfahren zu entwickeln und anzuwenden, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um ein sicheres und nichtoffenes digitales Informationssystem für die militärische Mobilität einzurichten, das bis 2030 eingeführt werden soll. Sobald dieses System eingeführt ist, sollten alle Mitgliedstaaten es für alle Genehmigungen militärischer Transporte, Verkehrsregelungen und Zollförmlichkeiten für grenzüberschreitende militärische Transporte im Zusammenhang mit dem EU-Vordruck 302 nutzen. Was die Zollförmlichkeiten im Zusammenhang mit dem EU-Vordruck 302 betrifft, so sollte das System dem einschlägigen Zollrecht der Union entsprechen, einschließlich der gemeinsamen Datenanforderungen, die das EU-Zolldatenmodell bilden.
- (14) Militärische Transportoperationen sollten ohne unnötige Störungen an den Binnengrenzen innerhalb des Zollgebiets der Union so durchgeführt werden, dass Engpässe für den zivilen Verkehr begrenzt werden. Während des Begleitschutzes militärischer Transporte sind die Kennzeichnung von Fahrzeugen und der Umgang mit Waffen und Munition erforderlich, um sowohl Sicherheit als auch Effizienz zu gewährleisten, und Kontrollen an der Grenze könnten zu Verzögerungen führen, die die rechtzeitige Durchführung militärischer Transportoperationen gefährden könnten.

Alle erforderlichen Kontrollmaßnahmen sollten nur beim ersten geplanten Halt nach der Binnengrenze eines Mitgliedstaats durchgeführt werden.

- (15) Einige internationale Übereinkommen gelten bereits für den Transport gefährlicher Güter durch oder für die Streitkräfte. Dieser Transport unterliegt jedoch weitgehend den einschlägigen nationalen Rechts- und Genehmigungssystemen der Mitgliedstaaten. Dies führt zu Verzögerungen und unnötigem Verwaltungsaufwand. Daher sollte der militärische Transport gefährlicher Güter innerhalb der Union durch oder für die Streitkräfte gestattet werden, sofern die gleichen Anforderungen erfüllt sind, wie sie in den einschlägigen internationalen Übereinkünften und Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter festgelegt sind. Darüber hinaus sollte ein NATO-Mitglied, das kein Mitgliedstaat und nicht Vertragspartei dieser Übereinkünfte ist, in Fällen, in denen es gemäß dieser Verordnung als einem ersuchenden Mitgliedstaat gleichwertig behandelt wird, ebenfalls einen militärischen Transport gefährlicher Güter in der Union durchführen dürfen, wenn es die einschlägigen NATO-Vorschriften oder, falls diese nicht gelten, gegebenenfalls seine geltenden nationalen Vorschriften einhält.
- (16) Es muss sichergestellt werden, dass der Transport militärischer Sonderfracht auf der Straße, die in der Richtlinie 96/53/EG des Rates⁸ festgelegten höchstzulässigen Gewichte oder Abmessungen überschreitet, vorbehaltlich etwaiger erforderlicher Verkehrsregelungen und unter der Voraussetzung, dass eine unteilbare Ladung befördert wird, zulässig ist.
- (17) Zwar gewähren die meisten Mitgliedstaaten für militärische Transportoperationen Ausnahmen von Wochenend- und Feiertagsfahrverboten und ähnlichen periodischen Verkehrsbeschränkungen, doch unterscheiden sich diese Ausnahmen innerhalb der Union erheblich. Daher ist es notwendig, eine allgemeine Ausnahme von solchen zeitabhängigen Verkehrsbeschränkungen einzuführen, um sicherzustellen, dass militärische Transportoperationen auch während dieser Zeiträume rasch und reibungslos in der gesamten Union durchgeführt werden können.
- (18) Verkehrsbeschränkungen auf bestimmten Straßenabschnitten, die auf der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge beruhen, können unter bestimmten Umständen eine unverhältnismäßige Belastung für solche militärische Transporte darstellen, die direkt von den Streitkräften durchgeführt werden. Dies liegt daran, dass militärische Straßenfahrzeuge häufig erheblich schwerer sind als zivile Straßenfahrzeuge, was bedeutet, dass es weniger emissionsfreie oder emissionsarme Alternativen gibt. Darüber hinaus erfolgt die Modernisierung solcher schweren Militär-Straßenfahrzeuge langsamer als die Modernisierung der zivilen Flotte. Aus diesen Gründen sollten militärische Transporte, die direkt von den Streitkräften durchgeführt werden, von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen werden, die auf bestimmten Straßenabschnitten auf der Grundlage der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge gelten.
- (19) Kabotagebeförderungen auf der Straße in der Union unterliegen Beschränkungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des

⁸ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen bestimmter Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>).

Rates⁹. Während militärische Transportoperationen, die von den Streitkräften selbst durchgeführt werden, von diesen Beschränkungen ausgenommen sind, ist dies bei Transporten, die von beauftragten zivilen Spediteuren durchgeführt werden, nicht der Fall. Um militärische Transporte zu erleichtern, muss den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, militärische Transportoperationen, die von zivilen Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, von diesen Beschränkungen auszunehmen, wenn dies zur Erleichterung der militärischen Transporte erforderlich ist.

- (20) Vermeidbare Verzögerungen und unnötiger Verwaltungsaufwand beim Gütertransport im Rahmen militärischer Transportoperationen sind häufig auf eine unzureichende Nutzung der in den zollrechtlichen Vorschriften der Union vorgesehenen Erleichterungen durch die Wirtschaftsbeteiligten sowie – in geringerem Maße – auf eine unterschiedliche nationale Anwendung der zollrechtlichen Unionsvorschriften zurückzuführen. Dies kann auch zu erheblichen Engpässen führen, die sich negativ auf den zivilen Verkehr auswirken. Um die Zollförmlichkeiten für den grenzüberschreitenden militärischen Gütertransport zu straffen und zu vereinfachen, hat die Union den EU-Vordruck 302 entwickelt, mit dem die Zollverfahren für solche Militärgüter vereinfacht werden sollen. Die EU- und NATO-Vordrucke 302 sollten die Standardmethode für die Erfüllung der einschlägigen Zollförmlichkeiten darstellen, es sei denn, die für die jeweilige Operation zuständigen Militärbehörden geben an, dass sie die Vorlage von Standard-Zollanmeldungen bevorzugen. Die Mitgliedstaaten sollten die Verwendung der EU- und NATO-Vordrucke 302 unterstützen und fördern. Um die wirksame Einführung dieser Formulare zu verbessern, sollten die Wirtschaftsbeteiligten sie standardmäßig verwenden, es sei denn, die für die jeweilige Operation zuständigen Militärbehörden verzichten ausdrücklich auf ihre Verwendung zugunsten der Abgabe einer Standard-Zollanmeldung. Sind Kontrollen erforderlich, so sollten diese vorrangig durchgeführt werden, um im Einklang mit dem Zollrecht der Union ein Gleichgewicht zwischen operativen Erfordernissen und Risikomanagement herzustellen.
- (21) In Bezug auf Genehmigungen militärischer Transporte, Verkehrsregelungen, Vorlagen, das digitale System, Transportvorschriften für den ununterbrochenen Transport militärischer Ausrüstung und militärischen Personals, den militärischen Transport gefährlicher Güter und militärische Sondertransporte sowie andere Vorschriften in Bezug auf Feiertagsfahrverbote und Kabotage sollten die Mitgliedstaaten, die der NATO angehören, im Rahmen von NATO-Operationen jeden NATO-Verbündeten als gleichwertig mit dem ersuchenden Mitgliedstaat behandeln, mit Ausnahme der Vorschriften und Bestimmungen, die sich auf Zollförmlichkeiten und die damit verbundene Digitalisierung des EU-Vordrucks 302 beziehen. Die in dieser Verordnung festgelegte gleichwertige Behandlung darf die Sicherheits- und Verteidigungsinteressen der Union und ihrer Mitgliedstaaten nicht gefährden. Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung des am 19. Juni 1951 in London unterzeichneten Abkommens zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags über die Rechtsstellung ihrer Truppen (NATO-Truppenstatut) durch Mitgliedstaaten, die Parteien der Nordatlantikvertrags-Organisation (NATO) sind.

⁹ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).

- (22) Wie im Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0¹⁰ hervorgehoben, ist ein Unionsrahmen erforderlich, um den groß angelegten und beschleunigten Transport von militärischem Personal und militärischer Ausrüstung zu erleichtern, wenn dies unter außergewöhnlichen Umständen erforderlich ist. Zu diesem Zweck sollte ein verbessertes europäisches Reaktionssystem für die militärische Mobilität (European Military Mobility Enhanced Response System, EMERS) eingerichtet werden, das befristete und außerordentliche unionsweite Maßnahmen vorsieht, um unter solchen Umständen einen zeitnahen und ununterbrochenen militärischen Transport in der gesamten Union zu gewährleisten und gleichzeitig Störungen des zivilen Verkehrs so gering wie möglich zu halten.
- (23) Das EMERS sollte vom Rat aktiviert werden, wenn ein bestehender oder erwarteter Anstieg des Volumens, der Häufigkeit oder der Geschwindigkeit des militärischen Transports in der Union nach den normalen Verkehrsvorschriften der Union oder aufgrund der Kapazität des Verkehrsnetzes der Union nicht erreicht werden kann. Ein solcher erhöhter Bedarf an militärischen Transporten könnte unter anderem durch eine Verschlechterung des Sicherheitsumfelds der Union oder durch natürliche oder vom Menschen verursachte Krisen, die eine Beteiligung von Streitkräften erfordern und die Union als Ganzes oder einen Teil davon betreffen würden, oder durch Bedrohungen in Drittländern verursacht werden.
- (24) Die Aktivierung des EMERS sollte auf Initiative der Kommission oder auf begründeten Antrag mindestens eines Mitgliedstaats eingeleitet werden. Bevor die Kommission dem Rat einen Vorschlag für die Aktivierung des EMERS vorlegt, sollte sie das gesamte verfügbare Fachwissen nutzen und alle einschlägigen Informationen sammeln, um das Risiko eines erheblichen Anstiegs des Volumens, der Häufigkeit oder der Geschwindigkeit der militärischen Transporte innerhalb der Union zu bewerten, unter anderem durch die Zusammenarbeit mit der Hohen Vertreterin für Außen- und Sicherheitspolitik und der NATO.
- (25) Stellt die Kommission fest, dass die Aktivierung des EMERS gerechtfertigt ist, sollte sie diese beim Rat beantragen. Nach Eingang dieses Antrags sollte der Rat das EMERS spätestens 48 Stunden nach Eingang des Antrags aktivieren, indem er einen Durchführungsrechtsakt erlässt, in dem die Dauer der Anwendung des EMERS festgelegt wird, die zwölf Monate nicht überschreiten sollte. Der Durchführungsrechtsakt sollte ferner festlegen, welche Wirkungen der Bestimmungen von den Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Nordatlantikvertrags sind, auf militärische Transporte von Vertragsparteien des Nordatlantikvertrags, die keine Mitgliedstaaten sind, ausgedehnt werden sollen, unbeschadet der einschlägigen Zollförmlichkeiten. Wenn der Rat beschließt, bestimmte Bestimmungen auf Bündnispartner auszuweiten, sollte er insbesondere Operationen, Missionen und Übungen berücksichtigen, die innerhalb der NATO gemeinsam vereinbart werden und sich auf die Gründe der Aktivierung des EMERS beziehen, und die Sicherheits- und Verteidigungsinteressen der Union und ihrer Mitgliedstaaten achten. Die Übertragung dieser Befugnisse auf den Rat ist durch den sensiblen Charakter des Beschlusses über die Aktivierung des EMERS und den besonderen Charakter der im Rahmen dieses Mechanismus anzuwendenden Notfallmaßnahmen gerechtfertigt.

¹⁰

Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität, JOIN(2018) 05.

- (26) Während der Aktivierung des EMERS sollte die Kommission Sitzungen der besonderen Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität einberufen, die sich aus Vertretern der Kommission, des Europäischen Auswärtigen Dienstes (EAD), einschließlich des Militärstabs der Europäischen Union, der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) und der Mitgliedstaaten (die ihre Regierungen vertreten) zusammensetzt, und sollte für eine enge Koordinierung mit den Mitgliedstaaten sorgen. Die Mitgliedstaaten sollten die Kommission unverzüglich über nationale Maßnahmen unterrichten, die als Reaktion auf die Aktivierung des EMERS ergriffen wurden, um die operative Kohärenz und Solidarität zu fördern. Der EMERS-Rahmen sollte in Synergie mit den im Rahmen von IMERA und [EDIP] geschaffenen Notfallrahmen funktionieren. Im Falle der Aktivierung von EMERS sollten der Zustand einer [EDIP]-Versorgungskrise und der Zustand einer sicherheitsrelevanten Versorgungskrise sowie der IMERA-Notfallmodus, insbesondere wenn dieser aktiv ist, gebührend berücksichtigt werden, um die Auswirkungen auf den Binnenmarkt zu bewerten und festzustellen, ob er dazu dienen kann, die militärischen Transportoperationen zu ergänzen, insbesondere durch die Gewährleistung der Freizügigkeit der Arbeitskräfte.
- (27) Um den militärischen Transport zu erleichtern, sollten während des Zeitraums der Aktivierung des EMERS besondere Vorschriften für den Transport gelten. Militärische Transportoperationen sollten von den annehmenden Mitgliedstaaten automatisch als genehmigt angesehen werden. Die ersuchenden Mitgliedstaaten sollten die annehmenden Mitgliedstaaten jedoch lediglich so früh wie möglich und spätestens sechs Stunden vor der planmäßigen Ankunftszeit an der Grenzübergangsstelle des annehmenden Mitgliedstaats über eine geplante militärische Transportoperation unterrichten. Die Mitteilungen sollten alle relevanten Einzelheiten und gegebenenfalls das Ersuchen um Unterstützung durch den Gastgeberstaat oder andere Verkehrsregelungen enthalten, damit sich die annehmenden Mitgliedstaaten wirksam vorbereiten können. Sofern der annehmende Mitgliedstaat Verkehrsregelungen verlangt, sollten diese rechtzeitig festgelegt werden, um sicherzustellen, dass die Transportoperation planmäßig durchgeführt werden kann. Dabei ist eine rasche Koordinierung zu gewährleisten, die militärische Bereitschaft mit der Notwendigkeit zeitnaher und vorhersehbarer grenzüberschreitender Einsätze in Einklang bringt und so dazu beiträgt, Beeinträchtigungen des zivilen Verkehrs zu minimieren. Soweit diese Verordnung indirekte Auswirkungen auf die Sicherheits- und Verteidigungspolitik bestimmter Mitgliedstaaten haben kann, enthält sie Vorschriften, um den Besonderheiten der Sicherheits- und Verteidigungsregelungen dieser Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen.
- (28) In den Schlussfolgerungen des Rates zur Sicherheit und Verteidigung der EU¹¹ vom 27. Mai 2024 wurde zugesagt, sicherzustellen, dass spätestens bis 2026 für militärische Transporte auf der Schiene in Not- oder Krisensituationen ein vorrangiger Zugang oder Vorrang im Verkehr gewährt werden kann. Der vorrangige Zugang für den militärischen Schienen- oder Luftransport kann gemäß den Bestimmungen über Krisen oder Notfälle im Rahmen der Verordnung [Vorschlag für eine Verordnung über die Eisenbahn-Fahrwegkapazität] des Europäischen Parlaments und des Rates¹² bzw.

¹¹ Schlussfolgerungen des Rates zur Sicherheit und Verteidigung – 9225/24.

¹² Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum. [Vorschlag für eine Verordnung über die Eisenbahn-Fahrwegkapazität].

der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ gewährt werden. Es sind jedoch mehr spezifischer Vorschriften erforderlich, die einen vorrangigen Zugang gewähren, für alle Verkehrsträger gelten und besser für das EMERS geeignet sind. Daher ist es notwendig, ein horizontales Recht der Streitkräfte auf vorrangigen Zugang zu Verkehrsnetzen und -infrastrukturen sowie damit verbundenen Dienstleistungen und Einrichtungen für alle Verkehrsträger einzuführen. Aufgrund des Ausnahmecharakters des EMERS und um die finanzielle Belastung der Streitkräfte zu begrenzen, sollten die Streitkräfte Verkehrsnutzern, die von einem solchen vorrangigen Zugang betroffen sind, z. B. weil ihr Zug verspätet ist oder sie nicht an einem bestimmten Hafenterminal anlegen können, keine Entschädigung zahlen müssen. Angesichts dieser potenziell schwerwiegenden und kostspieligen Folgen für andere Verkehrsutzer wird ein vorrangiger Zugang für die Streitkräfte nur dann als gerechtfertigt erachtet, wenn das EMERS aktiviert ist.

- (29) Während des Zeitraums der Aktivierung des EMERS, in dem die in internationalen Übereinkünften festgelegten Anforderungen für den militärischen Transport gefährlicher Güter gemäß dieser Verordnung gelten, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, mit Ausnahme der Zollformalitäten den militärischen Transport gefährlicher Güter von all diesen Anforderungen auszunehmen. Dabei sollten sie keine zusätzlichen nationalen Vorschriften auferlegen. Sie sollten solche Ausnahmen auch koordinieren, um sicherzustellen, dass militärische Transportoperationen einheitlichen Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter unterliegen.
- (30) In normalen Situationen sollte die zu befördernde Fracht die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen nicht überschreiten, insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit, es sei denn, die Fracht ist unteilbar. Während der Aktivierung des EMERS kann es jedoch aufgrund der Notlage erforderlich sein, erhebliche Ladungen schnell und effizient zu transportieren. Daher sollte während dieses Zeitraums der Transport von Sonderfracht zulässig sein, auch wenn die Fracht nicht unteilbar ist.
- (31) Während der Aktivierung des EMERS müssen die Mitgliedstaaten Zugang zu den erforderlichen Transport- und Logistikfähigkeiten haben, um ihre militärischen Transportoperationen durchführen zu können. Daher sollten die Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht von einer verstärkten Unterstützung profitieren können. Die Fähigkeit der Kommission, die Mitgliedstaaten beim Zugang zu diesen Fähigkeiten zu unterstützen, ist auch erforderlich, um die wirksame Durchführung militärischer Transportoperationen zu gewährleisten. Die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität sollte in der Lage sein, bestimmte im Solidaritätspool registrierte Transportfähigkeiten zu ermitteln, die von bestimmten Mitgliedstaaten dringend benötigt werden. In solchen Fällen sollten sich die Bemühungen um gemeinsame Nutzung und Koordinierung im Rahmen des Solidaritätspools auf die Unterstützung dieser vorrangigen Ersuchen konzentrieren, um sicherzustellen, dass die erforderlichen Fähigkeiten rechtzeitig und effizient zur Verfügung gestellt werden.
- (32) Während der Aktivierung des EMERS könnten mehr militärische Transportoperationen mit Kabotage erforderlich sein. Die Mitgliedstaaten sollten daher während dieses Zeitraums alle militärischen Transporte von Ausrüstung, Gütern und Personal von Kabotagebeschränkungen ausnehmen.

¹³ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (33) Die Unionsvorschriften über Lenkzeiten, Fahrunterbrechungen und Ruhezeiten im Straßentransport gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁵ sind wichtig, um die Verkehrssicherheit sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Beschäftigten im Verkehrssektor zu gewährleisten. Während die Verkehrssicherheit während der Aktivierung des EMERS nach wie vor von wesentlicher Bedeutung ist, können die Beschränkungen, die diese Vorschriften für militärische Transportoperationen auferlegen, zu kritischen Verzögerungen führen. Daher sollten in diesem Zeitraum für militärische Transporte auf der Straße weniger restriktive Vorschriften gelten, ohne das Wohlergehen der Beschäftigten und die Sicherheit des Transports zu gefährden.
- (34) Die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ legt fest, dass ein Eisenbahnunternehmen vor der Nutzung eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Netz prüfen sollte, ob das Fahrzeug für diesen Einsatzbereich zugelassen ist und ordnungsgemäß registriert wurde. Während des Zeitraums der Aktivierung des EMERS könnten aufgrund höherer Mengen und einer höheren Häufigkeit militärischer Transportoperationen Schienenfahrzeuge mit doppeltem Verwendungszweck außerhalb ihres festgelegten zugelassenen Einsatzbereichs benötigt werden. Daher sollten Eisenbahnunternehmen diese außerhalb dieser Bereiche nutzen können, sofern die Sicherheit durch andere Mechanismen gewährleistet ist.
- (35) Die Regelungen der Union und der Mitgliedstaaten zur Beschränkung des Verkehrs auf der Grundlage von Lärm, Luftqualität und anderen Umweltkriterien unterstützen die Ziele der Union, die Umweltauswirkungen des Verkehrssektors zu verringern und das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten. In Notfällen, in denen aus zwingenden Gründen der öffentlichen Sicherheit ein höheres Volumen und eine höhere Häufigkeit militärischer Transportoperationen erforderlich sind, können diese Regelungen jedoch zu unverhältnismäßigen Beschränkungen und Verzögerungen solcher Transporte führen. Während des Zeitraums der Aktivierung des EMERS sollte der militärische Transport von Beschränkungen des Straßenverkehrs auf der Grundlage der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen und von Beschränkungen auf der Grundlage der Luftqualität und der Lärmbekämpfung in Häfen und Flughäfen ausgenommen werden.
- (36) Die Verordnung (EU) 2017/625 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ enthält Vorschriften über amtliche Kontrollen durch die zuständigen Behörden der

³⁵ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

¹⁴ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

¹⁵ Verordnung (EU) 2017/625 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2017 über amtliche Kontrollen und andere amtliche Tätigkeiten zur Gewährleistung der Anwendung des Lebens- und Futtermittelrechts und der Vorschriften über Tiergesundheit und Tierschutz, Pflanzengesundheit und Pflanzenschutzmittel, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 999/2001, (EG) Nr. 396/2005, (EG) Nr. 1069/2009, (EG) Nr. 1107/2009, (EU) Nr. 1151/2012, (EU) Nr. 652/2014, (EU) 2016/429 und (EU) 2016/2031 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnungen (EG) Nr. 1/2005 und (EG) Nr. 1099/2009 des Rates sowie der Richtlinien 98/58/EG, 1999/74/EG, 2007/43/EG, 2008/119/EG und 2008/120/EG des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 854/2004 und (EG) Nr. 882/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 89/608/EWG, 89/662/EWG, 90/425/EWG, 91/496/EEG, 96/23/EG, 96/93/EG und 97/78/EG des Rates und des

Mitgliedstaaten zur Überprüfung der Einhaltung der Unionsvorschriften in bestimmten Bereichen, einschließlich der Lebensmittel- und Futtermittelsicherheit sowie der Tiergesundheit. Insbesondere schreibt die Verordnung (EU) 2017/625 vor, dass bestimmte Kategorien von Tieren und Gütern aus Drittländern bei ihrem ersten Eingang in die Union an einer Grenzkontrollstelle für amtliche Kontrollen vorgeführt werden, um die Einhaltung der Unionsvorschriften unter anderem in Bezug auf die öffentliche Gesundheit und die Tiergesundheit zu überprüfen.

- (37) Die Verordnung (EU) 2017/625 sieht keine spezifischen Mechanismen für beschleunigte amtliche Kontrollen oder den Verzicht auf solche Kontrollen in Krisensituationen vor, die den raschen Eingang der betreffenden Waren in das Gebiet der Union rechtfertigen. Während des Zeitraums der Aktivierung des EMERS besteht die Gefahr, dass die in der Verordnung (EU) 2017/625 vorgesehene Verpflichtung zur Durchführung obligatorischer Grenzkontrollen zu Verzögerungen führt, die mit dem dringenden und nahtlosen militärischen Transport von Lebensmitteln, Futtermitteln und Hunden unvereinbar sind. Um einen raschen und ungehinderten militärischen Transport zu gewährleisten, wenn das EMERS aktiviert wird, ist eine Ausnahme von den amtlichen Kontrollen an Grenzkontrollstellen gemäß der Verordnung (EU) 2017/625 in Bezug auf Lebens- und Futtermittellieferungen und Militärhunde, die in die Union verbracht werden, erforderlich.
- (38) Um einen raschen und ungehinderten militärischen Transport innerhalb der Union in Situationen zu gewährleisten, in denen das EMERS aktiviert ist, und um Engpässe zu vermeiden, die sich negativ auf den zivilen Verkehr auswirken könnten, sollten die Zollverfahren durch die Aktivierung der von der Zollbehörde der Europäischen Union in Absprache mit der Kommission ausgearbeiteten Protokolle und Verfahren und des in der Verordnung [Zollreform]¹⁶ festgelegten Mechanismus für das Krisenmanagement im Zollbereich verwaltet werden.
- (39) Die vorrangigen Korridore der EU für die militärische Mobilität, die im Ratsdokument „Militärische Anforderungen an die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“⁴ festgelegt sind, sind ein Instrument zur Erleichterung der koordinierten Umsetzung der Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die von besonderem militärischem Wert sind. Sie sollen insbesondere die reibungslose Bewegung von Truppen und Material innerhalb und außerhalb der Union gewährleisten. Durch die Konzentration auf die dringendsten Investitionen in Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck entlang dieser Korridore und insbesondere auf gezielte kurzfristige Investitionen („Hotspots“) können die Mitgliedstaaten diese Korridore rasch und auf koordinierte und synchronisierte Weise modernisieren.
- (40) Darüber hinaus bilden diese Korridore die Grundlage für Vorabvereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten und den Eisenbahninfrastrukturbetreibern oder nationalen Luftfahrtbehörden über bestimmte Routen und unterstützende Einrichtungen, insbesondere für den militärischen Transport gefährlicher Güter und

¹⁶ Beschlusses 92/438/EWG des Rates (Verordnung über amtliche Kontrollen) (ABl. L 95 vom 7.4.2017, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/625/oj>).

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union und zur Einrichtung der Zollbehörde der Europäischen Union sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.

⁴ ST10440, ADD 1, Ratsdokument „Militärische Anforderungen an die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“, vom Rat am 26. Juni 2023 und am 23. Oktober 2023 gebilligt, und alle nachfolgenden Änderungen des Dokuments in der vom Rat gebilligten Fassung.

für militärische Sondertransporte, sowie über vorab festgelegte grenzüberschreitende Luftverkehrsverbindungen oder Verbindungspunkte. Solche vorab vereinbarten oder vorher festgelegten Routen sollten eingerichtet werden, um die für die Abwicklung von Verkehrsregelungen benötigte Zeit deutlich zu verkürzen.

- (41) Das Verkehrssystem der Union stützt sich auf die Entwicklung von Verkehrsmaßnahmen und technischen Anforderungen, die zur Gewährleistung und Verbesserung der Sicherheit und Zuverlässigkeit entwickelt werden. Diese Ziele dienen in ähnlicher Weise dem militärischen Transport, bei dem die Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck genutzt werden, sowie der Widerstandsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrssysteme.
- (42) Gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ müssen die Mitgliedstaaten kritische Einrichtungen ermitteln, die wesentliche Dienste in elf Schlüsselsektoren des Binnenmarkts erbringen, um die Resilienz dieser kritischen Einrichtungen gegenüber allen Gefahren zu stärken, wobei sowohl natürliche als auch vom Menschen verursachte Risiken zu berücksichtigen sind. Gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2557 müssen die Mitgliedstaaten auch sicherstellen, dass kritische Einrichtungen Maßnahmen zur Stärkung ihrer Resilienz ergreifen. Darüber hinaus kann es bestimmte Infrastrukturen im Verkehrs-, Energie- und Digitalbereich mit doppeltem Verwendungszweck geben, die für militärische Transporte von entscheidender Bedeutung sind, insbesondere Infrastrukturen, die sich auf den EU-Korridoren für die militärische Mobilität oder entlang dieser befinden. Diese Infrastruktur hat einen strategischen Wert, der über nationale Grenzen hinausgeht. Solche strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck sollten daher von den Mitgliedstaaten aufgrund ihrer strategischen Bedeutung unter der Koordinierung der Kommission ermittelt und geschützt werden.
- (43) Solche strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck sollten daher vor allen Gefahren geschützt werden, um ihre Resilienz zu erhöhen und sicherzustellen, dass sie von den Mitgliedstaaten und ihren Eigentümern, Betreibern und Verwaltern jederzeit wirksam eingesetzt werden können. Zumindest sollten die Eigentümer, Betreiber und Verwalter von strategischer Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck die Verpflichtungen für kritische Einrichtungen gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2557 und die Anforderungen für wesentliche und wichtige Einrichtungen gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ erfüllen, unabhängig davon, ob sie in den Anwendungsbereich dieser Richtlinien fallen.
- (44) Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten im Anschluss an die diesbezüglichen Ankündigungen im Weißbuch zur Zukunft der europäischen Verteidigung auch strengere Vorschriften für das Eigentum an und die Kontrolle von strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck einführen. Während eine wirksame Überprüfung neuer ausländischer Investitionen in strategische Infrastruktur mit

¹⁷ Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Resilienz kritischer Einrichtungen und zur Aufhebung der Richtlinie 2008/114/EG des Rates (ABl. L 333 vom 27.12.2022, S. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

⁵ Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und der Richtlinie (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2016/1148 (NIS-2-Richtlinie) (ABl. L 333 vom 27.12.2022, S. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).

doppeltem Verwendungszweck gemäß der Verordnung (EU) 2019/452 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ dazu beitragen kann, Risiken im Zusammenhang mit böswilliger ausländischer Beteiligung oder Kontrolle zu verhindern, sollten die Mitgliedstaaten auch bereits bestehende Risiken ausländischer Beteiligung oder Kontrolle bezüglich strategischer Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck mindern und angehen.

- (45) Wie im Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0 hervorgehoben, sind die Mitgliedstaaten mit Fähigkeitslücken im Bereich der militärischen Mobilität konfrontiert. Diese Fähigkeitslücken beeinträchtigen die Fähigkeit der Mitgliedstaaten, militärische Transportoperationen durchzuführen. Daher ist es angemessen, die Kommission zu ermächtigen, einen Solidaritätspool einzurichten, um die Fähigkeitslücken zu schließen, mit denen die Mitgliedstaaten konfrontiert sind. Über den Solidaritätspool können die Mitgliedstaaten Transport- und Logistikfähigkeiten, einschließlich solcher zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit, bündeln und gemeinsam nutzen, wodurch ihr Zugang zu den erforderlichen Fähigkeiten erleichtert und ihre Fähigkeit zur Durchführung militärischer Transportoperationen verbessert wird.
- (46) Die Kommission sollte sicherstellen, dass der Solidaritätspool so eingerichtet wird, dass die Mitgliedstaaten ermutigt werden, ihre Transport- und Logistikfähigkeiten, einschließlich beweglichen Materials mit doppeltem Verwendungszweck wie Fahrzeuge und Schiffe, freiwillig zu teilen, und dass die Unionsmittel effizient genutzt werden können, um den Aufbau und die Instandhaltung dieser Kapazitäten zu unterstützen. Der Solidaritätspool sollte auch die Verkehrs- und Logistikfähigkeiten der Union umfassen, einschließlich derjenigen, die mit privaten Betreibern vertraglich vereinbart wurden. Bei diesen Verkehrs- und Logistikfähigkeiten der Union sollte ein besonderer Schwerpunkt auf seltenen und knappen Fähigkeiten liegen, die in den Streitkräften der Mitgliedstaaten nicht ohne Weiteres verfügbar sind und bei denen die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen durch die Union einen erheblichen Mehrwert bieten könnte.
- (47) Die Mitgliedstaaten sollten auf Informationen über bestehende Transportfähigkeiten mit doppeltem Verwendungszweck zugreifen können, um künftige militärische Transportoperationen angemessen zu planen und anhaltende Fähigkeitslücken zu ermitteln. Die meisten zivilen Schienen- und Straßenfahrzeuge, Schiffe und Luftfahrzeuge sind in nationalen oder europäischen Registern eingetragen. Die Transparenz der Mitgliedstaaten in Bezug auf bestehende Fähigkeiten sollte daher verbessert werden, indem sichergestellt wird, dass die für militärische Transporte zuständigen nationalen Dienste Zugang zu diesen Registern haben. Um die Transparenz auf Unionsebene zu erhöhen und die Planung militärischer Transporte zu unterstützen, sollte die Kommission ebenfalls Zugang zu diesen Informationen haben.
- (48) Zahlreiche zivile Schienenfahrzeuge könnten als Güter mit doppeltem Verwendungszweck gelten und für militärische Transportoperationen geeignet oder für diese Zwecke leicht aufrüstbar sein. Daher sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um festzulegen, ob und unter welchen Bedingungen Eisenbahnunternehmen, die Eigentümer solcher Fahrzeuge sind,

⁶ Verordnung (EU) 2019/452 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Union (ABl. L 79I vom 21.3.2019, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj>).

