



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.11.2025
COM(2025) 847 final

2025/0847 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant un cadre de mesures visant à faciliter le transport d'équipements, de marchandises et de personnel militaires dans l'ensemble de l'Union

{SWD(2025) 847 final}

FR

FR

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La mobilité militaire est la capacité des forces armées des États membres à déplacer rapidement des troupes et des équipements dans l'Union et à l'ensemble de ses frontières extérieures à des fins militaires. Catalyseur essentiel de la sécurité et de la dissuasion européennes, elle sous-tend la préparation et l'état de préparation de l'Union. La mobilité militaire est vitale pour notre sécurité et notre défense européennes et notre capacité à réagir face aux troubles causés tant par la nature que par l'être humain. Les forces des États membres de l'Union européenne (UE) doivent être en mesure d'effectuer le transport militaire d'équipements, de marchandises et de passagers dans l'Union et à l'ensemble de ses frontières extérieures, tout en réduisant au minimum et en atténuant l'incidence de ce transport sur le transport civil, et de réagir rapidement et à une échelle suffisante aux crises qui éclatent aux frontières extérieures de l'UE et au-delà. En outre, l'agression russe contre l'Ukraine démontre au quotidien toute l'importance de la capacité de déplacer l'aide et les fournitures militaires aussi rapidement que possible et dans les meilleures conditions envisageables.

Si des progrès importants ont été accomplis, d'importantes barrières continuent de faire obstacle à une mobilité militaire effective dans l'UE: les divergences entre les réglementations nationales, la fragmentation des procédures et l'absence de coordination claire retardent encore les transports militaires. L'infrastructure de transport de l'UE est insuffisamment adaptée aux nécessités d'un double usage et reste vulnérable aux perturbations. L'accès aux carburants pour les opérations de transport militaire reste une gageure. Les capacités de transport à double usage, essentielles pour les opérations de transport militaire, restent trop peu nombreuses. Ces barrières mettent en évidence les vulnérabilités critiques du réseau de transport de l'Union et compromettent la position de l'UE en matière de sécurité, ses opérations de protection civile et sa capacité de dissuasion.

Le livre blanc conjoint intitulé «Préparation de la défense européenne à l'horizon 2030» de mars 2025⁽¹¹⁾ reconnaissant la nécessité de s'attaquer aux obstacles en matière de réglementation, d'infrastructures et de capacités afin d'améliorer sensiblement la mobilité militaire, la «feuille de route pour la préparation de la défense à l'horizon 2030» du 16 octobre 2025⁽²²⁾ a permis de traduire cette nécessité en objectifs et étapes clairs et d'annoncer un train de mesures sur la mobilité militaire pour novembre 2025.

Dans ses conclusions du 26 juin 2025⁽³³⁾, le Conseil européen a également invité la Commission et la haute représentante à présenter de nouvelles propositions visant à renforcer la mobilité militaire, de manière à permettre les déplacements efficaces des équipements et du personnel de défense dans l'ensemble de l'Union.

Le règlement répond à ces appels et constitue, avec la communication conjointe sur la mobilité militaire, une partie du train de mesures sur la mobilité militaire. Il propose un ensemble complet de mesures visant à faciliter le transport d'équipements, de marchandises et de personnels à des fins militaires, tout en réduisant au minimum et en atténuant l'incidence de ce transport sur le transport civil.

Cet ensemble complet de mesures est destiné:

1

2

3

- (a) à rationaliser le transport militaire transfrontière (en établissant un cadre uniforme pour les procédures d'autorisation et en permettant d'assurer un transport militaire ininterrompu et sûr);
- (b) à renforcer les réactions d'urgence (en créant un cadre efficient, coordonné et efficace en vue de faciliter le transport militaire en réaction à des situations temporaires, extraordinaires et urgentes);
- (c) à améliorer l'état de préparation et la protection des infrastructures (en établissant des règles visant à renforcer l'état de préparation des infrastructures de transport à double usage et à mieux protéger les infrastructures stratégiques à double usage contre tous les dangers et menaces);
- (d) à favoriser la solidarité et le partage des capacités (en encourageant le partage et la mise en commun de capacités de transport et de capacités logistiques au moyen d'une réserve de solidarité et en accroissant la visibilité des capacités de transport existantes pour le transport militaire).

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Le présent règlement, qui met l'accent sur l'adaptation des infrastructures et des équipements de transport à double usage ainsi que sur les procédures destinées à faciliter le transport à des fins de mobilité militaire tout en réduisant au minimum et en atténuant l'incidence de ce transport sur le transport civil, est pleinement cohérent et complémentaire avec les progrès accomplis jusqu'à présent pour améliorer la mobilité militaire.

Depuis 2017, l'UE mène des actions spécifiques afin de renforcer la mobilité militaire. Plusieurs mesures visant à lever les obstacles physiques, procéduraux et réglementaires aux mouvements militaires ont été proposées dans deux plans d'action sur la mobilité militaire en 2018⁽⁴⁴⁾ et en 2022⁽⁵⁵⁾. En 2024, dans le cadre de leur ambitieux «engagement en faveur de la mobilité militaire»⁽⁶⁶⁾, les États membres se sont promis de combler les lacunes qui subsistent en matière de mobilité militaire. La mobilité militaire est également un «domaine phare» de la coopération UE-OTAN.

En ce qui concerne les aspects réglementaires, les efforts ont principalement porté sur les autorisations de mouvements militaires transfrontières. En cette matière, l'Agence européenne de défense (AED) et les États membres contributeurs ont mis en place des «arrangements techniques» permettant de standardiser les procédures d'autorisation des mouvements transfrontières dans le but de simplifier et d'harmoniser ces procédures. Si ces arrangements constituent une avancée significative, leur application reste insuffisamment complète pour véritablement améliorer la fluidité des transports militaires.

En ce qui concerne les infrastructures, le règlement RTE-T révisé de 2024⁽⁷⁷⁾ engage les États membres à intégrer la mobilité militaire dans la politique européenne des transports afin de créer un réseau à double usage. Afin d'orienter les investissements, le Conseil a adopté la proposition de considérer quatre corridors de mobilité militaire multimodale comme prioritaires en 2025, permettant une coopération renforcée et une planification cohérente entre les États membres. La réalisation d'un réseau à double usage nécessite des investissements importants. Au titre du cadre financier pluriannuel (CFP) 2021-2027, 1 690 000 000 EUR ont été affectés au cofinancement d'infrastructures à double usage par l'intermédiaire du

4

5

6

7

mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE)⁽⁸⁸⁾, qui a permis de soutenir 95 projets dans 21 États membres. Toutefois, la demande a largement dépassé les ressources disponibles, le troisième et dernier appel à projets d’infrastructures de transport à double usage au titre du MIE ayant été sur souscrit 4,7 fois⁹. Pour cet appel, 22 États membres ont introduit des demandes portant sur 112 projets pour un cofinancement total de l’UE sollicité de 3 700 000 000 EUR. Au terme du processus, 807 000 000 EUR ont été affectés au soutien de 38 projets dans 18 États membres. Cette situation, conjuguée à l’urgence accrue d’un renforcement de la défense de l’Union, a incité la Commission à proposer, dans le cadre de la proposition relative au MIE pour le prochain CFP (2028-2034)⁽¹⁰⁹⁾, de décupler le budget consacré à la mobilité militaire. En outre, dans le prochain CFP, les États membres pourront soutenir les investissements dans les infrastructures à double usage, notamment les infrastructures RTE-T, au moyen de leurs plans de partenariat national et régional. En outre, au cours de cette période du CFP, les États membres peuvent réaffecter des fonds de la politique de cohésion et utiliser l’instrument SAFE⁽¹¹⁰⁾ pour financer des projets à double usage. Enfin, le groupe de la Banque européenne d’investissement a récemment modifié sa politique de prêt dans le domaine de la défense et prévoit d’investir 3 500 000 000 EUR en 2025 dans la sécurité et la défense, y compris dans les infrastructures de défense et la mobilité militaire.

Au-delà des aspects réglementaires et des infrastructures, des progrès ont également été accomplis dans les domaines des capacités et de la numérisation, mais aussi dans la mise au point des futurs équipements de transport essentiels à la mobilité militaire. L’UE a par exemple soutenu des projets sur l’échange d’informations par voie numérique, le transport aérien de fret hors gabarit ou les futurs systèmes aériens par l’intermédiaire du Fonds européen de la défense (FED)⁽¹²¹¹⁾. Horizon Europe¹³, le principal programme de recherche et d’innovation de l’UE, a également permis d’apporter un appui à des domaines de recherche et d’innovation soutenant indirectement la mobilité militaire, telles que les batteries, les piles à combustible, les technologies de l’hydrogène, les systèmes ferroviaires à haute capacité et les systèmes de transport intelligents. La proposition de la Commission¹⁴ relative au prochain programme-cadre Horizon Europe ouvrant la possibilité d’un soutien à des actions en faveur d’un double usage, elle pourrait permettre un soutien plus direct à la mobilité militaire. Les États membres peuvent également utiliser l’instrument SAFE pour financer l’acquisition de capacités de mobilité militaire. Dans le cadre du prochain CFP, la Commission a proposé un volet spécifique sur l’activation de la logistique militaire et le soutien apporté à celle-ci dans le cadre de la proposition relative au Fonds européen pour la compétitivité (FEC)⁽¹⁵¹²⁾, y compris des activités liées à la numérisation des processus liés à la mobilité militaire, à l’acquisition de produits qui améliorent l’accès aux capacités de mobilité militaire, à la

8

9 Pour cet appel, 22 États membres ont introduit des demandes portant sur 112 projets pour un cofinancement total de l’UE sollicité de 3 700 000 000 EUR. Au terme du processus, 807 000 000 EUR ont été affectés pour soutenir 38 projets dans 18 États membres.

10

11

12

13 Règlement (UE) 2021/695 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l’innovation «Horizon Europe» et définissant ses règles de participation et de diffusion, et abrogeant les règlements (UE) n° 1290/2013 et (UE) n° 1291/2013

14 Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l’innovation «Horizon Europe» pour la période 2028-2034 et définissant ses règles de participation et de diffusion, et abrogeant le règlement (UE) 2021/695, [COM(2025) 543].

15

protection et à la résilience des infrastructures à double usage et à l'assistance fournies aux États membres pour leur permettre d'avoir accès aux ressources et équipements nécessaires en matière de transport et de logistique. La mise en place et le fonctionnement de la réserve de solidarité ont notamment été conçus pour que la cohérence soit assurée avec les investissements possibles au titre de la proposition FEC visant à améliorer l'accès aux capacités de transport militaire. Des prêts et des garanties pour les infrastructures à double usage peuvent être fournis au titre de l'instrument InvestEU du FEC.

Le présent règlement est totalement cohérent avec les progrès, les efforts et les propositions faits à ce jour. Il abordera des aspects essentiels qui n'ont pas été traités de manière adéquate jusqu'à présent dans les chacune des trois dimensions – la réglementation, les infrastructures et les capacités. Le règlement s'inscrit pleinement dans la ligne des investissements financiers prévus au titre du prochain CFP et fonctionnera parallèlement à ceux-ci. Par exemple, les investissements dans les infrastructures rendus possibles par l'intermédiaire du MIE auront un effet synergique en facilitant le transport militaire par une augmentation de la disponibilité d'infrastructures à double usage adaptées au sein de l'Union.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Le règlement est cohérent avec la communication conjointe du 26 mars 2025 sur la stratégie européenne pour une union de la préparation⁽¹⁶¹³⁾, dans laquelle il est appelé à un renforcement de la coopération civile-militaire assortie d'une amélioration de l'interaction entre les acteurs civils et militaires, une démarche au cœur du présent règlement, dont l'objectif est d'améliorer tant l'approche englobant l'ensemble de la société que l'approche pangouvernementale en ce qui concerne les opérations de transport militaire.

Le règlement s'inscrit également dans le prolongement de la communication de la Commission intitulée «Stratégie de constitution de stocks à l'échelle de l'UE: renforcer la préparation matérielle de l'Union aux crises»⁽¹⁷¹⁴⁾: il propose des mesures concrètes permettant de répondre à l'appel lancé dans cette communication en vue de renforcer la coopération et la coordination afin de définir des politiques et des cadres réglementaires adaptables pour les mouvements transfrontières en temps de crise et de perturbation. Les dispositions du présent règlement relatives au système européen de réaction renforcée pour la mobilité militaire (EMERS) sont particulièrement cohérentes avec l'approche décrite dans la stratégie de constitution de stocks à l'échelle de l'UE.