Fahrzeughalter, die für sie verantwortlich sind, sowie Fahrzeughersteller bewerten können, ob Eisenbahnfahrzeuge die technischen Merkmale für den Einsatz als militärische Transporte aufweisen. Diese Befugnisse sollten die Entwicklung harmonisierter technischer Parameter umfassen, auf die sich eine solche Ermittlung stützen könnte.

- (49) Unter außergewöhnlichen Umständen können militärische Transportoperationen den Einsatz spezieller Infrastruktur, Mittel oder Ausrüstung erfordern, um den militärischen Transport weiter zu erleichtern. Um einen ununterbrochenen Zugang zu solchen kritischen Transportressourcen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten einen Rahmen schaffen oder einrichten, mit dem sie rechtzeitig auf diese Ressourcen zugreifen können, wenn alternative Lösungen wie die Auftragsvergabe nicht innerhalb des erforderlichen Zeitrahmens verfügbar sind.
- (50) Ein solcher Rahmen sollte es den Mitgliedstaaten ermöglichen, als letztes Mittel und nur wenn dies unbedingt erforderlich ist, die vorübergehende Kontrolle über Infrastrukturen, Vermögenswerte oder Ausrüstung zu erlangen oder ein zeitlich befristetes Nutzungsrecht daran zu erhalten, um militärische Transporte sicherzustellen. Er sollte auch den Einsatz solcher vorübergehenden Kontrollmaßnahmen zur Unterstützung militärischer Transportoperationen anderer Mitgliedstaaten auf Ersuchen ermöglichen. Eigentümer, Betreiber und Verwalter der betreffenden Infrastruktur, Vermögenswerte oder Ausrüstung sollten jedoch durch solche Maßnahmen nicht in unangemessener Weise belastet werden und daher angemessen für Ausgaben und Schäden entschädigt werden, die ihnen infolge ihres Einsatzes entstanden sind. Im Einklang mit der Charta der Grundrechte sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass solche Maßnahmen, soweit sie in das Eigentumsrecht eingreifen, gesetzlich vorgesehen sind, den Wesensgehalt dieser Rechte und Freiheiten achten und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen.
- (51) Während der Europäische Rat in der militärischen Mobilitätszusage 2024 betont hat, wie wichtig es ist, Rahmenverträge mit zivilen Verkehrsanbietern zu schließen, sollten künftige Rahmenverträge transparenter und flexibler sein.
- (52) Aufgrund knapper Transportkapazitäten kann es vorkommen, dass ein Mitgliedstaat bereits von einem anderen Mitgliedstaat gebuchte Kapazitäten vorab vertraglich festlegt. Um solchen Risiken im Zusammenhang mit einer möglichen Doppelbuchung zu begegnen, sollten die Verkehrsunternehmen die Mitgliedstaaten in neuen Rahmenverträgen über solche Doppelbuchungsfälle auf dem Laufenden halten. Um den Zugang zu den erforderlichen Transportdienstleistungen zu gewährleisten, sollten neue Rahmenverträge es den Mitgliedstaaten gleichzeitig ermöglichen, andere Mitgliedstaaten als Vertragsparteien einzuladen.
- (53) Unbeschadet des Netzes nationaler Kontaktstellen, das im Rahmen des Projekts „Militärische Mobilität“ der Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit (SSZ) im Bereich der Verteidigung eingerichtet wurde, sollte jeder Mitgliedstaat einen nationalen Koordinator für grenzüberschreitende militärische Transporte benennen, um die wirksame Koordinierung, Kommunikation und Durchführung grenzüberschreitender militärischer Transportoperationen zu gewährleisten, insbesondere wenn das EMERS aktiviert ist.
- (54) Der nationale Koordinator für den grenzüberschreitenden militärischen Transport sollte jederzeit erreichbar sein, um den rechtzeitigen Austausch von Informationen und Ersuchen im Zusammenhang mit militärischen Transportoperationen zu erleichtern,

einschließlich der Entgegennahme und Übermittlung von Anträgen auf Genehmigungen militärischer Transporte und entsprechender Mitteilungen. Um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen, sollte der nationale Koordinator auch über die erforderlichen Fachkenntnisse und Ressourcen verfügen, um Beratung und Unterstützung bei Zollförmlichkeiten zu leisten, während der Aktivierung des EMERS gestellte Anträge auf vorrangigen Zugang entgegenzunehmen und zu beantworten und die erforderlichen Verfahren zu erleichtern, und er sollte sich mit allen einschlägigen Akteuren auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene, die an militärischen Transportoperationen beteiligt sind, abstimmen.

- (55) Um die Kommission bei der Durchführung dieser Verordnung zu unterstützen und die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern, sollte eine Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität eingesetzt werden. Diese Gruppe ist unter anderem von wesentlicher Bedeutung, um die Zusammenarbeit bei der Erteilung von Genehmigungen militärischer Transporte und Verkehrsregelungen – insbesondere zwischen Mitgliedstaaten, die sich entlang derselben Korridore für die militärische Mobilität befinden – zu erleichtern, die Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern, auch bei der Umsetzung der einschlägigen Zollförmlichkeiten, die Ermittlung und Vorabverlegung wichtiger Transportfähigkeiten für den Solidaritätspool zu erleichtern, Herausforderungen im Bereich der Energieversorgungssicherheit für militärische Transportoperationen anzugehen und Bereiche zu ermitteln, in denen eine gemeinsame Beschaffung von Fähigkeiten für militärische Transporte durchgeführt werden kann. Der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität sollte es gegebenenfalls und unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheits- und Verteidigungsinteressen der Union und ihrer Mitgliedstaaten gestattet sein, die Ukraine, die Republik Moldau und die Länder des Europäischen Wirtschaftsraums einzuladen, um als Beobachter an den Sitzungen teilzunehmen. Gegebenenfalls sollte es der Gruppe auch gestattet sein, gemeinsame Sitzungen mit dem nach Artikel 57 der Verordnung [EDIP-Vorschlag] eingesetzten Ausschuss für die Versorgungssicherheit im Verteidigungsbereich zu organisieren, um Fragen im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit militärischer Mittel und Fähigkeiten zu erörtern.
- (56) Um die Wirksamkeit militärischer Transportoperationen in der Union zu erhöhen, sollten die Mitgliedstaaten eine jährliche Kontrolle der militärischen Transportbereitschaft durchführen, die es jedem Mitgliedstaat ermöglicht, seine Bereitschaft zur Durchführung militärischer Transportoperationen oder zur Leistung eines Beitrags dazu sowie zur Umsetzung des EMERS zu bewerten. Solche Kontrollen sollten unter anderem dazu beitragen, dass die Mitgliedstaaten angemessen darauf vorbereitet sind, grenzüberschreitende militärische Transportoperationen in ihrem Hoheitsgebiet anzunehmen, und dass sie die erforderlichen Maßnahmen ergriffen haben, um die Erteilung von Genehmigungen militärischer Transporte zu erleichtern und einen ressortübergreifenden Ansatz zu gewährleisten.
- (57) In der Militärischen Mobilitätsusage 2024 des Europäischen Rates wurde hervorgehoben, dass regelmäßig Übungen durchgeführt werden müssen, um grenzüberschreitende militärische Bewegungen zu testen. Die Fähigkeit der Kommission, Stresstests durchzuführen, ist auch von wesentlicher Bedeutung, um die Wirksamkeit dieser Verordnung in dieser Hinsicht zu bewerten. Daher sollte es der Kommission gestattet sein, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den einschlägigen Einrichtungen der Union Stresstests durchzuführen, um die Bereitschaft der Mitgliedstaaten und der Akteure auf Unionsebene zur Umsetzung dieser

Verordnung zu verbessern. Diese Tests sollten sich auf Aspekte wie die Vorbereitung auf die Aktivierung des EMERS, die Bewertung der Wirksamkeit des ressortübergreifenden Ansatzes bei der Umsetzung der Ziele dieser Verordnung und die Bewertung ihrer Umsetzung in bestimmten geografischen Gebieten wie bestimmten Korridoren für die militärische Mobilität oder Sektoren, einschließlich des Zolls, konzentrieren.

- (58) Um das Ziel dieser Verordnung, einheitliche Unionsvorschriften für militärische Transporte festzulegen, zu erreichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um die Liste der Arten von militärischen Transporten, die unter die in Anhang I festgelegten dauerhaften Genehmigungen für militärische Transporte fallen, sowie die Vorlage für Anträge und Mitteilungen im Zusammenhang mit Genehmigungen für militärische Transporte, die in Anhang II festgelegt ist, zu aktualisieren, damit diese auf dem neuesten Stand bleiben. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹⁹ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (59) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um ein sicheres und nichtoffenes digitales Informationssystem für die militärische Mobilität einzurichten, grundlegende Schutz- und Resilienzmaßnahmen und verstärkte Schutzmaßnahmen für strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck zu ermitteln, einen Solidaritätspool zur Gewährleistung, Optimierung und Erleichterung der Durchführung militärischer Transportoperationen einzurichten, Kategorien von Eisenbahnfahrzeugen zu ermitteln, die am besten für die Nutzung im Rahmen eines militärischen Transports geeignet sind, technische Spezifikationen für eine solche Ermittlung festzulegen, und zu bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen Eisenbahnunternehmen, Fahrzeughalter und Hersteller solche Fahrzeuge ermitteln sollten. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt²⁰ werden.
- (60) Eine große Zahl von Schienenfahrzeugen könnte für eine doppelte Verwendung in Betracht gezogen werden und für die militärischen Transportzwecke der Eisenbahn erforderlich sein. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) sollte die Kommission bei der Festlegung von Kriterien für die Ermittlung geeigneter Fahrzeuge unterstützen dürfen. Darüber hinaus sollten zur raschen und wirksamen Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen, die für militärische Transporte eingesetzt werden, die Verfahren gestrafft werden, und es sollte den Mitgliedstaaten gestattet

¹⁹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

²⁰ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

werden, die Genehmigung von für militärische Transporte geeigneten Fahrzeugen an die ERA zu übertragen. Die ERA sollte ähnliche Befugnisse wie die Mitgliedstaaten erhalten, um nach der Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen die Informationen im Europäischen Register zugelassener Fahrzeugtypen (European vehicle register, EVR) mit sofortiger Wirkung zu aktualisieren. Die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates²¹ und die Richtlinie (EU) 2016/797 sollten daher entsprechend geändert werden. Schließlich sollte die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates generell geändert werden, um der Rolle der Eisenbahnagentur der Europäischen Union bei der Unterstützung der militärischen Mobilität durch die Verbesserung der Bereitschaft, Resilienz und Sicherheit des Eisenbahnsystems Rechnung zu tragen.

- (61) Robuste und ständig verfügbare Kommunikationsdienste zwischen Luft- und Bodeneinsatzmitteln sind für die Optimierung der Luftraumnutzung von entscheidender Bedeutung. Die Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates²², die am 1. Dezember 2024 in Kraft getreten ist, zielt darauf ab, die Resilienz kritischer Luftverkehrsinfrastrukturen zu stärken. Sie schreibt vor, dass Anbieter von Kommunikations-, Navigations- und Überwachungssystemen, Flugberatungsdiensten, automatischer bordabhängiger Flugüberwachung, meteorologischen Diensten und Flugverkehrskontrolldiensten für Flugplatz- und Anflugkontrolle strenge Zertifizierungs- und Eigentumsanforderungen erfüllen müssen. Diese Anforderungen, einschließlich der Notwendigkeit, dass die Anbieter zu mehr als 50 % im Eigentum der Mitgliedstaaten oder ihrer Staatsangehörigen stehen und von diesen tatsächlich kontrolliert werden, sollen die Integrität und Sicherheit der Flugverkehrsdienste gewährleisten. Um jedoch Störungen der Flugverkehrsdienste zu verhindern, ist es unerlässlich, die Verordnung (EU) 2024/2803 zu ändern, indem die Anwendung ihrer einschlägigen Bestimmungen in Bezug auf Anbieter von Kommunikationsdiensten aufgeschoben wird, um deren Einsatzbereitschaft aufrechtzuerhalten.
- (62) Das derzeitige Modell der Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und den nationalen Streitkräften hat sich bei der Zertifizierung von Luftfahrzeugen mit doppeltem Verwendungszweck als wirksam erwiesen. Die Zertifizierung großer Drohnen stellt jedoch eine erhebliche Herausforderung dar, da die nationalen Streitkräfte dabei unkoordiniert vorgehen, wodurch ein Risiko der Fragmentierung und der mangelnden Harmonisierung mit zukünftigen zivilen Vorschriften entsteht. Die Integration dieser Drohnen in den allgemeinen Flugverkehr – im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der Verordnung (EU) 2024/2803 – wird von den Streitkräften als notwendig erachtet. Um die doppelte Verwendung solcher Drohnen für Transportzwecke zu ermöglichen, ist es von entscheidender Bedeutung, die militärischen Anforderungen an künftige zivile Anforderungen anzupassen. Der derzeitige Rechtsrahmen der Union bietet keine angemessene Flexibilität, um die Zertifizierung innovativer Technologien und Produkte wie bestimmter Kategorien von Drohnen zu ermöglichen. Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 des

²¹ Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

²² Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>).

Europäischen Parlaments und des Rates²³ muss geändert werden, um Ausnahmen von den geltenden Anforderungen zu ermöglichen, wenn diese Anforderungen die Zertifizierung innovativer Technologien und Produkte verhindern, wobei gleichzeitig ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet sein muss, und um einen koordinierten Ansatz zwischen der EASA und den nationalen Streitkräften zur Festlegung der Anforderungen für die Zertifizierung großer Drohnen zu schaffen.

- (63) Um den militärischen Transport zu verbessern, sollte die Union innovative Luftverkehrslösungen mit doppeltem Verwendungszweck fördern, einschließlich unbemannter Luftfahrzeuge, autonomer Systeme, fortschrittlicher Konzepte für die urbane Luftmobilität und cybersicherer Flugverkehrsmanagementsysteme. Die Einrichtung regulatorischer Testumgebungen (im Folgenden „Reallabore“) ist erforderlich, um eine schnellere und autonomere Entwicklung solcher Technologien in der Union in Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Behörden zu erleichtern. Durch die Bereitstellung kontrollierter Versuchsbedingungen sollten diese Testumgebungen dazu beitragen, den Einsatz neuer Fähigkeiten zu beschleunigen, die Logistik und das Lieferkettenmanagement zu verbessern und die Einsatzbereitschaft und Wirksamkeit militärischer Transporte zu stärken. Darüber hinaus sollten sie die Harmonisierung des zivilen und militärischen Regelungsrahmens unterstützen, um die nahtlose Integration von Luftverkehrsmitteln mit doppeltem Verwendungszweck sowohl in gewerbliche als auch militärischen Transportoperationen zu ermöglichen und gleichzeitig den Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit dem Wechsel des Verkehrsträgers zu verringern. Auf diese Weise sollten Reallabore dazu beitragen, bestehende Regulierungslücken zu schließen, die Interoperabilität zu fördern und zu einem resilenteren, effizienteren und reaktionsfähigeren System für militärische Transporte in der Union beizutragen. Die Verordnung (EU) 2018/1139 sollte daher unbeschadet der einschlägigen Anforderungen und Formalitäten der Union in Bereichen wie Gesundheit, Sicherheit, Umwelt und Wettbewerb sowie der Zollformlichkeiten und -verfahren, die für die Zwecke der Reallabore nicht aufgehoben werden können, entsprechend geändert werden.
- (64) Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass vertrauliche Informationen geschützt werden, insbesondere gemäß dem Beschluss (EU, Euratom) 2015/443 der Kommission²⁴, dem Beschluss (EU, Euratom) 2015/444 der Kommission²⁵ und dem Übereinkommen zwischen den im Rat vereinigten Mitgliedstaaten der Europäischen Union über den Schutz von Verschlusssachen, die im Interesse der Europäischen Union ausgetauscht

²³ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

²⁴ Beschluss (EU, Euratom) 2015/443 der Kommission vom 13. März 2015 über Sicherheit in der Kommission (ABl. L 72 vom 17.3.2015, S. 41, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/443/oj>).

²⁵ Beschluss (EU, Euratom) 2015/444 der Kommission vom 13. März 2015 über die Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlusssachen (ABl. L 72 vom 17.3.2015, S. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/444/oj>).

werden²⁶. Die Maßnahmen sollten insbesondere die Verpflichtung enthalten, den Geheimhaltungsgrad von Verschlussachen ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Herausgebers weder herabzustufen noch aufzuheben. Alle sensiblen Informationen, die nicht als Verschlussache eingestuft sind, oder Informationen, die vertraulich zur Verfügung gestellt werden, sollten von den Behörden entsprechend behandelt werden.

- (65) Die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen dieser Verordnung sollte gemäß den geltenden Vorschriften über den Schutz personenbezogener Daten erfolgen. Die Verarbeitung durch die Mitgliedstaaten sollte insbesondere im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁷ und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ erfolgen. Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Kommission sollte gemäß der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ erfolgen.
- (66) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Erleichterung des militärischen Transports in der Union und über ihre Außengrenzen hinweg bei gleichzeitiger Minimierung und Minderung der Auswirkungen eines solchen Transports auf den zivilen Verkehr, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können, da die derzeitige Fragmentierung, Ineffizienz und uneinheitliche Umsetzung nationaler Strategien eine effektive Lösung auf Ebene der Mitgliedstaaten verhindern, sondern vielmehr besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip Maßnahmen erlassen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (67) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 angehört und hat am [TT/MM/JJJJ] eine Stellungnahme abgegeben.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

²⁶ Übereinkommen zwischen den im Rat vereinigten Mitgliedstaaten der Europäischen Union über den Schutz von Verschlussachen, die im Interesse der Europäischen Union ausgetauscht werden (Abl. C 202 vom 8.7.2011, S. 13).

²⁷ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (Abl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

²⁸ Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation) (Abl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

²⁹ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (Abl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Verordnung werden Maßnahmen in Bezug auf Ausrüstung, Verkehrsmittel und Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck festgelegt, um militärische Transporte in der Union und über ihre Außengrenzen hinaus zu erleichtern und zugleich die Auswirkungen solcher Transporte auf den zivilen Verkehr möglichst gering zu halten und abzumildern.

Mit dieser Verordnung wird insbesondere Folgendes festgelegt:

- a) ein einheitlicher Rahmen für die Verfahren zur Genehmigung grenzüberschreitender militärischer Transporte und für Maßnahmen, die für unterbrechungsfreie und sichere militärische Transporte sorgen, einschließlich Maßnahmen zur Vereinfachung der für solche Transporte an den Außengrenzen der Union geltenden Zollformalitäten,
- b) effiziente, koordinierte und wirksame Maßnahmen zur Erleichterung militärischer Transporte als Reaktion auf vorübergehende dringende Ausnahmesituationen,
- c) Vorschriften, mit denen Verkehrsinfrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck für den doppelten Verwendungszweck ertüchtigt und strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck widerstandsfähig gegen alle Gefahren und Bedrohungen gemacht werden sollen,
- d) Maßnahmen zur gemeinsamen Nutzung und Bündelung der Transport- und Logistikfähigkeiten der Union und der Mitgliedstaaten und zur Erhöhung der Sichtbarkeit vorhandener Transportfähigkeiten für militärische Transporte.

Artikel 2

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für den Transport von Ausrüstung, Gütern und Personal, der von den Streitkräften der Mitgliedstaaten oder unter ihrer Verantwortung oder, in den in den Artikeln 17 und 19 dieser Verordnung vorgesehen Fällen, unter der Verantwortung von Verbündeten der Nordatlantikvertrags-Organisation (NATO) durchgeführt wird, wenn dieser teilweise oder vollständig in der Union stattfindet und in der Union befindliche Infrastrukturen, Mittel und Fähigkeiten mit doppeltem Verwendungszweck eingesetzt werden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „militärischer Transport“ den Transport von Ausrüstung, Gütern oder Personen, der direkt von Streitkräften durchgeführt wird, sowie den Transport, der von zivilen Unternehmen oder anderen von Streitkräften verpflichteten Auftragnehmern in deren Auftrag durchgeführt wird, auch im Rahmen einer militärischen Übung, eines militärischen Einsatzes oder einer militärischen

- Mission und einschließlich des bemannten oder unbemannten Transports von Land-, Wasser- und Luftfahrzeugen mittels ihres eigenen Antriebs;
2. „militärische Transportoperation“ eine Fahrt oder ein Flug mit oder ohne Ladung im Rahmen eines militärischen Transports;
 3. „Genehmigung eines militärischen Transports“ eine einem ersuchenden Mitgliedstaat von einem annehmenden Mitgliedstaat erteilte Genehmigung oder diplomatische Genehmigung für einen grenzüberschreitenden militärischen Transport;
 4. „ersuchender Mitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, der einen annehmenden Mitgliedstaat um die Genehmigung ersucht, eine militärische Transportoperation durch das Hoheitsgebiet des annehmenden Mitgliedstaats durchzuführen, oder den Mitgliedstaat, der um Unterstützung im Rahmen des Solidaritätspools gemäß Artikel 35 ersucht;
 5. „annehmender Mitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, der das Ziel einer militärischen Transportoperation ist oder als Transitland bei einer militärischen Transportoperation durchquert oder überflogen wird;
 6. „militärische Sonderfracht“ Güter oder Ausrüstung mit militärischem Bezug, deren sicherer Transport besondere Genehmigungen, spezifisch angepasste Verkehrspläne oder eine besondere logistische Handhabung erfordert und die zusammen mit dem die militärische Transportoperation durchführenden Fahrzeug folgende Abmessungen und Gewichte überschreiten:
 - a) beim Transport auf der Straße die höchstzulässigen Abmessungen (Länge, Breite, Höhe) oder Gewichte nach Anhang I der Richtlinie 96/53/EG,
 - b) beim Eisenbahntransport die höchstzulässigen Gewichte, das Lichtraumprofil oder sonstige im Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 oder in der RINF-Anwendung gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission³⁰ genannte technische Merkmale;
 7. „militärischer Sondertransport“ den militärischen Transport von militärischer Sonderfracht;
 8. „gefährliche Güter“ Stoffe und Erzeugnisse, die in den Anwendungsbereich der in Artikel 10 Absatz 1 genannten internationalen Übereinkünfte und Ordnungen fallen;
 9. „Unterstützung durch den Gastgeberstaat“ jede Maßnahme oder Unterstützung, die von einem annehmenden Mitgliedstaat oder in seinem Namen ergriffen bzw. bereitgestellt wird, um den Transit und die vorübergehende Stationierung von militärischem Personal und militärischer Ausrüstung des ersuchenden Mitgliedstaates durch oder über das bzw. auf dem Hoheitsgebiet des annehmenden Mitgliedstaates im Rahmen einer militärischen

³⁰ Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 312, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/oj).

- Transportoperation zu erleichtern, einschließlich des Zugangs zu Betankungs- und Aufladeeinrichtungen sowie zu Park- und Rastmöglichkeiten;
10. „Verkehrsregelungen“ operative Regelungen, die von den zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten eigens zur Ermöglichung militärischer Transportoperationen im jeweiligen Hoheitsgebiet erlassen werden, einschließlich Maßnahmen der Verkehrskontrolldienste, Maßnahmen zur Gewährleistung des sicheren Transports von militärischer Sonderfracht und gefährlichen Gütern, Regelungen über Begleitschutz und sonstige Sicherheitsregelungen, Unterstützung durch den Gastgeberstaat sowie sonstige verkehrsträgerspezifische Anforderungen wie die Einführung vorübergehender Flugbeschränkungen in bestimmten Gebieten für Lufttransporte;
 11. „Begleitschutz“ Wach- oder Polizeikräfte, die eine militärische Transportoperation begleiten;
 12. „Kabotage“
 - a) entweder den vorübergehenden gewerblichen Transport von Gütern in einem Mitgliedstaat durch ein in einem anderen Mitgliedstaat ansässiges Verkehrsunternehmen oder
 - b) den vorübergehender gewerblichen Personenverkehr in einem Mitgliedstaat durch ein in einem anderen Mitgliedstaat ansässiges Verkehrsunternehmen;
 13. „Rahmenvertrag“ eine Vereinbarung zwischen einem oder mehreren öffentlichen Auftraggebern oder Einrichtungen und einem oder mehreren Wirtschaftsbeteiligten, die dazu dient, die Bedingungen für die Vergabe von Aufträgen in einem bestimmten Zeitraum, insbesondere in Bezug auf den Preis und gegebenenfalls die in Aussicht genommene Menge, festzulegen;
 14. „Transportfähigkeiten“ separat oder kombiniert jegliche Ausrüstung, alle Verkehrsmittel und sämtliches Personal, die militärische Transportoperationen erleichtern, ermöglichen und durchführen können, sowie mobile Ausrüstung zur Reparatur von strategischer Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck;
 15. „Logistikfähigkeiten“ das Personal, die Ausrüstung und die Dienste, die Tätigkeiten im Rahmen der Unterstützung durch den Gastgeberstaat einschließlich der Lagerung und Verteilung von Treibstoff, Material und sonstigen wesentlichen Gütern erleichtern, ermöglichen und durchführen können;
 16. „strategische Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck“ Infrastruktur, die die Anforderungen gemäß Artikel 33 erfüllt;
 17. „Eigentümer, Betreiber und Verwalter einer Infrastruktur“ die Einrichtungen, die für Investitionen in eine Infrastruktur oder ihren täglichen Betrieb zuständig sind;
 18. „Militärische Anforderungen des Rates“ die vom Rat am 26. Juni 2023 und am 23. Oktober 2023 gebilligten „Militärische[n] Anforderungen an die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“ sowie deren spätere vom Rat gebilligte Änderungen;

19. „Korridor für die militärische Mobilität“ einen der vorrangigen Korridore für die militärische Mobilität gemäß Anhang II der Militärischen Anforderungen des Rates;
20. „mit doppeltem Verwendungszweck“ die Verwendungsfähigkeit für Zwecke sowohl des zivilen Verkehrs als auch militärischer Transporte;
21. „Lebensmittel“ Lebensmittel gemäß der Definition in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹;
22. „im Rahmen militärischer Aktivitäten zu befördernde oder zu verwendende Waren“ alle Waren einschließlich Tieren, die in einem der folgenden Zusammenhänge befördert oder verwendet werden:
 - a) im Zusammenhang mit Aktivitäten, die von den zuständigen Militärbehörden eines Mitgliedstaats oder mehrerer Mitgliedstaaten oder eines Drittlands, mit dem ein Mitgliedstaat oder mehrere Mitgliedstaaten ein Abkommen über die Durchführung militärischer Tätigkeiten im Zollgebiet der Union geschlossen haben, organisiert werden oder unter deren Kontrolle stattfinden, oder
 - b) im Zusammenhang mit militärischen Aktivitäten auf der Grundlage
 - i) der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik der Europäischen Union (GSVP),
 - ii) des am 4. April 1949 in Washington unterzeichneten Nordatlantikvertrags.

Kapitel II

Einheitlicher Rahmen für die militärische Mobilität

ABSCHNITT 1

EINHEITLICHE VERFAHREN UND VORSCHRIFTEN FÜR DIE GENEHMIGUNG EINES MILITÄRISCHEN TRANSPORTS

Artikel 4

Genehmigungen militärischer Transporte

Zur Erleichterung des grenzüberschreitenden militärischen Transports kann der annehmende Mitgliedstaat dem ersuchenden Mitgliedstaat Folgendes gewähren:

- a) dauerhafte Genehmigungen militärischer Transporte gemäß Artikel 5;
- b) Ad-hoc-Genehmigungen militärischer Transporte gemäß Artikel 6.

³¹ Verordnung (EG) Nr. 178/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2002 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze und Anforderungen des Lebensmittelrechts, zur Errichtung der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit und zur Festlegung von Verfahren zur Lebensmittelsicherheit (ABl. L 31 vom 1.2.2002, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2002/178/oj>).

Artikel 5

Dauerhafte Genehmigungen militärischer Transporte

- (1) In einer dauerhaften Genehmigung militärischer Transporte ist festgelegt, welche Arten von militärischen Transportoperationen während ihrer Gültigkeitsdauer als von den annehmenden Mitgliedstaaten genehmigt gelten. Dauerhafte Genehmigungen militärischer Transporte erstrecken sich mindestens auf die in Anhang I aufgeführten Arten von militärischen Transportoperationen.
- (2) Die annehmenden Mitgliedstaaten treffen spätestens zwei Monate nach Eingang des Antrags auf eine dauerhafte Genehmigung militärischer Transporte eine Entscheidung über die Erteilung oder Verweigerung einer solchen Genehmigung.
- (3) Der annehmende und der ersuchende Mitgliedstaat vereinbaren, soweit möglich, in der dauerhaften Genehmigung militärischer Transporte die Bedingungen, unter denen die unter diese Genehmigung fallenden militärischen Transportoperationen durchzuführen sind, gegebenenfalls einschließlich geltender Verkehrsregelungen und vorab festgelegter Routen.
- (4) Die Mitgliedstaaten, insbesondere diejenigen, die sich entlang desselben Korridors für die militärische Mobilität befinden, können ihre dauerhaften Genehmigungen militärischer Transporte anpassen und sich im Voraus abstimmen, um insbesondere die Kohärenz der Verkehrsregelungen und vorab festgelegten Routen zu gewährleisten.
- (5) Dauerhafte Genehmigungen militärischer Transporte gelten, bis sie vom annehmenden Mitgliedstaat ausdrücklich ausgesetzt oder widerrufen werden. Der Mitgliedstaat darf eine dauerhafte Genehmigung militärischer Transporte nur im Falle höherer Gewalt oder einer ernsthaften Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der nationalen Sicherheit in diesem Mitgliedstaat aussetzen oder widerrufen, wobei dies zu begründen ist. Der annehmende Mitgliedstaat, der die Genehmigung widerruft oder aussetzt, teilt dies dem ersuchenden Mitgliedstaat so früh wie möglich mit.
- (6) Der annehmende Mitgliedstaat kann in hinreichend begründeten Fällen eine dauerhafte Genehmigung militärischer Transporte unter Einhaltung einer Frist von mindestens drei Arbeitstagen für den ersuchenden Mitgliedstaat ändern.
- (7) Vor der Durchführung einer militärischen Transportoperation im Rahmen einer gültigen dauerhaften Genehmigung militärischer Transporte übermittelt der ersuchende Mitgliedstaat dem annehmenden Mitgliedstaat eine Mitteilung. Bittet der ersuchende Mitgliedstaat um Unterstützung durch den Gastgeberstaat oder um andere Verkehrsregelungen, so wird dieses Ersuchen in die Mitteilung aufgenommen.
- (8) Die in Absatz 7 genannte Mitteilung ist spätestens 72 Stunden vor der planmäßigen Ankunftszeit an der Grenzübergangsstelle des annehmenden Mitgliedstaats zu übermitteln. Im Falle des Transits durch mehrere Mitgliedstaaten übermittelt der ersuchende Mitgliedstaat die Mitteilung gleichzeitig an alle annehmenden Mitgliedstaaten. Enthält die Mitteilung ein oder mehrere Ersuchen um Verkehrsregelungen, so koordinieren und bearbeiten die annehmenden Mitgliedstaaten diese Ersuchen gleichzeitig, um kohärente Verkehrsregelungen für den militärischen Transport zu gewährleisten. Der annehmende und der ersuchende Mitgliedstaat können in der dauerhaften Genehmigung militärischer Transporte eine kürzere Frist für die Mitteilung militärischer Transportoperationen vereinbaren.

- (9) Nach Eingang einer Mitteilung gemäß Absatz 7 kann der annehmende Mitgliedstaat spezifische Verkehrsregelungen oder Bedingungen für die betreffende militärische Transportoperation festlegen, einschließlich der Nutzung bestimmter Routen, insbesondere wenn dies für den sicheren Transport militärischer Sonderfracht oder gefährlicher Güter gemäß den Artikeln 10 und 11 erforderlich ist. In solchen Fällen koordiniert er unverzüglich die erforderlichen Regelungen mit dem ersuchenden Mitgliedstaat, um sicherzustellen, dass die militärische Transportoperation wie geplant durchgeführt werden kann.
- (10) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 44 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I zu erlassen, um die Liste der Arten von militärischen Transportoperationen, für die dauerhafte Genehmigungen militärischer Transporte gelten, zu aktualisieren.

Artikel 6

Ad-hoc-Genehmigungen militärischer Transporte

- (1) Der annehmende Mitgliedstaat kann dem ersuchenden Mitgliedstaat eine Ad-hoc-Genehmigung militärischer Transporte für eine oder mehrere militärische Transportoperationen erteilen, für die keine gültige dauerhafte Genehmigung militärischer Transporte vorliegt. Sie gilt nur für die in der Ad-hoc-Genehmigung militärischer Transporte angegebene Dauer.
- (2) Der ersuchende Mitgliedstaat stellt das Ersuchen um eine Ad-hoc-Genehmigung militärischer Transporte so früh wie möglich und in jedem Fall so rechtzeitig, dass der annehmende Mitgliedstaat die Genehmigung gemäß Absatz 3 erteilen oder verweigern kann. Bittet der ersuchende Mitgliedstaat um Unterstützung durch den Gastgeberstaat oder andere Verkehrsregelungen, so wird ein solches Ersuchen um Verkehrsregelungen in das Ersuchen um eine Ad-hoc-Genehmigung militärischer Transporte aufgenommen. Im Falle des Transits durch mehrere Mitgliedstaaten übermittelt der ersuchende Mitgliedstaat das Ersuchen gleichzeitig an alle annehmenden Mitgliedstaaten. Die annehmenden Mitgliedstaaten koordinieren und bearbeiten die Ersuchen gleichzeitig, um kohärente Verkehrsregelungen für den militärischen Transport zu gewährleisten.
- (3) Der annehmende Mitgliedstaat trifft spätestens drei Arbeitstage nach Eingang des Antrags auf Ad-hoc-Genehmigung eine Entscheidung über die Erteilung oder Verweigerung der Ad-hoc-Genehmigung. In seiner Entscheidung über die Erteilung einer Ad-hoc-Genehmigung militärischer Transporte kann der annehmende Mitgliedstaat spezifische Verkehrsregelungen oder Bedingungen für die betreffenden militärischen Transportoperationen festlegen, einschließlich der Nutzung bestimmter Routen, insbesondere wenn dies für den sicheren Transport von militärischer Sonderfracht oder gefährlichen Gütern gemäß den Artikeln 10 und 11 erforderlich ist. In solchen Fällen koordiniert er unverzüglich die erforderlichen Regelungen mit dem ersuchenden Mitgliedstaat, um sicherzustellen, dass die militärische Transportoperation wie geplant durchgeführt werden kann.
- (4) Der annehmende Mitgliedstaat darf eine Ad-hoc-Genehmigung militärischer Transporte nur im Falle höherer Gewalt oder einer ernsthaften Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der nationalen Sicherheit in diesem Mitgliedstaat widerrufen. Der Mitgliedstaat, der die Genehmigung widerruft, teilt dies dem ersuchenden Mitgliedstaat so früh wie möglich mit und begründet dies ordnungsgemäß.

- (5) Der annehmende Mitgliedstaat kann die erteilte Ad-hoc-Genehmigung militärischer Transporte nur in hinreichend begründeten Fällen ändern. Er muss den ersuchenden Mitgliedstaat so früh wie möglich über die Änderungen informieren.
- (6) Der ersuchende Mitgliedstaat kann einen zuvor eingereichten Antrag auf Erteilung einer Ad-hoc-Genehmigung militärischer Transporte ändern. Er muss diese Änderung spätestens drei Arbeitstage vor dem ursprünglich geplanten Zeitpunkt der Ankunft an der Grenzübergangsstelle vornehmen. Der annehmende Mitgliedstaat beantwortet Anträge auf Änderungen unverzüglich.
- (7) Ein neuer Antrag auf Erteilung einer Ad-hoc-Genehmigung militärischer Transporte ist vom ersuchenden Mitgliedstaat zu stellen, wenn die geplanten Änderungen den Transport gefährlicher Güter oder militärischer Sonderfracht, wesentliche Änderungen der Unterstützung durch den Gastgeberstaat oder eine Änderung der Daten betreffen.

Artikel 7

Einzelne Zugtrassen für den militärischen Transport auf der Schiene

- (1) Vor der Durchführung einer militärischen Transportoperation auf der Schiene beantragt der ersuchende Mitgliedstaat gemäß Artikel 48 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates³² direkt oder über ein Eisenbahnunternehmen, das den militärischen Transport im Namen dieses ersuchenden Mitgliedstaats durchführt, bei dem/den Betreiber(n) der Eisenbahninfrastruktur im annehmenden Mitgliedstaat eine einzelne Zugtrasse.
- (2) Ist die Zusammenarbeit des Infrastrukturbetreibers erforderlich, um sicherzustellen, dass die Schienenfahrzeuge, insbesondere beim Transport militärischer Sonderfracht, gemäß Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797 mit der Strecke kompatibel sind und sich ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges einfügen, so stellt der Infrastrukturbetreiber dem Eisenbahnunternehmen so bald wie möglich die erforderlichen Informationen zur Verfügung und wirkt an allen erforderlichen Prüfungen mit.
- (3) Sind die Schienenfahrzeuge, insbesondere beim Transport militärischer Sonderfracht, nicht mit den Streckenparametern vereinbar, die in den gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 unter normalen Betriebsbedingungen festgelegt sind, so stellt der Infrastrukturbetreiber so bald wie möglich fest, ob diese Fahrzeuge unter bestimmten Betriebsbedingungen sicher betrieben werden können.
- (4) Umfasst der Schienentransport gefährliche Güter, die nach Artikel 10 zulässig sind, so ergreifen der Infrastrukturbetreiber und das Eisenbahnunternehmen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Einhaltung der in Artikel 10 genannten Bestimmungen zu gewährleisten.
- (5) Im Falle des Transits durch mehrere Mitgliedstaaten stimmen sich die Infrastrukturbetreiber dieser Mitgliedstaaten ab, um eine kohärente Behandlung der militärischen Transportoperation zu gewährleisten.

³² Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

Artikel 8

Praktische Vorkehrungen für Verfahren zur Genehmigung militärischer Transporte

- (1) Anträge auf Genehmigungen militärischer Transporte, Mitteilungen im Rahmen solcher Genehmigungen und Anträge auf Verkehrsregelungen nach diesem Kapitel, auch für den militärischen Transport gefährlicher Güter und militärischer Sonderfracht, werden unter Verwendung der Vorlage in Anhang II gestellt. Anträge und Mitteilungen werden zu einem einzigen Genehmigungsantrag, einer einzigen Mitteilung oder einem einzigen Antrag auf Verkehrsregelungen für denselben militärischen Transport zusammengefasst. Unbeschadet der geltenden Zollvorschriften der Union, einschließlich des NATO- und EU-Vordrucks 302 gemäß Artikel 15, werden von keinem Mitgliedstaat zusätzliche Vordrucke verlangt.
- (2) Die Kommission ist befugt, gemäß Artikel 44 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs II zu erlassen, um den Inhalt der Vorlage zu aktualisieren und damit technischen oder operativen Entwicklungen Rechnung zu tragen.
- (3) Die Kommunikation zwischen dem ersuchenden und dem annehmenden Mitgliedstaat nach den Artikeln 5 und 6 erfolgt über den gemäß Artikel 40 Absatz 1 benannten nationalen Koordinator für grenzüberschreitende militärische Transporte.

Artikel 9

Ununterbrochener militärischer Transport

Alle erforderlichen Kontrollmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Begleitschutz militärischer Transportoperationen, der Kennzeichnung von Fahrzeugen für militärische Transporte sowie von Waffen und Munition für militärische Transportoperationen innerhalb der Union werden nur beim ersten geplanten Halt der militärischen Transportoperation nach der Binnengrenze eines Mitgliedstaats durchgeführt, um einen ununterbrochenen militärischen Transport zu gewährleisten.

Artikel 10

Militärischer Transport gefährlicher Güter

- (1) Der militärische Transport gefährlicher Güter ist vorbehaltlich einer gültigen Genehmigung militärischer Transporte gemäß den Artikeln 5 und 6 zulässig, wenn er den Anforderungen entspricht, die in einem der folgenden Instrumente festgelegt sind:
 - a) dem am 30. September 1957 in Genf geschlossenen Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR);
 - b) dem am 26. Mai 2000 in Genf geschlossenen Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN);
 - c) der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, die Anhang C des am 3. Juni 1999 in Vilnius geschlossenen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) bildet;
 - d) dem Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code);

- e) den Technischen Anweisungen (ICAO-TI) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation;
 - f) der NATO-Veröffentlichung für alliierte Truppenbewegungen (Nr. 6) (AMovP-6).
- (2) Militärische Transportoperationen, die gemäß Artikel 17 von den Streitkräften eines NATO-Mitgliedstaats durchgeführt werden, der nicht Vertragspartei des ADR, des ADN, des RID, des IMDG-Codes oder der ICAO-TI ist, sind zulässig, wenn sie der NATO-AMovP-6 oder, falls diese nicht anwendbar sind, den im Herkunftsland geltenden nationalen Vorschriften entsprechen.
- (3) Erforderlichenfalls werden spezifische Maßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung der Anforderungen, die in den in den Absätzen 1 und 2 genannten Instrumenten festgelegt sind, in die in dieser Verordnung festgelegten Verkehrsregelungen aufgenommen.
- (4) Für den militärischen Transport gefährlicher Güter im Rahmen einer Genehmigung militärischer Transporte ist es nicht erforderlich, vor Beginn des militärischen Transports Formulare oder Dokumente zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen von ADR, ADN, RID, IMDG-Code, ICAO-TI, NATO AMovP-6 oder gegebenenfalls der im Herkunftsland geltenden nationalen Vorschriften vorzulegen.

Artikel 11

Militärischer Sondertransport auf der Straße

- (1) Militärische Transporte auf der Straße, die mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durchgeführt werden, die in Anhang I der Richtlinie 96/53/EG festgelegten höchstzulässigen Gewichte oder Abmessungen überschreiten, sind zulässig, wenn diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen unteilbare Ladungen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 96/53/EG befördern oder für eine solche Beförderung bestimmt sind, sofern eine gültige Genehmigung militärischer Transporte gemäß den Artikeln 5 und 6 dieser Verordnung vorliegt.
- (2) Für militärische Transporte gemäß Absatz 1 legt der annehmende Mitgliedstaat Verkehrsregelungen fest, um den sicheren Transport militärischer Sonderfracht und die Kompatibilität der Infrastruktur zu gewährleisten. Diese Verkehrsregelungen ersetzen die in Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 96/53/EG genannten Sondergenehmigungen und ähnliche Regelungen.

Artikel 12

Befreiung militärischer Transporte von Verkehrsbeschränkungen

- (1) Militärische Transporte, die mit einer gültigen Genehmigung militärischer Transporte gemäß den Artikeln 5 und 6 durchgeführt werden, sind an Wochenenden, Feiertagen, nationalen Feierlichkeiten, in der Nacht und in allen anderen Zeiträumen, die Verkehrsbeschränkungen unterliegen können, zulässig.
- (2) Die Mitgliedstaaten befreien militärische Transportoperationen, die unmittelbar von den Streitkräften durchgeführt werden, von Verkehrsbeschränkungen, die auf bestimmten Straßenabschnitten gelten und auf der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge beruhen.

Artikel 13

Befreiung militärischer Transporte von den Kabotagevorschriften

- (1) Die Mitgliedstaaten können, wenn dies zur Erleichterung militärischer Transporte erforderlich ist, von zivilen Betreibern durchgeführte militärische Transporte von den Beschränkungen für Kabotagebeförderungen gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ausnehmen.
- (2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über solche Ausnahmen.

Artikel 14

Digitales Informationssystem für die militärische Mobilität

- (1) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Einrichtung eines sicheren und nichtoffenen digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität (im Folgenden „System“) erlassen, wobei sie die folgenden Anforderungen berücksichtigt:
 - a) Das System wird bis 2030 eingeführt.
 - b) Jede Digitalisierung des EU-Vordrucks 302 im Rahmen des Systems muss den geltenden Zollvorschriften der Union entsprechen, einschließlich der gemeinsamen Datenanforderungen, die das EU-Zolldatenmodell gemäß Artikel 36 der Verordnung (EU) [Zollreform] bilden.
 - c) Das System wird von der Kommission betrieben und gewartet.
 - d) Mit Ausnahme der einschlägigen Zollvorschriften berücksichtigt das System militärische Transporte im Rahmen von NATO-Operationen gemäß Artikel 17.
 - e) Das System gewährleistet erforderlichenfalls die Interoperabilität und wird unter Verwendung von Unions- und internationalen Normen und unter gebührender Berücksichtigung der EU-Zollvorschriften entwickelt.Solche Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 45 Absatz 4 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (2) Wird das System eingerichtet und in Betrieb genommen, so nutzen die Mitgliedstaaten es für alle unter dieses Kapitel fallenden Verfahren, einschließlich der in dieser Verordnung genannten Zollförmlichkeiten im Zusammenhang mit dem EU-Vordruck 302.

Artikel 15

Vereinfachte Zollförmlichkeiten

- (1) Der militärische Transport von Waren, die im Rahmen militärischer Aktivitäten über die Außengrenzen der Union hinweg befördert oder verwendet werden sollen, unterliegt der zollamtlichen Überwachung und ist unter Verwendung des NATO- bzw. des EU-Vordrucks 302 im Sinne des Artikels 1 Nummern 50 bzw. 51 der

Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission³⁴ für das betreffende Zollverfahren anzumelden, es sei denn, die für die jeweilige militärische Transportoperation zuständigen Militärbehörden beschließen ausdrücklich, die Standard-Zollanmeldung abzugeben.

- (2) Werden über einen EU- oder NATO-Vordruck 302 angemeldete Sendungen für eine Warenbeschau oder eine Prüfung von Unterlagen ausgewählt, so werden diese Kontrollen vorrangig durchgeführt.

Artikel 16

Digitalisierung des EU-Vordrucks 302

- (1) Wird das in Artikel 14 genannte digitale Informationssystem für die militärische Mobilität eingerichtet und in Betrieb genommen, so verwenden die Zollbehörden der Mitgliedstaaten es für den Austausch und die Speicherung von Informationen im Zusammenhang mit dem EU-Vordruck 302 auf der Grundlage gemeinsamer Datenanforderungen, die gemäß Artikel 36 der Verordnung (EU) [Zollreform] festgelegt werden. Die Zollbehörden der Mitgliedstaaten und die Zollbehörde der Europäischen Union haben Zugang zu diesem System, um ihren Zollverpflichtungen im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität nachzukommen.
- (2) Bei einem vorübergehenden Ausfall des digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität übermitteln Wirtschaftsbeteiligte und andere Personen, einschließlich Militärbehörden, die Informationen zur Erfüllung der betreffenden Formalitäten auf die in Artikel 203 der Verordnung [Zollreform] festgelegte Weise, einschließlich anderer Mittel als der elektronischen Datenverarbeitung.

Artikel 17

Militärische Transporte im Rahmen von NATO-Operationen

- (1) In Bezug auf militärische Transporte im Rahmen von Operationen, Missionen und Übungen, die im Rahmen der Nordatlantikvertrags-Organisation (NATO) gemeinsam vereinbart werden, sowie im Rahmen von Operationen, Missionen und Übungen auf multilateraler und bilateraler Ebene zwischen NATO-Mitgliedern behandeln die Mitgliedstaaten, die Parteien des Nordatlantikvertrags sind, andere Parteien des Nordatlantikvertrags für die Zwecke der Artikel 4 bis 13 dieses Abschnitts als ersuchende Mitgliedstaaten. In diesem Fall wenden sie die Vorschriften der Artikel 4 bis 13 dieses Abschnitts sinngemäß und unbeschadet der Sicherheits- und Verteidigungsinteressen der Union und ihrer Mitgliedstaaten an.
- (2) Mitgliedstaaten, die nicht Parteien des Nordatlantikvertrags sind, können ebenfalls beschließen, Parteien des Nordatlantikvertrags, die keine Mitgliedstaaten sind, für die Zwecke der Artikel 4 bis 13 den ersuchenden Mitgliedstaaten gleichzustellen, und diese Vorschriften entsprechend anzuwenden.

³⁴ Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Einzelheiten zur Präzisierung von Bestimmungen des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/2446/oj).

ABSCHNITT 2

VERBESSERTES EUROPÄISCHES REAKTIONSSYSTEM FÜR DIE MILITÄRISCHE MOBILITÄT (EMERS)

Artikel 18

EMERS

- (1) Es wird ein verbessertes europäisches Reaktionssystem für die militärische Mobilität (European Military Mobility Enhanced Response System, EMERS) eingerichtet. Bei Aktivierung gemäß den in Artikel 19 festgelegten Verfahren und Bedingungen ermöglicht das EMERS die Durchführung der in diesem Abschnitt vorgesehenen befristeten Maßnahmen.
- (2) Während des Zeitraums der Aktivierung des EMERS gelten die befristeten Maßnahmen nach diesem Abschnitt für das gesamte Gebiet der Union.

Artikel 19

Aktivierung des EMERS

- (1) Das EMERS kann nach dem in Absatz 2 genannten Verfahren aktiviert werden, wenn ein Bedarf an deutlich höheren Mengen, Frequenzen oder Geschwindigkeiten für militärische Transporte in der Union oder einem Teil davon besteht oder zu erwarten ist und die bestehenden Vorschriften für militärische Transporte und die Kapazität des Verkehrsnetzes es nicht erlauben oder nicht ausreichen, diesem Bedarf gerecht zu werden.
- (2) Ist die Kommission der Auffassung, dass die in Absatz 1 genannten Bedingungen erfüllt sind, oder auf begründeten Antrag mindestens eines Mitgliedstaats, legt sie dem Rat so bald wie möglich einen Vorschlag für einen Durchführungsrechtsakt zur Aktivierung des EMERS vor.

Bevor die Kommission die Aktivierung des EMERS beantragt und wenn dies in Anbetracht der Dringlichkeit möglich ist, konsultiert sie die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität.

Vor der Beantragung der Aktivierung oder parallel dazu führt die Kommission eine Bewertung der Auswirkungen der Aktivierung des EMERS auf das Funktionieren des Binnenmarkts und der möglichen Notwendigkeit von Abhilfemaßnahmen durch.

- (3) Der Rat kann auf Vorschlag der Kommission gemäß Absatz 2 den Durchführungsrechtsakt zur Aktivierung des EMERS spätestens 48 Stunden nach Eingang des Aktivierungsantrags erlassen. In dem Durchführungsrechtsakt des Rates wird die Dauer der Anwendung des EMERS festgelegt, die zwölf Monate nicht überschreiten darf.

Der Rat legt in dem Durchführungsrechtsakt zur Aktivierung des EMERS fest, welche Wirkungen der Bestimmungen dieses Abschnitts von den Mitgliedstaaten, die Parteien des Nordatlantikvertrags sind, auf militärische Transporte von Parteien des Nordatlantikvertrags, die keine Mitgliedstaaten sind, ausgeweitet werden sollen, unbeschadet der einschlägigen Zollformlichkeiten. Mitgliedstaaten, die keine Parteien des Nordatlantikvertrags sind, können ebenfalls beschließen, eine solche Ausweitung der EMERS-Bestimmungen auf Parteien des Nordatlantikvertrags, die

keine Mitgliedstaaten sind, vorzunehmen. Bei der Entscheidung über die Ausweitung bestimmter EMERS-Bestimmungen auf Parteien des Nordatlantikvertrags, die keine Mitgliedstaaten sind, berücksichtigt der Rat insbesondere Operationen, Missionen und Übungen, die innerhalb der NATO gemeinsam vereinbart werden und sich auf die Gründe der Aktivierung des EMERS beziehen, undachtet die Sicherheits- und Verteidigungsinteressen der Union und ihrer Mitgliedstaaten.

- (4) Während der Anwendung des EMERS beruft die Kommission erforderlichenfalls auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus außerordentliche Sitzungen der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität ein. Die Mitgliedstaaten arbeiten eng mit der Kommission zusammen, indem sie sie rechtzeitig über alle nationalen Maßnahmen unterrichten, die im Hinblick auf die Aktivierung des EMERS ergriffen wurden, und sich mit ihr abstimmen.
- (5) Die Kommission bewertet auf begründeten Antrag mindestens eines Mitgliedstaats oder von sich aus, ob die Bedingungen nach Absatz 1 weiterhin erfüllt sind, und legt dem Rat gegebenenfalls einen neuen Vorschlag vor. Auf der Grundlage der Bewertung der Kommission kann der Rat nach dem Verfahren des Absatzes 2 beschließen, die Anwendung des EMERS vor Ablauf der Frist, die in dem in Absatz 3 genannten Durchführungsrechtsakt des Rates festgelegt ist, zu verlängern oder zu beenden. Jeder Durchführungsrechtsakt zur Verlängerung der Anwendung des EMERS bleibt für einen Zeitraum von höchstens zwölf Monaten in Kraft. Ist nach diesem Zeitpunkt eine weitere Verlängerung erforderlich, so findet das in diesem Artikel vorgesehene Verfahren Anwendung.

Artikel 20

Mitteilung von militärischen Transporten während des Zeitraums der Aktivierung des EMERS

- (1) Abweichend von den Artikeln 5 und 6 gelten während des Zeitraums der Aktivierung des EMERS Anträge auf Genehmigungen militärischer Transporte als von den annehmenden Mitgliedstaaten angenommen. Dies lässt den besonderen Charakter der Sicherheits- und Verteidigungspolitik bestimmter Mitgliedstaaten unberührt.
- (2) Der ersuchende Mitgliedstaat unterrichtet die annehmenden Mitgliedstaaten so früh wie möglich, spätestens jedoch sechs Stunden vor der planmäßigen Ankunftszeit an der Grenzübergangsstelle des annehmenden Mitgliedstaats, über den beabsichtigten militärischen Transport. Die Mitteilung enthält alle relevanten Einzelheiten, einschließlich des Umfangs, der geplanten Strecke und des Zeitplans für den Transport, sowie gegebenenfalls das Ersuchen um Unterstützung durch den Gastgeberstaat oder andere Verkehrsregelungen.
- (3) Verlangt der annehmende Mitgliedstaat Verkehrsregelungen gemäß Artikel 5 Absatz 9 und Artikel 6 Absatz 3, so legt er diese unverzüglich fest, um sicherzustellen, dass die Transportoperation wie geplant durchgeführt werden kann.

Artikel 21

Vorrangiger Zugang während der Aktivierung des EMERS

- (1) Während des Zeitraums der Aktivierung des EMERS gewähren die Mitgliedstaaten sowie Infrastruktureigentümer, -betreiber und -verwalter oder gegebenenfalls Anbieter verbundener Dienste oder Einrichtungen militärischen Transporten,

einschließlich militärischer Sondertransporte oder Transporten gefährlicher Güter, vorrangigen Zugang zu Verkehrsnetzen und -infrastrukturen, einschließlich Straßennetzen, straßenseitigen Park- und Rastplätzen, Schienennetzen, Bahnhöfen, Serviceeinrichtungen, See- und Binnenschifffahrtinfrastruktur, einschließlich Binnengewässern und Hoheitsgewässern im Sinne des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ), Seewegen, Fahrrinnen, Kanälen, Hafeneinfahrten, für die internationale Schifffahrt genutzten Meerengen und Gebieten, die unter Seeverkehrsmanagement oder Lotsendienste fallen, Schleusen, Häfen und Hafenterminals, Seekanälen, Flugplätze, Luftraum, multimodalen Güterterminals, Betankungs-/Ladeinfrastruktur für alle Verkehrsträger sowie damit verbundenen Dienstleistungen und Einrichtungen.

- (2) Um den vorrangigen Zugang für militärische Transportoperationen zu gewährleisten, stellen die Streitkräfte, die den militärischen Transport durchführen oder in Auftrag geben, bei dem gemäß Artikel 40 benannten nationalen Koordinator für grenzüberschreitende militärische Transporte des annehmenden Mitgliedstaats ein Ersuchen um vorrangigen Zugang.
- (3) Das in Absatz 2 genannte Ersuchen wird schnellstmöglich gestellt und enthält alle erforderlichen Informationen, um den vorrangigen Zugang des militärischen Transports angemessen vorzubereiten. In dem Ersuchen werden insbesondere die voraussichtliche Ankunftszeit und die Dauer des vorrangigen Zugangs sowie die Anzahl der Fahrzeuge, eine Beschreibung der Frachtstücke sowie die jeweiligen Abmessungen und Gewichte angegeben. Ferner wird angegeben, ob im Rahmen des militärischen Transports auch gefährliche Güter befördert werden und um welche Art von gefährlichen Gütern es sich handelt. Das Ersuchen kann einen Antrag auf die in Artikel 20 Absatz 2 genannten Verkehrsregelungen enthalten.
- (4) Der nationale Koordinator für grenzüberschreitende militärische Transporte des annehmenden Mitgliedstaats teilt den Eigentümern, Betreibern und Verwaltern der vom Ersuchen um vorrangigen Zugang betroffenen Infrastruktur oder gegebenenfalls den Anbietern verbundener Dienste oder Einrichtungen unverzüglich mit, dass sie wahrscheinlich von der militärischen Transportoperation betroffen sein werden, damit sie dieser gemäß Absatz 6 Vorrang gewähren können.
- (5) Mit Unterstützung des nationalen Koordinators für grenzüberschreitende militärische Transporte ersuchen die Streitkräfte, die den militärischen Transport durchführen oder in Auftrag geben,
 - a) die zuständigen Infrastrukturbetreiber um die einzelnen Zugrassen;
 - b) die zuständige Hafenverwaltung um die Zuweisung eines Liegeplatzes und Hafendienste;
 - c) die zuständigen Flughafenbetreiber und -koordinatoren, den europäischen Netzmanager und gegebenenfalls den Anbieter von Flugsicherungsdiensten um den erforderlichen Luftraum und den Zugang zu Flugplatzdiensten.
- (6) Der vorrangige Zugang wird so früh wie möglich nach Eingang der in den Absätzen 2 und 5 genannten Ersuchen gewährt, und die Streitkräfte, die den militärischen Transport durchführen oder in Auftrag geben, werden hiervon unverzüglich gemäß den Bestimmungen dieses Absatzes unterrichtet. Soweit erforderlich und unter Einhaltung gebührender Sicherheitsmaßnahmen werden laufende oder geplante Verkehrsdiene und -operationen unterbrochen, verschoben

oder gestrichen, um den vorrangigen Zugang des militärischen Transports zu ermöglichen.

Bei militärischen Transporten auf der Straße teilen die Eigentümer, Betreiber und Verwalter der betroffenen Straßenverkehrsinfrastruktur den Streitkräften, die den militärischen Transport durchführen oder in Auftrag geben, mit, dass sie die erforderlichen Maßnahmen ergriffen haben, um den vorrangigen Zugang zu mautpflichtigen Streckenabschnitten, Park- und Rastplätzen an der Straße sowie Brücken und Tunneln in ihren Straßennetzen zu gewährleisten. Der nationale Koordinator für grenzüberschreitende militärische Transporte kann eine Empfehlung bezüglich der Route und der Straßeninfrastruktur abgeben, die den vorrangigen Zugang für die ersuchenden Streitkräfte bestmöglich gewährleisten.

Bei militärischen Transporten auf der Schiene gewährt der Infrastrukturbetreiber abweichend von Artikel 7 Absatz 1 innerhalb von sechs Stunden Zugang zu einzelnen Zugtrassen. Im Falle des Transports gefährlicher Güter oder militärischer Sondertransporte gewährt der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur jedoch so bald wie möglich Zugang zu den einzelnen Zugtrassen.

In Bezug auf Häfen informiert die zuständige Hafenverwaltung die Streitkräfte, die den militärischen Transport durchführen oder in Auftrag geben, über den zugewiesenen Liegeplatz und die angebotenen Hafendienste.

Bei militärischen Transporten auf Binnenwasserstraßen informiert der nationale Koordinator für grenzüberschreitende militärische Transporte die Streitkräfte, die den militärischen Transport durchführen oder in Auftrag geben, erforderlichenfalls über die Route und die Binnenschifffahrtsinfrastruktur, die den vorrangigen Zugang bestmöglich gewährleisten.

Bei militärischen Transporten auf dem Luftweg informieren die zuständigen Flughafenbetreiber und -koordinatoren, der europäische Netzmanager und gegebenenfalls der Anbieter von Flugsicherungsdiensten die Streitkräfte, die den militärischen Transport durchführen, in Auftrag geben oder anordnen, über den verfügbaren Luftraum und den Zugang zu den an den betreffenden Flughäfen angebotenen Flugplatzdiensten.

- (7) Wird militärischen Transporten gemäß Absatz 1 ein vorrangiger Zugang gewährt, steht anderen betroffenen Verkehrsnutzern keine Entschädigung zu. Die Mitgliedstaaten und die Eigentümer, Betreiber und Verwalter der Infrastruktur oder gegebenenfalls die Anbieter verbundener Dienste oder Einrichtungen unternehmen alle zumutbaren Anstrengungen, um die Auswirkungen des vorrangigen Zugangs zu begrenzen, beispielsweise indem sie gegebenenfalls und je nach Verfügbarkeit alternative Routen, An- und Abflugzeiten, Verkehrsdiene oder -einrichtungen anbieten und die Verkehrsnutzer so bald wie möglich informieren.
- (8) Haben Notfallmaßnahmen erhebliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr, so stimmen sich die Mitgliedstaaten, die Eigentümer, Betreiber und Verwalter der Infrastruktur oder gegebenenfalls die Anbieter verbundener Dienste oder Einrichtungen ab, um die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss so weit wie möglich zu begrenzen.

Artikel 22

Militärischer Transport gefährlicher Güter während der Aktivierung des EMERS

- (1) Gelten Anforderung der in Artikel 10 Absatz 1 genannten internationalen Übereinkommen oder nationale Vorschriften für einen militärischen Transport gefährlicher Güter, der unter die vorliegende Verordnung fällt, können die Mitgliedstaaten diese Transporte während der Aktivierung des EMERS von diesen Anforderungen oder nationalen Vorschriften befreien, sofern diese Anforderungen gemäß den Übereinkommen nicht zwingend gelten. Erteilt ein Mitgliedstaat eine solche Befreiung, so darf er keine neuen Anforderungen nach nationalem Recht festlegen.
- (2) Die von dem militärischen Transport betroffenen Mitgliedstaaten koordinieren sämtliche gemäß diesem Artikel gewährten Befreiungen und unterrichten die anderen Mitgliedstaaten über die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität unverzüglich.

Artikel 23

Militärischer Sondertransport auf der Straße während der Aktivierung des EMERS

Während der Aktivierung des EMERS werden militärische Transporte auf der Straße mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die die in Anhang I der Richtlinie 96/53/EG festgelegten höchstzulässigen Gewichte oder Abmessungen überschreiten, unabhängig davon, ob die Ladung unteilbar ist oder nicht, und unbeschadet notwendiger Verkehrsregelungen gestattet.

Artikel 24

Verstärkter Schutz strategischer Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck während der Aktivierung des EMERS

Während der Aktivierung des EMERS treffen die Mitgliedstaaten verstärkte Schutzmaßnahmen in Bezug auf die gemäß Artikel 33 ermittelte strategische Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck in ihrem Hoheitsgebiet, um diese zu schützen, gegen alle Gefahren und Bedrohungen resilient zu machen und jederzeit ihre Funktionsfähigkeit sicherstellen.

Artikel 25

Verbesserter Zugang zu Transport- und Logistikfähigkeiten während der Aktivierung des EMERS

- (1) Während der Aktivierung des EMERS und wenn der Solidaritätspool gemäß Artikel 35 einsatzbereit ist, kann die Kommission unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität spezifische im Solidaritätspool registrierte Fähigkeiten ermitteln, die zur Unterstützung einzelner Mitgliedstaaten dringend benötigt werden. In solchen Fällen werden die Ersuchen der betroffenen Mitgliedstaaten und der Mitgliedstaaten, die militärische Transportoperationen für die betroffenen Mitgliedstaaten unterstützen, um diese Fähigkeiten vorrangig berücksichtigt.

Mit den Austausch- und Koordinierungsmaßnahmen im Rahmen des Solidaritätspools gemäß Artikel 35 werden vor allem diese vorrangigen Ersuchen unterstützt und sichergestellt, dass die erforderlichen Fähigkeiten zügig und effizient zur Verfügung gestellt werden.

Sofern Fähigkeiten der Mitgliedstaaten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung mit finanzieller Unterstützung aus Unionsmitteln erworben, in Auftrag gegeben oder eingekauft wurden und vorrangige Ersuchen gemäß Unterabsatz 1 unterstützen könnten, können sich die Mitgliedstaaten nicht auf die in Artikel 35 Absätze 10 und 11 genannte Ausnahmesituation berufen, die den Einsatz ihrer Fähigkeiten erfordert.

- (2) Die Kommission kann die Mitgliedstaaten bei der Auftragsvergabe in Bezug auf einschlägige Transport- und Logistikfähigkeiten unterstützen.
- (3) Die Kommission kann auf Empfehlung der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität Aufträge in Bezug auf einschlägige Transport- und Logistikfähigkeiten vergeben.