En prévoyant la possibilité de créer une réserve de solidarité de capacités de transport et de logistique partagées afin de combler les lacunes en matière de capacités auxquelles sont confrontés les États membres lorsqu'il s'agit d'effectuer des opérations de transport militaire, le règlement s'inspire directement du succès connu par la Commission avec la réserve européenne de protection civile et rescEU dans le cadre du mécanisme de protection civile de l'Union⁽¹⁸¹⁵⁾.

En outre, tout en visant à renforcer la résilience des infrastructures stratégiques à double usage, le présent règlement s'appuie sur la directive existante sur la résilience des entités critiques⁽¹⁹¹⁷⁾. Il répond, entre autres, à la nécessité spécifique de renforcer la résilience et la protection des infrastructures stratégiques à double usage pour le transport militaire en instaurant des règles complémentaires qui s'appuient sur ladite directive existante, en mettant l'accent sur le recensement et la résilience de ces infrastructures de transport.

¹⁶

¹⁷

¹⁸

¹⁹

Enfin, s'il propose des dispositions spécifiques et accessoires concernant les procédures douanières applicables au transport militaire, strictement nécessaires pour faciliter la mise en œuvre des mesures envisagées en matière de transport, le présent règlement reste pleinement compatible avec la proposition de révision du code des douanes de l'Union⁽²⁰¹⁸⁾, qui établit les règles et procédures douanières applicables sur le territoire douanier de l'UE.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Les forces armées des États membres s'appuient lourdement sur des infrastructures et équipements de transport à double usage pour effectuer leurs opérations de transport militaire. Par la reconnaissance de cette dimension de double usage, la politique commune des transports peut être mobilisée et étendue pour venir en soutien des besoins spécifiques du transport militaire.

En outre, la réglementation relative au transport militaire transfrontière doit être intégrée de manière adéquate et étendue dans le cadre de la politique commune des transports et à l'échelle de l'Union, en particulier pour tenir compte des spécificités pertinentes des transports effectués pour le compte des forces armées par des entreprises civiles, ainsi que pour veiller à ce que leur incidence sur d'autres transports civils soit réduite au minimum et atténuée dans la mesure du possible.

Compte tenu de ce qui précède ainsi que du fait qu'il comprend des mesures applicables aux transports par route, par chemin de fer et par voie navigable, mais aussi aux transports aériens et maritimes, la base juridique du règlement est l'article 91 et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Le règlement établit un ensemble de mesures et établit des dispositions appropriées visant à faciliter le transport militaire dans l'Union et à l'ensemble de ses frontières extérieures ainsi qu'à réduire au minimum et à atténuer l'incidence de ce transport sur le transport civil.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

La mobilité militaire dans l'UE désigne la capacité des forces armées des États membres à déployer rapidement des troupes et des équipements dans l'Union et à l'ensemble de ses frontières extérieures à des fins militaires. Compte tenu de sa nature intrinsèquement transnationale, la mobilité militaire est fortement influencée par la complexité des mouvements transfrontières. S'attaquant aux difficultés liées au transport militaire transfrontière, le présent règlement respecte le principe de subsidiarité, car il permettra la prise de décisions à l'échelon le plus efficace pour favoriser la fluidité et l'efficience de la mobilité militaire dans l'ensemble de l'UE.

Sur le plan réglementaire, malgré les efforts nationaux et intergouvernementaux, les progrès accomplis pour faciliter le transport militaire transfrontière ont été insuffisants. Le paysage réglementaire actuel se caractérise par des incohérences et divergences entre les réglementations nationales débouchant sur un cadre fragmenté qui entrave l'utilisation efficace des infrastructures de transport à double usage et, partant, le transport transfrontière de personnels et d'équipements militaires par-delà les frontières, tout en réduisant au minimum et en atténuant l'incidence de ce transport sur le transport civil. Pour résoudre ce problème, un cadre réglementaire unifié à l'échelon de l'Union est nécessaire pour mettre en place une approche cohérente et uniforme en vue d'assurer le double usage des infrastructures

de transport pour les mouvements militaires. En outre, le cadre réglementaire régissant le transport militaire transfrontière doit être intégré et étendu dans le contexte de la politique commune des transports, qui est établie à l'échelon de l'Union.

En ce qui concerne les infrastructures, les opérations de transport militaire transfrontières reposent intrinsèquement sur des réseaux d'infrastructures à double usage s'étendant sur plusieurs États membres. Les corridors de mobilité militaire déterminés en 2025 sont de bons exemples de cette dimension transfrontière. Par conséquent, les mesures proposées dans le présent règlement pour améliorer l'état de préparation et la résilience des infrastructures à double usage sont à la fois nécessaires pour garantir l'exécution fluide des opérations de transport militaire transfrontières et la conformité avec le principe de subsidiarité. Par contre, des approches nationales fragmentées ne suffiraient pas pour atteindre l'objectif, à savoir l'exécution d'opérations de transport militaire transfrontières sur des infrastructures à double usage adaptées à leur finalité.

En ce qui concerne les capacités en matière de transport et de logistique, les États membres sont confrontés à des lacunes importantes qu'il est de facto difficile de combler au seul échelon national en raison de l'ampleur des investissements requis ou parce que les combler l'État par l'État entraînerait une inutile duplication des efforts. Ces lacunes peuvent entraver l'efficacité du transport militaire dans l'Union et à l'ensemble de ses frontières extérieures. Pour y remédier, plusieurs États membres sont parvenus à appliquer des initiatives de «mise en commun et de partage» de capacités de transport et de capacités logistiques, telles que le transport aérien stratégique, démontrant ainsi le potentiel d'une démarche collaborative. Toutefois, ces initiatives sont actuellement fragmentées et limitées à un certain nombre d'États membres. Le règlement proposé vise à tirer parti de ces succès en les rendant accessibles à tous les États membres et en élargissant leur champ d'application pour y inclure d'autres modes et capacités de transport. Par l'établissement d'une réserve de solidarité et l'instauration de mesures visant à renforcer la solidarité entre les États membres en ce qui concerne l'accès aux capacités pertinentes, comblant ainsi les lacunes en matière de capacités qui entravent actuellement le transport militaire à l'échelon de l'Union, la proposition respecte le principe de subsidiarité, car elle apporte une solution à l'échelon de l'Union à un défi transfrontière. Cette approche permet une utilisation plus efficace et coordonnée des ressources, qui profite en fin de compte à tous les États membres.

Enfin, si la Cour des comptes européenne²¹¹⁹ et les parties prenantes consultées ont souligné la nécessité et la pertinence d'une action à l'échelon de l'UE pour lever les obstacles systémiques à la mobilité militaire, la nécessité urgente d'améliorer la mobilité militaire a également rendu l'intervention de l'UE essentielle pour apporter une solution cohérente avec la rapidité et l'ampleur requises.

- **Proportionnalité**

Le règlement a pour objet de faciliter et de rationaliser le transport militaire au sein de l'Union en favorisant le double usage d'infrastructures civiles et une coordination accrue entre les États membres. Pour atteindre cet objectif, les mesures proposées sont soigneusement calibrées de manière à être proportionnées aux besoins du règlement, un équilibre étant trouvé entre la rationalisation des règles et procédures applicables au transport militaire et la responsabilité première des États membres en matière de mobilité militaire. Le règlement ne porte pas atteinte à la souveraineté des États membres, seuls compétents pour décider de déplacer leurs forces militaires à l'intérieur de l'Union ou autoriser le transit par leur territoire de forces armées d'un autre État membre. En revanche, il vise à permettre la

²¹

mise en œuvre effective de telles décisions souveraines, renforçant ainsi l'efficacité globale de la mobilité militaire. Par l'approche proportionnée adoptée, le règlement permet de faire en sorte que le transport militaire sera facilité, la souveraineté des États membres étant pleinement respectée dans le même temps.

En outre, le règlement permet d'arriver à un équilibre délicat entre, d'une part, la nécessité de faciliter les opérations de transport militaire et, d'autre part, celle d'atténuer leur incidence sur les civils, ce qui garantit la proportionnalité de l'approche envisagée. Les règles proposées ont pour objet de clarifier le cadre réglementaire applicable aux opérateurs civils auxquels des marchés sont attribués par des forces armées d'États membres, ce qui constitue la situation la plus fréquente pour les opérations de transport militaire dans l'Union. En outre, en établissant une distinction entre les règles normales de transport militaire et les mesures d'urgence prévues au titre de l'EMERS, le règlement adopte une approche graduée et progressive, réservant d'éventuelles mesures intrusives et aux conséquences plus lourdes aux situations qui l'exigent réellement. Cette approche ciblée réduit au minimum l'incidence sur le secteur civil, la limitant à ce qui est strictement nécessaire pour faire face à l'augmentation des opérations de transport militaire dans l'Union. En outre, les mesures envisagées renforcent la prévisibilité pour les activités civiles et offrent au secteur civil la possibilité de contribuer activement à l'amélioration de la mobilité militaire dans l'Union, propice à un environnement collaboratif et mutuellement bénéfique.

- **Choix de l'instrument**

La Commission propose l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil. Il s'agit de l'instrument juridique le plus approprié étant donné que seul un règlement, par son application uniforme, son caractère contraignant et son applicabilité directe, peut fournir le degré d'uniformité nécessaire pour faciliter et rationaliser de manière significative les transports militaires. En outre, cette proposition est conforme à l'article 91 et à l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui prescrivent le recours à la procédure législative ordinaire pour adopter des mesures dans leurs domaines d'application respectifs.

L'option de l'adoption d'une directive n'a pas été retenue, principalement en raison de la nécessité d'un délai de transposition par les États membres, exigeant du temps et des efforts incompatibles avec l'urgence du calendrier à respecter par l'Union pour améliorer la mobilité militaire, comme indiqué dans le livre blanc conjoint «Préparation de la défense européenne à l'horizon 2030».

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La présente proposition de règlement est une initiative visant à mettre en place une nouvelle politique. À ce jour, il n'existe aucun cadre législatif concernant le transport militaire transfrontière de personnels et de marchandises militaires à l'échelon de l'UE.

- **Consultation des parties intéressées**

Afin de recueillir des données qualitatives et quantitatives et un retour d'information sur des questions clés du train de mesures sur la mobilité militaire de 2025, une consultation ciblée des parties prenantes a été menée à propos de ce train de mesures. Lancée le 12 juin 2025 par la Commission européenne en collaboration avec la haute représentante, elle était adressée aux États membres et à tous les acteurs concernés, y compris l'OTAN, les gestionnaires de projets CSP pertinents, des domaines de la mobilité militaire, de l'industrie et

d'infrastructures et d'actifs de transport, les parties prenantes des secteurs douanier et de l'énergie, et le secteur financier, entre autres. Cette consultation ciblée des parties prenantes comprenait une enquête en ligne spécifique et offrait la possibilité de soumettre des documents de synthèse et des contributions écrites jusqu'au 31 juillet 2025. Le Service européen pour l'action extérieure et les services de la Commission européenne ont également tenu des réunions bilatérales avec les États membres en septembre 2025.

Au total, la Commission a reçu 107 contributions à l'enquête, dont 39 d'États membres et 2 de la Norvège, 36 d'entreprises, 12 d'associations sectorielles et 4 d'autres organisations. D'autres contributions ont émané d'autorités portuaires (12), d'une autorité ferroviaire (1) et d'une organisation représentative de travailleurs (1). En ce qui concerne les secteurs représentés, pour autant qu'il a été possible d'attribuer les contributions à un secteur en particulier, 6 ont émané du secteur aérien, 3 d'autorités douanières, 1 du secteur de l'énergie, 21 du secteur ferroviaire, 2 du secteur routier et 18 du domaine maritime. 76 documents de prise de position ont également été reçus lors de la consultation, 7 émanant d'États membres et 69 d'acteurs sectoriels, de groupes de réflexion et d'autres organisations. L'OTAN a également transmis des éléments.

Les réunions bilatérales avec les États membres ont été l'occasion de poursuivre l'examen et d'approfondir la compréhension des contributions écrites fournies ainsi que de présenter aux États membres les résultats agrégés de l'enquête menée auprès des parties prenantes.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Sans objet

- **Analyse d'impact**

Il est urgent d'améliorer la mobilité militaire dans le cadre de l'objectif stratégique plus large du renforcement de l'état de préparation de la défense européenne, comme souligné dans la boussole stratégique de 2022⁽²²²⁰⁾ et le livre blanc conjoint sur la préparation de la défense européenne à l'horizon 2030. Compte tenu de l'urgence liée au contexte sécuritaire et de la nécessité urgente de faciliter le transport militaire eu égard à l'environnement géopolitique, la proposition est, à titre exceptionnel, présentée sans analyse d'impact.