Artikel 26

Befreiung militärischer Transportoperation auf der Straße von Kabotagevorschriften während der Aktivierung des EMERS

Während der Aktivierung des EMERS sind militärische Transporte, die von zivilen Unternehmen durchgeführt werden, von den Beschränkungen für Kabotagebeförderungen gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sowie von Beschränkungen der Dauer und Häufigkeit von Kabotagebeförderungen im Bereich des Personenkraftverkehrs ausgenommen.

Artikel 27

Abweichungen von den Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten für militärische Transporte während der Aktivierung des EMERS

- (1) Während der Aktivierung des EMERS gelten für von zivilen Unternehmen durchgeführte militärische Transporte die folgenden Abweichungen von den Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrtunterbrechungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates:
 - a) abweichend von Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird die tägliche Lenkzeit von neun Stunden zweimal pro Woche auf elf Stunden verlängert;
 - b) abweichend von Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird die wöchentliche Lenkzeit von 56 Stunden auf 60 Stunden verlängert;
 - c) abweichend von Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinanderfolgender Wochen von 90 Stunden auf 96 Stunden verlängert;
 - d) abweichend von Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wird die Lenkdauer von viereinhalb Stunden, nach der ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen hat, auf fünfeinhalb Stunden verlängert. Diese Unterbrechung kann durch drei Unterbrechungen von jeweils 15 Minuten ersetzt werden, die so zu verteilen sind, dass die Bestimmungen des Artikels 7 Absatz 1 der genannten Verordnung eingehalten werden;
 - e) abweichend von Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist die tägliche Ruhezeit von neun Stunden als reduzierte tägliche Ruhezeit anzusehen;

- f) abweichend von Artikel 8 Absatz 6 Unterabsatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 kann ein Fahrer in zwei jeweils aufeinanderfolgenden Wochen zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten von wenigstens 24 Stunden nehmen. Wird von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht, so darf der Beginn der wöchentlichen Ruhezeit gemäß Artikel 8 Absatz 6 Unterabsatz 2 der genannten Verordnung über das Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit hinaus verschoben werden, wobei jedoch zwölf Zeiträume von 24 Stunden nicht überschritten werden dürfen;
 - g) abweichend von Artikel 8 Absatz 6b der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist jede Reduzierung der wöchentlichen Ruhezeit durch eine gleichwertige Ruhepause auszugleichen, die entweder ohne Unterbrechung oder als zwei Ruhepausen, von denen eine mindestens 45 Stunden beträgt, vor dem Ende der zwölften Woche nach der betreffenden Woche zu nehmen ist;
 - h) abweichend von Artikel 8 Absatz 8 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dürfen die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt wird, in einem Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug sicher abgestellt ist und angemessene Bedingungen für die Ruhezeiten aufweist;
 - i) legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, in einer Schlafkabine, einer Schlafkoje oder auf einem Liegeplatz eine regelmäßige tägliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ein, wird die zulässige Unterbrechungsdauer abweichend von Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 von einer Stunde auf zwei Stunden verlängert.
- (2) Die Inanspruchnahme der in Absatz 1 genannten Abweichungen lässt die Höchstarbeitszeiten gemäß der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁶ unberührt.
- (3) Für die Zwecke von Straßenkontrollen muss der Fahrer in der Lage sein, auf Verlangen eines ermächtigten Kontrolleurs die Schaublätter sowie alle handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucke für den laufenden Tag und die vorangegangenen Tage vorzulegen, die die Inanspruchnahme der Ausnahmeregelungen rechtfertigen.

Artikel 28

Einsatz von Schienenfahrzeugen außerhalb ihres angegebenen Verwendungsgebiets während der Aktivierung des EMERS

- (1) Während der Aktivierung des EMERS dürfen Schienenfahrzeuge außerhalb des Verwendungsgebiets, das in ihrer Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 der Richtlinie (EU) 2016/797 angegeben ist, bzw. außerhalb des Verwendungsgebiets, für das sie nach dem vor dem Genehmigungsrahmen gemäß der genannten Richtlinie geltenden Rechtsrahmen der Union oder der Mitgliedstaaten

³⁶ Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/15/oj>).

in Betrieb genommen wurden, eingesetzt werden, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) das Fahrzeug wurde einer Prüfung gemäß Artikel 23 Absatz 1 Buchstaben b und c der Richtlinie (EU) 2016/797 unterzogen;
 - b) das Fahrzeug wird im Rahmen eines militärischen Transports eingesetzt;
 - c) das Fahrzeug befindet sich in einem Netz in Betrieb, bevor es in einem anderen Netz eingesetzt wird;
 - d) das Fahrzeug wurde gemäß Artikel 37 dieser Verordnung für eine mögliche Nutzung im Rahmen eines militärischen Transports ermittelt.
- (2) Der Betrieb der in Absatz 1 genannten Fahrzeuge erfolgt im Einvernehmen zwischen den betreffenden Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen, in Übereinstimmung mit deren jeweiligen Sicherheitsmanagementsystemen gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁷ und gegebenenfalls gemäß Artikel 10 Absatz 9 der genannten Richtlinie.

Artikel 29

Befreiung militärischer Transportoperationen von Verkehrsbeschränkungen während der Aktivierung des EMERS

- (1) Während der Aktivierung des EMERS sind militärische Transportoperationen auf der Straße an Wochenenden, an Feiertagen, während nationaler Feierlichkeiten, nachts und in allen anderen Zeiträumen, die möglicherweise Verkehrsbeschränkungen unterliegen, zulässig.
- (2) Während der Aktivierung des EMERS befreien die Mitgliedstaaten militärische Transportoperationen von Verkehrsbeschränkungen, die auf bestimmten Straßenabschnitten auf der Grundlage der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen gelten, sowie von Beschränkungen, die auf der Grundlage der Luftqualität und des Lärmschutzes in Häfen und Flughäfen eingeführt wurden.

Artikel 30

Ausnahmen von amtlichen Kontrollen für Lebens- und Futtermittel sowie Hunde bei der Verbringung in die Union während der Aktivierung des EMERS

- (1) Während der Aktivierung des EMERS gelten die Artikel 43 bis 57 und die Artikel 65 bis 72 der Verordnung (EU) 2017/625 nicht für in die Union verbrachte Lebens- und Futtermittel sowie Hunde, bei denen es sich um im Rahmen militärischer Aktivitäten zu befördernde oder zu verwendende Waren handelt, sofern sie
 - a) im Rahmen des EU- oder NATO-Vordruck 302 gemäß Artikel 15 angemeldet werden;
 - b) gemäß den internen Verfahren der für die jeweilige militärische Transportoperation zuständigen Militärbehörden durch Kennzeichnung oder Etikettierung als ausschließlich für militärische Zwecke bestimmt gekennzeichnet sind;

³⁷ Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

- c) unter der Aufsicht der für die jeweilige militärische Transportoperation zuständigen Militärbehörden in die Union verbracht werden.
- (2) Nach der Verbringung der in Absatz 1 genannten Lebens- und Futtermittel sowie Hunde in die Union stellen die für die jeweilige militärische Transportoperation zuständigen Militärbehörden sicher, dass diese Waren unter ihrer Aufsicht befördert werden und ausschließlich für militärische Zwecke bestimmt sind.
- (3) Die für die jeweilige militärische Transportoperation zuständigen Militärbehörden stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannten Lebens- und Futtermittel nicht in der Union in Verkehr gebracht und entweder verzehrt, sicher entsorgt oder wieder aus der Union ausgeführt werden.
- (4) Die für die jeweilige militärische Transportoperation zuständigen Militärbehörden stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannten Hunde kein Risiko für die Gesundheit von Mensch oder Tier in der Union darstellen und in der Union nicht Gegenstand einer Eigentumsübertragung werden.

Artikel 31

Beschleunigte Zollverfahren während der Aktivierung des EMERS

- (1) Während der Aktivierung des EMERS hat der in Artikel 19 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannte Durchführungsrechtsakt des Rates die Aktivierung der Verfahren und Protokolle gemäß den Verfahren nach Artikel 203 Absatz 1 der Verordnung [Zollreform] und des Mechanismus für das Krisenmanagement im Zollbereich nach Artikel 204 der Verordnung [Zollreform] zur Folge.
- (2) Die Zollbehörde der Europäischen Union nach Titel XII der Verordnung [Zollreform] arbeitet in Absprache mit der Kommission die in Absatz 1 genannten Verfahren und Protokolle für die Durchführung von Maßnahmen im Falle der Aktivierung des EMERS gemäß Artikel 19 aus.

Kapitel III Resilienz der Verkehrsinfrastruktur

Artikel 32

Bereitschaft des Verkehrsnetzes für eine doppelte Verwendung

- (1) Die Mitgliedstaaten modernisieren die Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck, die als Teil der Korridore für die militärische Mobilität ermittelt wurde, vorrangig und nach einem koordinierten und zeitlich abgestimmten Ansatz, sodass sie den in Anhang II der Militärischen Anforderungen des Rates festgelegten Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur entsprechen. Bei der Modernisierung dieser Abschnitte der Korridore für die militärische Mobilität mit doppeltem Verwendungszweck räumen die Mitgliedstaaten folgenden Vorhaben Vorrang ein:
- a) der Gewährleistung der Kontinuität des Verkehrsnetzes durch Schließung von Verbindungslücken und Beseitigung wichtiger Engpässe für militärische Transporte;

- b) der Gewährleistung der Interoperabilität des Verkehrsnetzes, unter anderem durch Umstellung auf die europäische Regelspurweite;
- c) der Anpassung der Infrastruktur an militärische Sondertransporte, unter anderem durch die Verstärkung von Brücken für den Schienen- und Straßenverkehr und die Verstärkung und den Ausbau der Schienen-, Straßen-, Hafen- und Flugplatzinfrastruktur;
- d) dem Ausbau von Straßentunneln zur Kategorie A gemäß ADR oder der Bereitstellung alternativer Strecken für Fahrzeuge, die gefährliche Güter befördern, die mit der bestehenden Tunnelkategorie unvereinbar sind;
- e) der Erhöhung der Durchsatzkapazität für alle Verkehrsträger, unter anderem durch die Verbesserung des Schienen- und Straßenzugangs zu Häfen und Flughäfen und die Verbesserung der Hafen-, Flughafen- und Terminaleinrichtungen und -ausrüstung;
- f) der Stärkung der Resilienz der Kommunikations-, Steuerungs-, Navigations-, Überwachungs- und Energieversorgungsinfrastruktur, insbesondere gegen Störungen der Funkfrequenzkommunikation;
- g) der Gewährleistung einer ausreichenden Resilienz und Redundanz im Netz.

(2) Mitgliedstaaten, die an demselben Korridor für die militärische Mobilität liegen, arbeiten gemeinsam daran, potenzielle Risiken, die sich auf die Funktionalität, Sicherheit oder Resilienz dieses Korridors, insbesondere für grenzüberschreitende Transporte, auswirken können, zu ermitteln und zu beseitigen. Zu diesem Zweck

- a) bewerten sie die Funktionsfähigkeit der Korridore für die militärische Mobilität;
- b) analysieren sie, inwieweit die Infrastruktur des Korridors für die militärische Mobilität die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur gemäß den Militärischen Anforderungen des Rates erfüllt;
- c) bewerten sie potenzielle Infrastrukturlücken, fehlende Verbindungen und Engpässe, die den reibungslosen Ablauf von militärischen Transporten behindern;
- d) bestimmen sie die genauen und präzisen technischen Merkmale ihrer Verkehrsinfrastruktur und die Bedingungen, unter denen militärische Sonderfracht befördert werden kann;
- e) überwachen sie die Resilienz der Kommunikations-, Steuerungs-, Navigations-, Überwachungs- und Kraftstoffversorgungsinfrastruktur, insbesondere gegen Störungen der Funkfrequenzkommunikation, und bewerten Durchsetzungsmaßnahmen;
- f) bewerten sie alle sonstigen möglichen Risiken für militärische Transportoperationen entlang der Korridore für die militärische Mobilität, um die entsprechende Verkehrsinfrastruktur angemessen zu schützen;
- g) stärken sie die Resilienz, indem sie die Kompatibilität mit der Nutzung der von den Weltraumsystemen der Union angebotenen Dienste wie Ortung, Navigation und Zeitgebung (PNT), Erdbeobachtung (EO) und sichere Konnektivität gewährleisten. Insbesondere verwenden sie bei der Nutzung von PNT-Diensten die vom Weltraumprogramm der Union angebotenen Authentifizierungsdienste oder alternativ den öffentlichen regulierten Dienst

(PRS) von Galileo, wann immer dies möglich ist und unbeschadet der Vorrrechte der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Nutzung des PRS in ihrem Hoheitsgebiet. Darüber hinaus nutzen die Mitgliedstaaten die weltraumgestützten Erdbeobachtungsdienste der Union, wenn diese Dienste Überwachungs- und Schutzlösungen anbieten.

- (3) Auf der Grundlage der Analyse nach Absatz 2 ermittelt die Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten gezielte kurzfristige Investitionen („Hotspots“ in der Verkehrsinfrastruktur), die von den Mitgliedstaaten entlang der Korridore für die militärische Mobilität vorrangig durchzuführen sind. Zu diesem Zweck veranstaltet die Kommission für jeden Korridor für die militärische Mobilität zielgerichtete Treffen, auf denen die zeitlich abgestimmte und koordinierte Umsetzung dieser Hotspots vereinbart wird. Zu diesen Treffen werden die betroffenen Mitgliedstaaten eingeladen, und bei der Bewertung werden Militärexperten gehört.
- (4) Die Mitgliedstaaten stimmen sich mit Unterstützung der Kommission und des EAD in Bezug auf Folgendes ab:
 - a) die Einigung auf ausgewiesene Strecken, Verkehrsknoten und unterstützende Einrichtungen wie Unterstützungszentren für militärische Transporte und die optimale Nutzung der Korridore für die militärische Mobilität;
 - b) die Förderung der Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahninfrastrukturbetreibern in verschiedenen Mitgliedstaaten, insbesondere um eine effiziente Bearbeitung der Verkehrsregelungen nach Artikel 7 und rasche und effiziente Streckenkompatibilitätsprüfungen für militärische Sondertransporte, die mehr als ein Netz durchqueren, zu gewährleisten;
 - c) die Förderung der Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den nationalen Luftfahrtbehörden mit Unterstützung der EDA und gegebenenfalls des Netzmanagers im Sinne des Artikels 2 Nummer 49 der Verordnung (EU) 2024/2803, um im Einklang mit den Grundsätzen der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 der Kommission³⁸ grenzüberschreitende Anbindungspunkte zwischen allen Mitgliedstaaten festzulegen.
- (5) Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe b weisen die Mitgliedstaaten die Infrastrukturbetreiber an, vorab vereinbarte Routen für grenzüberschreitende militärische Transporte, insbesondere für gefährliche Güter und militärische Sondertransporte, zu bestimmen.

³⁸ Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung (ABl. L 342 vom 24.12.2005, S. 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2150/oj>).

⁷ Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

Ermittlung strategischer Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck

- (1) Unbeschadet der Richtlinie (EU) 2022/2557 und in Ergänzung zu dieser ermitteln die Mitgliedstaaten die folgenden in ihrem Hoheitsgebiet gelegenen Infrastrukturen als strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck für die Zwecke dieser Verordnung:
- a) wichtige Verkehrsinfrastrukturen für die Hauptstadt jedes Mitgliedstaats, gegebenenfalls einschließlich der größten See- und Binnenhäfen sowie des größten Flughafens und multimodalen Güterterminals, auf der Grundlage des höchsten Verkehrsaufkommens und/oder der höchsten Durchsatzkapazität;
 - b) wichtige Verkehrsinfrastrukturen für die städtischen Knoten des transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einer Bevölkerung von mindestens 1 Million Einwohnern;
 - c) für jede NUTS-2-Region entlang der Korridore für die militärische Mobilität den größten See- und Binnenhafen sowie den größten Flughafen und das größte multimodale Güterterminal, auf der Grundlage des höchsten Verkehrsaufkommens und/oder der höchsten Durchsatzkapazität.
- (2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck ermitteln die Mitgliedstaaten Verkehrsinfrastrukturen, die die folgenden Kriterien erfüllen, als strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck für die Zwecke dieser Verordnung:
- a) Infrastrukturen, die über eine strategische Kapazität zur Unterstützung umfangreicher militärischer Transportoperationen verfügen;
 - b) Infrastrukturen, die für militärische Transporte entlang eines oder mehrerer Korridore für die militärische Mobilität von strategischer Bedeutung sind;
 - c) Infrastrukturen, die einen strategischen Beitrag zu geplanten oder früheren militärischen Transporten leisten oder geleistet haben;
 - d) Infrastrukturen, die einen bekannten Engpass oder eine Verbindungslücke für militärische Transporte darstellen, z. B. ein strategischer Stromübergang oder Tunnel.
- (3) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck ermitteln die Mitgliedstaaten auch wesentliche unterstützende Infrastrukturen, darunter verkehrskritische Energie- und Kommunikationsinfrastrukturen, die die folgenden Kriterien erfüllen, als strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck für die Zwecke dieser Verordnung:
- a) Infrastrukturen, die über eine strategische Kapazität zur Unterstützung umfangreicher militärischer Transportoperationen verfügen;
 - b) Infrastrukturen, die einen strategischen Beitrag zu geplanten oder früheren militärischen Transporten leisten oder geleistet haben;
 - c) Infrastrukturen, die in Mitgliedstaaten oder Regionen, die anfällig für Sicherheitsrisiken sind, eine strategische Rolle bei der Erbringung von Dienstleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen spielen;

- d) Infrastrukturen, die über sehr spezialisierte Dienste oder Einrichtungen mit doppeltem Verwendungszweck verfügen, die für militärische Transporte von wesentlicher Bedeutung sind und für die es anderswo in demselben Mitgliedstaat oder entlang desselben Korridors für die militärische Mobilität nur sehr wenige Alternativen gibt;
 - e) Infrastrukturen, die für die Lagerung von Gütern mit doppeltem Verwendungszweck, die militärische Transporte entlang der Korridore für die militärische Mobilität erleichtern, eine strategische Rolle spielen.
- (4) Bis zum [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erstellt jeder Mitgliedstaat eine Liste strategischer Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck, die sich in seinem Hoheitsgebiet befinden und gemäß diesem Artikel ermittelt wurden. Die Mitgliedstaaten legen diese Liste der Kommission zur Stellungnahme vor und überprüfen sie entsprechend. Sie aktualisieren diese Liste regelmäßig nach demselben Verfahren. Die Liste wird als sensibel („Sensitive/Limité“) behandelt.
- (5) Bei der Durchführung der Absätze 1 und 2 wird die Kommission von dem gemäß Artikel 61 der Verordnung (EU) 2024/1679 eingesetzten Ausschuss unterstützt.
 Bei der Durchführung von Absatz 3 wird die Kommission von der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität unterstützt.

Artikel 34

Grundlegende Schutzmaßnahmen für strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck

- (1) Die Mitgliedstaaten ergreifen in Bezug auf strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck in ihrem Hoheitsgebiet die folgenden grundlegenden Schutzmaßnahmen, um strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck vor allen Gefahren zu schützen, ihre Resilienz zu stärken und jederzeit ihre Funktionsfähigkeit sicherzustellen:
- a) Sie unterrichten die Eigentümer, Betreiber und Verwalter der Infrastruktur über die Benennung als strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck und übermitteln ihnen die einschlägigen Informationen, die sie benötigen, um ihren Verpflichtungen gemäß diesem Artikel nachzukommen.
 - b) Sie verhindern, mindern und beseitigen die Risiken im Zusammenhang mit der ausländischen Beteiligung an oder der ausländischen Kontrolle von strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck, unter anderem durch die Überprüfung ausländischer Investitionen gemäß der Verordnung (EU) 2019/452.
 - c) Sie verhindern, mindern und beseitigen die Risiken im Zusammenhang mit der Verwaltung oder dem Betrieb bestimmter Anlagen, die Teil einer strategischen Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck sind oder mit dieser zusammenhängen, z. B. bestimmte Hebevorrichtungen, IT-Systeme, Sicherheitskontroll- und Detektionsausrüstung, sowie im Zusammenhang mit kritischem Personal und kritischen Tätigkeiten wie Anbietern von Schienengüterverkehrsdienssten, Logistikunternehmen, Anbietern von

Hafendiensten im Sinne der Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁹, Seeleuten und Lotsen.

- d) Sie ergreifen gegebenenfalls grundlegende Maßnahmen, um strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck vor Einflussnahme und Angriffen durch staatliche und nichtstaatliche Akteure, einschließlich Terroranschlägen, Angriffen auf die Cybersicherheit und anderen hybriden Angriffen, zu schützen, und strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck mit Kapazitäten auszustatten, die sie befähigen, elektronischer Kampfführung, auch durch Interferenzen, zu widerstehen, um Luftangriffe und Drohnenangriffe abzuwehren, einschließlich des Störens und des Spoofing.
- (2) Die Eigentümer, Betreiber und Verwalter von strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck ergreifen in ihrem Zuständigkeitsbereich und gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit alle erforderlichen technischen, sicherheitsbezogenen und organisatorischen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck angemessen vor allen Gefahren geschützt sind, ihre Resilienz gestärkt wird und ihre Funktionsfähigkeit jederzeit gewährleistet ist. Insbesondere ergreifen die Eigentümer, Betreiber und Verwalter von strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck folgende Maßnahmen:
- a) Sie setzen die einschlägigen grundlegenden Schutz- und Resilienzmaßnahmen für strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck um.
 - b) Sie kommen den Verpflichtungen kritischer Einrichtungen nach, die sich aus der Richtlinie (EU) 2022/2557 ergeben, insbesondere den Verpflichtungen gemäß den Artikeln 12 bis 15, unabhängig davon, ob der Eigentümer, Betreiber oder Verwalter der strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck in den Anwendungsbereich der genannten Richtlinie fällt.
 - c) Sie erfüllen die Anforderungen an wesentliche oder wichtige Einrichtungen, die sich aus den Artikeln 20 und 21 der Richtlinie (EU) 2022/2555 ergeben, unabhängig davon, ob der Eigentümer, Betreiber oder Verwalter der strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck in den Anwendungsbereich der genannten Richtlinie fällt.
 - d) Sie stellen auf das erste Ersuchen des Mitgliedstaats, in dem sich die strategische Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck befindet, detaillierte Informationen über die Eigentümerstruktur der strategischen Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck bereit.
- (3) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die an denselben Korridoren für die militärische Mobilität gelegenen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle Vorfälle im Zusammenhang mit strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck in ihrem Hoheitsgebiet, die die Erbringung wesentlicher Dienste im Sinne des Artikels 15 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2557 erheblich stören oder erheblich stören könnten und die ihnen entweder von den Eigentümern,

³⁹ Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj>).

Betreibern und Verwaltern von strategischen Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck gemeldet wurden oder von denen sie auf andere Weise Kenntnis erlangt haben. Diese Mitteilungen enthalten alle verfügbaren Informationen, die es der zuständigen Behörde ermöglichen, die Art, die Ursache und die möglichen Folgen des Sicherheitsvorfalls zu bewerten, einschließlich aller verfügbaren Informationen zur Bestimmung der sich daraus ergebenden Kapazitätsbeschränkungen und der möglichen grenzüberschreitenden Auswirkungen des Sicherheitsvorfalls.

- (4) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um die grundlegenden Schutz- und Resilienzmaßnahmen für strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck gemäß den Absätzen 1 und 2 und die verstärkten Schutzmaßnahmen für strategische Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck gemäß Artikel 24 der vorliegenden Verordnung festzulegen. Zu diesem Zweck berücksichtigt die Kommission insbesondere die gemäß Artikel 13 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2022/2557 erlassenen Leitlinien der Kommission und kann darüber hinaus den Rat der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität und des gemäß Artikel 61 der Verordnung (EU) 2024/1679 eingesetzten Ausschusses einholen. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 45 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung erlassen. Die Kommission kann vorschlagen, die in diesem Durchführungsrechtsakt genannten Maßnahmen in die Militärischen Anforderungen des Rates aufzunehmen.

KAPITEL IV

Verfügbarkeit von Transport- und Logistikfähigkeiten für militärische Transportoperationen

Artikel 35

Solidaritätspool zur Erleichterung militärischer Transportoperationen

- (1) Der Solidaritätspool wird eingerichtet. Er besteht aus einem Pool mit einem Verzeichnis der eingetragenen Fähigkeiten der Mitgliedstaaten und möglicherweise der Union. Im Solidaritätspool werden Transport- und Logistikfähigkeiten eingetragen, die eingesetzt werden, um die Durchführung militärischer Transportoperationen zu gewährleisten, zu optimieren und zu erleichtern. Der Solidaritätspool wird vorbehaltlich des Erlasses des in Absatz 15 genannten Durchführungsrechtsakts durch die Kommission in Betrieb genommen.
- (2) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität und der Ergebnisse der Stresstests nach Artikel 43 kann die Kommission Leitlinien erlassen, in denen die Art und die Anzahl der wichtigsten Transportfähigkeiten festgelegt werden, die im Solidaritätspool enthalten sein sollten, um die Lücken der Union im Bereich der militärischen Transportfähigkeiten zu schließen.
- (3) Der Solidaritätspool ist rund um die Uhr und sieben Tage pro Woche einsatzbereit.
- (4) Die Mitgliedstaaten können ihre eigenen Fähigkeiten freiwillig im Solidaritätspool eintragen. Fähigkeiten, die von den Mitgliedstaaten mit finanzieller Unterstützung aus Unionsmitteln erworben oder in Auftrag gegeben wurden, werden im Solidaritätspool eingetragen.

- (5) Die Eintragung multinationaler Fähigkeiten, die von zwei oder mehr Mitgliedstaaten bereitgestellt werden, erfolgt gemeinsam durch alle betroffenen Mitgliedstaaten oder durch eine einschlägige Einrichtung.
- (6) Vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Unionsmitteln können Fähigkeiten der Union unter Bedingungen, die mit dem in Absatz 15 genannten Durchführungsrechtsakt festzulegen sind, mit dem Ziel beschafft werden, die Lücken der Union im Bereich der Transportfähigkeiten zu schließen. Die Fähigkeiten der Union werden automatisch im Solidaritätspool eingetragen.
- (7) Zu den von den Mitgliedstaaten oder der Union oder beiden im Solidaritätspool eingetragenen Fähigkeiten können ihre eigenen Fähigkeiten sowie Fähigkeiten gehören, die durch Dienstleistungsverträge mit gewerblichen Betreibern erworben wurden, sofern diese Verträge dies zulassen.
- (8) Im Solidaritätspool eingetragene Fähigkeiten stehen zur Unterstützung eines ersuchenden Mitgliedstaats auf dessen Ersuchen an die Kommission zur Verfügung, es sei denn, diese Fähigkeiten werden bereits zur Unterstützung eines anderen Ersuchens eingesetzt. Im Falle konkurrierender Ersuchen werden Entscheidungen über die Zuweisung der Fähigkeiten in enger Abstimmung zwischen den ersuchenden Mitgliedstaaten, der Kommission und gegebenenfalls dem Mitgliedstaat getroffen, der die Fähigkeiten eingetragen hat.
- (9) Werden die im Solidaritätspool eingetragenen Fähigkeiten nicht für die geplante Unterstützung eingesetzt oder benötigt, so können sie von dem eintragenden Mitgliedstaat für nationale Zwecke oder von dem gewerblichen Betreiber, den der eintragende Mitgliedstaat oder die Union einen beauftragt hat, für kommerzielle Zwecke eingesetzt werden.
- (10) Die im Solidaritätspool eingetragenen Fähigkeiten eines Mitgliedstaats können von der Unterstützung ausgeschlossen werden, wenn sich dieser Mitgliedstaat in einer Ausnahmesituation befindet, die den Einsatz dieser Fähigkeiten erfordert. Beruft sich ein Mitgliedstaat auf eine solche Ausnahmesituation, so unterrichtet er die Kommission so früh wie möglich und erläutert diese Entscheidung.
- (11) Die im Solidaritätspool eingetragenen Fähigkeiten der Mitgliedstaaten, die zur Unterstützung entsandt werden, bleiben unter deren Befehlsführung und Kontrolle. Befindet sich der eintragende Mitgliedstaat in einer Ausnahmesituation, die den Einsatz bereits entsandter eingetragener Fähigkeiten erfordert, so kann er diese nach Konsultationen mit der Kommission und dem ersuchenden Mitgliedstaats, für den die Fähigkeiten entsandt wurden, zurückziehen.
- (12) Die Fähigkeiten der Union werden in einem Mitgliedstaat eingerichtet. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sorgen gegebenenfalls für eine angemessene standortmäßige Verteilung der Fähigkeiten der Union. Der ersuchende Mitgliedstaat, für den Fähigkeiten der Union bereitgestellt werden, ist für die Leitung der Unterstützungseinsätze zuständig.
- (13) Fähigkeiten, die im Solidaritätspool eingetragen sind, können vorab verlegt werden. Werden Fähigkeiten vorab verlegt, so werden sie in Einrichtungen untergebracht, die gegebenenfalls die in Artikel 34 genannten grundlegenden Schutzmaßnahmen anwenden.
- (14) Die Kosten für die Instandhaltung und den Einsatz der Fähigkeiten der Mitgliedstaaten trägt der eintragende Mitgliedstaat, sofern in dem in Absatz 15 genannten Durchführungsrechtsakt nichts anderes bestimmt ist.

- (15) Vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Unionsmitteln kann die Kommission einen Durchführungsrechtsakt zur Inbetriebnahme des Solidaritätspools erlassen. In diesem Durchführungsrechtsakt wird darüber hinaus Folgendes festgelegt:
- a) die Verfahren, die bei der Bearbeitung von Ersuchen der Mitgliedstaaten um Fähigkeiten im Rahmen des Solidaritätspools zu befolgen sind;
 - b) zusätzliche Spezifikationen, nach denen die Kosten nach Absatz 14 finanziert werden können;
 - c) zusätzliche Spezifikationen, nach denen die Kosten im Zusammenhang mit der Vorabverlegung von Fähigkeiten finanziert werden können;
 - d) zusätzliche Spezifikationen, nach denen die Kosten für die Schulung, Umschulung und Weiterbildung des Personals, das die im Solidaritätspool eingetragenen Fähigkeiten betreibt, finanziert werden können;
 - e) falls erforderlich zusätzliche Vorschriften für die Funktionsweise des Solidaritätspools.

In diesem Durchführungsrechtsakt kann Folgendes festgelegt werden:

- a) die Bedingungen, unter denen die Kosten für die Instandhaltung und den Einsatz der Fähigkeiten der Mitgliedstaaten aufzuteilen sind;
- b) die Bedingungen, unter denen ein Anrechnungssystem als eine Form eines nichtfinanziellen Mechanismus zum Austausch von im Solidaritätspool registrierten Fähigkeiten genutzt werden kann.

Artikel 36

Zugang zu Fahrzeugregistern für den möglichen Einsatz bei militärischen Transporten

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre für die Durchführung militärischer Transportoperationen zuständigen Dienste Zugang zu ihren jeweiligen nationalen Kraftfahrzeugregistern haben, um Straßenfahrzeuge mit doppeltem Verwendungszweck ermitteln zu können.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen in Zusammenarbeit mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union sicher, dass ihre für die Durchführung militärischer Transportoperationen zuständigen Dienste Zugang zu ihren jeweiligen nationalen Fahrzeugeinstellungsregistern und zum europäischen Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 haben, um Eisenbahnfahrzeuge mit doppeltem Verwendungszweck ermitteln zu können.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre für die Durchführung militärischer Transportoperationen zuständigen Dienste Zugang zu ihren jeweiligen nationalen Luftfahrzeug- und Schiffsregistern haben, um Luftfahrzeuge und Schiffe mit doppeltem Verwendungszweck ermitteln zu können.
- (4) Der Kommission wird ebenfalls Zugang zu den in den Absätzen 1 bis 3 genannten Registern gewährt, um Fahrzeuge, Schiffe oder Luftfahrzeuge mit doppeltem Verwendungszweck ermitteln zu können.