La proposition de règlement de la Commission est toutefois accompagnée d'un document de travail des services qui fournit une description factuelle de la motivation d'une intervention à l'échelon de l'UE, afin de démontrer la capacité de l'UE à apporter une valeur ajoutée par ses actions réglementaires, budgétaires et de coordination, et de préparer le terrain pour l'adoption du train de mesures sur la mobilité militaire proprement dit. La nouvelle proposition s'appuie ainsi sur une analyse structurée des problèmes, des objectifs et des options disponibles.

- **Réglementation affûtée et simplification**

L'objectif général du règlement est également de faciliter et de rationaliser la réglementation relative au transport militaire, ce qui devrait réduire la charge administrative, notamment pour le traitement des autorisations de transport militaire transfrontière et des procédures connexes par les États membres.

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition de règlement est pleinement conforme à la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la «charte»). La proposition respecte la libre

²²

circulation des personnes et celle des marchandises telle qu'elles sont consacrées dans la charte. Si le présent règlement est sans préjudice du pouvoir des États membres d'accorder des autorisations de transport militaire transfrontière en temps de paix, il établit des cadres procéduraux et juridiques de nature à garantir l'application de ces décisions par les États membres d'une manière compatible avec les principes d'une procédure équitable (article 47 de la charte) et d'une bonne administration (article 41 de la charte).

Faciliter la mobilité militaire peut contribuer à réduire au minimum l'incidence du transport civil et, partant, à protéger les droits fondamentaux des citoyens de l'UE.

L'article 8 de la charte consacre le droit à la protection des données. Dans les cas où le partage d'informations sur les capacités à double usage (par exemple, les infrastructures) avec les autorités militaires prévu par le règlement risque de porter sur des données à caractère personnel (par exemple, les noms des propriétaires/opérateurs), tout traitement de ces données à caractère personnel doit être conforme à la législation de l'UE en matière de protection des données [en particulier le règlement (UE) 2016/679 et le règlement (UE) 2018/1725] afin qu'un équilibre soit trouvé entre les besoins opérationnels et le respect de la vie privée.

L'article 17, paragraphe 1, de la Charte consacre le droit de propriété et dispose que toute personne a le droit de jouir de la propriété des biens qu'elle a acquis légalement, de les utiliser, d'en disposer et de les léguer.

Toutefois, afin de faciliter la mobilité militaire au sein de l'UE, le présent règlement exige des États membres qu'ils établissent ou mettent en place un cadre permettant d'obtenir le contrôle temporaire/un droit d'utilisation d'infrastructures, d'actifs ou d'équipements, afin d'assurer la continuité et l'efficacité ininterrompues de leurs opérations de transport militaire, ainsi que d'autoriser le recours à ces mesures de prise de contrôle temporaire pour soutenir les opérations de transport militaire d'autres États membres, sur demande. Ce cadre doit être conforme à l'article 17, paragraphe 1, qui prévoit des dérogations au droit de propriété lorsque la cause est d'utilité publique, dans des cas et conditions prévus par la loi et moyennant en temps utile une juste indemnité pour sa perte. Le présent règlement prévoit que les propriétaires, exploitants et gestionnaires d'infrastructures, d'actifs ou d'équipements faisant l'objet d'une mesure de contrôle temporaire ne peuvent être injustement pénalisés et doivent recevoir une indemnité appropriée pour les dépenses et dommages subis du fait de ces mesures.

Conformément à l'article 52, paragraphe 1, de la charte, toute limitation des droits et libertés, dans la présente proposition, sera prévue par la loi et respectera le contenu essentiel desdits droits et libertés ainsi que le principe de proportionnalité.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence budgétaire de la présente initiative est limitée aux crédits destinés aux ressources humaines pour mener à bien les tâches et atteindre les objectifs prévus par le présent règlement et aux développements informatiques nécessaires pour soutenir la mise au point et la maintenance de bases de données. Des ressources humaines seront nécessaires dans une série de services de la Commission (DG MOVE, DG DEFIS, DG TAXUD, DG ECHO) pour permettre l'adoption des actes d'exécution et actes délégués nécessaires, pour assumer les nouvelles responsabilités incombant à la Commission et pour exécuter les actions et tâches prévues par le présent règlement (en particulier en ce qui concerne le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire, la réserve de solidarité et le système d'information numérique, la concrétisation des corridors de mobilité militaire et des infrastructures stratégiques à double usage, les responsabilités du comité RTE-T étant accrues, ainsi que la simplification et la numérisation des formalités douanières). Le budget requis en ressources humaines pour

effectuer ces tâches est estimé à 53 700 000 EUR, dont 4 500 000 EUR pour la période budgétaire 2021-2027.

Des ressources humaines devraient également être nécessaires dans des agences décentralisées. La Commission sera assistée par l'AESA dans la mise en œuvre des dispositions du règlement relatives à l'aviation, notamment en ce qui concerne l'élaboration de la réglementation applicable aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord, la fourniture de nouvelles capacités de mobilité militaire rendues possibles par un recours facilité à des systèmes de drones à double usage innovants et d'aéronefs avec équipage à bord et l'harmonisation des réglementations et orientations techniques relatives aux systèmes antidrones (Counter-UAS, C-UAS), destinées à faciliter la mobilité militaire aérienne et l'interopérabilité avec l'aviation civile. La Commission sera assistée par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) dans la mise en œuvre des dispositions du règlement relatives au rail, notamment la contribution aux discussions relatives aux exigences militaires pour l'infrastructure et les actifs ferroviaires, l'intégration des normes militaires existantes dans les spécifications techniques d'interopérabilité afin de les rendre exécutoires s'il y a lieu, l'harmonisation des réglementations opérationnelle (de sécurité) et technique pour le transport militaire, les tâches d'autorisation supplémentaires liées aux véhicules à double usage, y compris en tant qu'entité d'enregistrement, et enfin l'adaptation des registres et outils existants, y compris le registre européen des véhicules. Le budget nécessaire pour accomplir ces tâches dans les deux agences est estimé à 17 500 000 EUR, dont 2 600 000 EUR pour la période budgétaire 2021-2027.

Les investissements numériques liés à cette initiative, en particulier pour la réserve de solidarité et d'autres outils informatiques nécessaires, sont estimés à 2 500 000 EUR.

Le budget indicatif au titre du prochain cadre financier pluriannuel est sans préjudice de l'issue des négociations sur ledit cadre.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Le suivi de la mise en œuvre sera effectué en coopération avec les États membres afin de veiller à ce que les autorités compétentes mettent en œuvre les exigences du règlement proposé de manière efficace et cohérente. À cette fin, la proposition fait obligation aux États membres de mettre en place un coordonnateur national pour le transport militaire transfrontière et elle instaure un groupe sur les transports liés à la mobilité militaire composé de représentants des États membres, qui se réunira régulièrement pour examiner, entre autres, les questions relatives à la mise en œuvre de certaines parties du règlement. Le suivi des aspects liés aux infrastructures de transport, notamment en ce qui concerne les corridors de mobilité militaire et le recensement des infrastructures stratégiques à double usage, sera effectué par l'intermédiaire du comité RTE-T.

Des tests de résistance pourront être réalisés par la Commission, en collaboration avec les États membres et les organes compétents de l'UE, afin de tester et d'évaluer l'efficacité de l'approche pangouvernementale dans la mise en œuvre des objectifs de la présente proposition, y compris la coordination et la coopération entre les organes compétents, autorités et parties prenantes concernés, ainsi qu'en vue de tester la mise en œuvre des objectifs du présent règlement dans une zone géographique spécifique, telle qu'un corridor de mobilité militaire spécifique ou les régions frontalières européennes d'un État membre avec un pays tiers, ou encore dans un domaine sectoriel spécifique tel que les douanes.

La Commission procédera à une évaluation du présent règlement au plus tard trois ans après son entrée en vigueur afin d'en apprécier les incidences réelles et d'évaluer son efficience et son efficacité ainsi que la mesure dans laquelle les résultats obtenus sont compatibles avec les objectifs. La Commission communiquera les résultats de cette évaluation au Parlement européen et au Conseil.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

Sans objet

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant un cadre de mesures visant à faciliter le transport d'équipements, de marchandises et de personnel militaires dans l'ensemble de l'Union

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 et son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁽²³¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions⁽²⁴²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 19 mars 2025, la Commission et le haut représentant ont présenté un livre blanc conjoint intitulé «Préparation de la défense européenne à l'horizon 2030»⁽²⁵⁴⁾, soulignant que la mobilité militaire est un élément indispensable et essentiel de la sécurité et de la défense européennes et de notre soutien à l'Ukraine. Ce livre blanc indiquait que, bien que des progrès importants aient été accomplis ces dernières années, il subsiste des obstacles considérables au déplacement sans entrave des troupes et des équipements dans l'ensemble de l'Union.
- (2) Dans les conclusions du Conseil européen du 26 juin 2025⁽²⁶³⁾, les chefs d'État ou de gouvernement ont invité la Commission et le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité à présenter de nouvelles propositions visant à renforcer la mobilité militaire, de manière à permettre des déplacements efficaces des équipements et du personnel de défense dans l'ensemble de l'Union.
- (3) Il convient de faciliter les opérations de transport militaire effectuées à l'intérieur de l'Union et au-delà de ses frontières extérieures qui reposent sur le double usage des infrastructures civiles et des actifs mobiles, tout en limitant et en atténuant l'incidence de ces opérations sur le transport civil. Cette facilitation est sans préjudice de la responsabilité des États membres en matière de sauvegarde de la sécurité nationale et de la défense et de leur pouvoir de garantir d'autres fonctions essentielles de l'État, notamment celles d'assurer l'intégrité territoriale de l'État et de maintenir l'ordre public.

23

24

25

26

- (4) Par le passé, le transport de marchandises et d'équipements militaires était principalement, voire exclusivement, effectué directement par les forces armées, et il était exempté, dans la plupart des États membres, des règles de l'Union relatives au transport de marchandises. Toutefois, les forces armées sous-traitent de plus en plus leurs opérations de transport à des transporteurs commerciaux. Il est nécessaire de veiller à ce que les mêmes règles s'appliquent au transport militaire dans l'ensemble de l'Union, que les opérations de transport militaire soient effectuées directement par les forces armées des États membres de l'Union ou qu'elles soient effectuées pour le compte de celles-ci par des sociétés civiles ou d'autres contractants engagés par ces forces armées.
- (5) Le transport militaire transfrontière effectué directement par les forces armées est entravé par le fait que les règles de l'Union en matière de transport ne prévoient pas de mesures spécifiques tenant compte des particularités de ce type de transport, qui est donc soumis à des règles nationales divergentes et à des procédures fragmentées. Ces exigences nationales sont plus strictes que celles applicables aux opérations de transport civil. Les règles administratives (par exemple, les procédures d'autorisation diplomatique) sont souvent complexes et/ou consignées sur support papier dans les États membres (par exemple, les procédures en douane). Cela entraîne des retards, des inefficacités et des goulets d'étranglement et entrave le transport militaire. L'Union ne dispose pas d'un cadre uniforme pour assurer et soutenir le transport militaire sur son territoire et au-delà. Un tel cadre est essentiel afin de garantir un transport militaire fluide en toutes circonstances, et en particulier dans les situations nécessitant le transport rapide et à grande échelle de personnes, de marchandises et d'équipements militaires.
- (6) Afin de faciliter le transport d'équipements, de marchandises et de personnes à des fins de protection militaire ou civile, il est notamment nécessaire de disposer d'un cadre global à l'échelle de l'Union pour la délivrance, par un État membre receveur, des autorisations nécessaires à la réalisation d'opérations de transport militaire sur son territoire par les forces armées d'un État membre demandeur ou pour leur compte. Bien que les accords techniques actuels relatifs aux procédures d'autorisation des mouvements transfrontières aient été élaborés par l'Agence européenne de défense (AED) et par certains États membres, leur application est facultative et leur mise en œuvre n'est pas homogène. Cela crée des lacunes dans l'harmonisation des règles et des procédures relatives au transport militaire, génère une incertitude opérationnelle et une surcharge administrative et met en péril la capacité d'intervention de l'Union dans le domaine de la protection civile ainsi que sa préparation globale. Afin de remédier à ces problèmes, les autorisations de transport militaire transfrontière devraient être rationalisées pour tous les modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, aérien et maritime). Tous les États membres devraient appliquer les mêmes procédures pour les autorisations administratives et diplomatiques, ce qui réduirait considérablement les retards, la charge administrative ainsi que les coûts administratifs. Il est nécessaire d'accroître à la fois la prévisibilité et l'état de préparation opérationnelle en créant une autorisation de transport militaire permanente, sur le modèle des autorisations annuelles existantes dans le cadre des accords techniques de l'AED, qui devrait être valable jusqu'à sa révocation.
- (7) Les autorisations de transport militaire permanentes ne devraient pas être liées à une opération de transport militaire spécifique, mais devraient constituer des autorisations préalables pour le transport militaire transfrontière et couvrir des types prédéfinis d'opérations de transport militaire. Lorsqu'ils accordent des autorisations permanentes

en vue d'opérations de transport militaire, les États membres devraient pouvoir convenir des conditions préalables dans lesquelles ces opérations doivent être effectuées, y compris des modalités applicables en matière de circulation et des itinéraires prédéfinis, afin de faciliter les opérations de transport autorisées nécessitant l'adoption de modalités en matière de circulation pour l'utilisation des infrastructures à double usage disponibles.

- (8) Afin de garantir davantage de transparence et de cohérence opérationnelle dans la gestion des infrastructures de transport à double usage, les États membres devraient se coordonner autant que possible à l'avance, conformément à l'engagement en faveur de la mobilité militaire de 2024⁽²⁷⁷⁾, qui met l'accent sur les mécanismes de coordination multilatéraux et bilatéraux visant à harmoniser les procédures et à améliorer l'efficacité le long des principaux corridors. Par conséquent, les États membres situés le long d'un même corridor de mobilité militaire devraient être en mesure d'aligner leurs autorisations de transport militaire permanentes et de coordonner à l'avance ces modalités préplanifiées et itinéraires prédéfinis. Lorsqu'une opération de transport militaire traverse plusieurs États membres, l'État membre demandeur devrait soumettre simultanément la notification y afférente à tous les États membres concernés qui ont accordé des autorisations de transport militaire permanentes à cet État membre.
- (9) Le champ d'application de l'autorisation de transport militaire permanente devrait être précisé afin de ne couvrir, à ce stade, que les opérations de transport militaire simples, tout en prévoyant la possibilité de l'étendre à l'avenir afin de couvrir des opérations de transport militaire plus complexes. Ce processus devrait aller de pair avec un effort d'investissement visant à adapter et à moderniser les infrastructures des corridors de mobilité militaire, un renforcement de la coordination sur des itinéraires prédéfinis pour tous les types d'opérations de transport militaire et un accès renforcé aux capacités de transport.
- (10) Des autorisations de transport militaire ad hoc sont nécessaires pour effectuer des opérations de transport militaire en l'absence d'une autorisation permanente ou lorsque ces dernières ne relèvent pas du champ d'application d'une autorisation permanente existante et devraient principalement être utilisées pour des opérations de transport militaire non planifiées à court terme qui vont au-delà du champ d'application convenu de l'autorisation permanente, conformément à l'engagement en faveur de la mobilité militaire de 2024, dans lequel les États membres se sont engagés à autoriser les mouvements transfrontières dans un délai maximal de trois jours ouvrables.
- (11) Outre les autorisations, certaines opérations de transport militaire transfrontière nécessitent l'adoption de modalités en matière de circulation. Ces modalités peuvent porter sur les itinéraires à emprunter pour assurer le transport sécurisé de fret militaire exceptionnel ou de marchandises dangereuses, les escortes destinées à accompagner les opérations de transport militaire, le soutien nécessaire à fournir par le pays hôte dans le cadre d'une opération de transport militaire, ou toute autre mesure ou exigence liée à la sécurité du trafic spécifique au mode de transport qui vont au-delà des règles ordinaires, telles que la limitation de l'accès à des passages à niveau, le blocage de routes ou des restrictions de l'espace aérien. En outre, dans le secteur ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit également attribuer un sillon individuel

et accorder une autorisation spécifique pour les transports exceptionnels, tandis que les entreprises ferroviaires doivent procéder aux vérifications de la compatibilité de l'itinéraire et de la composition des trains requises pour une opération de transport militaire. Ces modalités en matière de circulation et l'attribution de sillons contribuent à réduire au minimum les incidences négatives sur les activités de transport civil. Des procédures et des délais communs pour la demande et l'octroi de modalités en matière de circulation, y compris la coordination avec les gestionnaires de l'infrastructure, sont nécessaires pour harmoniser et rationaliser les processus et réduire les retards et les perturbations. Les modalités en matière de circulation établies en vertu du présent règlement devraient être sans préjudice d'autres procédures ou exigences opérationnelles susceptibles de s'appliquer en vertu de la législation de l'Union ou de la législation nationale pour la réalisation des opérations de transport militaire concernées.

- (12) Il est nécessaire de rationaliser les formalités procédurales et de fournir des modèles pour les demandes et les notifications de transport militaire afin d'éviter les retards, les inefficacités et les goulets d'étranglement opérationnels. Toute demande et notification d'autorisation de transport militaire, y compris pour le transport militaire de marchandises dangereuses et de fret militaire exceptionnel, devraient être effectuées par les États membres au moyen du modèle figurant à l'annexe II du présent règlement. Toutes les demandes et notifications liées à une seule et même opération de transport militaire devraient être regroupées en une seule demande d'autorisation ou notification. Aucun État membre ne devrait exiger de formulaires supplémentaires. Cela devrait être sans préjudice de la réglementation douanière applicable de l'Union, et en particulier des formulaires 302 de l'UE et de l'OTAN. Toute communication entre les États membres liée à des demandes et notifications d'opérations de transport militaire et à des modalités en matière de circulation devrait être transmise par l'intermédiaire du coordinateur national des transports militaires transfrontières concerné.
- (13) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, et conformément à l'objectif de l'engagement en faveur de la mobilité militaire de 2024 consistant à élaborer et à appliquer des procédures numérisées et harmonisées dans la mesure du possible, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en vue de l'établissement d'un système d'information numérique sécurisé et restreint sur la mobilité militaire, à déployer d'ici à 2030. Une fois ce système déployé, tous les États membres devraient l'utiliser pour toutes les autorisations de transport militaire, les modalités en matière de circulation et les formalités douanières relatives au transport militaire transfrontière liées au formulaire 302 de l'UE. En ce qui concerne les formalités douanières liées au formulaire 302 de l'UE, le système devrait être conforme à la législation douanière pertinente de l'Union, y compris aux exigences communes en matière de données constituant le modèle de données douanières de l'UE.
- (14) Les opérations de transport militaire devraient être menées sans perturbation indue aux points de passage des frontières intérieures, sur le territoire douanier de l'Union, d'une manière qui limite les goulets d'étranglement pour le transport civil. Pendant l'escorte du transport militaire, le marquage des véhicules et la manipulation des armes et des munitions sont nécessaires pour garantir à la fois la sécurité et l'efficacité, et les contrôles aux frontières pourraient entraîner des retards susceptibles de compromettre la rapidité des opérations de transport militaire. Toute mesure de contrôle nécessaire

ne devrait être mise en œuvre qu'au premier arrêt prévu après la frontière intérieure d'un État membre.

- (15) Certains accords internationaux s'appliquent déjà au transport de marchandises dangereuses par les forces armées ou pour leur compte. Toutefois, ces transports sont, dans une large mesure, soumis aux règles nationales pertinentes et aux systèmes d'autorisation des États membres. Il en résulte des retards et des charges administratives inutiles. Par conséquent, le transport militaire de marchandises dangereuses au sein de l'Union par les forces armées ou pour leur compte devrait être autorisé, à condition que les mêmes exigences que celles énoncées dans les accords et réglementations internationaux applicables au transport de marchandises dangereuses soient respectées. En outre, dans les cas où un allié de l'OTAN qui n'est pas un État membre et qui n'est pas partie à ces accords est considéré comme équivalent à un État membre demandeur conformément au présent règlement, il devrait également pouvoir effectuer un transport militaire de marchandises dangereuses dans l'Union s'il respecte les règles pertinentes de l'OTAN ou, si aucune règle de l'OTAN ne s'applique, ses règles nationales applicables, selon le cas.
- (16) Il est essentiel de veiller à ce que le transport routier de fret militaire exceptionnel dépassant les poids ou dimensions maximaux fixés dans la directive 96/53/CE du Conseil⁽²⁸⁸⁾ soit autorisé, sous réserve des modalités nécessaires en matière de circulation, le cas échéant, et à condition que les marchandises transportées constituent un chargement indivisible.
- (17) Si la plupart des États membres accordent aux opérations de transport militaire des dérogations aux interdictions de circuler pendant le week-end et les jours fériés, ainsi qu'aux restrictions de circulation périodiques similaires, ces dérogations diffèrent considérablement d'un État membre à l'autre. Il est donc nécessaire d'introduire une exemption générale de ces restrictions de circulation fondées sur le calendrier, afin de veiller à ce que les opérations de transport militaire puissent être effectuées rapidement et de manière fluide dans l'ensemble de l'Union, y compris durant ces périodes.
- (18) Les restrictions de circulation appliquées sur des tronçons routiers spécifiques et fondées sur les performances environnementales des véhicules peuvent, dans certaines circonstances, représenter une charge disproportionnée pour les transports militaires effectués directement par les forces armées. En effet, les véhicules routiers militaires sont souvent beaucoup plus lourds que les véhicules routiers civils, ce qui signifie qu'il existe moins de solutions de remplacement à émissions nulles ou faibles. En outre, le renouvellement de ces véhicules routiers militaires lourds est plus lent que celui de la flotte civile. Pour ces raisons, le transport militaire effectué directement par les forces armées devrait être exempté des restrictions de circulation appliquées sur des tronçons routiers spécifiques sur la base des performances environnementales des véhicules.
- (19) Les opérations de cabotage routier dans l'Union sont restreintes au titre du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil⁽²⁹⁹⁾. Si les opérations de transport militaire effectuées par les forces armées sont exclues de ces restrictions, ce n'est pas le cas de celles effectuées par des transporteurs civils sous contrat. Afin de faciliter le transport militaire, il est nécessaire de donner aux États membres la possibilité d'exempter de ces restrictions les opérations de transport militaire

²⁸

²⁹

effectuées par des opérateurs civils lorsque cela est nécessaire pour faciliter le transport militaire.

- (20) Les retards évitables et les charges administratives inutiles dans le transport de marchandises dans le cadre d'opérations de transport militaire résultent souvent d'une utilisation insuffisante par les opérateurs des facilités prévues par la législation douanière de l'Union, ainsi que, dans une moindre mesure, d'une application nationale divergente de ces règles. Celles-ci peuvent également créer d'importants goulets d'étranglement qui ont une incidence négative sur les opérations de transport civil. Afin de rationaliser et de simplifier les formalités douanières pour le transport militaire transfrontière de marchandises, l'Union a élaboré le formulaire 302 de l'UE, conçu pour simplifier les procédures douanières applicables à ces marchandises militaires. Les formulaires 302 de l'UE et de l'OTAN devraient constituer la méthode standard pour accomplir les formalités douanières pertinentes, à moins que les autorités militaires chargées de l'opération concernée n'indiquent autrement leur préférence pour la présentation de déclarations en douane normales. Les États membres devraient soutenir et encourager l'utilisation des formulaires 302 de l'UE et de l'OTAN. Afin de renforcer la mise en œuvre effective de ces formulaires, les opérateurs devraient les utiliser par défaut, à moins que les autorités militaires chargées de l'opération concernée n'y renoncent expressément en faveur de la présentation d'une déclaration en douane normale. Lorsque des contrôles sont nécessaires, ceux-ci devraient être hiérarchisés afin de trouver un équilibre entre les besoins opérationnels et la gestion des risques, conformément à la législation douanière de l'Union.
- (21) S'agissant des autorisations de transport militaire, des modalités en matière de circulation, des modèles, du système numérique, des règles en matière de transport pour le transport ininterrompu d'équipements et de personnel militaires, du transport militaire de marchandises dangereuses et des transports militaires exceptionnels, ainsi que des autres règles relatives aux interdictions de circuler les jours fériés et au cabotage, les États membres qui sont membres de l'OTAN devraient considérer les alliés de l'OTAN comme équivalents aux États membres demandeurs dans le cadre des opérations de l'OTAN, sauf pour ce qui concerne les règles et dispositions relatives aux formalités douanières et à la numérisation connexe du formulaire 302 de l'UE. Le traitement équivalent prévu par le présent règlement ne doit pas compromettre les intérêts de l'Union et de ses États membres en matière de sécurité et de défense. Le présent règlement est sans préjudice de l'application de la convention entre les États parties au traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces (SOFA OTAN), signée à Londres le 19 juin 1951 par les États membres parties à l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN).
- (22) Comme le souligne le plan d'action sur la mobilité militaire 2.0⁽³⁰¹⁰⁾, un cadre de l'Union est nécessaire pour faciliter le transport à grande échelle et accéléré de personnels et d'équipements militaires en cas de besoin dans des circonstances exceptionnelles. À cette fin, il convient d'établir un système européen de réaction renforcée pour la mobilité militaire (EMERS) afin de prévoir des mesures temporaires et extraordinaires à l'échelle de l'Union pour assurer un transport militaire en temps utile et sans interruption dans l'ensemble de l'Union dans de telles circonstances, tout en réduisant au minimum les perturbations du transport civil.