Artikel 37

Ermittlung von Eisenbahnfahrzeugen für den möglichen Einsatz bei militärischen Transporten

- (1) Die Kommission kann zu folgenden Zwecken Durchführungsrechtsakte erlassen:
- c) Ermittlung der Kategorien von Eisenbahnfahrzeugen, die für den Einsatz im Rahmen eines militärischen Transports am besten geeignet sind;
 - d) soweit verfügbar und nach Konsultation der Eisenbahnagentur der Europäischen Union Festlegung technischer Spezifikationen, die eine Grundlage für die Ermittlung gemäß Buchstabe a bilden können, und erforderlichenfalls geeigneter technischer Parameter und damit zusammenhängender Verfahren für die Konformitätsprüfung;
 - e) Feststellung, ob und unter welchen Bedingungen in Bezug auf Eisenbahnfahrzeuge, die bereits nach Artikel 21 der Richtlinie (EU) 2016/797 genehmigt oder nach dem vor dem Genehmigungsrahmen gemäß der genannten Richtlinie geltenden Rechtsrahmen der Union oder der Mitgliedstaaten in Betrieb genommen wurden,
 - (1) Eisenbahnunternehmen und Fahrzeughalter ermitteln müssen, ob die Fahrzeuge, für die sie verantwortlich sind, unter eine der Kategorien nach Buchstabe a fallen, und wenn ja, sie die vollständigen einschlägigen technischen Merkmale dieser Fahrzeuge bestimmen müssen;
 - (2) die Hersteller von Eisenbahnmaterial ermitteln müssen, ob die von ihnen hergestellten Fahrzeuge unter eine der Kategorien nach Buchstabe a fallen, und wenn ja, sie die vollständigen einschlägigen technischen Merkmale dieser Fahrzeuge bestimmen müssen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 45 Absatz 4 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (2) Erlässt die Kommission den in Absatz 1 genannten Durchführungsrechtsakt, so nimmt der Fahrzeughalter für jedes registrierte Eisenbahnfahrzeug die Identifizierung als Fahrzeug, das im Rahmen eines militärischen Transports verwendet werden kann, und alle gemäß Absatz 1 Buchstabe b festgelegten einschlägigen Parameter in die technischen Unterlagen des jeweiligen Fahrzeugs auf. Die Fahrzeughalter sind in Zusammenarbeit mit den Registerstellen dafür verantwortlich, diese Parameter in das in Artikel 47 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannte europäische Fahrzeugeinstellungsregister einzutragen.

Artikel 38

Schaffung eines Rechtsrahmens für die vorübergehende Kontrolle oder das vorübergehende Nutzungsrecht für militärische Transporte

- (1) Bis zum [*ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung*] verfügt jeder Mitgliedstaat über einen Rechtsrahmen, der es ihm als letztes Mittel ermöglicht, verbindliche Anordnungen zu erlassen, um die vorübergehende Kontrolle oder das vorübergehende Nutzungsrecht in Bezug auf Infrastrukturen, Ressourcen oder Ausrüstungen in seinem Hoheitsgebiet zu erlangen, die für die Durchführung militärischer Transporte erforderlich sind, wenn innerhalb des erforderlichen Zeitrahmens keine alternative Lösung im gegenseitigen Einvernehmen oder im Rahmen eines bestehenden Vertrags erreicht werden kann. Verfügt ein Mitgliedstaat bereits über einen Rechtsrahmen, der eine solche vorübergehende Kontrolle oder ein solches vorübergehendes Nutzungsrecht ermöglicht, so stellt er sicher, dass der bestehende Rechtsrahmen die Anforderungen der Absätze 2 und 3 erfüllt.

- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihr Rechtsrahmen nach Absatz 1 die folgenden Mindestanforderungen erfüllt:
- a) Er ermöglicht die vorübergehende Kontrolle von Infrastrukturen, Ressourcen oder Ausrüstungen oder das vorübergehende Nutzungsrecht daran zur Unterstützung militärischer Transportoperationen eines anderen Mitgliedstaats auf Ersuchen dieses Mitgliedstaats und enthält ein Verfahren für die Übermittlung eines solchen Ersuchens fest.
 - b) Er sieht einen Entschädigungsmechanismus vor, sodass Eigentümer, Betreiber und Verwalter der betreffenden Infrastrukturen, Ressourcen oder Ausrüstungen für entstandene Kosten und erlittene Schäden entschädigt werden.
 - c) Er enthält transparente und nichtdiskriminierende Vorschriften und Verfahren im Zusammenhang mit solchen vorübergehenden Kontrollen und Nutzungsrechten und gewährleistet, dass Maßnahmen gemäß diesen Vorschriften und Verfahren getroffen werden.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf der Grundlage ihres Rechtsrahmens nach Absatz 1 erlassene Maßnahmen unbedingt erforderlich und verhältnismäßig sind.

Artikel 39

Rahmenverträge mit Anbietern von Verkehrsdiensten mit doppeltem Verwendungszweck

- (1) Die Mitgliedstaaten können Rahmenverträge mit Anbietern von Verkehrsdiensten mit doppeltem Verwendungszweck schließen, um die Verfügbarkeit von Transportfähigkeiten für militärische Transportoperationen, einschließlich der raschen Entsendung von Personal, Ausrüstung und Hilfsgütern, sicherzustellen.
- (2) Rahmenverträge gemäß Absatz 1, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung geschlossen, verlängert oder wesentlich geändert werden,
- a) sind so gestaltet, dass andere Mitgliedstaaten als Vertragsparteien beitreten können, und sehen die Möglichkeit vor, dass Änderungen vorgenommen werden können, um zusätzliche Teilnehmer aufzunehmen, ohne das vorrangige Ziel der Unterstützung von Militärtransporten zu gefährden;
 - b) verpflichten die Anbieter von Verkehrsdiensten dazu, alle teilnehmenden Mitgliedstaaten über eine mögliche Doppelbuchung von Transportfähigkeiten zu unterrichten, bevor sie miteinander unvereinbare Aufträge annehmen.
- (3) Die Mitgliedstaaten und die in Absatz 2 Buchstabe b genannten Anbieter von Verkehrsdiensten führen Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten über die Zuweisung von Transportfähigkeiten ein, um sicherzustellen, dass die vorrangigen Erfordernisse im Zusammenhang mit Militärtransporten unverzüglich erfüllt werden.

KAPITEL V
Horizontale Bestimmungen

Artikel 40

Nationaler Koordinator für grenzüberschreitende militärische Transporte

- (1) Bis zum [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] benennt jeder Mitgliedstaat einen nationalen Koordinator für grenzüberschreitende militärische Transporte, der ständig verfügbar ist, um die Koordinierung und wirksame Kommunikation in Bezug auf grenzüberschreitende militärische Transporte zu gewährleisten.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihr jeweiliger nationaler Koordinator für grenzüberschreitende militärische Transporte
 - a) Genehmigungssuchen und Mitteilungen in Bezug auf militärische Transporte gemäß Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 20 Absatz 2 entgegennimmt und übermittelt;
 - b) über die erforderlichen Fachkenntnisse und Ressourcen verfügt, um bei allen Zollförmlichkeiten Beratung und Unterstützung leisten zu können;
 - c) Ersuchen um vorrangigen Zugang, die während der Aktivierung des EMERS übermittelt werden, entgegennimmt und beantwortet und die erforderlichen Verfahren gemäß Artikel 21 erleichtert;
 - d) in der Lage ist, alle einschlägigen Akteure auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene, die an militärischen Transportoperationen beteiligt sind, zu koordinieren, um die reibungslose Durchführung grenzüberschreitender militärischer Transportoperationen, insbesondere während der Aktivierung des EMERS, zu gewährleisten, und die Kontrolle der militärischen Transportbereitschaft gemäß Artikel 42 zu koordinieren.

Artikel 41

Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität

- (1) Die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität wird eingerichtet, um die Kommission zu unterstützen, sie zu beraten und Empfehlungen abzugeben sowie die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über Fragen im Zusammenhang mit dieser Verordnung zu erleichtern.
- (2) Die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität hat folgende spezifische Aufgaben:
 - a) Sie fördert die Gespräche und den Dialog zwischen den Mitgliedstaaten, um die Erteilung von Genehmigungen militärischer Transporte und Verkehrsregelungen zu erleichtern, insbesondere zwischen Mitgliedstaaten, die entlang derselben Korridore für die militärische Mobilität liegen.
 - b) Sie erleichtert die Nutzung vorgeplanter Verkehrsregelungen und vorab festgelegter Routen für militärische Transporte.
 - c) Sie berät zu grundlegenden und verstärkten Schutzmaßnahmen nach Artikel 34 Absatz 4 bzw. Artikel 24.
 - d) Sie erleichtert die Ermittlung und Vorabverlegung wichtiger Transport- und Logistikfähigkeiten für den Solidaritätspool, um die Lücken der Union in diesem Bereich zu schließen, sofern ein Solidaritätspool gemäß Artikel 35 in Betrieb genommen wird.
 - e) Sie erleichtert die gemeinsame Beschaffung von Transport- und Logistikfähigkeiten für militärische Transporte durch die Mitgliedstaaten.

- f) Sie überprüft die Ergebnisse der Kontrollen der militärischen Transportbereitschaft und der Stresstests gemäß den Artikeln 42 und 43 und gibt gegebenenfalls auf deren Grundlage Empfehlungen ab.
 - g) Sie berät zu den technischen Spezifikationen und Modulen für das digitale Informationssystem für die militärische Mobilität, sofern dieses gemäß Artikel 14 eingerichtet wurde, unter gebührender Berücksichtigung des geltenden Zollrechts der Union.
 - h) Sie wird hinsichtlich der Liste strategischer Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck nach Artikel 33 Absatz 3 angehört.
- (3) Die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität setzt sich aus Vertretern der Kommission, des EAD, einschließlich des Militärstabs der Europäischen Union, der Europäischen Verteidigungsagentur und der Mitgliedstaaten zusammen. Die Vertreter der Mitgliedstaaten können den Standpunkt ihrer jeweiligen Regierung vertreten. Soweit dies für die Zollformalitäten einschlägig ist, werden auch die Zollbehörden der Mitgliedstaaten und die Zollbehörde der Europäischen Union zur Teilnahme eingeladen. Die Kommission führt den Vorsitz der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität und stellt deren Sekretariat.
- (4) Die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität kann gegebenenfalls im Einklang mit ihrer Geschäftsordnung und unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheits- und Verteidigungsinteressen der Union und ihrer Mitgliedstaaten die Ukraine, die Republik Moldau und die Länder des Europäischen Wirtschaftsraums einladen, als Beobachter an den Sitzungen teilzunehmen.
- (5) Die Kommission gewährleistet Transparenz, indem sie den Mitgliedern der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität gleichberechtigten Zugang zu Informationen gewährt.
- (6) Die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität tritt regelmäßig und wann immer die Lage dies erfordert, auf Ersuchen der Kommission oder eines Mitgliedstaats zusammen. Sie gibt sich auf Vorschlag der Kommission eine Geschäftsordnung.
- (7) Die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität kann auf Ersuchen der Kommission oder von sich aus Stellungnahmen, Ratschläge und Empfehlungen abgeben. Die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität bemüht sich, Lösungen zu finden, die eine möglichst breite Unterstützung finden.

Artikel 42

Kontrolle der militärischen Transportbereitschaft

- (1) Die Mitgliedstaaten führen einmal jährlich eine Kontrolle der militärischen Transportbereitschaft durch, um ihre Bereitschaft für die Durchführung militärischer Transporte zu bewerten. Im Rahmen der Kontrolle der militärischen Transportbereitschaft werden Informationen in Bezug auf alle folgenden Aspekte bewertet:
- a) die erforderlichen Maßnahmen, die auf nationaler Ebene ergriffen werden, um die Umsetzung des EMERS zu gewährleisten;

- b) die auf nationaler Ebene ergriffenen Maßnahmen, um einen ressortübergreifenden Ansatz beim Umgang mit militärischen Transporten zu gewährleisten;
 - c) ob Maßnahmen und erforderliche Verkehrsregelungen für geplante grenzüberschreitende militärische Transportoperationen getroffen wurden;
 - d) ob Unterstützungsmaßnahmen durch den Gastgeberstaat ergriffen wurden, um geplante grenzüberschreitende militärische Transporte in seinem Hoheitsgebiet zu ermöglichen;
 - e) ob Genehmigungsersuchen für militärische Transporte gemäß den Artikeln 5 und 6 an andere Mitgliedstaaten übermittelt und von diesen entgegengenommen wurden;
 - f) sofern ein Solidaritätspool gemäß Artikel 35 in Betrieb genommen wurde, ob Ersuchen um Unterstützung aus dem Solidaritätspool übermittelt wurden.
- (2) Der nationale Koordinator für grenzüberschreitende militärische Transporte eines jeden Mitgliedstaats teilt die Ergebnisse seiner Kontrolle der militärischen Transportbereitschaft der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität mit.

Artikel 43

Stresstests

- (1) Die Kommission kann in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den einschlägigen Einrichtungen der Union Stresstests durchführen, um die Bereitschaft der Union zur Erleichterung von militärischen Transporten zu testen und zu bewerten. Durch diese Tests
- a) wird die Aktivierung des EMERS vorbereitet;
 - b) wird die Wirksamkeit des ressortübergreifenden Ansatzes bei der Umsetzung der Ziele dieser Verordnung getestet, einschließlich der Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den einschlägigen Stellen, Behörden und Interessenträgern;
 - c) wird die Umsetzung der Bestimmungen dieser Verordnung in einem bestimmten geografischen Gebiet, z. B. einem bestimmten Korridor für die militärische Mobilität, in Grenzregionen eines Mitgliedstaats zu einem Drittland oder in einem bestimmten Sektor, einschließlich des Zolls, getestet.
- (2) Die Mitgliedstaaten können die Kommission ersuchen, die Stresstests nach Absatz 1 durchzuführen.
- (3) Die Kommission teilt den teilnehmenden Mitgliedstaaten und der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität die Ergebnisse der gemäß diesem Artikel durchgeführten Stresstests mit.
- (4) Die Kommission kann auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder auf der Grundlage einer entsprechenden Einladung mit dem Ziel, die Bereitschaft der Union für die Erleichterung von militärische Transporten zu testen und zu bewerten, ebenfalls an Stresstests oder Übungen teilnehmen.

Artikel 44

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 5 und 8 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [DATUM DES INKRAFTTRETENS] übertragen.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 5 und 8 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 5 und 8 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 45

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Der Europäische Auswärtige Dienst wird um Beteiligung an dem Ausschuss gebeten.
- (3) Die Europäische Verteidigungsagentur, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, der Netzmanager (im Sinne des Artikels 2 Nummer 49 der Verordnung (EU) 2024/2803) und die Europäische Agentur für Netz- und Informationssicherheit werden gebeten, dem Ausschuss als Beobachter ihre Ansichten und ihr Fachwissen zur Verfügung zu stellen.
- (4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

KAPITEL VI **Änderungen anderer Rechtsakte der Union**

Artikel 46

Änderung der Verordnung (EU) 2016/796

Die Verordnung (EU) 2016/796 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 Absatz 3 wird folgender Buchstabe angefügt: „d) die Bereitschaft des Eisenbahnsystems der Union gemäß der Verordnung (EU) 202X/XXX.“
2. In Artikel 2 erhält der letzte Satz folgende Fassung: „Die Agentur verfolgt diese Ziele unter uneingeschränkter Berücksichtigung des Prozesses der Erweiterung der Union und der besonderen Sachzwänge im Zusammenhang mit Eisenbahnverbindungen zu Drittländern und trägt dazu bei, die Resilienz und die Reaktionsfähigkeit des Eisenbahnsystems der Union im Bereich der Sicherheit zu gewährleisten.“
3. In Artikel 19 Absatz 1 wird folgender Buchstabe angefügt: „m) unterstützt die Kommission bei der Festlegung technischer Spezifikationen für die militärische Mobilität zur Ermittlung von Fahrzeugen, die für den Einsatz im Rahmen eines militärischen Transports gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) 202X/XXX geeignet sind.“
4. In Artikel 20 wird folgender Unterabsatz angefügt: „Die Agentur weist im Einklang mit Artikel 46 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 eine europäische Fahrzeugnummer (EVN) zu.“
5. In Artikel 80 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt: „e) die Eintragung von Fahrzeugen in das europäische Einstellungsregister gemäß Artikel 22 der Richtlinie (EU) 2016/797.“

Artikel 47

Änderung der Richtlinie (EU) 2016/797

Die Richtlinie (EU) 2016/797 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 21 wird folgender Absatz angefügt:

„(18) In Fällen, in denen das Verwendungsgebiet auf ein oder mehrere Netze innerhalb eines Mitgliedstaats beschränkt ist, können die Mitgliedstaaten in Abstimmung mit der Agentur ihre Befugnis zur Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen, die im Sinne des Artikels 37 der Verordnung (EU) 202X/XXXX für militärische Transporte eingesetzt werden können, auf die Agentur übertragen. Die Einzelheiten einer solchen Übertragung werden in Kooperationsvereinbarungen gemäß Artikel 76 der Verordnung (EU) 2016/796 vereinbart, und die Agentur teilt die von den Mitgliedstaaten übertragenen Befugnisse über die gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 errichtete zentrale Anlaufstelle mit.“
2. Artikel 22 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Erstreckt sich das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet von mehr als einem Mitgliedstaat, so wird es entweder in einem der beteiligten Mitgliedstaaten oder durch die Agentur registriert.“

3. Artikel 46 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bei der Registrierung gemäß Artikel 22 wird jedem Fahrzeug von der zuständigen Behörde eine europäische Fahrzeugnummer (European vehicle number – im Folgenden „EVN“) zugeteilt. Jedes Fahrzeug wird mit der zugeteilten EVN gekennzeichnet.“

Artikel 48

Änderungen der Verordnung (EU) 2024/2803

Die Verordnung (EU) 2024/2803 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 9 Absatz 1 wird nach Unterabsatz 1 folgender Unterabsatz angefügt:

„Abweichend [von Unterabsatz 1] können Anbieter von Flugsicherungsdiensten bis zum 31. Dezember 2030 die Kommunikationsdienste anderer Diensteanbieter in Anspruch nehmen, die nicht über ein Zeugnis verfügen oder die nicht ihre Befähigung im Einklang mit Artikel 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 erklärt haben, sofern diese Anbieter vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung Kommunikationsdienste in der Union erbracht haben.“

2. In Artikel 11 Absatz 6 werden folgende Unterabsätze angefügt:

„Abweichend von diesem Absatz kann jeder Anbieter von Kommunikationsdiensten, der vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung solche Dienste in der Union erbracht hat, bis zum 31. Dezember 2030 auch dann für die Erbringung derselben Dienste in der Union ausgewählt werden, wenn er die in Buchstabe a dargelegten Bedingungen nicht erfüllt.

Abweichend von diesem Absatz kann jeder Anbieter von Kommunikationsdiensten, der vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung solche Dienste in der Union erbracht hat, bis zum 31. Dezember 2033 auch dann für die Erbringung derselben Dienste in der Union ausgewählt werden, wenn er die in den Buchstaben b und c dargelegten Bedingungen nicht erfüllt.“

Artikel 49

Änderungen der Verordnung (EU) 2018/1139

Die Verordnung (EU) 2018/1139 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 3 wird folgende Nummer angefügt:

„35. ‚Reallabor‘ bezeichnet einen von einem Mitgliedstaat oder der Agentur eingerichteten befristeten und kontrollierten Rahmen, in dem die Konzeption, Entwicklung, Erprobung und Demonstration innovativer Produkte und Dienstleistungen, einschließlich solcher mit doppeltem Verwendungszweck, in einem realen Umfeld unter Einhaltung vorab festgelegter Bedingungen und Fristen unter der Aufsicht einer zuständigen Behörde mit dem Ziel ermöglicht wird, Innovation und die militärische Mobilität zu fördern.“

2. Artikel 71 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten können jeder natürlichen oder juristischen Person, die dieser Verordnung unterliegt, unter den folgenden Umständen Ausnahmen von den für sie geltenden Anforderungen gemäß Kapitel III, mit Ausnahme der dort festgelegten

grundlegenden Anforderungen, oder gemäß den auf der Grundlage jenes Kapitels erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten gewähren:

- a) im Falle dringender unvorhersehbarer Umstände, die diese Personen betreffen, oder im Falle dringender betrieblicher Erfordernisse dieser Personen;
- b) wenn diese Anforderungen die Zertifizierung, die Verwendung oder den Betrieb innovativer Technologien, Produkte, Ausrüstungen, Systeme, Komponenten, Betriebskonzepte oder Geschäftsmodelle verhindern.

Die in Unterabsatz 1 genannten Ausnahmen können gewährt werden, wenn alle der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Diesen Umständen oder Erfordernissen kann nicht auf angemessene Weise unter Einhaltung der anwendbaren Anforderungen Rechnung getragen werden;
- b) Sicherheit, Umweltschutz und die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen sind gewährleistet, erforderlichenfalls durch die Anwendung von Minderungsmaßnahmen;
- c) der Mitgliedstaat hat jegliche Gefahr einer Verzerrung der Marktbedingungen infolge der Gewährung der Ausnahme so weit wie möglich verringert, und
- d) Anwendungsbereich und Dauer der Ausnahme sind auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt, und sie wird auf nicht diskriminierende Weise angewandt.

In einem solchen Fall teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission, der Agentur und den anderen Mitgliedstaaten über den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher unverzüglich die gewährte Ausnahme, ihre Dauer und die Gründe dafür mit und gibt gegebenenfalls an, welche erforderlichen Minderungsmaßnahmen getroffen wurden.“

3. In Artikel 74 Absatz 1 Unterabsatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„s) Mitteilungen der Beschlüsse der Mitgliedstaaten oder der Agentur hinsichtlich der Einrichtung, Aussetzung und Beendigung von Reallaboren gemäß Artikel 86a sowie der entsprechende gemeinsame Bericht.“

4. In Artikel 75 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„k) sie arbeitet mit nationalen Militärbehörden, einschlägigen Einrichtungen der Union und internationalen Einrichtungen zusammen, um Luftverkehrslösungen mit doppeltem Verwendungszweck sowie deren sichere Integration in den zivilen Luftverkehr zu ermöglichen.“

5. Folgender Artikel 86a wird eingefügt:

„Artikel 86a

Reallabore

(1) Reallabore können von einem Mitgliedstaat oder der Agentur auf eigene Initiative oder auf Ersuchen einer Organisation eingerichtet werden, um zu folgenden Zielen beizutragen:

- a) Förderung von Innovation und Wettbewerbsfähigkeit im Luftfahrtsektor;
- b) Ermöglichung der rechtzeitigen und sicheren Einführung von Innovationen in den Luftverkehrsmarkt der Union;

c) Verbesserung der Rechtssicherheit und Erleichterung der Einhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte sowie gegebenenfalls anderer geltender Rechtsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten; Unterstützung des evidenzbasierten regulatorischen Lernens und der Entwicklung ergebnisorientierter Anforderungen.

(2) Ein Reallabor kann eingerichtet werden, wenn die folgenden Kriterien erfüllt sind:

- a) Die zu erprobenden Technologien, Produkte, Ausrüstungen, Systeme, Komponenten, Betriebskonzepte oder Geschäftsmodelle stellen eine echte Innovation dar und bieten voraussichtlich Vorteile für die Verbraucher oder die Gesellschaft;
- b) die Innovation ist ausgereift genug, um in einem kontrollierten realen Umfeld erprobt zu werden, und es wurden einschlägige rechtliche Hindernisse oder Regelungslücken ermittelt;
- c) Sicherheit und Umweltschutz sind gewährleistet, und die Einhaltung der geltenden grundlegenden Anforderungen wird erreicht, erforderlichenfalls durch die Anwendung von Minderungsmaßnahmen.

(3) Für ein Reallabor werden folgende Aspekte eindeutig festgelegt:

- a) die Ziele;
- b) der Anwendungsbereich und die Dauer, die auf das zur Erreichung der vorgeschlagenen Ziele unbedingt erforderliche Maß beschränkt sind;
- c) die Leitungsstruktur, einschließlich der Aufgaben und Zuständigkeiten aller teilnehmenden Behörden und Stellen, was
 - i) die Benennung einer zuständigen Behörde beinhaltet, die für die Überwachung und Beaufsichtigung des Reallabors verantwortlich ist;
 - ii) sicherstellt, dass alle Mitgliedstaaten und Behörden, die von den Zielen und dem Anwendungsbereich des Reallabors betroffen sind, angemessen in dessen Einrichtung und Umsetzung einbezogen werden;
 - iii) sicherstellt, dass die Agentur einbezogen wird, insbesondere in die Entwicklung des Sicherheitsnachweises und in das voraussichtliche regulatorische Lernen;
- d) die Überwachungs- und Bewertungskriterien;
- e) die Voraussetzungen und Zulassungsverfahren, die transparent und nichtdiskriminierend sind;
- f) die Berichtspflichten, die eine angemessene Weiterverfolgung der Maßnahmen unterstützen.

(4) Eine Organisation, die die Teilnahme an einem Reallabor beantragt, weist nach, dass die zu erprobenden Technologien, Produkte, Ausrüstungen, Systeme, Komponenten, Betriebskonzepte oder Geschäftsmodelle die in Absatz 2 genannten Kriterien erfüllen. Zu diesem Zweck muss die Organisation

- a) die Ziele des innovativen Projekts oder der innovativen Lösung präzisieren;

- b) die konkreten rechtlichen Hindernisse oder Regulierungslücken ermitteln, die beseitigt werden sollen;
- c) einen Sicherheitsnachweis entwickeln, in dem die Minderungsmaßnahmen dargelegt werden, durch deren Anwendung ein angemessenes Maß an Sicherheit und Umweltschutz und, soweit möglich, die Einhaltung der geltenden grundlegenden Anforderungen gewährleistet werden.

(5) Auf Ersuchen oder Antrag einer Organisation bewertet der Mitgliedstaat oder die Agentur, ob die vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen geeignet und ausreichend sind, um ein angemessenes Maß an Sicherheit zu gewährleisten, und schlägt zusätzliche Maßnahmen vor, die er bzw. sie für erforderlich hält. Darüber hinaus präzisieren der Mitgliedstaat oder die Agentur die voraussichtlichen Ergebnisse des regulatorischen Lernens im Rahmen des Reallabors.

(6) Ein Mitgliedstaat oder die Agentur, der bzw. die ein Reallabor einrichtet, unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten und die Agentur unverzüglich über die Einrichtung des Reallabors. Diese Mitteilung enthält sämtliche in Absatz 3 genannten Elemente.

(7) Die Einrichtung eines Reallabors lässt die Beaufsichtigungs- und Abhilfebefugnisse der für die Überwachung des Reallabors zuständigen Behörden unberührt. Die zuständigen nationalen Behörden und die Agentur sind befugt, das Erprobungsverfahren oder die Beteiligung am Reallabor auszusetzen oder zu beenden, wenn keine wirksame Minderungsmaßnahme möglich ist. Sie unterrichten die Agentur und die Mitgliedstaaten über den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher von solchen Beschlüssen.

(8) Nach Beendigung des Reallabors erstellen die Organisation und der betreffende Mitgliedstaat oder die Agentur einen gemeinsamen Bericht. In dem Bericht werden die durchgeführten Tätigkeiten, die erzielten Ergebnisse und die Ergebnisse des regulatorischen Lernens im Einzelnen aufgeführt. Organisationen können diesen Bericht als Nachweis für die Einhaltung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte verwenden. Die Agentur nimmt diesen Bericht in den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher auf.

(9) Die Mitgliedstaaten und die Agentur koordinieren ihre Tätigkeiten in Bezug auf Reallabore und tauschen bewährte Verfahren aus.

(10) Die an einem Reallabor beteiligten Organisationen bleiben nach geltendem Recht der Union und nach einzelstaatlichem Recht für Schäden haftbar, die Dritten infolge der Erprobung im Reallabor entstehen. Sofern die Organisation jedoch den Plan hinsichtlich des Reallabors und dessen Geschäftsbedingungen einhält und die Leitlinien des Mitgliedstaats oder der Agentur nach Treu und Glauben befolgt, werden aufgrund von Verstößen gegen diese Verordnung und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte keine Geldbußen verhängt und keine Maßnahmen gegen bestehende Zulassungen/Zeugnisse ergriffen.

(11) Um die Durchführung dieses Artikels zu unterstützen, erlässt die Agentur gemäß Artikel 115 Leitlinien für die Einrichtung und den Betrieb von Reallaboren. Die Leitlinien enthalten wenigstens gemeinsame Grundsätze und Verfahren in Bezug auf folgende Aspekte:

- a) die Voraussetzungen und Auswahlkriterien für eine Beteiligung an Reallaboren;
 - b) die Anwendung von Reallaboren, die Beteiligung daran, ihre Überwachung, den Ausstieg daraus und ihre Beendigung, einschließlich des Plans hinsichtlich des Reallabors und des gemeinsamen Berichts;
 - c) die für die Teilnehmenden geltenden Geschäftsbedingungen.“
6. In Artikel 126 Absatz 1 Unterabsatz 1 wird folgender Buchstabe angefügt:
„d) die Einrichtung, den Betrieb und die Beaufsichtigung von Reallaboren nach Artikel 86a.“

KAPITEL VII **Schlussbestimmungen**

Artikel 50

Vorschriften zur Verschwiegenheit und zur Sicherheit für den Schutz der erlangten Informationen

- (1) Die bei der Anwendung dieser Verordnung gewonnenen Informationen dürfen nur zu dem Zweck verwendet werden, zu dem sie angefordert wurden.
- (2) Die Mitgliedstaaten und die Kommission gewährleisten im Einklang mit dem Unionsrecht und nationalem Recht den angemessenen Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen und von anderen in Anwendung dieser Verordnung gewonnenen und generierten sensiblen und vertraulichen Informationen.
- (3) Die Kommission gibt keine Informationen, die sie im Rahmen dieser Verordnung erhalten hat, in einer Weise weiter, die zur Identifizierung eines einzelnen Wirtschaftsbeteiligten führen kann, wenn die Weitergabe der Informationen zu einer potenziellen Schädigung des Geschäfts oder des Rufes des betreffenden Wirtschaftsbeteiligten oder zur Preisgabe von Geschäftsgeheimnissen führen würde.
- (4) Die Mitgliedstaaten und die Kommission gewährleisten, dass der Geheimhaltungsgrad von Verschlusssachen, die im Rahmen dieser Verordnung bereitgestellt oder ausgetauscht werden, ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Herausgebers dieser Informationen weder herabgestuft noch aufgehoben wird.

Artikel 51

Schutz personenbezogener Daten

- (1) Diese Verordnung lässt die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten, insbesondere gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 und der Richtlinie 2002/58/EG bzw. die Verpflichtungen der Kommission und gegebenenfalls anderer Organe, Einrichtungen und sonstige Stellen der Union in Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten, insbesondere gemäß der Verordnung (EU) 2018/1725 zur Erfüllung ihrer Aufgaben unberührt.
- (2) Die Mitgliedstaaten, die Kommission und gegebenenfalls andere Organe, Einrichtungen und sonstige Stellen der Union können personenbezogene Daten verarbeiten, wenn dies zur Erfüllung der Verpflichtungen aus dieser Verordnung

oder für die Ausübung hoheitlicher Befugnisse oder zur Wahrnehmung von Aufgaben im öffentlichen Interesse, mit denen sie in dieser Verordnung betraut werden, erforderlich ist.

Artikel 52

Evaluierung

Die Kommission evaluiert die Anwendung dieser Verordnung und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis [drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen entsprechenden Bericht vor. Der Evaluierungsbericht stützt sich auf Konsultationen der Mitgliedstaaten und der wichtigsten Interessenträger.

Artikel 53

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin
[...]