30

- (23) L'EMERS devrait être activé par le Conseil lorsqu'une augmentation existante ou attendue du volume, de la fréquence ou de la vitesse du transport militaire dans l'Union ne peut être assurée en vertu des règles normales de l'Union en matière de transport ou en raison de la capacité du réseau de transport de l'Union. Ce besoin accru de transport militaire pourrait être dû, entre autres, à une détérioration de l'environnement de sécurité de l'Union, à des crises naturelles ou d'origine humaine qui nécessiteraient l'intervention de forces armées, affectant l'Union dans son ensemble ou une partie de celle-ci, ou à des menaces dans des pays tiers.
- (24) L'activation de l'EMERS devrait être lancée de la propre initiative de la Commission ou sur demande motivée d'au moins un État membre. Avant de soumettre une proposition au Conseil en vue de l'activation de l'EMERS, la Commission devrait utiliser toute l'expertise disponible et recueillir toute information pertinente pour évaluer le risque d'une augmentation significative du volume, de la fréquence ou de la vitesse du transport militaire au sein de l'Union, y compris en assurant la liaison avec le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité et l'OTAN.
- (25) Lorsque la Commission détermine que l'activation de l'EMERS est justifiée, elle devrait proposer au Conseil de l'activer. Le Conseil devrait pouvoir activer l'EMERS au plus tard 48 heures après réception de la demande d'activation, en adoptant un acte d'exécution précisant la durée d'application de l'EMERS, qui ne devrait pas dépasser 12 mois. L'acte d'exécution devrait également préciser quels effets des dispositions doivent être étendus par les États membres parties au traité de l'Atlantique Nord aux transports militaires effectués par des parties au traité de l'Atlantique Nord qui ne sont pas des États membres, sans préjudice des formalités douanières applicables. Lorsque le Conseil décide d'étendre certaines dispositions aux alliés, il devrait tenir compte notamment des opérations, missions et exercices qui font l'objet d'un accord commun au sein de l'OTAN et qui sont liés aux causes de l'activation de l'EMERS, et respecter les intérêts de l'Union et de ses États membres en matière de sécurité et de défense. L'attribution de ces compétences au Conseil est justifiée par le caractère sensible de la décision d'activer l'EMERS et par la nature particulière des mesures d'urgence applicables en vertu de ce mécanisme.
- (26) Au cours de la période d'activation de l'EMERS, la Commission devrait être en mesure de convoquer des réunions du groupe extraordinaire sur les transports liés à la mobilité militaire, composé de représentants de la Commission, du Service européen pour l'action extérieure (SEAE), y compris l'État-major de l'Union européenne, de l'AED et des États membres (représentant leurs gouvernements), et devrait assurer une coordination étroite avec les États membres. Les États membres devraient informer rapidement la Commission des mesures nationales prises en réponse à l'activation de l'EMERS, de manière à favoriser la cohérence opérationnelle et la solidarité. Le cadre EMERS devrait fonctionner en synergie avec les cadres d'urgence établis au titre du règlement SURMI et du [programme pour l'industrie européenne de la défense] [EDIP]. En cas d'activation de l'EMERS, il convient de tenir dûment compte de l'état de crise d'approvisionnement de [l'EDIP] et de l'état de crise d'approvisionnement liée à la sécurité, ainsi que du mode d'urgence du SURMI, en particulier lorsqu'il est actif, afin d'évaluer l'incidence sur le marché unique et de déterminer s'il peut servir à compléter les opérations de transport militaire, notamment en garantissant la libre circulation des travailleurs.
- (27) Afin de faciliter le transport militaire, des règles spécifiques relatives au transport devraient s'appliquer durant la période d'activation de l'EMERS. Les opérations de

transport militaire devraient être considérées comme automatiquement autorisées par les États membres receveurs. Les États membres demandeurs seraient uniquement tenus de notifier aux États membres receveurs qu'une opération de transport militaire est prévue le plus tôt possible et au plus tard six heures avant l'heure d'arrivée prévue au point de passage frontalier de l'État membre receveur. Ces notifications devraient inclure tous les détails pertinents et, le cas échéant, la demande de soutien à fournir par le pays hôte ou les autres modalités en matière de circulation, afin de permettre aux États membres receveurs de se préparer efficacement. Lorsque l'État membre receveur exige l'adoption de modalités en matière de circulation, celles-ci devraient être déterminées en temps utile afin de garantir que l'opération de transport puisse avoir lieu conformément au calendrier prévu, en assurant une coordination rapide et en conciliant la préparation militaire avec la nécessité d'opérations transfrontières rapides et prévisibles, ce qui contribue à réduire au minimum les perturbations du trafic civil. Dans la mesure où le présent règlement peut avoir des conséquences indirectes sur la politique de sécurité et de défense de certains États membres, il prévoit des règles pour tenir compte des spécificités des régimes de sécurité et de défense de ces États membres.

- (28) Dans ses conclusions sur la sécurité et la défense de l'UE⁽³¹¹⁾ du 27 mai 2024, le Conseil s'est engagé à faire en sorte que, d'ici à 2026 au plus tard, un accès ou un passage prioritaire puisse être accordé au transport militaire ferroviaire dans des situations d'urgence ou de crise. L'accès prioritaire pour le transport militaire ferroviaire ou aérien peut être accordé en vertu des dispositions relatives aux situations de crise ou d'urgence prévues respectivement par le règlement [proposition de règlement sur la capacité ferroviaire] du Parlement européen et du Conseil⁽³²¹²⁾ et par le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil⁽³³¹³⁾. Toutefois, il faut davantage de règles spécifiques de ce type accordant un accès prioritaire, couvrant tous les modes de transport et mieux adaptées à l'EMERS. Il y a donc lieu d'introduire un droit d'accès prioritaire horizontal pour les forces armées aux réseaux et infrastructures de transport, ainsi qu'aux services et installations connexes, dans tous les modes de transport. En raison du caractère exceptionnel de l'EMERS et afin de limiter la charge financière pesant sur les forces armées, aucune compensation ne devrait être due par les forces armées aux usagers des transports concernés par cet accès prioritaire, par exemple parce que leur train est retardé ou qu'ils ne peuvent pas accoster dans un terminal portuaire spécifique. Compte tenu de ces conséquences potentiellement graves et coûteuses pour les autres usagers des transports, un accès prioritaire des forces armées n'est considéré comme justifié que lorsque l'EMERS est activé.
- (29) Pendant la période d'activation de l'EMERS, lorsque les exigences énoncées dans les accords internationaux sont applicables au transport militaire de marchandises dangereuses en vertu du présent règlement, les États membres devraient être autorisés à exempter le transport militaire de marchandises dangereuses de ces exigences, exception faite des formalités douanières. Ce faisant, ils ne devraient pas imposer de règles nationales supplémentaires. Ils devraient également coordonner ces exemptions afin de garantir que les opérations de transport militaire soient soumises à des règles cohérentes en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses.

³¹

³²

³³

- (30) Dans des situations normales, le fret à transporter ne devrait pas dépasser les poids et dimensions maximaux applicables, notamment pour des raisons de sécurité routière, sauf si le fret est indivisible. Toutefois, durant la période d'activation de l'EMERS, il peut être nécessaire de transporter des chargements importants de manière rapide et efficace, compte tenu de la situation d'urgence. Par conséquent, pendant cette période, le transport de fret exceptionnel devrait être autorisé même si le chargement n'est pas indivisible.
- (31) Durant la période d'activation de l'EMERS, les États membres doivent avoir accès aux capacités de transport et aux capacités logistiques nécessaires à l'exécution de leurs opérations de transport militaire. Par conséquent, les États membres devraient pouvoir bénéficier d'un soutien accru à cet égard. La capacité de la Commission à aider les États membres à accéder auxdites capacités est également nécessaire pour garantir l'exécution efficace des opérations de transport militaire. Le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire devrait être en mesure de recenser les capacités de transport spécifiques enregistrées dans la réserve de solidarité dont certains États membres ont un besoin urgent. Dans de tels cas, les efforts de partage et de coordination au titre de la réserve de solidarité devraient se concentrer sur le soutien à ces demandes prioritaires, en veillant à ce que les capacités requises soient mises à disposition en temps utile et de manière efficace.
- (32) Au cours de la période d'activation de l'EMERS, davantage d'opérations de transport militaire impliquant le cabotage pourraient se révéler nécessaires. Les États membres devraient donc exempter tous les transports militaires d'équipements, de marchandises et de personnel des restrictions en matière de cabotage au cours de cette période.
- (33) Les règles de l'Union relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos dans le domaine des transports par route énoncées dans le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil⁽³⁴⁾⁽³⁵⁾ sont importantes pour garantir la sécurité routière ainsi que la santé et le bien-être des travailleurs du secteur des transports. Si la sécurité routière reste essentielle pendant la période d'activation de l'EMERS, les limitations que ces règles imposent aux opérations de transport militaire peuvent entraîner des retards lourds de conséquences. Par conséquent, au cours de cette période, le transport militaire par route devrait bénéficier de règles moins restrictives, sans compromettre le bien-être des travailleurs et la sécurité du transport.
- (34) La directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil⁽³⁵⁾⁽¹⁴⁾ dispose qu'avant qu'une entreprise ferroviaire utilise un véhicule sur un réseau donné, elle vérifie que le véhicule est muni d'une autorisation ad hoc et qu'il est dûment enregistré. Au cours de la période d'activation de l'EMERS, compte tenu de l'augmentation des volumes et de la fréquence des opérations de transport militaire, le recours à des véhicules ferroviaires à double usage pourrait être nécessaire en dehors de leurs domaines d'utilisation autorisés spécifiés. Par conséquent, les entreprises ferroviaires devraient pouvoir les utiliser en dehors de ces domaines, à condition que la sécurité soit assurée par d'autres mécanismes.
- (35) Les règles de l'Union et les règles nationales limitant la circulation sur la base du bruit, de la qualité de l'air et d'autres critères environnementaux soutiennent les objectifs de l'Union visant à réduire l'incidence environnementale du secteur des transports et à garantir le bien-être des citoyens. Toutefois, dans les cas d'urgence où

³⁴

³⁵

un volume et une fréquence plus élevés d'opérations de transport militaire sont nécessaires pour des raisons impérieuses de sécurité publique, ces règles peuvent entraîner des restrictions et des retards disproportionnés pour ce type de transport. Durant la période d'activation de l'EMERS, le transport militaire devrait être exempté des restrictions en matière de circulation routière fondées sur les performances environnementales des véhicules et des restrictions fondées sur la qualité de l'air et le contrôle du bruit mises en place dans les ports et les aéroports.

- (36) Le règlement (UE) 2017/625 du Parlement européen et du Conseil⁽³⁶¹⁵⁾ établit les règles applicables à la réalisation des contrôles officiels par les autorités compétentes des États membres en vue de vérifier le respect de la législation de l'Union dans certains domaines, notamment la sécurité des denrées alimentaires et des aliments pour animaux et la santé animale. Le règlement (UE) 2017/625 exige plus particulièrement que certaines catégories d'animaux et de marchandises en provenance de pays tiers soient présentées à un poste de contrôle frontalier aux fins de contrôles officiels lors de leur première arrivée dans l'Union afin de vérifier le respect des exigences de l'Union relatives, entre autres, à la santé publique et à la santé animale.
- (37) Le règlement (UE) 2017/625 ne prévoit pas de mécanismes spécifiques permettant d'accélérer les contrôles officiels ou d'y déroger dans les situations d'urgence qui justifient l'entrée rapide des marchandises concernées sur le territoire de l'Union. Durant la période d'activation de l'EMERS, la nécessité d'effectuer les contrôles obligatoires aux frontières prévue par le règlement (UE) 2017/625 est susceptible d'entraîner des retards incompatibles avec le transport militaire urgent et sans interruption de denrées alimentaires, d'aliments pour animaux et de chiens. Afin de garantir un transport militaire rapide et sans entrave lorsque l'EMERS est activé, une dérogation aux contrôles officiels aux postes de contrôle frontaliers requis en vertu du règlement (UE) 2017/625 est nécessaire en ce qui concerne l'approvisionnement en denrées alimentaires et en aliments pour animaux ainsi que pour les chiens militaires entrant dans l'Union.
- (38) Afin de garantir un transport militaire rapide et sans entrave au sein de l'Union dans les situations où l'EMERS est activé et d'éviter les goulets d'étranglement susceptibles d'avoir une incidence négative sur le transport civil, les procédures douanières devraient être gérées en activant les protocoles et procédures élaborés par l'Autorité douanière de l'Union européenne, en consultation avec la Commission, ainsi que le mécanisme de gestion des crises douanières prévu par le règlement [réforme douanière]⁽³⁷¹⁶⁾.
- (39) Les corridors prioritaires de mobilité militaire de l'UE définis dans le document du Conseil intitulé «Besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE»³⁸ constituent un instrument visant à faciliter la mise en œuvre coordonnée des parties du réseau transeuropéen de transport qui présentent une valeur militaire particulière. Ils visent, en particulier, à assurer la circulation fluide, dans l'ensemble de l'Union et au-delà, des troupes et du matériel militaires. En se concentrant sur les investissements les plus urgents dans les infrastructures à double

³⁶

³⁷

³⁸

ST10440, ADD1, document «Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU» (Besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE) du Conseil, approuvé par le Conseil le 26 juin 2023 et le 23 octobre 2023, et toute modification ultérieure apportée à ce document telle qu'approuvée par le Conseil.

usage le long de ces corridors, et en particulier sur les investissements ciblés à court terme («points névralgiques»), les États membres peuvent moderniser ces corridors rapidement, de manière coordonnée et synchronisée.

- (40) En outre, ces corridors servent de base aux États membres et aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire ou aux autorités aéronautiques nationales pour convenir au préalable d'itinéraires désignés et d'installations d'appui, en particulier pour le transport militaire de marchandises dangereuses et pour les transports militaires exceptionnels, ainsi que de liaisons aériennes transfrontières prédéfinies ou de points de connectivité. Ces itinéraires et liaisons préalablement convenus ou préétablis devraient être mis en place afin de réduire sensiblement le temps nécessaire au traitement des modalités en matière de circulation.
- (41) Le système de transport de l'Union repose sur l'élaboration de mesures relatives à la circulation et d'exigences techniques en vue de garantir et d'améliorer la sécurité et la fiabilité. Ces objectifs servent de manière similaire le transport militaire qui utilise les infrastructures à double usage ainsi que la résilience et la sécurité des systèmes de transport.
- (42) La directive (UE) 2022/2557 du Parlement européen et du Conseil³⁹¹⁷⁾ impose aux États membres de recenser les entités critiques qui fournissent des services essentiels dans onze secteurs clés du marché intérieur, en vue de renforcer la résilience de ces entités critiques face à tous les dangers, en tenant compte à la fois des risques naturels et des risques d'origine humaine. En vertu de la directive (UE) 2022/2557, les États membres doivent également veiller à ce que les entités critiques prennent des mesures pour renforcer leur résilience. En outre, il peut exister des infrastructures de transport, d'énergie et numériques à double usage qui sont essentielles pour le transport militaire, notamment les infrastructures situées sur les corridors de mobilité militaire de l'UE ou le long de ceux-ci. Ces infrastructures ont une valeur stratégique qui dépasse les frontières nationales. Ces infrastructures stratégiques à double usage (ci-après les «ISD») devraient donc être recensées et protégées par les États membres en raison de leur importance stratégique, sous la coordination de la Commission.
- (43) Ces ISD devraient donc être protégées contre tous les dangers, afin de renforcer leur résilience et de garantir leur fonctionnement efficace à tout moment, tant par les États membres que par leurs propriétaires, exploitants et gestionnaires. Au minimum, les obligations des entités critiques découlant de la directive (UE) 2022/2557 et les exigences applicables aux entités essentielles et importantes découlant de la directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil⁴⁰ devraient être respectées par les propriétaires, les exploitants et les gestionnaires d'ISD, qu'ils relèvent ou non du champ d'application de ces directives.
- (44) En outre, dans le prolongement des annonces faites à cet égard dans le livre blanc sur l'avenir de la défense européenne, les États membres devraient également mettre en place des règles plus strictes en matière de propriété et de contrôle des infrastructures stratégiques à double usage. Même si un filtrage efficace des nouveaux

³⁹

⁴⁰

Directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, modifiant le règlement (UE) n° 910/2014 et la directive (UE) 2018/1972, et abrogeant la directive (UE) 2016/1148 (directive SRI 2) (JO L 333 du 27.12.2022, p. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/obj>).

investissements étrangers dans les ISD, conformément au règlement (UE) 2019/452 du Parlement européen et du Conseil⁴¹, pouvait contribuer à prévenir les risques liés à une propriété ou à un contrôle étrangers malveillants, les États membres devraient également atténuer et traiter les risques existants de propriété ou de contrôle étrangers dans les infrastructures stratégiques à double usage.

- (45) Comme le souligne le plan d'action sur la mobilité militaire 2.0, les États membres sont confrontés à des lacunes en matière de capacités en ce qui concerne la mobilité militaire. Ces lacunes entravent la capacité des États membres à effectuer des opérations de transport militaire. Par conséquent, il convient d'habiliter la Commission à mettre en place une réserve de solidarité afin de combler les lacunes en matière de capacités auxquelles les États membres sont confrontés. La réserve de solidarité devrait permettre aux États membres de mutualiser et de partager des capacités de transport et des capacités logistiques, y compris des capacités de nature à renforcer la sécurité énergétique, facilitant ainsi leur accès aux capacités nécessaires et renforçant leur capacité à effectuer des opérations de transport militaire.
- (46) La Commission devrait veiller à ce que la réserve de solidarité soit mise en place de telle manière qu'elle encourage les États membres à partager volontairement leurs capacités de transport et de logistique, y compris leurs actifs mobiles à double usage, tels que les véhicules et les navires, et qu'elle permette une utilisation efficace des fonds de l'Union pour soutenir le déploiement et l'entretien de ces capacités. La réserve de solidarité devrait également englober les capacités logistiques et de transport de l'Union, y compris celles qui font l'objet de contrats avec des opérateurs privés. Ces capacités de transport et de logistique de l'Union devraient être particulièrement axées sur les capacités rares et limitées qui ne sont pas facilement disponibles au sein des forces armées des États membres et pour lesquelles la passation de marchés de services de l'Union pourrait apporter une valeur ajoutée significative.
- (47) Les États membres devraient être en mesure d'accéder à des informations sur les capacités de transport à double usage existantes afin de planifier de manière appropriée les futures opérations de transport militaire et de recenser les lacunes persistantes en matière de capacités. La plupart des véhicules ferroviaires et routiers, navires et aéronefs civils sont inscrits dans des registres nationaux ou européens. Il convient donc d'améliorer la visibilité des États membres sur les capacités existantes en veillant à ce que les services nationaux chargés du transport militaire aient accès à ces registres. Afin d'améliorer la visibilité au niveau de l'Union et de soutenir la planification des transports militaires, la Commission devrait également avoir accès à ces informations.
- (48) Un grand nombre de véhicules ferroviaires civils pourraient être considérés comme des véhicules à double usage et aptes à des opérations de transport militaire, ou facilement aménageables à ces fins. Par conséquent, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de déterminer si et dans quelles conditions les entreprises ferroviaires qui possèdent de tels véhicules, les détenteurs de véhicules qui en sont responsables et les constructeurs de véhicules qui les fabriquent peuvent évaluer si les véhicules ferroviaires présentent les caractéristiques techniques

⁴¹ Règlement (UE) 2019/452 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union (JO L 79I du 21.3.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj>).

qui leur permettraient d'être utilisés dans le cadre d'un transport militaire. Ces compétences devraient s'étendre à l'élaboration de paramètres techniques harmonisés sur lesquels ce recensement pourrait être fondé.

- (49) Dans des circonstances exceptionnelles, les opérations de transport militaire peuvent nécessiter le recours à des infrastructures, des actifs ou des équipements spécialisés afin de faciliter davantage le transport militaire. Afin de garantir un accès ininterrompu à ces ressources critiques en matière de transport, les États membres devraient établir ou posséder un cadre leur permettant d'y accéder en temps utile lorsque d'autres solutions, telles que la passation de marchés, ne sont pas possibles dans les délais requis.
- (50) Ce cadre devrait permettre aux États membres d'obtenir le contrôle temporaire des infrastructures, des actifs ou des équipements, ou le droit temporaire de les utiliser, en tant que mesure de dernier recours lorsque cela est strictement nécessaire pour assurer le transport militaire. Il devrait également permettre le recours à de telles mesures de contrôle temporaire pour soutenir les opérations de transport militaire d'autres États membres, sur demande. Les propriétaires, les exploitants et les gestionnaires de l'infrastructure, des actifs ou des équipements concernés ne devraient toutefois pas être injustement grevés par de telles mesures et devraient donc recevoir une compensation appropriée pour les dépenses encourues et les dommages subis du fait de leur déploiement. Conformément à la charte des droits fondamentaux, les États membres devraient veiller à ce que, lorsque de telles mesures portent atteinte au droit de propriété, elles soient prévues par la loi, respectent le contenu essentiel de ces droits et libertés et soient conformes au principe de proportionnalité.
- (51) Si le Conseil européen a souligné l'importance d'établir des contrats-cadres avec les prestataires de transport civil dans le cadre de l'engagement en faveur de la mobilité militaire de 2024, tout futur contrat-cadre devrait être plus transparent et plus souple.
- (52) Compte tenu de la rareté des capacités de transport, un État membre peut finir par préserver des capacités déjà réservées par un autre État membre. Pour faire face aux risques associés à une éventuelle double réservation, dans les nouveaux contrats-cadres, les prestataires de transport devraient tenir les États membres informés de ces cas de double réservation. Dans le même temps, afin de garantir l'accès aux services de transport nécessaires, les nouveaux contrats-cadres devraient permettre aux États membres d'inviter d'autres États membres à y adhérer en tant que parties contractantes.
- (53) Sans préjudice du réseau de points de contact nationaux établi dans le cadre du projet «Mobilité militaire» relevant de la coopération structurée permanente en matière de défense (CSP), chaque État membre devrait désigner un coordinateur national des transports militaires transfrontières, afin d'assurer la coordination, la communication et l'exécution efficaces des opérations de transport militaire transfrontières, en particulier lorsque l'EMERS est activé.
- (54) Le coordinateur national des transports militaires transfrontières devrait être joignable à tout moment afin de faciliter l'échange en temps utile d'informations et de demandes liées aux opérations de transport militaire, y compris la réception et la transmission des demandes d'autorisation et des notifications de transport militaire. Afin d'atteindre les objectifs du présent règlement, le coordinateur national devrait également disposer de l'expertise et des ressources nécessaires pour fournir des conseils et un soutien en ce qui concerne les formalités douanières, recevoir les demandes d'accès prioritaire présentées pendant une période d'activation de l'EMERS et y répondre, faciliter les

procédures nécessaires et être en mesure de se coordonner avec tous les acteurs nationaux, régionaux et locaux concernés par les opérations de transport militaire.