FINANZ- UND DIGITALBOGEN ZU RECHTSAKTEN - AGENTUREN

1.	KONTEXT DES VORSCHLAGS.....	1
•	Gründe und Ziele des Vorschlags	1
•	Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich	2
•	Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen	5
2.	RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT ...	6
•	Rechtsgrundlage.....	6
•	Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)	6
•	Verhältnismäßigkeit	7
•	Wahl des Instruments	8
3.	ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG.....	8
•	Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften	8
•	Konsultation der Interessenträger	9
•	Einholung und Nutzung von Expertenwissen	9
•	Folgenabschätzung.....	9
•	Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung.....	10
•	Grundrechte.....	10
4.	AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT	11
5.	WEITERE ANGABEN.....	11
•	Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten.....	11
•	Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags.....	12
1.	RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE.....	4
1.1.	Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative	4
1.2.	Politikbereich(e).....	4
1.3.	Ziel(e).....	4
1.3.1.	Allgemeine(s) Ziel(e)	4
1.3.2.	Einzelziel(e)	4
1.3.3.	Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen	5
	Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken sollte.....	5
1.3.4.	Leistungsindikatoren	8
	Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren die Fortschritte und Ergebnisse verfolgt werden sollen.	8
1.4.	Der Vorschlag/Die Initiative betrifft.....	9

1.5.	Begründung des Vorschlags/der Initiative	9
1.5.1.	Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative	9
1.5.2.	Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.....	11
1.5.3.	Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse	12
1.5.4.	Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten	13
1.5.5.	Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung.....	13
1.6.	Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen	15
1.7.	Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)	15
2.	MANAGEMENTMAßNAHMEN	17
2.1.	Überwachung und Berichterstattung.....	17
2.2.	Verwaltungs- und Kontrollsyste(m)e.....	17
2.2.1.	Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen.....	17
2.2.2.	Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle	18
2.2.3.	Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss).....	19
2.3.	Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten	19
3.	GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE	20
3.1.	Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan	20
3.2.	Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel.....	21
3.2.1.	Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel	21
3.2.1.1.	Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan	21
3.2.2.	Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden.....	26
3.2.3.	Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel	27
3.2.3.1.	Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan	27
3.2.3.3.	Mittel insgesamt.....	27

3.2.4. Geschätzter Personalbedarf.....	28
3.2.4.1. Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt	28
3.2.5. Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien.....	30
3.2.6. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen	31
3.2.7. Beiträge Dritter.....	31
3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen	37
4. Digitale Aspekte.....	37
4.1. Anforderungen von digitaler Relevanz	37
4.2. Daten	40
4.3. Digitale Lösungen	41
Vereinbarkeit mit der europäischen Datenstrategie	41
4.4. <i>Interoperabilitätsbewertung</i>	41
4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung	42

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens von Maßnahmen für die militärische Mobilität zur Erleichterung des Transports von militärischer Ausrüstung, militärischen Gütern und militärischem Personal innerhalb der Union

1.2. Politikbereich(e)

Politik der Union im Bereich der Verteidigungsindustrie

Verkehrspolitik der Union

Zoll- und Steuerpolitik der Union

Politik der Union im Bereich der Lebensmittelsicherheit

1.3. Ziel(e)

1.3.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Das übergeordnete Ziel der Verordnung über die militärische Mobilität besteht darin, einen kohärenten und harmonisierten Rahmen auf EU-Ebene zu schaffen, der den Transport von militärischem Personal, militärischem Material und militärischer Ausrüstung durch das Gebiet der Europäischen Union ermöglicht, erleichtert und beschleunigt.

Ziel der Verordnung ist es, den Erfordernissen und Anforderungen im Zusammenhang mit militärischen Transporten durch Änderungen bestehender Rechtsvorschriften und erforderlichenfalls neue eigenständige Bestimmungen in den Rechtsvorschriften und Programmen der EU Rechnung zu tragen

1.3.2. Einzelziel(e)

Erleichterung grenzüberschreitender militärische Transporte (Schaffung eines einheitlichen Rahmens für Genehmigungsverfahren und Gewährleistung ununterbrochener und sicherer militärische Transporte), unter anderem durch Vereinfachung der für solche Transporte an den Außengrenzen der Union geltenden Zollformalitäten

Verbesserung der Reaktion auf Notsituationen (Schaffung eines effizienten, koordinierten und wirksamen Rahmens zur Erleichterung von militärische Transporten als Reaktion auf vorübergehende, außergewöhnliche und dringende Situationen)

Verbesserung der Bereitschaft und des Schutzes der Infrastruktur (Festlegung von Vorschriften zur Verbesserung der Bereitschaft und für den sicheren Einsatz von Verkehrsinfrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck und zum besseren Schutz strategischer Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck vor allen Gefahren und Bedrohungen, einschließlich von Bedrohungen des Funkfrequenzspektrums, das den Verkehr unterstützt)

Förderung der Solidarität und der gemeinsamen Nutzung von Fähigkeiten (Förderung der gemeinsamen Nutzung und Bündelung von Transport- und Logistikfähigkeiten durch einen Solidaritätspool und Erhöhung der Sichtbarkeit bestehender Transportfähigkeiten für militärische Transporte).

1.3.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken sollte.

Allgemeines:

Mit dieser Verordnung wird ein sorgfältig ausgewogenes Gleichgewicht zwischen der Erleichterung von militärischen Transportoperationen und der Abmilderung ihrer Auswirkungen auf die Zivilbevölkerung hergestellt. Mit dem Ziel, den Rechtsrahmen für die Betreiber zu präzisieren und zwischen den normalen Vorschriften für militärische Transporte und den Notfallmaßnahmen im Rahmen des EMERS zu unterscheiden, wird mit der Verordnung ein abgestufter und schrittweiser Ansatz verfolgt. Mit diesem gezielten, verhältnismäßigen Ansatz werden die Auswirkungen auf den zivilen Sektor so gering wie möglich gehalten und auf das Maß beschränkt, das unbedingt erforderlich ist, um die Zunahme der militärischen Transportoperationen in der Union zu ermöglichen. Darüber hinaus verbessern die Maßnahmen die Vorhersehbarkeit für zivile Tätigkeiten, bieten dem zivilen Sektor die Möglichkeit, aktiv zur Verbesserung der militärischen Mobilität in der Union beizutragen und fördern so ein kooperatives und für beide Seiten vorteilhaftes Umfeld.

- d) Gestärkte Fähigkeit, militärische Transporte in Friedenszeiten viel schneller als bisher und mit deutlich geringerem Verwaltungsaufwand zu organisieren
- e) Verfügbarkeit von Verkehrsunternehmen, mit denen für Zwecke der militärischen Mobilität entsprechende Verträge geschlossen werden können: Verfügbarkeit von ausreichendem spezialisiertem beweglichem Material für die Durchführung von Transporten; Fähigkeit, dieses in Notfällen europaweit einzusetzen, Verringerung des Verwaltungsaufwands
- f) Betreiber und Verwalter von Infrastrukturen: Bereitschaft für außergewöhnliche betriebliche Umstände und umfassende militärische Bewegungen (Resilienz und Sicherheit)
- g) Gestärkte Resilienz und verstärkter Schutz strategischer Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck

In Bezug auf die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität:

- h) Bessere Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten durch die Einrichtung einer einschlägigen Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität, die in der Lage ist, die Durchführung dieser Verordnung zu überwachen

In Bezug auf den Solidaritätspool:

- i) Bessere Verfügbarkeit von Fähigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität (Transportmittel und Logistikausrüstung) und besserer Zugang zu diesen Fähigkeiten durch Bündelung und gemeinsame Nutzung durch die Mitgliedstaaten

In Bezug auf die ERA:

- j) Erleichterte Anträge auf Fahrzeuggenehmigungen, z. B. militärische Anpassungen oder Nachrüstungen von Eisenbahnfahrzeugen;
- k) Anforderungen; Ermittlung des militärischen Bedarfs, aus dem technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) abgeleitet werden;
- l) Ermittlung nationaler Anforderungen und Harmonisierung der Anforderungen in Bezug auf außergewöhnliche „überschwere/übergroße“ Transporte zur Einhaltung der Bearbeitungszeit von 24 Stunden (derzeit bis zu 80 Tage) für Beförderungsgenehmigungen und Transportregelungen im Bereich der militärischen Mobilität, ähnlich zum Straßenverkehr; (subventionsfinanzierte VZÄ)
- m) Ermittlung – Ermittlung und Digitalisierung geeigneter Strecken mithilfe des Eisenbahn-Infrastrukturregisters, um außergewöhnliche Transportersuchen vorhersehbarer zu machen; (subventionsfinanzierte VZÄ)
- n) Zusammenarbeit mit gewerblich orientierten Interessenträgern bei der Ermittlung von Schienenfahrzeugen in der bestehenden Flotte, die auch für militärische Zwecke eingesetzt werden können;
- o) Zusätzlich – Zusammenarbeit mit gewerblich orientierten Interessenträgern bei der Ermittlung von Schienenfahrzeugen in der bestehenden Flotte, die auch für militärische Zwecke eingesetzt werden können (subventionsfinanzierte VZÄ)
- p) – zusätzliche Fahrzeuggenehmigungen zur Erweiterung des Verwendungsgebiets für ermittelte vorhandene Fahrzeuge, die für militärische Transporte außerhalb ihres gewerblich rentablen Verwendungsgebiets eingesetzt werden können; (gebührenfinanzierte VZÄ)
- q) Register – zur Beschleunigung der Verfahren wird die ERA befugt, ähnlich wie die Mitgliedstaaten, Schienenfahrzeuge zu registrieren; eine völlig neue Aufgabe, die über das technische Verständnis hinaus Kenntnisse des Privatrechts erfordert (Schlüsselinstrument, um die Effizienz der Fahrzeuggenehmigung für die militärische Mobilität zu steigern, kommt jedoch langfristig allen Genehmigungen zugute) (gebührenfinanzierte VZÄ); (gebührenfinanzierte VZÄ)
- r) Harmonisierung – Harmonisierung der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung im eingeschränkten Betrieb und im resilienten Betrieb; (subventionsfinanzierte VZÄ)
- s) Entwicklung – Entwicklung und Umsetzung von Änderungen in den ERA-Registern, um die Verwaltung der Fahrzeugregistrierung im EVR mit dem Genehmigungsverfahren und möglicherweise mit der zentralen Anlaufstelle im Zusammenhang mit der Fahrzeugregistrierung durch die ERA zu verknüpfen; (subventionsfinanzierte VZÄ)
- t) Organisation – Organisation und Leitung von Foren, in denen Eisenbahnexperten und Militärexperten zusammenkommen, um technische Fragen zu lösen (JNS Militär); (subventionsfinanzierte VZÄ)
- u) Organisation – Organisation und Leitung von Foren, in denen Eisenbahnexperten und Militärexperten zusammenkommen, um technische Fragen zu lösen (JNS Militär); (subventionsfinanzierte VZÄ)

- v) Überarbeitung und Harmonisierung bestehender militärischer Standards;
- w) Überarbeitung – Überarbeitung und Harmonisierung bestehender militärischer Standards; (subventionsfinanzierte VZÄ)
- x) Anpassung – Anpassung der betroffenen technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI), gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM), praktischen Vorkehrungen für die Fahrzeuggenehmigung und weiterer betroffener Dokumente.
- y)

In Bezug auf die EASA:

- z) Beschleunigung der Entwicklung von Vorschriften für unbemannte Luftfahrzeugsysteme (UAS) der Kategorie „zulassungspflichtig“ zur Unterstützung von UAS mit doppeltem Verwendungszweck. Der Beitrag zur Entwicklung von Vorschriften für den zivilen Betrieb von UAS der Kategorie „zulassungspflichtig“ wird die europäische Entwicklung sowie die Entwicklung von UAS mit doppeltem Verwendungszweck und ihre Integration in den europäischen Luftraum beschleunigen. Dabei sollte der Ausarbeitung einer Verordnung über Drohnen der Kategorie „zulassungspflichtig“ durch die EASA in Zusammenarbeit mit den Militärbehörden Vorrang eingeräumt werden.
- aa) Beschleunigung der Bereitstellung neuer Fähigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität durch die Erleichterung innovativer Tests und Demonstrationen mit Drohnen mit doppeltem Verwendungszweck, bemannten Luftfahrzeugen und Abwehrsystemen für unbemannte Flugsysteme (C-UAS) durch die Einrichtung eines Netzes zivil-militärischer Testzentren und eines harmonisierten Rahmens für Reallabore.
- bb) Harmonisierte technische Vorschriften und Leitlinien für Abwehrsysteme für unbemannte Flugsysteme zur Stärkung der Resilienz der Infrastruktur und zur Minderung ihrer Auswirkungen auf die Flugsicherheit.
- cc) Harmonisierte technische Vorschriften und Leitlinien zur Erleichterung der militärischen Mobilität im Luftverkehr und der Interoperabilität mit der Zivilluftfahrt bei gleichzeitiger Gewährleistung eines angemessenen Maßes an Sicherheit in folgenden Bereichen: i) Betrieb militärischer Luftfahrzeuge oder Verwendung von Ausrüstung auf Flugplätzen mit doppeltem Verwendungszweck ii) Verkehrsflugzeuge mit doppeltem Verwendungszweck des Solidaritätspools, iii) gemeinsame Nutzung technischer Normen durch die EU und die NATO (insbesondere für Drohnen mit KI-gestützten Funktionen), iv) Methodik für die Bewertung der Vertrauenswürdigkeit KI-gestützter Funktionen von Drohnen und v) Integration des Luftverkehrs in Lufträume in geringer Höhe und den U-Space.
- dd) Ausarbeitung von Änderungsvorschlägen, mit denen der Schutz wesentlicher Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsinfrastrukturen und der von diesen Systemen genutzten Frequenzen in die Liste wesentlicher Dienste aufgenommen wird, die gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2557 über die Resilienz kritischer Einrichtungen und der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2450 der Kommission zur Einrichtung einer Liste wesentlicher Dienste zu schützen sind.

- ee) Entwicklung von Leitlinien für die verstärkte Überwachung von Funkfrequenzstörungen und die verstärkte Koordinierung mit lokalen Funkfrequenzen und Strafverfolgungsbehörden, um Störungen der CNS-Infrastruktur zu verhindern und auf diese zu reagieren

ff)

1.3.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren die Fortschritte und Ergebnisse verfolgt werden sollen.

Allgemeines:

Unter Berücksichtigung des allgemeinen Ziels der Verordnung über die militärische Mobilität werden ihre Ergebnisse und Auswirkungen nach dem Durchführungszeitraum im Rahmen einer Ex-post-Evaluierung bewertet. Die Kommission wird sicherstellen, dass geeignete Leistungsindikatoren festgelegt und überwacht werden. Hierzu können unter anderem folgende Indikatoren gehören:

- Verkürzung der durchschnittlichen Bearbeitungszeit für Genehmigungen für grenzüberschreitende militärische Bewegungen
- Anzahl der im Solidaritätspool registrierten Transportmittel mit doppeltem Verwendungszweck und Dienstleister
- bessere Verfügbarkeit und Interoperabilität von Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck, die als strategisch für die militärische Mobilität ermittelt wurden – Anzahl der Mitgliedstaaten, die am Solidaritätspool teilnehmen oder denen der Solidaritätspool zugute kommt. Zahl der Sitzungen der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität und einschlägige Sekretariatsunterstützung der Organisation durch die Kommission – Zahl der Übungen, Stresstests oder Notfallsimulationen, die gemäß den Vorsorge- und Resilienzrahmen durchgeführt wurden
- Verringerung der gemeldeten verfahrenstechnischen oder infrastrukturellen Engpässe, die die militärische Mobilität durch die Union beeinträchtigen.

In Bezug auf die ERA:

- Anzahl der in den ERA-Registern (EVR, ERATV) ermittelten Fahrzeuge mit doppeltem Verwendungszweck und Anzahl der von der ERA nach der Befugnisübertragung durch die nationale Sicherheitsbehörde der Mitgliedstaaten genehmigten Fahrzeuge;
- Verkürzung der Genehmigungsverfahren für diese Fahrzeuge
- Anzahl der zur Erleichterung von militärischen Transporten empfohlenen technischen und betrieblichen Vorschriften
- Anzahl der Parameter, die in das ERA-Register aufgenommen wurden, um außergewöhnliche Transporte zu erleichtern.

In Bezug auf die EASA:

- Anzahl der Anträge auf Zulassung oder Änderung von Luftfahrzeugen mit doppeltem Verwendungszweck (einschließlich UAS) gemäß den von der EASA entwickelten gemeinsamen Vorschriften

- Anzahl der Reallabore, die für innovative Technologien für Luftfahrzeuge mit doppeltem Verwendungszweck eingerichtet wurden
- Anzahl der technischen und betrieblichen Vorschriften, die angenommen oder geändert wurden, um militärische Transporte zu erleichtern oder die Resilienz kritischer Infrastrukturen zu erhöhen.

1.4. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

- eine neue Maßnahme
- eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁸
- die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Allgemeines:

Mit der Verordnung wird ein harmonisierter Rechtsrahmen geschaffen, der einen raschen, sicheren und vorhersehbaren Transport von militärischem Personal und militärischer Ausrüstung durch die Union ermöglicht. Dieser Rahmen wird mit dem Inkrafttreten der Verordnung verbindlich. Kurzfristig wird sich die Umsetzung auf den Erlass der erforderlichen Durchführungsrechtsakte konzentrieren. Unmittelbar nach dem Inkrafttreten der Verordnung, womit noch im Rahmen des MFR 2021-2027 zu rechnen ist, werden konkrete Schritte unternommen, um den Solidaritätspool einzurichten und die Sichtbarkeit verfügbarer Transportmittel mit doppeltem Verwendungszweck zu erhöhen. Dazu gehört die Einrichtung eines sicheren IT-Moduls, das in der Lage ist, Fähigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität innerhalb des Pools zu registrieren und Hilfeersuchen zu bearbeiten. Dies dürfte im Jahr 2027 gewisse IT-Ressourcen (zwei VZÄ) erfordern.

Darüber hinaus wird die Kommission unmittelbar nach Inkrafttreten der Verordnung für 2027 zwei VZÄ innerhalb der GD DEFIS benötigen, um ein Sekretariat für die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität zu stellen und das Verfahren zur Einrichtung des Solidaritätspools zu überwachen.

Im Rahmen des nächsten MFR 2028-2034 werden für die operative Verwaltung und das Management des Pools (tatsächliche Registrierung von Fähigkeiten, Bearbeitung von Ersuchen und Entsendungen) schätzungsweise 30 VZÄ pro Jahr benötigt. Im Rahmen des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit sind im nächsten MFR förderfähige Maßnahmen zur Deckung der Ausgaben im Zusammenhang mit der Einrichtung und dem Betrieb des Solidaritätspools vorgesehen.

Für die Sekretariatsunterstützung der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität und die Beaufsichtigung der Einrichtung und Steuerung des

⁸

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsoordnung.

Solidaritätspools werden bei der GD DEFIS weiterhin zwei VZÄ pro Jahr erforderlich sein.

Darüber hinaus benötigt die GD MOVE ab dem Inkrafttreten der Verordnung und im Rahmen des nächsten MFR 2028-2034 [fünf] VZÄ (AD). Erstens werden zusätzliche Personalmittel für die Koordinierung der vier Korridore für die militärische Mobilität benötigt, da mit der Verordnung den Mitgliedstaaten neue Verpflichtungen auferlegt und neue Aufgaben und Zuständigkeiten für die Kommission geschaffen werden. Da die Modernisierung der vier Korridore mit Blick auf militärische Infrastrukturstandards verpflichtend wird, wird die GD MOVE prüfen müssen, ob die Korridore diesen Standards entsprechen. Sie muss neue Prozesse steuern und zusätzliche Koordinierungsaufgaben im Zusammenhang mit der Abstimmung des Investitionsbedarfs und der Umsetzungsfristen entlang der Korridore, der Kohärenz der Investitionsplanung und der Koordinierung zwischen den Verteidigungs- und Verkehrsministerien der Mitgliedstaaten wahrnehmen. Die GD MOVE wird die Mitgliedstaaten auch bei ihren neuen Koordinierungspflichten gemäß Artikel 32 unterstützen müssen, unter anderem bei der Ausweisung von Strecken, Verkehrsknoten und Einrichtungen entlang der Korridore und der umfassenden Risikobewertung. Um sicherzustellen, dass die Kommission ihre neue Zuständigkeit im Rahmen der Verordnung erfüllen und die Mitgliedstaaten bei der Ermittlung und kohärenten Umsetzung von Investitionen in „Hotspots“ entlang der Korridore unterstützen kann (Artikel 32), sind zusätzliche umfangreiche Koordinierungsmaßnahmen erforderlich. Zweitens werden bei der GD MOVE zusätzliche Ressourcen benötigt, um der neuen Verantwortung der Kommission gerecht zu werden und die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Listen strategischer Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck regelmäßig zu bewerten und zu diesem Zweck grundlegende und verstärkte Schutz- und Resilienzmaßnahmen festzulegen (Artikel 33 und 34). Schließlich bedeutet die bevorstehende Überarbeitung der militärischen Anforderungen der EU an die Infrastruktur zusätzliche Aufgaben und einen zusätzlichen Ressourcenbedarf bei der GD MOVE.

Mittelfristig eine operative Nutzung harmonisierter Verfahren, nationaler Kontaktstellen und einer digitalen Plattform für Transportgenehmigungen. Zu den längerfristigen Zielen gehören die Integration von Resilienzmaßnahmen für strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck und eine Angleichung für mehr Interoperabilität mit der NATO und anderen Partnern. Die Verordnung ist demnach für die schrittweise Umsetzung konzipiert, wobei innerhalb des Zeitraums des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens erste Funktionen vorgesehen und die vollständige Umsetzung möglich ist.

Bei der GD TAXUD wird für die Vereinfachung der Zollformalitäten und die Digitalisierung des EU-Vordrucks 302 ein zusätzliches VZÄ erforderlich sein; dies umfasst die analytischen und vorbereitenden Arbeiten zur Einrichtung des Rahmens für den Zollaspekt und der spezifischen Anforderungen sowie die Kontrolle der ordnungsgemäßen Umsetzung dieser Zollaspekte im künftigen IT-Tool.

In Bezug auf die ERA:

- Anpassung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) und der gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) an das Paket zur militärischen Mobilität
- Harmonisierung der technischen Anforderungen hinsichtlich der militärischen Mobilität

– Anpassung der EFR-Register und -Instrumente

In Bezug auf die EASA:

Die EASA sollte zunächst die Entwicklung von Vorschriften für unbemannte Luftfahrzeugsysteme (UAS) in der Kategorie „zulassungspflichtig“ und insbesondere die Integration in den allgemeinen Luftverkehr vorantreiben und entsprechende Reallabore fördern. Nach einer ersten Erprobung, die im Rahmen einer Initiative mehrerer EU-Mitgliedstaaten durchgeführt wird, sollte die EASA die Ausarbeitung von Leitlinien für die Bewertung neuer Risiken im Zusammenhang mit dem Betrieb von Militärflugzeugen oder der Installation von Ausrüstung auf zivilen Flugplätzen fortsetzen. Dies erfordert eine Verstärkung der EASA mit zwei zusätzlichen VZÄ in einem sehr frühen Stadium des Prozesses.

Durchführung der vorrangigen Tätigkeiten im Zusammenhang mit Abwehrsystemen für unbemannte Flugsysteme oder harmonisierten Vorschriften, Leitlinien und Normen. Die in Abschnitt 1.3.3 aufgeführten Aufgaben und Ziele sind derzeit nicht Teil des Mandats der EASA, das sich auf den zivilen Bereich konzentriert. Um diese Ziele umzusetzen, sind zusätzliche Ressourcen erforderlich, die auf sechs VZÄ geschätzt werden. Einige der entsprechenden Tätigkeiten werden durch Gebühren und Entgelte finanziert (insgesamt drei VZÄ), während andere Ziele und Aufgaben rein regulatorischer Art sind und darauf abzielen, neue Vorschriften festzulegen und im Laufe der Zeit zu überprüfen, die den derzeitigen EU-Rechtsrahmen ergänzen und einen harmonisierten, nahtlosen und sicheren Flugbetrieb mit doppeltem Verwendungszweck ermöglichen. Sie können nicht durch Gebühren und Entgelte finanziert werden und erfordern daher eine Finanzierung durch zusätzliche Zuschüsse (drei VZÄ). Der EASA fehlt es an Fachwissen, um die vorgeschlagenen Tätigkeiten abzudecken; die interne Umschichtung von Ressourcen wurde geprüft, aber als ungeeignet (Mangel an Fachwissen) bzw. als nicht möglich bewertet, ohne die laufenden Aufgaben zu gefährden, die der EASA durch die Grundverordnung übertragen wurden.

1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Gründe für Maßnahmen auf EU-Ebene (ex ante):

Das Tätigwerden der EU bietet einen klaren Mehrwert, da es im Bereich der militärischen Mobilität Kohärenz, Interoperabilität und Rechtssicherheit in allen Mitgliedstaaten gewährleistet (Ziele, die durch nationale Maßnahmen allein nicht erreicht werden können). Mit der Verordnung werden ein Rahmen für grenzüberschreitende Beförderungsverfahren geschaffen und Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz der Infrastruktur und zur Bündelung von Fähigkeiten vorgesehen, um so die Fragmentierung zu beseitigen, den Verwaltungsaufwand zu verringern und eine koordinierte unionsweite Reaktion in Notsituationen zu ermöglichen. Mit der Verordnung wird die Komplementarität mit den NATO-Planungsprozessen gewährleistet, und durch die Schaffung des digitalen Instruments und dessen Schwerpunkt auf Interoperabilität wird die Effizienz maximiert. Das Subsidiaritätsprinzip wird gewahrt und der EU-Mehrwert wurde bestätigt

Erwarteter EU-Mehrwert (ex post):

Durch die Harmonisierung der für die militärische Mobilität relevanten Vorschriften auf EU-Ebene werden Vorteilen durch Koordinierung erzielt.

In Bezug auf den Solidaritätspool:

- bessere Verfügbarkeit von Fähigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität;
- effizientere Nutzung der verfügbaren Fähigkeiten;
- verbesserte Koordinierung, um Fähigkeitslücken auf EU-Ebene zu schließen.

In Bezug auf die Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität:

- bessere Koordinierung der militärischen Mobilität zwischen den Mitgliedstaaten;
- besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis von Maßnahmen der Mitgliedstaaten;
- Bereitstellung eines Forums für Peer Reviews, die Bewertung von Fortschritten und die strategische Entscheidungsfindung in Bezug auf den Solidaritätspool.

In Bezug auf die ERA:

- größere Wirksamkeit durch die Nutzung bestehender Verfahren zur Harmonisierung technischer und betrieblicher Vorschriften im Eisenbahnverkehr.

In Bezug auf die EASA:

- Die militärischen Luftfahrtbehörden der EU haben anerkannt, dass eine Harmonisierung für Wirksamkeit sorgt. Sie haben im Rahmen des von der EDA geleiteten Forums der Behörden für die militärische Lufttüchtigkeit (MAWA) gemeinsame Anforderungen entwickelt, deren Umsetzung auf nationaler Ebene diese Wirksamkeit jedoch eingeschränkt hat. Das technische Fachwissen und der Rechtsrahmen der EASA führen dank der Synergien mit dem bestehenden Umfeld der Zivilluftfahrt zu mehr Wirksamkeit und Kosteneffizienz.
- Eine stärkere Harmonisierung wird gegebenenfalls auch zu einer besseren Interoperabilität führen und sollte auf neue Luftfahrzeugtypen wie Drohnen mit doppeltem Verwendungszweck und andere Bereiche der Luftfahrt wie Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste ausgeweitet werden.
- Aufrechterhaltung des Niveaus der Flugsicherheit vor dem Hintergrund der Zunahme ziviler und militärischer Operationen.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

Die Erfahrungen mit der Umsetzung der früheren Aktionspläne zur militärischen Mobilität und der damit verbundenen EU-Finanzierungsinstrumente haben gezeigt, dass eine stärkere Koordinierung, klarere Leistungsstrukturen und rechtsverbindliche Verfahren erforderlich sind, um eine einheitliche Umsetzung in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Auch wenn erhebliche Fortschritte erzielt wurden, haben frühere Initiativen zu uneinheitlichen Fortschritten, fragmentierten Investitionen und begrenzten Interoperabilitätsgewinnen geführt.

Der Europäische Rechnungshof hat in seinem Sonderbericht Nr. 04/2025 Bereiche aufgezeigt, in denen bei der strategischen Priorisierung, Überwachung und Projektauswahl Verbesserungsbedarf besteht. Diese Erkenntnisse flossen in die Gestaltung der vorliegenden Verordnung ein, mit der verbindliche Verfahren

eingeführt und Kohärenz, Effizienz und Rechenschaftspflicht bei der künftigen Umsetzung sichergestellt werden.

Die der ERA im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets (2016) zugewiesenen Mittel erwiesen sich als unzureichend, um die in den Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten festgelegten Aufgaben innerhalb der vorgesehenen Frist zu erfüllen.

Gemäß der Gründungsverordnung (EU) 2018/1039 erstreckt sich das Mandat der EASA nicht auf Luftfahrzeuge des Staates und der Streitkräfte. Einige spezifische Projekte für große militärische Frachtflugzeuge und für an militärische Zwecke angepasste zivile Helikopter haben jedoch den Mehrwert von Zertifizierungen für einen doppelten Verwendungszweck aufgezeigt. Die Ausweitung dieser Erfolgsgeschichten auf andere Bereiche der Luftfahrt verspricht viele Vorteile in Bezug auf Wirksamkeit, Kosteneffizienz und Interoperabilität. Da Tätigkeiten zugunsten der Streitkräfte nicht unter das Mandat der EASA fallen, reichen die der Agentur derzeit zugewiesenen Mittel nicht aus, um die Kommission im Bereich der militärischen Luftmobilität zu unterstützen, insbesondere in den vorrangigen Bereichen der Drohnen mit doppeltem Verwendungszweck und der Drohnenabwehr, der Flugplätze mit doppeltem Verwendungszweck, der Reserve für den strategischen Lufttransport sowie der Förderung von Forschung- und Innovation im Bereich der doppelten Verwendung.

Die Erleichterung der militärischen Mobilität ist eine dringliche Aufgabe. Daher sollten die ERA und die EASA mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden, um die zusätzlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität zu erfüllen, die ihnen zugewiesen wurden.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Die Initiative steht voll und ganz im Einklang mit dem derzeitigen MFR und ergänzt die bestehenden Instrumente der Union zur Unterstützung von Sicherheit, Verteidigung und Verkehr. Sie baut auf den Fortschritten auf, die bei der Digitalisierung grenzüberschreitender Bewegungen im Rahmen des Europäischen Verteidigungsfonds erzielt wurden. Es sind zusätzliche Komplementaritäten mit dem Katastrophenschutzverfahren der Union (rescEU) und dem ERCC vorgesehen, wodurch sich der Solidaritätspool auf bestehende Erfahrungen und, wenn möglich, Strukturen stützen könnte. Im Rahmen des vorgeschlagenen Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen des nächsten MFR sind mögliche förderfähige Maßnahmen zur Unterstützung des Digitalisierungs- und Solidaritätsmechanismus sowie zur Beschaffung von Fähigkeiten im Bereich der militärischen Mobilität vorgesehen, die in den Pool aufgenommen werden sollen.

Synergien werden durch den Einsatz etablierter Verfahren, Instrumente und Fachkenntnisse der ERA und der EASA in Bezug auf die Durchführung von Aufgaben im Bereich der militärischen Mobilität erzielt.

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

Die Auswirkungen dieses Vorschlags auf den Haushalt werden in diesem Finanzbogen behandelt.

In Bezug auf die Ausgaben beschränken sich die spezifischen haushaltsrelevanten Auswirkungen dieser Initiative auf die Mittel für Personal (zur Stellung des Sekretariats der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität, zur Beaufsichtigung der Einrichtung und Steuerung des Solidaritätspools, zur Erfüllung der neuen Aufgaben und Zuständigkeiten der Kommission in Bezug auf die Korridore für die militärische Mobilität, Hotspot-Projekte und die Ermittlung und den Schutz strategischer Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck gemäß Abschnitt 1.5) sowie auf finanzielle und personelle Ressourcen zur Gewährleistung der IT-Entwicklung des Solidaritätspools in einem sicheren Umfeld während der Einrichtungsphase nach Inkrafttreten dieser Verordnung. Eine Fortsetzung im Rahmen des nächsten MFR wird vom Ergebnis der Verhandlungen abhängen. Die Kosten für Sondierungsarbeiten zur Entwicklung des digitalen Instruments werden ebenfalls getragen.

Es ist wichtig, dass bereits im Rahmen dieses MFR personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden, weil die Zeit bis zum nächsten MFR wirksam genutzt werden sollte, um die Struktur des Solidaritätspools aufzubauen, rasche und effiziente Fortschritte bei der Registrierung von Transportmaterial zu ermöglichen, rasch Schutzmaßnahmen für strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck zu ermitteln, die Mitgliedstaaten bei ihren neuen Verpflichtungen zu unterstützen, die Überarbeitung der militärischen Anforderungen der EU an die Infrastruktur zu unterstützen und die neuen Zuständigkeiten der Kommission in Bezug auf die Korridore für die militärische Mobilität und die „Hotspot“-Projekte zu erfüllen.

In Bezug auf die Ausgaben beschränken sich die spezifischen haushaltsrelevanten Auswirkungen dieser Initiative auf die Mittel für Personal zur Erfüllung der genannten Aufgaben und Ziele und zur Entwicklung der zur Erstellung und Pflege von Datenbanken erforderlichen IT-Systeme. Dadurch werden die Aufgaben der ERA und der EASA insbesondere im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität dauerhaft ausgeweitet und um neue Aufgaben ergänzt, ohne dass die bestehenden Aufgaben abnehmen. Daher werden die Mittel für die Zeiträume im Rahmen des derzeitigen MFR durch eine ausgleichende Kürzung des Programms der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) gedeckt, wobei die weitere Finanzierung ab 2028 unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung aus einem einschlägigen Programm des nächsten MFR ausgeglichen werden muss.