- (55) Afin d'assister la Commission dans la mise en œuvre du présent règlement et de faciliter la coopération et l'échange d'informations entre les États membres, il convient de créer un groupe sur les transports liés à la mobilité militaire. Un tel groupe est essentiel, entre autres tâches, pour faciliter la coopération en ce qui concerne l'octroi des autorisations de transport militaire et les modalités en matière de circulation, en particulier entre les États membres situés le long des mêmes corridors de mobilité militaire, pour favoriser la coordination et la coopération entre les États membres, notamment pour la mise en œuvre des formalités douanières pertinentes, pour faciliter le recensement et le prépositionnement des capacités de transport essentielles pour la réserve de solidarité, pour relever les défis en matière de sécurité énergétique pour les opérations de transport militaire et pour recenser les domaines dans lesquels l'acquisition conjointe de capacités de transport militaire peut être envisagée. Le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire devrait être autorisé à inviter, le cas échéant, et dans le respect des intérêts de l'Union et de ses États membres en matière de sécurité et de défense, l'Ukraine, la Moldavie et les pays de l'Espace économique européen à assister aux réunions en qualité d'observateurs. Le cas échéant, le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire devrait également être autorisé à organiser des réunions conjointes avec le conseil de la sécurité de l'approvisionnement dans le domaine de la défense institué en vertu de l'article 57 du règlement [proposition relative à l'EDIP], afin de traiter les questions liées à la disponibilité des actifs et des capacités militaires.
- (56) Afin de faciliter l'exécution d'opérations de transport militaire efficaces dans l'Union, les États membres devraient procéder chaque année à un contrôle de la préparation en matière de transport militaire, permettant à chaque État membre d'évaluer s'il est prêt à effectuer des opérations de transport militaire ou à y contribuer, ainsi qu'à mettre en œuvre l'EMERS. Ces contrôles devraient, entre autres, contribuer à faire en sorte que les États membres soient bien préparés à accueillir des opérations de transport militaire transfrontières sur leur territoire et qu'ils aient pris les mesures nécessaires pour faciliter l'octroi d'autorisations de transport militaire et garantir une approche pangouvernementale.
- (57) L'engagement en faveur de la mobilité militaire pris par le Conseil européen en 2024 a mis en évidence la nécessité d'exercices réguliers pour tester les mouvements militaires transfrontières. La capacité de la Commission à effectuer des tests de résistance est également essentielle pour évaluer l'efficacité du présent règlement à cet égard. Par conséquent, la Commission devrait être autorisée à réaliser des tests de résistance, en collaboration avec les États membres et les organes compétents de l'Union, afin d'améliorer la préparation des États membres et des acteurs au niveau de l'Union à la mise en œuvre du présent règlement. Ces tests devraient se concentrer sur des aspects, tels que la préparation à l'activation de l'EMERS, l'évaluation de l'efficacité de l'approche pangouvernementale dans la mise en œuvre des objectifs du présent règlement et l'évaluation de la mise en œuvre des objectifs du présent règlement dans des zones géographiques spécifiques, telles que des corridors de mobilité militaire ou des secteurs spécifiques, notamment les douanes.
- (58) Afin d'atteindre l'objectif du présent règlement consistant à établir des règles uniformes de l'Union pour le transport militaire, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE lui permettant de mettre à jour la liste des types d'opérations de transport militaire

couvertes par des autorisations de transport militaire permanentes figurant à l'annexe I, ainsi que le modèle de demande et de notification d'autorisations de transport militaire figurant à l'annexe II pour qu'il soit toujours à jour. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁽⁴²¹⁹⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

- (59) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission lui permettant d'établir un système d'information numérique sécurisé et restreint sur la mobilité militaire, de définir des mesures de base en matière de protection et de résilience ainsi que des mesures de protection renforcées pour les infrastructures stratégiques à double usage, de mettre en place une réserve de solidarité garantissant, optimisant et facilitant l'exécution des opérations de transport militaire, de recenser les catégories de véhicules ferroviaires les plus adaptées à une utilisation dans le cadre d'un transport militaire, d'établir des spécifications techniques sur lesquelles ce recensement peut être fondé et de déterminer si et dans quelles conditions les entreprises ferroviaires, les détenteurs de véhicules et les constructeurs devraient recenser de tels véhicules. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴³²⁰⁾.
- (60) Un grand nombre de véhicules ferroviaires pourraient être considérés comme des véhicules à double usage et nécessaires à la réalisation des objectifs de transport militaire des chemins de fer. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après l'«AFE») devrait être autorisée à aider la Commission à établir des critères pour le recensement des véhicules appropriés. En outre, afin de mettre en service rapidement et efficacement les véhicules ferroviaires utilisés pour le transport militaire, les processus devraient être rationalisés et les États membres devraient être autorisés à déléguer à l'AFE l'autorisation des véhicules pouvant être utilisés pour le transport militaire. L'AFE devrait être dotée de pouvoirs similaires à ceux dont disposent les États membres pour, après avoir autorisé des véhicules, mettre à jour les informations figurant dans le registre européen des véhicules (ci-après le «REV») avec effet immédiat. Il convient de modifier en conséquence le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁴²¹⁾ et la directive (UE) 2016/797. Enfin, plus généralement, le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil devrait être modifié afin de tenir compte du rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans le soutien à la mobilité militaire en améliorant la préparation, la résilience et la sécurité du système ferroviaire.
- (61) Pour optimiser l'utilisation de l'espace aérien, il est essentiel de disposer en permanence de services de communication solides entre les actifs aériens et terrestres. Le règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁵²²⁾, qui est entré

⁴²

⁴³

⁴⁴

⁴⁵

en vigueur le 1^{er} décembre 2024, vise à renforcer la résilience des infrastructures critiques de la circulation aérienne. Il dispose que les prestataires de systèmes de communication, de navigation et de surveillance, de services d'information aéronautique, de services de surveillance dépendante automatique, de services météorologiques et de services de contrôle de la circulation aérienne pour le contrôle d'aérodrome et le contrôle d'approche doivent satisfaire à des exigences strictes en matière de certification et de propriété. Ces exigences, y compris la nécessité pour les prestataires d'être détenus à plus de 50 % et effectivement contrôlés par des États membres ou leurs ressortissants, sont conçues pour garantir l'intégrité et la sécurité des services de la circulation aérienne. Toutefois, afin d'éviter des perturbations des services de la circulation aérienne, il est essentiel de modifier le règlement (UE) 2024/2803 en reportant l'application de ses dispositions pertinentes aux prestataires de services de communication afin de maintenir leur état de préparation opérationnelle.

- (62) Le modèle actuel de coopération entre l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et les forces armées nationales s'est avéré efficace pour certifier les aéronefs à double usage. Toutefois, la certification des drones de grande taille pose un défi important, les forces armées nationales les certifiant de manière non coordonnée, ce qui crée un risque de fragmentation et de non-alignement sur les futures réglementations civiles. L'intégration de ces drones dans la circulation aérienne générale — telle que définie à l'article 2, point 4), du règlement (UE) 2024/2803 — est considérée comme une nécessité par les forces armées. Afin de permettre le double usage de ces drones à des fins de transport, il est essentiel d'aligner les exigences militaires sur les futures exigences civiles. Le cadre réglementaire actuel de l'Union n'offre pas une flexibilité suffisante pour permettre la certification de technologies et de produits innovants, tels que certaines catégories de drones. Il est nécessaire pour cela de modifier l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁶²³⁾ afin de permettre des dérogations aux exigences applicables lorsque ces exigences empêchent la certification de technologies et de produits innovants, tout en garantissant le niveau le plus élevé de sûreté et de sécurité, et d'établir une approche coordonnée entre l'AESA et les forces armées nationales pour définir les exigences relatives à la certification des drones de grande taille.
- (63) Afin de renforcer le transport militaire, l'Union devrait promouvoir des solutions de transport aérien à double usage innovantes, y compris des aéronefs sans équipage à bord, des systèmes autonomes, des concepts avancés de mobilité aérienne urbaine et des systèmes de gestion de la circulation aérienne cybersécurisés. La mise en place d'environnements d'essai réglementaires («bacs à sable réglementaires») est nécessaire pour faciliter un développement plus rapide et autonome de ces technologies dans l'Union, en coopération entre les autorités civiles et militaires. En fournissant des conditions contrôlées pour l'expérimentation, ces environnements d'essai devraient contribuer à accélérer le déploiement de nouvelles capacités, à améliorer la logistique et la gestion de la chaîne d'approvisionnement et à renforcer l'état de préparation et l'efficacité du transport militaire. En outre, ils devraient soutenir l'harmonisation des cadres réglementaires civils et militaires, permettant l'intégration sans discontinuité des actifs de transport aérien à double usage dans les opérations de transport tant commercial que militaire, tout en réduisant les charges administratives liées au changement de mode. Les bacs à sable réglementaires devraient ainsi contribuer à combler les lacunes réglementaires existantes, favoriser

l'interopérabilité et participer à un système de transport militaire plus résilient, plus efficace et plus réactif au sein de l'Union. Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) 2018/1139 en conséquence, sans préjudice des exigences et formalités pertinentes de l'Union dans des domaines, tels que la santé, la sécurité, l'environnement et la concurrence, ainsi que des formalités et procédures douanières qui ne peuvent être levées aux fins des bacs à sable réglementaires.

- (64) Les États membres et la Commission devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la protection des informations confidentielles conformément, en particulier, à la décision (UE, Euratom) 2015/443 de la Commission⁽⁴⁷²⁴⁾, à la décision (UE, Euratom) 2015/444 de la Commission⁽⁴⁸²⁵⁾ et à l'accord entre les États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relatif à la protection des informations classifiées échangées dans l'intérêt de l'Union européenne⁽⁴⁹²⁶⁾. Ces mesures devraient notamment porter sur l'obligation de ne pas déclasser ou déclassifier les informations classifiées sans le consentement préalable écrit de l'autorité d'origine. Il convient que toute information sensible mais non classifiée ou toute information fournie sur une base confidentielle soit traitée comme telle par les autorités.
- (65) Il y a lieu que tout traitement de données à caractère personnel en application du présent règlement soit conforme aux règles applicables sur la protection de ce type de données. Le traitement des données à caractère personnel par les États membres devrait, plus particulièrement, s'effectuer conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil⁽⁵⁰²⁷⁾ et à la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil⁽⁵¹²⁸⁾. Le traitement des données à caractère personnel par la Commission devrait être effectué conformément au règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil⁽⁵²²⁹⁾.
- (66) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir faciliter le transport militaire dans l'Union et au-delà de ses frontières extérieures, tout en réduisant au minimum et en atténuant l'incidence de ce transport sur le transport civil, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, étant donné que la fragmentation, l'inefficacité et la mise en œuvre incohérente actuelles des politiques nationales empêchent une résolution efficace au niveau des États membres, mais peuvent l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (67) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le [JJ/MM/AAAA],

47

48

49

50

51

52

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I

Dispositions générales

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des mesures relatives aux équipements, moyens de transport et infrastructures à double usage afin de faciliter le transport militaire à l'intérieur de l'Union et au-delà de ses frontières extérieures, tout en réduisant au minimum et en atténuant l'incidence de ce transport sur le transport civil.

Le présent règlement établit en particulier:

- a) un cadre uniforme pour les procédures d'autorisation des transports militaires transfrontières ainsi que des mesures assurant un transport militaire ininterrompu et sûr, y compris des mesures qui simplifient les formalités douanières applicables à ce transport aux frontières extérieures de l'Union;
- b) des mesures efficientes, coordonnées et efficaces qui facilitent le transport militaire en réaction à des situations temporaires, extraordinaires et urgentes;
- c) des règles visant à adapter les infrastructures de transport à double usage aux fins du double usage, à protéger les infrastructures stratégiques à double usage et à les rendre résilientes face à tous les dangers et menaces;
- d) des mesures visant à partager et à mutualiser les capacités de transport et les capacités logistiques de l'Union et des États membres et à accroître la visibilité des capacités de transport existantes pour le transport militaire.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique au transport d'équipements, de marchandises et de personnel qui est opéré par les forces armées des États membres ou, dans les cas prévus aux articles 17 et 19 du présent règlement, par les alliés de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), ou sous leur responsabilité, qui a lieu en tout ou en partie dans l'Union et qui utilise, au cours de sa réalisation, des infrastructures, des actifs et des capacités à double usage situés dans l'Union.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «transport militaire»: le transport d'équipements, de marchandises ou de personnes effectué directement par les forces armées, ainsi que le transport effectué pour le compte de celles-ci par des sociétés civiles ou d'autres