1.6. Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen

befristete Laufzeit

- Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.

unbefristete Dauer

- Anlaufphase von 2027 bis JJJJ.
- Anschließend reguläre Umsetzung

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission

- über ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den EU-Delegationen;
- über Exekutivagenturen

Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- die Europäische Investitionsbank und den Europäischen Investitionsfonds
- Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsoordnung
- öffentlich-rechtliche Körperschaften
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik im Rahmen des Titels V des Vertrags über die Europäische Union betraut und die in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- in einem Mitgliedstaat ansässige Einrichtungen, die dem Privatrecht eines Mitgliedstaats oder dem Unionsrecht unterliegen und im Einklang mit sektorspezifischen Vorschriften für die Betrauung mit der Ausführung von Unionsmitteln oder mit der Erteilung von Haushaltsgarantien in Betracht kommen, insofern diese Einrichtungen von privatrechtlichen, im öffentlichen Auftrag tätig werdenden Einrichtungen kontrolliert und von den Kontrollstellen mit angemessenen finanziellen Garantien mit gesamtschuldnerischer Haftung oder gleichwertigen finanziellen Garantien ausgestattet werden, die bei jeder Maßnahme auf den Höchstbetrag der Unionsunterstützung begrenzt sein können.

Bemerkungen



2. MANAGEMENTMAßNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Die Kommission wird für die Durchführung der vorgeschlagenen Verordnung sowie für die Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung und Einhaltung insgesamt verantwortlich sein.

Die Kommission wird der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität über die Durchführung des Solidaritätspools Bericht erstatten.

Die ERA wird regelmäßig über die Umsetzung der Beitragsvereinbarungen (MFR 2021-2027), des Zuschusses (MFR 2028-2034) und der damit verbundenen Maßnahmen Bericht erstatten.

Die EASA wird der Haushaltsbehörde im Rahmen der jährlichen Entlastung über die Umsetzung von Beitragsvereinbarungen, Zuschüssen und damit verbundenen Maßnahmen Bericht erstatten.

Daten müssen über verschiedene Quellen erhoben und auch durch die Behörden der Mitgliedstaaten bereitgestellt werden. Die Koordinierung der Datenerhebung wird jeweils von den dezentralen Agenturen vorgenommen.

Zu den digitalen Aspekten im Zusammenhang mit dem potenziellen digitalen Informationssystem für die militärische Mobilität siehe auch die Erläuterungen in Abschnitt 4 dieses Finanz- und Digitalbogens.

Die Kommissionsdienststellen werden die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Initiative durch mehrere Maßnahmen und über eine Reihe von Kernindikatoren überwachen, mit denen die Fortschritte beim Erreichen der Ziele gemessen werden. Die Kommissionsdienststellen sollten drei Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist der Rechtsvorschriften eine Bewertung durchführen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht worden sind.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsyst(e)m

2.2.1. Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

Die Kommission wird bei der Umsetzung der den Schienenverkehr betreffenden Bestimmungen der Verordnung von der ERA unterstützt, insbesondere i) bei zusätzlichen Genehmigungsaufgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit doppeltem Verwendungszweck, auch als Eintragungsstelle, ii) bei der Harmonisierung bestehender Standards für die militärische Mobilität und deren Integration in die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (um sie gegebenenfalls durchsetzbar zu machen) und iii) bei der Harmonisierung operativer (Sicherheits-) und technischer Vorschriften für die militärische Mobilität, bei der Anpassung von Registern und Instrumenten und bei der Bereinigung bestehender nationaler Vorschriften, die durch solche neuen harmonisierten Vorschriften überflüssig geworden sind.

Die ERA ist am besten in der Lage, diese Aufgaben auf EU-Ebene zu erfüllen, da sie umfangreiches Fachwissen in Bezug auf die Harmonisierung von Eisenbahnvorschriften und ein gründliches Verständnis komplexer technischer

Fragen im Zusammenhang sowohl mit Interoperabilität als auch mit Sicherheit erfordern; daher ist die indirekte Mittelverwaltung gerechtfertigt.

Die Kommission wird bei der Umsetzung der die Luftfahrt betreffenden Bestimmungen der Verordnung von der EASA unterstützt. Die EASA ist am besten in der Lage, diese Aufgaben auf EU-Ebene zu erfüllen, da sie fundiertes Fachwissen in Bezug auf die Zertifizierung von Luftfahrtprodukten und Flugplätzen/ATM-Bereichen sowie ein gründliches Verständnis komplexer technischer Fragen im Bereich der doppelten Verwendung und Sicherheit erfordern; daher ist die indirekte Mittelverwaltung gerechtfertigt.

Die GD MOVE wird im Rahmen ihrer Beaufsichtigung dezentraler Rechtsträger zusammen mit der ERA und der EASA ihre jeweiligen Kontrollstrategien auf diese Ausgaben anwenden.

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Die wichtigsten ermittelten Risiken betreffen i) mögliche Verzögerungen bei der Einrichtung des Solidaritätspools (sicheres IT-System).

Die damit verbundenen Risiken umfassen ein unzureichendes Haushaltsvolumen verglichen mit dem tatsächlichen Bedarf. Die finanziellen Risiken werden angesichts des begrenzten Haushaltsrisikos und der Abhängigkeit von bestehenden EU-Programmen mit etablierten Kontrollstrukturen als gering eingestuft.

Während die Kommission die Gesamtverantwortung für die Durchführung der vorgeschlagenen Verordnung sowie für die Berichterstattung über die Durchführung und Einhaltung der Vorschriften an das Europäische Parlament und den Rat trägt, sind die ERA und die EASA für die Durchführung der festgelegten Aufgaben und Maßnahmen sowie für die Umsetzung ihres internen Kontrollrahmens verantwortlich. Die ERA wird bestehende IT-Tools und -Module weiterentwickeln müssen.

Als autonome EU-Einrichtungen sind die ERA und die EASA dafür verantwortlich, geeignete Kontrollsysteme einzurichten, um die Einhaltung der fünf Ziele der internen Kontrolle zu gewährleisten, d. h. Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit, Durchführung ihrer Tätigkeiten, Prävention von Betrug, Schutz von Vermögenswerten und wahrheitsgetreue Berichterstattung. Das Fehlerrisiko im Zusammenhang mit der Durchführung der EU-Beiträge auf Ebene der Agenturen dürfte deutlich unter der Wesentlichkeitsschwelle von 2 % liegen. Die der ERA und der EASA zur Verfügung gestellten zusätzlichen Ressourcen unterliegen daher dem internen Kontroll- und Risikomanagementsystem der Agenturen, das an die einschlägigen internationalen Standards angeglichen ist und spezifische Kontrollen umfasst, um Interessenkonflikte zu vermeiden und den Schutz von Hinweisgebern zu gewährleisten.

Auf Kommissionsebene wird die GD MOVE die Kontrollen im Zusammenhang mit ihrer Aufsicht über die ERA und die EASA als dezentrale Agenturen durchführen. Beiträge an EU-Agenturen gelten als frei von Fehlerrisiken bei Zahlung und Abschluss. Im Zusammenhang mit der Verwendung der zusätzlichen Mittel, die der ERA und der EASA zur Verfügung gestellt werden, sind keine zusätzlichen besonderen Risiken erkennbar.

2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)

Die ERA und die EASA tragen die volle Verantwortung für den Vollzug ihres Haushaltsplans, während die GD MOVE für die regelmäßige Zahlung der von der Haushaltsbehörde im MFR 2021-2027 festgelegten Beiträge und des von der Haushaltsbehörde festgelegten erhöhten Zuschusses ab dem MFR 2028-2034 verantwortlich ist. Die zusätzlichen Aufgaben, die sich aus der vorgeschlagenen Verordnung ergeben, dürften keine erheblichen zusätzlichen Kontrollen nach sich ziehen. Daher dürften die Kontrollkosten (gemessen am Wert der verwalteten Mittel) für die GD MOVE stabil bleiben.

Aufgrund der Erfahrungen mit vergleichbaren Instrumenten bleibt das Restrisiko bei Zahlung voraussichtlich gering (<2 %). Insgesamt gilt der Kontrollrahmen als dem Umfang und dem Risikoprofil der im Rahmen der Initiative vorgesehenen Ausgaben angemessen.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Zusätzlich zu den Kontrollen, die sich aus der oben aufgeführten Kontrollstrategie ergeben, unterliegt die Maßnahme einer Prüfung durch den Internen Auditdienst in seiner Eigenschaft als interner Prüfer der Kommission und der dezentralen Agenturen sowie durch den Europäischen Rechnungshof in seiner Eigenschaft als externer Prüfer der EU-Einrichtungen.

Das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) ist befugt, Untersuchungen zu den im Rahmen der Initiative geförderten Maßnahmen durchzuführen. Die Maßnahmen aufgrund dieser Verordnung sehen eine Überwachung und Finanzkontrolle durch die Kommission oder einen von ihr bevollmächtigten Vertreter sowie Prüfungen durch den Europäischen Rechnungshof, die Europäische Staatsanwaltschaft (EUStA) oder das OLAF vor, erforderlichenfalls vor Ort.

Die Beitragsvereinbarungen zwischen der Kommission und der ERA und EASA werden spezifische Bestimmungen enthalten, um sicherzustellen, dass Prüfer und gegebenenfalls Untersuchungsbehörden (EUStA, OLAF) ungehinderten Zugang zu den erforderlichen Informationen haben. Sie werden auch die notwendigen Bestimmungen enthalten, um sicherzustellen, dass die Kommission rechtzeitig über alle Probleme informiert wird, die die Durchführung der Maßnahmen beeinträchtigen könnten.

Die Kommission verfügt über eine solide Betrugsbekämpfungsstrategie. Die GD MOVE ergänzt dies durch lokale Betrugsbekämpfungsstrategien, die die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Tätigkeiten abdecken.

Die ERA und die EASA, unabhängige Einrichtungen der EU, sind dafür zuständig, eine Betrugsbekämpfungsstrategie zu verfolgen und den Schutz der EU-Interessen sicherzustellen.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltplan

- Bestehende Haushaltlinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltlinien

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltlinie Nummer	Art der Ausgaben GM/NGM	Beiträge			
			von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
1	02.10.03 – Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	GM	JA	NEIN	NEIN	NEIN
1	02.10.1 – Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA)	GM	JA	NEIN	NEIN	NEIN
1	02.03.01 – Fazilität „Connecting Europe“ – Verkehr	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
5	13.08.01 – Programm für die europäische Verteidigungsindustrie (EDIP)	GM	JA	NEIN	NEIN	NEIN

3.2 Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Die Beträge für die Zeit nach 2027 sind Richtwerte und greifen dem Ergebnis der laufenden Verhandlungen über den nächsten MFR nicht vor.

3.2.1.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	1	Binnenmarkt, Innovation und Digitales				
GD		Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
		2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel						
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1a)			0	0
	Zahlungen	(2a)			0	0
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1b)				
	Zahlungen	(2b)				
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel						
Haushaltlinie		(3)				
Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	=1a+1b+3				
	Zahlungen	=2a+2b+3				

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT	MFR 2028- 2034 INSGESAMT
Haushaltlinie: 02 10 03 – Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) / Beitrag aus dem EU-Haushalt für die Agentur			2,064	2,064	11,124

Die Mittel/der Beitrag aus dem EU-Haushalt, die/der der Agentur zugute kommen/zugute kommt, wird durch eine entsprechende Kürzung der Mittelausstattung für das Programm CEF Verkehr / die folgende Haushaltlinie ausgeglichen: 02.0301 / im Jahr/in den Jahren: 2027. Unbeschadet der Verhandlungen über den nächsten MFR werden die der Agentur ab 2028 zugewiesenen Mittel durch eine Kürzung der Mittelausstattung eines der Programme im Zusammenhang mit dieser Initiative unter derselben MFR-Rubrik wie der Zuschuss für die Agentur ausgeglichen.

Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA)	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT	MFR 2028- 2034 INSGESAMT
Haushaltlinie: 02 10 01 – Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit / Beitrag aus dem EU-Haushalt für die Agentur			0,498	0,498	3,771

Die Mittel/der Beitrag aus dem EU-Haushalt, die/der der Agentur zugute kommen/zugute kommt, wird durch eine entsprechende Kürzung der Mittelausstattung für das Programm CEF Verkehr / die folgende Haushaltlinie ausgeglichen: 02.0301 im Jahr/in den Jahren: 2027. Unbeschadet der Verhandlungen über den nächsten MFR werden die der Agentur ab 2028 zugewiesenen Mittel durch eine Kürzung der Mittelausstattung eines der Programme im Zusammenhang mit dieser Initiative unter derselben MFR-Rubrik wie der Zuschuss für die Agentur ausgeglichen.

Operative	Mittel	INSGESAMT	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021- 2027 INSGESAMT	MFR 2028- 2034 INSGESAMT		
			2025	2026	2027				
			Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894
			Zahlungen	(5)	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894

Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT	(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen = 4+6	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894
	Zahlungen = 5+6	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	5	Sicherheit und Verteidigung
--	---	-----------------------------

GD DEFIS	Verpflichtungen (1a)	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT
		2024	2025	2026	2027	
Operative Mittel						
Haushaltlinie 13.08.01 EDIP	Verpflichtungen	(1a)			0	2,500
	Zahlungen	(2a)			0	2,500
Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1b)				
	Zahlungen	(2b)				
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel						
Haushaltlinie		(3)				
Mittel INSGESAMT für die GD	Verpflichtungen	=1a+1b+3			2,500	2,500
	Zahlungen	=2a+2b+3			2,500	2,500

Die Mittel des EDIP werden zur Finanzierung des IT-Tools für die Verwaltung des künftigen Solidaritätspools verwendet.

	Verpflichtungen (4)	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021- 2027 INSGESAMT	MFR 2028- 2034 INSGESAMT
		2025	2026	2027		
• Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	5,062	14,894

• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter den Rubriken 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen Zahlungen	= 4+6	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
		= 5+6	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	„Verwaltungsausgaben“
---------------------------------------	---	-----------------------

GD DEFIS	Mittel	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGESAMT	MFR INSGESAMT 2028-2034
		2024	2025	2026	2027	0,376	2,632
• Personalmittel		0,000	0,000	0,000	0,376	0,376	2,632
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD DEFIS INSGESAMT	Mittel	0,000	0,000	0,000	0,376	0,376	2,632

GD ECHO	Mittel	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR INSGESAMT 2021-2027	MFR INSGESAMT 2028-2034
		2024	2025	2026	2027	3,008	39,480
• Personalmittel		0,000	0,000	1,504	1,504	3,008	39,480
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD ECHO INSGESAMT	Mittel	0,000	0,000	1,504	1,504	3,008	39,480

GD TAXUD	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR	MFR
----------	------	------	------	------	-----	-----

		2024	2025	2026	2027	INSGESAMT 2021-2027	INSGESAMT 2028-2034
• Personalmittel		0,000	0,000	0,000	0,101	0,101	0,303
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00
GD TAXUD INSGESAMT	Mittel	0,000	0,000	0,000	0,101	0,101	0,303

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

GD MOVE		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR INSGESAMT 2021-2027	MFR INSGESAMT 2028-2034
• Personalmittel		0,000	0,000	0,000	0,940	0,940	6,580
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
GD MOVE INSGESAMT	Mittel	0,000	0,000	0,000	0,970	0,970	6,790

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
---	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT	MFR 2028- 2034 INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7	Verpflichtungen	0,000	0,000	1,504	8,013	9,517	64,099
des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen	0,000	0,000	1,504	8,013	9,517	64,099

3.2.2. Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Outputs angeben		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
	OUTPUTS						

↓	Typ ⁹	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl	Gesamtkosten										
EINZELZIEL Nr. 1 ¹⁰ ...																
- Output																
- Output																
- Output																
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																
EINZELZIEL Nr. 2 ...																
- Output																
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																
INSGESAMT																

⁹ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

¹⁰ Wie in Abschnitt 1.3.2 beschrieben. „Einzelziel(e)“

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

3.2.3.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	2021-2027 INSGESAMT	2028-2034 INSGESAMT
	2024	2025	2026	2027		
RUBRIK 7						
Personalausgaben	0,000	0,000	1,504	2,921	4,425	48,995
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
Außerhalb der RUBRIK 7						
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
INSGESAMT	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205

3.2.3.3. Mittel insgesamt

SUMME DER BEWILLIGTEN MITTEL + EXTERNEN ZWECKGEBUNDENEN EINNAHMEN	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	2021-2027 INSGESA MT	2028-2034 INSGESAM T
	2024	2025	2026	2027		
RUBRIK 7						
Personalausgaben	0,000	0,000	1,504	2,921	4,425	48,995
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
Außerhalb der RUBRIK 7						
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
INSGESAMT	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD und/oder durch eine Umschichtung innerhalb der GD gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

3.2.4. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.

- Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt

3.2.4.1. Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt

Schätzung in Vollzeitäquivalenten (VZÄ)

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)				
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)	0	0	8	15
20 01 02 03 (EU-Delegationen)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)	0	0	0	0
Sonstige Haushaltlinien (bitte angeben)	0	0	0	0
• Externes Personal (in VZÄ)				
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)	0	0	0	1
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)	0	0	0	0
Haushaltlinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)	0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)	0	0	0	0
Sonstige Haushaltlinien (bitte angeben) – Rubrik 7	0	0	0	0
Sonstige Haushaltlinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7	0	0	0	0
INSGESAMT	0	0	8	16

Für die Durchführung des Vorschlags benötigtes Personal (in VZÄ):

2026	Derzeit verfügbares Personal in den Dienststellen der Kommission	Zusatzpersonal*	Zu finanzieren aus Rubrik 7 / Forschung	Zu finanzieren aus einer Haushaltlinie für administrative Unterstützung	Zu finanzieren aus Gebühren
Planstellen	8				
Externes Personal (VB, ANS, LAK)					

2027	Derzeit verfügbares Personal in den Dienststellen der Kommission	Zusatzpersonal*		
		Zu finanzieren aus Rubrik 7 / Forschung	Zu finanzieren aus einer Haushaltlinie für administrative Unterstützung	Zu finanzieren aus Gebühren
Planstellen	15			
Externes Personal (VB, ANS, LAK)	1			

2028-2034	Derzeit verfügbares Personal in den Dienststellen der Kommission	Zusatzpersonal*		
		Zu finanzieren aus Rubrik 7 / Forschung	Zu finanzieren aus einer Haushaltlinie für administrative Unterstützung	Zu finanzieren aus Gebühren
Planstellen	37			
Externes Personal (VB, ANS, LAK)	1			

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden. Die Zahlen für die Zeit nach 2027 sind Richtwerte und greifen dem Ergebnis der laufenden Verhandlungen über den nächsten MFR nicht vor.

Beschreibung der Aufgaben, die ausgeführt werden sollen durch:

Beamte und Zeitbedienstete	<p>Im Jahr 2026:</p> <p>8 VZÄ für die GD ECHO: 4 VZÄ (IT-Personal AD) zur Überwachung des Aufbaus des sicheren Moduls des IT-Tools für die Verwaltung des künftigen Solidaritätspools + 4 VZÄ (AD-Personal) zur Verstärkung des Zentrums für die Koordination von Notfallmaßnahmen bei der Vorbereitung auf neue Funktionen</p> <p>Im Jahr 2027:</p> <p>2 VZÄ (AD) für die GD DEFIS, um das Sekretariat der Gruppe für Verkehr im Rahmen der</p>
-------------------------------	--

	<p>militärischen Mobilität zu stellen und die Einrichtung und Steuerung des Solidaritätspools zu überwachen</p> <p>8 VZÄ für die GD ECHO: 4 VZÄ (IT-Personal AD) zur Überwachung des Aufbaus des sicheren Moduls des IT-Tools für die Verwaltung des künftigen Solidaritätspools + 4 VZÄ (AD-Personal) zur Verstärkung des Zentrums für die Koordination von Notfallmaßnahmen bei der Vorbereitung auf neue Funktionen.</p> <p>5 VZÄ (AD) für die GD MOVE, um die neuen Zuständigkeiten der Kommission für die Koordinierung der vier Korridore für die militärische Mobilität und die Umsetzung von „Hotspot“-Projekten zu erfüllen (wie in Abschnitt 1.5.1 beschrieben), grundlegende und verstärkte Schutz- und Resilienzmaßnahmen für strategische Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck festzulegen und die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Listen solcher Infrastrukturen zu bewerten sowie die Überarbeitung der militärischen Anforderungen der EU an die Infrastruktur zu unterstützen.</p> <p>Im Zeitraum 2028-2034:</p> <p>2 VZÄ (AD) für die GD DEFIS, um das Sekretariat der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität zu stellen und die Einrichtung und Steuerung des Solidaritätspools zu überwachen</p> <p>30 VZÄ für die GD ECHO für die operative und administrative Verwaltung des Solidaritätspools. Diese Zahlen wurden von der GD ECHO für die Verwaltung des Solidaritätspools für militärische Mobilität angegeben.</p> <p>Die für die GD MOVE für 2027 beantragten 5 VZÄ (AD) würden auch im nächsten MFR dafür eingesetzt, die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Listen strategischer Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck regelmäßig zu bewerten und gegebenenfalls die dafür erforderlichen grundlegenden und verstärkten Schutz- und Resilienzmaßnahmen zu aktualisieren, die zusätzlichen Koordinierungsaufgaben der Kommission im Rahmen der Verordnung in Bezug auf die Korridore für die militärische Mobilität zu wahren und „Hotspot“-Projekte zu ermitteln, um die Mitgliedstaaten bei ihren neuen Verpflichtungen zu unterstützen.</p>
Externes Personal	1 VZÄ (CA FGIV) für die GD TAXUD für 2027 und bis zum Jahr 2030 für die Digitalisierung des EU-Vordrucks 302; dies umfasst die analytischen und vorbereitenden Arbeiten zur Einrichtung des Zollrahmens und zur Festlegung spezifischer Anforderungen sowie die Aufsicht über die ordnungsgemäße Umsetzung der Zolldimension im künftigen IT-Tool.

3.2.5. Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien

Mittel INSGESAMT für Digitales und IT	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	MFR 2021-2027 INSGES AMT
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIK 7					
IT-Ausgaben (intern)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Außerhalb der RUBRIK 7					
IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500

3.2.6. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden

Zur Finanzierung der Auswirkungen auf die Betriebskosten werden Mittel laufender Programme verwendet

- erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung
- erfordert eine Änderung des MFR

3.2.7. Beiträge Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor
- sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung					
Kofinanzierung INSGESAMT					

3.2.8. Schätzung des Personal- und Mittelbedarfs in einer dezentralen Agentur

Personalbedarf (Vollzeitäquivalente)

Agentur: Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2028-2034
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)			9 ¹¹	9
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AST)				
Zwischensumme Bedienstete auf Zeit (AD+AST)	0		9	9
Vertragsbedienstete			3 ¹²	3
Abgeordnete nationale Sachverständige				
Zwischensumme Vertragsbedienstete plus Abgeordnete nationale Sachverständige	0	0	3	3
Personal INSGESAMT	0	0	12	12

Im Rahmen ihrer Kernaufgabe, der technischen Harmonisierung des Eisenbahnsystems der EU, und unter dem Gesichtspunkt der doppelten Verwendung von Infrastruktur hat die ERA erste Aufgaben im

¹¹ Drei Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD) werden ab 2027 aus durch Gebühren gedeckten Mitteln finanziert.

¹² Drei Vertragsbedienstete (FGIV) werden ab 2027 aus durch Gebühren gedeckten Mitteln finanziert.

Bereich der militärischen Mobilität übernommen. Dazu hat die ERA intern bereits VZÄ zur Unterstützung anderer Organisationen und EU-Agenturen (wie der NATO und der EDA) und zur Vorabunterstützung von Lieferanten bei der Herstellung militärischer Begleitwagen umgeschichtet. Darüber hinaus hat die Zahl der Anträge auf Fahrzeuggenehmigung einen beispiellosen Umfang erreicht, und die Arbeitsbelastung der ERA hat exponentiell zugenommen, weshalb die Agentur nicht in der Lage ist, weitere VZÄ für die im Rahmen dieses Vorschlags zugewiesenen Aufgaben umzuschichten.

Zu den zusätzlichen Aufgaben, die der Agentur im Rahmen dieses Vorschlags übertragen werden, gehören unter anderem die Ermittlung des militärischen Bedarfs und dessen Umsetzung in technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI), die Harmonisierung nationaler Anforderungen zur Beschleunigung von Genehmigungen für die Beförderung übergroßer Militärgüter und die Ausweitung von Fahrzeuggenehmigungen für militärische Zwecke über die gewerblichen Verwendungsgebiete hinaus, wobei die Finanzierung teils aus Zuschüssen und teils aus Gebühren erfolgt. Darüber hinaus muss ein Schienenfahrzeugregister nach dem Vorbild der Mitgliedstaaten eingerichtet werden, um die Effizienz von Fahrzeuggenehmigungen zu verbessern, wofür sowohl technische als auch juristische Fachkenntnisse erforderlich sind. Eine weitere Aufgabe ist die Harmonisierung der Standards für Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie der bestehenden militärischen Standards, die für resiliente und kohärente Operationen von entscheidender Bedeutung ist und durch Zuschüsse finanziert wird.

Zur Erfüllung der ihr zugewiesenen zusätzlichen Aufgaben benötigt die ERA sechs VZÄ (Bedienstete auf Zeit der AD-Funktionsgruppe), die durch Zuschüsse finanziert werden, und sechs VZÄ (drei Vertragsbedienstete FG IV und drei Bedienstete auf Zeit der AD-Funktionsgruppe), die durch Gebühren und Entgelten finanziert werden.

Agentur: Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA)	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2028-2034
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)			4 ¹³	4
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AST)				
<i>Zwischensumme Bedienstete auf Zeit (AD+AST)</i>	0	0	4	4
Vertragsbedienstete			2 ¹⁴	2
Abgeordnete nationale Sachverständige				
<i>Zwischensumme Vertragsbedienstete plus Abgeordnete nationale Sachverständige</i>	0	0	2	2
Personal INSGESAMT	0	0	6	6

Die in Abschnitt 1.3.3 aufgeführten Aufgaben und Ziele sind derzeit nicht Teil des Mandats der EASA, das sich auf den zivilen Bereich konzentriert. Um diese Ziele umzusetzen, sind zusätzliche

¹³ Zwei Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD) werden ab 2027 aus durch Gebühren gedeckten Mitteln finanziert.

¹⁴ Ein Vertragsbediensteter (FGIV) wird ab 2027 aus durch Gebühren gedeckten Mitteln finanziert.

Ressourcen erforderlich, die auf sechs VZÄ geschätzt werden. Einige der betreffenden Tätigkeiten werden durch Gebühren und Entgelte finanziert (insgesamt drei VZÄ). Andere Ziele und Aufgaben sind rein regulatorischer Art. Sie zielen darauf ab, neue Vorschriften festzulegen und im Laufe der Zeit zu überprüfen, die den derzeitigen EU-Rechtsrahmen ergänzen und einen harmonisierten, nahtlosen und sicheren Flugbetrieb mit doppeltem Verwendungszweck ermöglichen. Sie können nicht durch Gebühren und Entgelte finanziert werden und erfordern daher eine Finanzierung durch zusätzliche Zuschüsse (drei VZÄ).

Dieser Bedarf kann nicht durch interne Umschichtungen gedeckt werden, da keine Ressourcen mit spezifischem Fachwissen zur Verfügung stehen. Es besteht das Risiko, dass es der EASA an spezifischem Fachwissen mangelt, um die vorgeschlagenen Tätigkeiten ausschließlich durch Zuweisung vorhandener Ressourcen zu erfüllen; daher ist eine interne Umschichtung von Ressourcen unmöglich, ohne die laufenden Tätigkeiten zu gefährden, die der EASA durch die Grundverordnung übertragen wurden.

GD DEFIS	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2028-2034
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)			2	14 (2 VZÄ x 7 Jahre)
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AST)				
<i>Zwischensumme Bedienstete auf Zeit (AD+AST)</i>	0	0	2	14 (2 VZÄ x 7 Jahre)
Vertragsbedienstete				
Abgeordnete nationale Sachverständige				
<i>Zwischensumme Vertragsbedienstete plus Abgeordnete nationale Sachverständige</i>	0	0	0	0
Personal INSGESAMT	0	0	2	14 (2 VZÄ x 7 Jahre)

GD MOVE	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2028-2034 INSGESAMT
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)			5	5 (jährlich)
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AST)				
<i>Zwischensumme Bedienstete auf Zeit (AD+AST)</i>	0	0	5	5 (jährlich)
Vertragsbedienstete				
Abgeordnete nationale Sachverständige				
<i>Zwischensumme Vertragsbedienstete plus Abgeordnete nationale Sachverständige</i>	0	0	0	0

Personal INSGESAMT	0	0	5	5 (jährlich)
---------------------------	----------	----------	----------	---------------------

GD ECHO	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2028-2034
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)		8	8	210 (30 VZÄ x 7 Jahre)
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AST)				
<i>Zwischensumme Bedienstete auf Zeit (AD+AST)</i>	0	8	8	210 (30 VZÄ x 7 Jahre)
Vertragsbedienstete				
Abgeordnete nationale Sachverständige				
<i>Zwischensumme Vertragsbedienstete plus Abgeordnete nationale Sachverständige</i>	0	0	0	0
Personal INSGESAMT	0	8	8	210 (30 VZÄ x 7 Jahre)

Durch einen Beitrag aus dem EU-Haushalt gedeckte Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Agentur: Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT	2028-2034 INSGESAMT
Titel 1: Personalausgaben			1,314	1,314	9,964
Titel 2: Infrastruktur- und Betriebsausgaben				0,000	0,000
Titel 3: Betriebsausgaben			0,750	0,750	1,160
Aus dem EU-Haushalt gedeckte Mittel INSGESAMT	0,000	0,000	2,064	2,064	11,124

Agentur: EASA	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT	2028-2034 INSGESAMT
----------------------	------------------	------------------	------------------	--------------------------------	--------------------------------

¹⁵ Bei den Zahlen in dieser Spalte werden unbeschadet der Verhandlungen über den MFR 2028-2034 die gesamten Ausgaben für Dienstbezüge berücksichtigt, die durch den Beitrag aus dem EU-Haushalt für den MFR 2028-2034 und 150 000 EUR jährlich für die IT-Wartung gedeckt sind.

Titel 1: Personalausgaben			0,498	0,498	3,771
Titel 2: Infrastruktur- und Betriebsausgaben				0,000	
Titel 3: Betriebsausgaben				0,000	
Aus dem EU-Haushalt gedeckte Mittel INSGESAMT	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771

Etwaige durch Gebühren gedeckte Zahlungen in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Agentur: Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT	2028-2034 INSGESAMT ¹⁷
Titel 1: Personalausgaben			1,010	1,010	7,658
Titel 2: Infrastruktur- und Betriebsausgaben				0,000	
Titel 3: Betriebsausgaben				0,000	
Durch Gebühren gedeckte Mittel INSGESAMT	0,000	0,000	1,010	1,010	7,658

Agentur: EASA	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT	2028-2034 INSGESAMT ¹⁸
Titel 1: Personalausgaben			0,498	0,498	3,771
Titel 2: Infrastruktur- und Betriebsausgaben				0,000	
Titel 3: Betriebsausgaben				0,000	
Durch Gebühren gedeckte Mittel INSGESAMT	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771

¹⁶ Bei den Zahlen in dieser Spalte werden unbeschadet der Verhandlungen über den MFR 2028-2034 die gesamten Ausgaben für Dienstbezüge berücksichtigt, die durch den Beitrag aus dem EU-Haushalt für den MFR 2028-2034 gedeckt sind.

¹⁷ Bei den Zahlen in dieser Spalte werden unbeschadet der Verhandlungen über den MFR 2028-2034 die gesamten Ausgaben für Dienstbezüge berücksichtigt, die im MFR 2028-2034 durch Gebühren gedeckt sind.

¹⁸ Bei den Zahlen in dieser Spalte werden unbeschadet der Verhandlungen über den MFR 2028-2034 die gesamten Ausgaben für Dienstbezüge berücksichtigt, die im MFR 2028-2034 durch Gebühren gedeckt sind.

Überblick/Zusammenfassung des Bedarfs an Personal und Mitteln (in Mio. EUR) für den Vorschlag/die Initiative in einer dezentralen Agentur

Agentur: Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT	MFR 2028- 2034 INSGESAMT
Bedienstete auf Zeit (AD+AST)	0	0	9	9	9
Vertragsbedienstete	0	0	3	3	3
Abgeordnete nationale Sachverständige	0	0	0	0	0
Personal insgesamt	0	0	12	12	12
Aus dem EU-Haushalt gedeckte Mittel	0,000	0,000	2,064	2,064	11,124
Durch Gebühren gedeckte Zahlungen (falls zutreffend)	0,000	0,000	1,010	1,010	7,658
Kofinanzierte Mittel (falls zutreffend)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT	0,000	0,000	3,074	3,074	18,782

Agentur: EASA	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT	MFR 2028- 2034 INSGESAMT
Bedienstete auf Zeit (AD+AST)	0	0	4	4	4
Vertragsbedienstete	0	0	2	2	2
Abgeordnete nationale Sachverständige	0	0	0	0	0
Personal insgesamt	0	0	6	6	6
Aus dem EU-Haushalt gedeckte Mittel	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771
Durch Gebühren gedeckte Zahlungen (falls zutreffend)	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771
Kofinanzierte Mittel (falls zutreffend)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Mittel INSGESAMT	0,000	0,000	0,996	0,996	7,541
------------------	-------	-------	-------	-------	-------

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - auf die Eigenmittel
 - auf die übrigen Einnahmen
 - Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ¹⁹			
		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
Artikel					

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

[...]

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

[...]

4. DIGITALE ASPEKTE

Die von der ERA durchzuführenden Arbeiten werden zur Änderung der bestehenden IT-Instrumente und Register der ERA führen und haben daher eine digitale Dimension. Die Einzelheiten hierzu sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

4.1. Anforderungen von digitaler Relevanz

Gemäß Artikel 14 dieses Verordnungsvorschlags kann die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts der Kommission ein sicheres und nichtoffenes digitales Informationssystem für die militärische Mobilität einrichten, das bis 2030 in Betrieb genommen werden soll. Letzteres wird dazu beitragen, militärische Transportprozesse erheblich zu straffen und zu automatisieren, insbesondere bei grenzüberschreitenden militärischen Transportoperationen. Dieses digitale System würde beispielsweise insbesondere die zollrechtlichen Aspekte des EU-Vordrucks 302 gemäß der Verordnung (EU)202X/XXXX [Zollreform] umfassen. [Diese neue digitale Lösung wird von der Kommission betrieben und gewartet] und, sobald sie einsatzbereit ist, von den Mitgliedstaaten für alle unter dieses Kapitel fallenden Verfahren und für die Zollförmlichkeiten im Zusammenhang mit dem in dieser Verordnung genannten EU-Vordruck 302 genutzt.

¹⁹ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.

Gemäß Artikel 16 nutzen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten und die EU-Zollbehörde das digitale Informationssystem für die militärische Mobilität nach Artikel 14, sobald es betriebsbereit ist, für den Austausch und die Speicherung von Informationen im Zusammenhang mit dem EU-Vordruck 302 auf der Grundlage gemeinsamer Datenanforderungen gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) 202X/XXXX [Zollreform]. Die Zollbehörden der Mitgliedstaaten und die EU-Zollbehörde haben Zugang zu diesem System, um ihren Zollpflichten im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität nachzukommen.

Um die Interoperabilität und den Datenaustausch zwischen den Systemen zu erleichtern, wird der Verwendung standardisierter Formate (d. h. JSON, JSON-LD, RDF und XML) für die Digitalisierung des Formulars Vorrang eingeräumt. Darüber hinaus wird ein wirksamer Rahmen für die Daten-Governance geschaffen, um das Datenqualitätsmanagement und die Standardisierung sicherzustellen und so Genauigkeit, Zuverlässigkeit und Kohärenz zwischen den verschiedenen Systemen und Einrichtungen zu gewährleisten.

Artikel 35 ermöglicht es der Kommission des Weiteren, einen Solidaritätspool einzurichten, um die Durchführung militärischer Transportoperationen zu erleichtern. Dieser Solidaritätspool könnte die Entwicklung eines sicheren digitalen Instruments für die Verwaltung des Solidaritätspools erfordern, das auf dem bestehenden Instrument aufbaut, das von der GD ECHO im Rahmen des Europäischen Zentrums für die Koordination von Notfallmaßnahmen genutzt wird.

Anforderung	Beschreibung der Anforderung	Von der Anforderung betroffene oder sie betreffende Akteure	Verfahren auf übergeordneter Ebene	Kategorien
Artikel 14	Einrichtung des digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität – vorbehaltlich der Annahme des Durchführungsrechtsakts	Kommission, Mitgliedstaaten, Zollbehörden der Mitgliedstaaten, Militärbehörden, Zollbehörde der Europäischen Union	Einrichtung des digitalen öffentlichen Dienstes	Daten Digitale Lösung Digitaler öffentlicher Dienst
Artikel 16	Digitalisierung des EU-Vordrucks 302 – vorbehaltlich der Annahme des Durchführungsrechtsakts zur Einrichtung des digitalen	Zollbehörden der Mitgliedstaaten, Zollbehörde der Europäischen Union.	Informationsaustausch und -speicherung	Daten Digitale Lösung Digitaler öffentlicher Dienst

	<p><i>Informationssystems für die militärische Mobilität und vorbehaltlich der Annahme der Verordnung (EU)</i></p> <p><i>202X/XXXX zur Festlegung des Zollkodex der Union und zur Errichtung der Zollbehörde der Europäischen Union sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU)</i></p> <p><i>Nr. 952/2013</i></p> <p><i>sowie des Durchführungsrechtsakts/delegierten Rechtsakts zur Festlegung des EU-Zolldatenmodells.</i></p>			
Artikel 35	<p>Einrichtung eines Solidaritätspools (freiwillig registrierte Transportfähigkeiten der Mitgliedstaaten und Transportfähigkeiten der Union, die die Durchführung militärischer Transportoperationen erleichtern) – vorbehaltlich der Annahme des Durchführungsra</p>	Kommission, Mitgliedstaaten	<p>Einrichtung des digitalen öffentlichen Dienstes</p>	<p>Daten Digitale Lösung Digitaler öffentlicher Dienst</p>

	<i>echtsakts</i>			
--	------------------	--	--	--

4.2. Daten

Öffentliche und militärische Behörden, die das potenzielle digitale Informationssystem für die militärische Mobilität für die Erhebung, die Verarbeitung, die Generierung, den Austausch oder die gemeinsame Nutzung von Daten im Zusammenhang mit militärischen Transportoperationen nutzen, tun dies unter strikter Einhaltung der geltenden Gesetze, Verordnungen und spezifischen Vorschriften für den Umgang mit sensiblen Informationen und Verschlussachen. Dasselbe würde für die Erhebung, die Verarbeitung, die Generierung, den Austausch oder die gemeinsame Nutzung von Daten im Zusammenhang mit dem sicheren digitalen Instrument gelten, das gegebenenfalls zur Verwaltung des potenziellen Solidaritätspools eingerichtet wird.

Die Digitalisierung des EU-Vordrucks 302 wird im Einklang mit dem im Rahmen der Zollreform festgelegten EU-Zolldatenmodell erfolgen.

<i>Art der Daten</i>	<i>Anforderung(en)</i>	<i>Standard und/oder Spezifikation (falls zutreffend)</i>
Daten des digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität <i>vorbehaltlich der Annahme des Durchführungsrechtsakts zur Einrichtung des Systems</i>	Artikel 14	
Digitalisierter EU-Vordruck 302 – <i>vorbehaltlich der Annahme des Durchführungsrechtsakts zur Einrichtung des digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität und vorbehaltlich der Annahme der Verordnung (EU) 202X/XXXX zur Festlegung des Zollkodex der Union und zur Einrichtung der Zollbehörde der Europäischen Union sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 sowie der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des EU-</i>	Artikel 16	Auf der Grundlage gemeinsamer Datenanforderungen gemäß Artikel 36 der Verordnung (EU) 202X/XXXX [Zollreform]

Zolldatenmodells.		
Register des Solidaritätspools — vorbehaltlich der Annahme des Durchführungsrechtsakts zur Einrichtung des Registers	Artikel 35	//

4.3. Digitale Lösungen

Die technischen Spezifikationen und Module des potenziellen digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität müssen auf der Grundlage der Empfehlungen der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität festgelegt werden. Für die Zollaspekte im Zusammenhang mit der Digitalisierung des EU-Vordrucks 302 wird das Instrument auf der Grundlage der geltenden EU-Zollvorschriften und gemäß den Ratschlägen der EU-Zollbehörden und der Zollbehörde der Europäischen Union in Zusammenarbeit mit der Kommission entwickelt. Da es sich bei den Daten, die über das potenzielle digitale Informationssystem für die militärische Mobilität verarbeitet werden, um sensible Daten handelt, wird bei der Konzeption und Umsetzung dieser digitalen Lösung der absolute Schwerpunkt auf der Cybersicherheit liegen, wobei die strengsten und aktuellsten Standards und bewährten Verfahren eingehalten werden. Derselbe Ansatz würde bei dem sicheren digitalen Instrument verfolgt, das gegebenenfalls für die Verwaltung des potenziellen Solidaritätspools geschaffen wird.

Vereinbarkeit mit der europäischen Datenstrategie

Öffentliche Behörden, die das potenzielle digitale Informationssystem für die militärische Mobilität für die Erhebung, die Verarbeitung, die Generierung, den Austausch oder die gemeinsame Nutzung von Daten im Zusammenhang mit militärischen Transportoperationen nutzen, tun dies unter strikter Einhaltung der geltenden Gesetze, Verordnungen und spezifischen Vorschriften für den Umgang mit sensiblen Informationen und Verschlussachen. Dasselbe würde für die Erhebung, die Verarbeitung, die Generierung, den Austausch oder die gemeinsame Nutzung von Daten im Zusammenhang mit dem sicheren digitalen Instrument gelten, das gegebenenfalls zur Verwaltung des potenziellen Solidaritätspools eingerichtet wird.

4.4. Interoperabilitätsbewertung

Das potenzielle digitale Informationssystem für die militärische Mobilität erfordert möglicherweise eine Interaktion über die Grenzen der Mitgliedstaaten hinweg, zwischen EU-Einrichtungen oder zwischen EU-Einrichtungen und öffentlichen Stellen wie Zollbehörden. Das potenzielle digitale Informationssystem für die militärische Mobilität hat womöglich Auswirkungen auf die „grenzüberschreitende Interoperabilität“. Welche Auswirkungen damit verbunden sind, wird von den technischen Spezifikationen und Modulen des potenziellen digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität abhängen.

Unbeschadet der einschlägigen Bestimmungen des EU-Zollrechts sollte auch die Interoperabilität des potenziellen digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität

mit anderen einschlägigen Instrumenten und Gremien des NATO-Rahmens in Betracht gezogen werden.

Ein ähnlicher Ansatz würde bei dem sicheren digitalen Instrument verfolgt, das gegebenenfalls zur Verwaltung des potenziellen Solidaritätspools geschaffen wird.

4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

Die Kommission kann einen Durchführungsrechtsakt zur Einrichtung des digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität erlassen. Auf der Grundlage der Empfehlungen der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität und unbeschadet der einschlägigen Bestimmungen des EU-Zollrechts sowie etwaiger Empfehlungen der Zollbehörden sollten in dem Durchführungsrechtsakt der Kommission Spezifikationen und Module des Systems festgelegt werden. Eine mögliche Finanzierung aus dem künftigen Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen des nächsten MFR 2028-2034 sollte die Entwicklung, die Einführung und den Betrieb dieser potenziellen digitalen Lösung unterstützen.

Das sichere digitale Instrument, das gegebenenfalls zur Verwaltung des potenziellen Solidaritätspools geschaffen wird, könnte mit Mitteln aus dem Programm für die europäische Verteidigungsindustrie unterstützt werden.

Allgemeine Beschreibung der digitalen Lösungen

Digitale Lösung	Anforderung(en)	Wichtigste vorgeschriebene Funktionen	Zuständige Stelle	Inwiefern wird Zugänglichkeit gewährleistet?	Wie wird die Wiederverwendbarkeit berücksichtigt?	Einsatz von KI-Technologien (falls zutreffend)
Digitales Informationssystem für die militärische Mobilität – vorbehaltlich der Annahme des Durchführungsrechtsakts zur Einrichtung des Systems	Artikel 14	Vorbehaltlich des Durchführungsrechtsakts zur Einrichtung eines digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität Die Mitgliedstaaten verwenden es für alle Verfahren im Zusammenhang mit dem einheitlichen Rahmen für die	Kommision	//	//	//

		militärische Mobilität gemäß Kapitel I. Austausch und Speicherung von Informationen im Zusammenhang mit dem EU-Vordruck 302				
Register und sicheres Verwaltungsinstrument des Solidaritätspools – vorbehaltlich der Annahme des Durchführungsrechtsakts zur Einrichtung des Registers	Artikel 35	<i>Vorbehaltlich des Durchführungsrechtsakts zur Einrichtung des Registers</i> Erfassung von Transportfähigkeiten der Mitgliedstaaten und der Union Jeden Tag rund um die Uhr einsatzfähig	Kommision	//	//	//

Für jede digitale Lösung Erläuterung, inwiefern diese mit geltenden digitalen Strategien und Rechtsvorschriften im Einklang steht

Digitale Lösung Nr. 1

Digitale und/oder sektorspezifische Strategien (falls anwendbar)	Erläuterung der Vereinbarkeit
KI-Verordnung	//
EU-Rahmen für Cybersicherheit	Öffentliche Behörden, die das potenzielle digitale Informationssystem für die militärische Mobilität für die Erhebung, die Verarbeitung, die Generierung, den Austausch oder die gemeinsame Nutzung von Daten im Zusammenhang mit militärischen Transportoperationen nutzen, tun dies unter strikter Einhaltung der geltenden Gesetze, Verordnungen und besonderen Vorschriften für den Umgang mit sensiblen Informationen und Verschlussachen.

<i>eIDAS</i>	//
<i>Einheitliches digitales Zugangstor und IMI</i>	//
<i>Sonstige</i>	//

Digitale Lösung Nr. 2

Digitale und/oder sektorspezifische Strategien (falls anwendbar)	Erläuterung der Vereinbarkeit
<i>KI-Verordnung</i>	//
<i>EU-Rahmen für Cybersicherheit</i>	Die Erhebung, die Verarbeitung, die Generierung, der Austausch oder die gemeinsame Nutzung von Daten im Zusammenhang mit dem Solidaritätspool erfolgen unter strikter Einhaltung der geltenden Gesetze, Verordnungen und spezifischen Vorschriften für den Umgang mit sensiblen Informationen und Verschlussachen.
<i>eIDAS</i>	//
<i>Einheitliches digitales Zugangstor und IMI</i>	//
<i>Sonstige</i>	//

4.4. Interoperabilitätsbewertung

Allgemeine Beschreibung der von den Anforderungen betroffenen digitalen öffentlichen Dienste

Digitaler öffentlicher Dienst oder Kategorie digitaler öffentlicher Dienste	Beschreibung	Anforderung(en)	Lösung(en) für ein interoperables Europa (NICHT ZUTREFFEND)	Andere Interoperabilitätslösung(en)
Digitaler öffentlicher Dienst #1	//	//	//	//
Kategorie digitaler öffentlicher Dienste nach	//	//	//	//

COFOG #1				
----------	--	--	--	--

Auswirkungen der Anforderung(en) auf die grenzüberschreitende Interoperabilität nach digitalem öffentlichen Dienst

Digitaler öffentlicher Dienst #1

Bewertung	Maßnahme(n)	Mögliche verbleibende Hindernisse (falls zutreffend)
Vereinbarkeit mit bestehenden digitalen und sektorspezifischen Strategien Bitte führen Sie die ermittelten anwendbaren digitalen und sektorspezifischen Strategien auf.	//	//
Organisatorische Maßnahmen für eine reibungslose grenzüberschreitende Erbringung digitaler öffentlicher Dienste Bitte führen Sie die geplanten Governance-Maßnahmen auf.	//	//
Maßnahmen, die ergriffen wurden, um ein gemeinsames Verständnis der Daten zu gewährleisten. Bitte führen Sie solche Maßnahmen auf.	//	//
Verwendung gemeinsam vereinbarter offener technischer Spezifikationen und Standards. Bitte führen Sie solche Maßnahmen auf.	//	//

4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

Allgemeine Beschreibung der Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

Beschreibung der Maßnahme	Anforderung(en)	Rolle der Kommission (falls zutreffend)	Zu beteiligende Akteure (falls zutreffend)	Voraussichtlicher Zeitplan (falls zutreffend)
Durchführungsrechtsakt zur Einrichtung eines sicheren und nichtöffentlichen digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität	Artikel 14	Kann den Rechtsakt erlassen	//	//

<p>Die technischen Spezifikationen und Module des potenziellen digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität müssen auf der Grundlage der Empfehlungen der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität festgelegt werden.</p> <p>Da es sich bei den Daten, die über das potenzielle digitale Informationssystem für die militärische Mobilität verarbeitet werden, um sensible Daten handelt, wird bei der Konzeption und Umsetzung dieser digitalen Lösung der absolute Schwerpunkt auf der Cybersicherheit liegen, wobei die strengsten und aktuellsten Standards und bewährten Verfahren eingehalten werden.</p> <p><u>Interoperabilität.</u> Das potenzielle digitale Informationssystem für die militärische Mobilität erfordert möglicherweise eine Interaktion über die Grenzen der Mitgliedstaaten hinweg, zwischen EU-Einrichtungen oder zwischen EU-Einrichtungen und öffentlichen Stellen wie Zollbehörden. Das potenzielle digitale Informationssystem für die militärische Mobilität hat womöglich Auswirkungen auf die „grenzüberschreitende Interoperabilität“. Welche Auswirkungen damit verbunden sind, wird von den technischen Spezifikationen und Modulen des potenziellen digitalen Informationssystems für die militärische Mobilität</p>				
---	--	--	--	--

<p>abhangen.</p> <p>Auf der Grundlage der Empfehlungen der Gruppe für Verkehr im Rahmen der militärischen Mobilität sollten in dem Durchführungsrechtsakt der Kommission die verschiedenen technischen Spezifikationen und Module festgelegt werden. Eine mögliche Finanzierung aus dem künftigen Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen des nächsten MFR 2028-2034 sollte die Entwicklung, die Einführung und den Betrieb dieser potenziellen digitalen Lösung unterstützen.</p>				
<p>Durchführungsrechtsakt zur Einrichtung eines Solidaritätspools im Einklang mit dem Prüfverfahren nach Artikel 45 Absatz 3, mit dem die Durchführung militärischer Transportoperationen erleichtert wird.</p> <p>Da es sich um sensible Daten handelt, wird bei der Konzeption und Umsetzung dieser digitalen Lösung der absolute Schwerpunkt auf der Cybersicherheit liegen, wobei die strengsten und aktuellsten Standards und bewährten Verfahren eingehalten werden.</p> <p>Die <u>Interoperabilität</u> des Registers bzw. des sicheren Instruments mit anderen einschlägigen Instrumenten und Gremien des NATO-Rahmens sollte ebenfalls in Betracht gezogen und sichergestellt werden.</p>	<p>Artikel 38 Absatz 1</p>	<p>Kann den Rechtsakt erlassen</p>	<p>//</p>	<p>//</p>

Das sichere digitale Instrument, das gegebenenfalls zur Verwaltung des potenziellen Solidaritätspools geschaffen wird, könnte mit Mitteln aus dem Programm für die europäische Verteidigungsindustrie unterstützt werden.				
Leitlinien zur Festlegung der Art und Anzahl der wichtigsten Transportfähigkeiten, die für den Solidaritätspool erforderlich sind	Artikel 35 Absatz 2	Kann Leitlinien annehmen	//	//



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 19.11.2025
COM(2025) 847 final

ANNEXES 1 to 2

ANHÄNGE

der

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARALEMTS UND DES RATES

**zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen zur Erleichterung des Transports von
militärischer Ausrüstung, militärischen Gütern und militärischem Personal innerhalb
der Union**

{SWD(2025) 847 final}

DE

DE

Anhang I

Liste der Arten militärischer Transportoperationen, die von dauerhaften Genehmigungen für militärische Transporte erfasst sind

1. Militärische Transportoperationen auf der Straße, der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen mit folgenden Merkmalen:
 - a) Sie bestehen aus bis zu 10 Fahrzeugen, 10 Binnenschiffen oder einem Zug;
 - b) sie umfassen Personal mit staatlich bereitgestellter individueller Bewaffnung sowie die für diese Bewaffnung erforderliche Munition;
 - c) sie decken den Transport gefährlicher Güter gemäß Artikel 12 ab;
 - d) sie decken den Straßentransport von Sonderfracht gemäß Artikel 13 ab;
 - e) sie umfassen Unterstützung durch den Gastgeberstaat;
 - f) sie umfassen Personal, das mit Sicherheitsaufgaben betraut ist;
 - g) sie umfassen den Transport nicht personenbezogen zugewiesener Bewaffnung, die keinem Personal zugeordnet ist;
 - h) sie umfassen den Transport von Waffensystemen.
2. Militärische Transportoperationen auf dem Seeweg, die Folgendes umfassen:
 - a) militärische Transporte in das bzw. durch das Küstenmeer unter ausschließlicher Nutzung navigatorischer Sensoren ohne den Einsatz von Untereinheiten, einschließlich der navigatorischen Ausbildung;
 - b) Übungen oder operative Missionen, sofern sie vom annehmenden Mitgliedstaat vorab genehmigt wurden;
 - c) militärische Transporte gefährlicher Güter gemäß Artikel 12.
3. Militärische Transportoperationen auf dem Luftweg, die Folgendes umfassen:
 - a) militärische Transporte unbewaffneter, bemannter Plattformen (beispielsweise für Transport, Luftbetankung, Übungsplatzaktivitäten sowie Luftkampfausbildung) unter folgenden Bedingungen:
 - i) inerte Munition und Übungsmunition darf an der Plattform angebracht sein, sofern kein Antrieb und/oder kein Gefechtskopf installiert ist (z. B. ein inertes Luft-Luft-Übungsflugkörpermodell);
 - ii) Düppel- und Täuschkörperkartuschen (Chaff/Flares) dürfen an der Plattform installiert sein (die Verwendung unterliegt den Vorschriften des betroffenen Staats);
 - b) militärische Transporte gefährlicher Güter gemäß Artikel 12.

Anhang II

Formblatt A: Formblatt zur Beantragung/Erteilung einer dauerhaften Genehmigung für militärische Transporte

Dauerhafte diplomatische Genehmigung, beantragt von (Mitgliedstaat)			
Ersuchende Behörde			
Nationaler Koordinator des ersuchenden Mitgliedstaats:	Name		
	Telefon		
	Mobil		
	E-Mail- Adresse		
Verkehrsträger (Straße/Schiene/Binnenwasserstraßen/Luft/Se e/mehrere Verkehrsträger – bitte angeben):			
Allgemeine Bemerkungen			
A. Größenbegrenzungen			
Höchstzahl der Fahrzeuge, die im Rahmen dieser ständigen Genehmigung bei einzelnen militärischen Transportoperationen auf der Straße zugelassen sind	Fahrzeuge:		
Höchstzahl der Züge, die im Rahmen dieser dauerhaften Genehmigung bei einzelnen militärischen Transportoperationen zugelassen sind	Züge:		
Höchstzahl der Binnenschiffe, die im Rahmen dieser dauerhaften Genehmigung bei einzelnen militärischen Transportoperationen auf Binnenwasserstraßen oder auf See zugelassen sind	Schiffe:		
Höchstzahl der Seeschiffe, die im Rahmen dieser dauerhaften Genehmigung bei einzelnen militärischen Transportoperationen über Binnenwasserstraßen oder auf See zugelassen sind	Schiffe:		
Höchstzahl der Luftfahrzeuge, die im Rahmen dieser dauerhaften Genehmigung bei einzelnen militärischen Transportoperationen auf Binnenwasserstraßen oder auf See zugelassen sind	Luftfahrzeuge:		
B. Besondere Vorschriften für militärische Transportoperationen auf dem Seeweg			
Sachverhalt	JA /	Anmerkungen	

DE

DE

	NEIN	
Militärische Seetransportoperation, durchgeführt mit staatlichen Schiffen des ersuchenden Mitgliedstaats		
Militärische Seetransportoperation, durchgeführt mit zivilen registrierten Schiffen, sofern diese ausschließlich für militärische Zwecke des ersuchenden Mitgliedstaats eingesetzt werden		
Militärische Seetransportoperation, durchgeführt mit Schiffen, die ausschließlich bemannt sind durch:		
<ul style="list-style-type: none"> • Staatsangehörige des Flaggenstaats der Schiffe • Staatsangehörige des ersuchenden Mitgliedstaats • EU-Staatsangehörige 		
Militärische Seetransportoperationen unter Einschluss nuklearbetriebener Schiffe		
Militärische Seetransportoperationen, durchgeführt mit unbemannten Schiffen		
Genehmigung durch den annehmenden Mitgliedstaat		
Genehmigungsstatus		
Referenzen/Untergenehmigungen		
Nationaler Koordinator des annehmenden Mitgliedstaats	Name	
	Telefon	
	Mobil	
	E-Mail-Adresse	
Anmerkungen		

Formblatt B – Formblatt zur Anzeige einer militärischen Transportgenehmigung im Rahmen einer dauerhaften Genehmigung für militärische Transporte oder zur Beantragung/Erteilung/Änderung einer Ad-hoc-Genehmigung für militärische Transporte

Ersuchender Mitgliedstaat		
Ersuchende Behörde		
Nationaler Koordinator des ersuchenden Mitgliedstaats	Name	
	Telefon	
	Mobil	
	E-Mail-Adresse	
Transport durchgeführt von (Streitkräfte/ziviler Auftragnehmer im Auftrag der Streitkräfte – gegebenenfalls Firmenname angeben)		
Annehmende(r) Mitgliedstaat(en) (in der Reihenfolge der Strecke vom Abgangspunkt bis zum Bestimmungsort)		
Art des Ersuchens	<input type="checkbox"/> Anzeige (Referenz der dauerhaften Genehmigung angeben) <input type="checkbox"/> Ad-hoc-Antrag auf militärische Verlegung <input type="checkbox"/> Änderungsantrag	
Verkehrsträger (Mehrfachauswahl möglich)	<input type="checkbox"/> Straße <input type="checkbox"/> Schiene <input type="checkbox"/> Binnenwasserstraßen <input type="checkbox"/> Luft <input type="checkbox"/> See	
Allgemeine Bemerkungen		
ALLGEMEINE INFORMATIONEN		
Verlegungsidentifikationsnummer (MIN)		
Rufzeichen		
STRECKENINFORMATIONEN (für jeden annehmenden Mitgliedstaat)		
Durchquerter annehmender Mitgliedstaat (1)	Ausgangspunkt und Endbestimmungsort	
	Geplantes Datum und	

	geplante Uhrzeit des Eintritts	
	Eintrittsort	
	Geplantes Datum und geplante Uhrzeit des Austritts	
	Austrittsort	
	Streckenbeschreibung	
Durchquerter annehmender Mitgliedstaat (2)	Ausgangspunkt und Endbestimmungsort	
	Geplantes Datum und geplante Uhrzeit des Eintritts	
	Eintrittsort	
	Geplantes Datum und geplante Uhrzeit des Austritts	
	Austrittsort	
	Streckenbeschreibung	
INFORMATIONEN ZU PERSONAL UND MILITÄRISCHER TRANSPORTOPERATION		
Gesamtzahl des Personals		
Kontaktinformationen der eingesetzten Einheit/des Konvois/der Flotte (Name, Mobiltelefon)		
Begleitschutz beantragt		
Unterstützung durch den Gastgeberstaat beantragt (bitte angeben)		
Verkehrsregelungen beantragt (einschließlich Sicherheitsmaßnahmen) (Ja/Nein – bitte angeben)		
FÜR DEN STRASSENVERKEHR		
Gesamtzahl der Fahrzeuge		
Größte Abmessungen des größten Fahrzeugs im Konvoi (Gewicht (kg), Breite (cm), Höhe (cm), Länge (cm))		

FÜR DEN SCHIENENTRANSPORT	
[Gesamtlänge des Zugs]	
FÜR DEN BINNENSCHIFFSVERKEHR	
Gesamtzahl der Schiffe	
FÜR DEN SEEVERKEHR	
Anzahl der Schiffe (einschließlich Name und Wimpelnummer)	
Schiffstyp	
Tiefgang/Verdrängung	
Länge/Breite in Metern und Antrieb	
Untereinheiten	
Frequenzen	
Kommandierender Offizier (Dienstgrad, Name, Dienstalter)	
Eingeschiffter höherer Offizier (Dienstgrad, Name)	
ISTAR- und EW-Ausrüstung (Typ, beabsichtigte Nutzung, Ort und Zeitraum des Einsatzes)	
FÜR DEN LUFTTRANSPORT	
Anzahl und Typ der Luftfahrzeuge	
Bewaffnung (Art, Anzahl, Gesamtmasse)	
ISTAR- und EW-Ausrüstung (Typ, beabsichtigte Nutzung, Ort und Zeitraum des Einsatzes)	
VIP (Titel/Dienstgrad, Name)	
LISTE DER GEFÄHRLICHEN GÜTER (SOFERN ZUTREFFEND)	
Konform mit	<input type="checkbox"/> ADR <input type="checkbox"/> ADN <input type="checkbox"/> RID <input type="checkbox"/> IMDG-Code <input type="checkbox"/> ICAO-TI/IATA-DGR <input type="checkbox"/> NATO AMovP-6 SRDs 2, 3 und 5 (einschließlich der)

	<p>geltenden nationalen Abweichungen)</p> <p><input type="checkbox"/> Nationalen Rechtsvorschriften von [ersuchender Mitgliedstaat]</p>
Gesamtnettomenge der Klasse 1 (falls zutreffend)	
Gefechtsmäßig beladene taktische Fahrzeuge (falls ja, Anzahl und kurze Beschreibung)	
Explosivstoffe (Klasse 1) mit Ausnahme der Klasse 1.4S, für die Sicherheitsmaßnahmen erforderlich sind, z. B. während einer nächtlichen Ruhepause (bereitgestellt durch den annehmenden Mitgliedstaat)	
Für jede Kategorie von Gegenständen gesondert anzugeben	
Kategorie der Gegenstände	UN-Kennnummer
	Ordnungsgemäße Versandbezeichnung
	Klasse oder Klassifizierungscode (gegebenenfalls)
	Verpackungsgruppe (sofern zutreffend)
	Gesamtmenge (Volumen, Bruttonmasse oder Nettomasse (kg), je nach Fall)
	Anzahl und Art der Versandstücke (sofern zutreffend)
	Nettomenge je Versandstück
	NEQ (Klasse 1) (je Versandstück (kg))
	Gesamt-NEQ (Klasse 1) (kg)

	Verpackungsanweisungen	
	Tunnelbeschränkungscode (für den Straßentransport)	
	Anmerkungen	

SONDERFRACHT (SOFERN ZUTREFFEND)

FÜR DEN STRAßEN- UND SCHIENENTRANSPORT

Für jedes Fahrzeug/jede Transporteinheit, das/die Sonderfracht befördert

Fahrzeugklasse/-typ	Kennzeichen	
	Beschreibung (einschließlich Bezeichnung und Art der Ladung)	
	Fahrzeugabmessungen (Länge (cm), Breite (cm), Höhe (cm), Überstand (cm), Gewicht (kg)): unbeladen	
	Ladegewicht und Abmessungen (t; cm)	
	Fahrzeugabmessungen (Länge (cm), Breite (cm), Höhe (cm), Überstand (cm), Gewicht (kg)): beladen	
	Achslast (t pro Achse)	
	Achsabstand (cm)	
	Wenderadius (cm)	

Bewertung kritischer Infrastrukturen

Brücken (ja/nein – bitte angeben)	
Tunnel (ja/nein – bitte angeben)	
Oberleitungen (ja/nein)	

– bitte angeben)		
Sonstige Hindernisse (ja/nein – bitte angeben)		
Technische Unterstützung erforderlich (ja/nein – bitte angeben)		
NUR FÜR DEN SCHIENENTRANSPORT		
Datum des Ad-hoc-Antrags gemäß Artikel 48 der Richtlinie 2012/34/EU		
Referenznummer des Ad- hoc-Antrags auf Zuweisung eines Zugrassenpfads		
Von dem/den Infrastrukturbetreiber(n) gemäß Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797 bereitzustellende Informationen (Ja/Nein)		
Prüfungen der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz gemäß Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797 (Ja/Nein)		
Sind alle Fahrzeuge dieses Transports für den gesamten Einsatzbereich zugelassen?		
Genehmigung durch den annehmenden Mitgliedstaat		
Genehmigungsstatus		
Referenzen/Untergenehmigung en		
Nationaler Koordinator des annehmenden Mitgliedstaats	Name	
	Telefon	
	Mobil	
	E-Mail- Adresse	
Anmerkungen		