- contractants engagés par ces forces armées, notamment dans le cadre d'un exercice, d'une opération ou d'une mission militaires, y compris le transport avec ou sans équipage à bord de véhicules, de navires ou d'aéronefs utilisant leur propre propulsion;
- 2) «opération de transport militaire»: un trajet en charge ou à vide dans le cadre d'un transport militaire;
 - 3) «autorisation de transport militaire»: une autorisation ou une autorisation diplomatique accordée pour un transport militaire transfrontière par un État membre receveur à un État membre demandeur;
 - 4) «État membre demandeur»: l'État membre qui présente une demande à un État membre receveur en vue d'effectuer une opération de transport militaire sur le territoire de cet État membre receveur, ou l'État membre qui présente une demande de soutien au titre de la réserve de solidarité prévue à l'article 35;
 - 5) «État membre receveur»: l'État membre de destination d'une opération de transport militaire ou l'État membre traversé ou survolé en transit dans le cadre d'une opération de transport militaire;
 - 6) «fret militaire exceptionnel»: les marchandises ou équipements à caractère militaire pour le transport sécurisé desquels des permis spéciaux, des plans de transport sur mesure ou une manutention logistique spécialisée sont nécessaires et qui, avec le véhicule effectuant l'opération de transport militaire, dépassent:
 - a) en cas de transport par route, les dimensions maximales autorisées (longueur, largeur, hauteur) ou les limites de poids fixées à l'annexe I de la directive 96/53/CE;
 - b) en cas de transport par rail, les limites de poids, le gabarit ou d'autres caractéristiques techniques spécifiés dans le registre de l'infrastructure prévu à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797 et dans l'application RINF créée par le règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission⁵³³⁰⁾;
 - 7) «transport militaire exceptionnel»: le transport militaire de fret militaire exceptionnel;
 - 8) «marchandises dangereuses»: les substances et articles relevant du champ d'application des accords et réglementations internationaux énumérés à l'article 10, paragraphe 1, du présent règlement;
 - 9) «soutien fourni par le pays hôte»: toute action effectuée ou toute assistance fournie par un État membre receveur ou pour son compte afin de faciliter le transit par son territoire ou le stationnement temporaire sur son territoire du personnel et des équipements militaires de l'État membre demandeur, y compris l'accès à des installations de ravitaillement, de recharge, de stationnement et de repos, dans le cadre d'une opération de transport militaire;
 - 10) «modalités en matière de circulation»: les modalités opérationnelles arrêtées spécifiquement par les autorités compétentes des États membres receveurs pour permettre des opérations de transport militaire sur leur territoire respectif, y compris des mesures relatives aux services de contrôle de la circulation, des

53

- mesures visant à assurer le transport sécurisé de fret militaire exceptionnel et de marchandises dangereuses, des dispositions en matière d'escorte et toute autre modalité liée à la sécurité, le soutien fourni par le pays hôte et toute autre exigence spécifique à un mode de transport, telle que la mise en place de zones réglementées temporaires pour les mouvements aériens;
- 11) «escorte»: une garde ou une force de police accompagnant une opération de transport militaire;
 - 12) «cabotage»:
 - a) soit les transports nationaux de marchandises pour compte d'autrui effectués à titre temporaire dans un État membre par un opérateur établi dans un autre État membre;
 - b) soit les services de transports nationaux de voyageurs par route pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre par un transporteur établi dans un autre État membre;
 - 13) «contrat-cadre»: un accord conclu entre un ou plusieurs pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices et un ou plusieurs opérateurs économiques ayant pour objet d'établir les termes régissant les marchés à passer au cours d'une période donnée, notamment en ce qui concerne les prix et, le cas échéant, les quantités envisagées;
 - 14) «capacités de transport»: tous les équipements, moyens de transport ou membres du personnel susceptibles, séparément ou en combinaison, de faciliter, de permettre et d'exécuter des opérations de transport militaire, ainsi que les actifs mobiles destinés à la réparation d'infrastructures stratégiques à double usage;
 - 15) «capacités logistiques»: le personnel, les équipements et les services susceptibles de faciliter, de permettre et d'exécuter les activités relevant du soutien fourni par le pays hôte, y compris le stockage et la distribution de carburant, de fournitures et d'autres produits de base essentiels;
 - 16) «infrastructure stratégique à double usage» ou «ISD»: une infrastructure répondant aux critères énoncés à l'article 33;
 - 17) «propriétaires, exploitants et gestionnaires d'une infrastructure»: les entités responsables des investissements dans cette infrastructure ou de son exploitation quotidienne;
 - 18) «besoins militaires du Conseil»: les «besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE» approuvés par le Conseil le 26 juin 2023 et le 23 octobre 2023, ainsi que toute modification ultérieure de ces besoins telle qu'approvée par le Conseil;
 - 19) «corridor de mobilité militaire»: l'un des corridors de mobilité militaire prioritaires de l'UE établi à l'annexe II des besoins militaires du Conseil;
 - 20) «double usage»: la capacité d'être utilisé à des fins de transport tant civil que militaire;

- 21) «denrée alimentaire»: une denrée alimentaire ou un aliment au sens de l'article 2 du règlement (CE) n° 178/2002 du Parlement européen et du Conseil(⁵⁴³¹⁾;
- 22) «marchandises destinées à être déplacées ou utilisées dans le cadre d'activités militaires»: toutes les marchandises, y compris les animaux, destinées à être déplacées ou utilisées dans l'un des contextes suivants:
 - a) des activités organisées par les autorités militaires compétentes d'un ou de plusieurs États membres ou d'un pays tiers avec lequel un ou plusieurs États membres ont conclu un accord en vue de mener des activités militaires sur le territoire douanier de l'Union, ou dans le cadre d'activités exercées sous le contrôle desdites autorités; ou
 - b) toute activité militaire menée au titre:
 - i) de la politique de sécurité et de défense commune de l'Union européenne (PSDC); ou
 - ii) du traité de l'Atlantique Nord, signé à Washington D.C. le 4 avril 1949.

Chapitre II

Cadre uniforme pour la mobilité militaire

SECTION 1

PROCEDURES ET REGLES UNIFORMES EN MATIERE D'AUTORISATION DE TRANSPORT MILITAIRE

Article 4

Autorisations de transport militaire

Afin de faciliter le transport militaire transfrontière, l'État membre receveur peut accorder à l'État membre demandeur:

- a) les autorisations de transport militaire permanentes prévues à l'article 5;
- b) les autorisations de transport militaire ad hoc prévues à l'article 6.

Article 5

Autorisations de transport militaire permanentes

1. Les autorisations de transport militaire permanentes précisent les types d'opérations de transport militaire réputés autorisés par les États membres receveurs pendant leur période de validité. Les autorisations de transport militaire permanentes portent au moins sur les types d'opérations de transport militaire figurant à l'annexe I.

54

2. Les États membres receveurs prennent la décision d'accorder ou de refuser une autorisation de transport militaire permanente au plus tard deux mois après réception de la demande d'autorisation permanente.
3. Dans la mesure du possible, les États membres receveurs et demandeurs conviennent, dans l'autorisation de transport militaire permanente, des conditions dans lesquelles les opérations de transport militaire visées par cette autorisation doivent être effectuées, le cas échéant, notamment les modalités en matière de circulation applicables et les itinéraires prédéfinis.
4. Les États membres, en particulier ceux situés le long d'un même corridor de mobilité militaire, peuvent aligner leurs autorisations de transport militaire permanentes et se coordonner à l'avance, notamment pour assurer la cohérence des modalités en matière de circulation et des itinéraires prédéfinis.
5. Les autorisations de transport militaire permanentes sont valables jusqu'à ce qu'elles soient expressément suspendues ou révoquées par l'État membre receveur. L'État membre ne suspend ou ne révoque une autorisation de transport militaire permanente qu'en cas de force majeure ou de menace grave pour l'ordre public ou la sécurité intérieure dans cet État membre et motive cette suspension ou révocation. L'État membre receveur qui révoque ou suspend l'autorisation en informe l'État membre demandeur le plus tôt possible.
6. L'État membre receveur peut, dans des cas dûment justifiés, modifier une autorisation de transport militaire permanente en donnant à l'État membre demandeur un préavis d'au moins trois jours ouvrables.
7. Avant d'effectuer une opération de transport militaire en vertu d'une autorisation de transport militaire permanente en cours de validité, l'État membre demandeur envoie une notification à l'État membre receveur. Lorsque l'État membre demandeur sollicite un soutien fourni par le pays hôte ou d'autres modalités en matière de circulation, cette demande est incluse dans la notification.
8. La notification mentionnée au paragraphe 7 est envoyée au plus tard 72 heures avant l'heure d'arrivée prévue au point de passage frontalier de l'État membre receveur. En cas de transit par plusieurs États membres, l'État membre demandeur soumet la notification à tous les États membres receveurs en même temps. Lorsque la notification comprend une ou plusieurs demandes de modalités en matière de circulation, les États membres receveurs se coordonnent et traitent ces demandes simultanément afin d'assurer la cohérence des modalités en matière de circulation pour le transport militaire. L'État membre receveur et l'État membre demandeur peuvent convenir, dans l'autorisation de transport militaire permanente, d'un délai plus court pour les notifications d'opérations de transport militaire.
9. Dès réception d'une notification visée au paragraphe 7, l'État membre receveur peut déterminer des modalités en matière de circulation spécifiques à l'opération de transport militaire en question ou imposer des conditions à cette opération de transport militaire, y compris l'utilisation d'itinéraires spécifiques, en particulier lorsque cela est nécessaire pour le transport sécurisé de fret militaire exceptionnel ou de marchandises dangereuses conformément aux articles 10 et 11. Dans ce cas, il coordonne sans retard injustifié les modalités nécessaires avec l'État membre demandeur, afin de faire en sorte que l'opération de transport militaire puisse avoir lieu comme prévu.

10. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 44 pour modifier l'annexe I afin de mettre à jour la liste des types d'opérations de transport militaire visés par des autorisations de transport militaire permanentes.

Article 6

Autorisations de transport militaire ad hoc

1. Une autorisation de transport militaire ad hoc peut être accordée par l'État membre receveur à l'État membre demandeur pour une ou plusieurs opérations de transport militaire qui ne sont pas visées par une autorisation de transport militaire permanente en cours de validité. Une autorisation de transport militaire ad hoc n'est valable que pour la durée qui y est précisée.
2. L'État membre demandeur introduit la demande d'autorisation de transport militaire ad hoc le plus tôt possible et, en tout état de cause, en temps utile pour permettre à l'État membre receveur d'accorder ou de refuser l'autorisation conformément au paragraphe 3. Lorsque l'État membre demandeur sollicite un soutien fourni par le pays hôte ou d'autres modalités en matière de circulation, cette demande de modalités en matière de circulation est incluse dans la demande d'autorisation de transport militaire ad hoc. En cas de transit par plusieurs États membres, l'État membre demandeur soumet la demande à tous les États membres receveurs en même temps. Les États membres receveurs se coordonnent et traitent simultanément les demandes afin d'assurer la cohérence des modalités en matière de circulation pour le transport militaire.
3. L'État membre receveur prend la décision d'accorder ou de refuser l'autorisation ad hoc au plus tard trois jours ouvrables après réception de la demande. Dans sa décision d'accorder une autorisation de transport militaire ad hoc, l'État membre receveur peut déterminer des modalités en matière de circulation spécifiques à l'opération de transport militaire en question ou imposer des conditions à cette opération de transport militaire, y compris l'utilisation d'itinéraires spécifiques, en particulier lorsque cela est nécessaire pour le transport sécurisé de fret militaire exceptionnel ou de marchandises dangereuses conformément aux articles 10 et 11. Dans ce cas, il coordonne sans retard injustifié les modalités nécessaires avec l'État membre demandeur, afin de faire en sorte que l'opération de transport militaire puisse avoir lieu comme prévu.
4. L'État membre receveur ne peut révoquer une autorisation de transport militaire ad hoc qu'en cas de force majeure ou de menace grave pour l'ordre public ou la sécurité intérieure dans cet État membre. L'État membre receveur qui révoque l'autorisation le signale à l'État membre demandeur le plus tôt possible et motive dûment cette révocation.
5. L'État membre receveur ne peut modifier l'autorisation de transport militaire ad hoc délivrée que dans des cas dûment justifiés. Il communique les modifications apportées à l'État membre demandeur le plus tôt possible.
6. L'État membre demandeur peut modifier une demande d'autorisation de transport militaire ad hoc présentée précédemment. Il le fait au plus tard trois jours ouvrables avant la date d'arrivée initialement prévue au point de passage frontalier. L'État membre receveur répond aux demandes de modification sans retard injustifié.

7. Une nouvelle demande d'autorisation de transport militaire ad hoc est présentée par l'État membre demandeur si les modifications prévues concernent le transport de marchandises dangereuses ou de fret militaire exceptionnel, des modifications importantes du soutien fourni par le pays hôte ou un changement de dates.

Article 7

Sillons individuels pour le transport militaire par voie ferroviaire

1. Avant d'effectuer une opération de transport militaire par voie ferroviaire, l'État membre demandeur, directement ou par l'intermédiaire d'une entreprise ferroviaire effectuant le transport militaire pour le compte de cet État membre demandeur, demande un sillon individuel au(x) gestionnaire(s) de l'infrastructure ferroviaire de l'État membre receveur en vertu de l'article 48 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil⁵⁵³²⁾.
2. Lorsque la coopération du gestionnaire de l'infrastructure est nécessaire pour faire en sorte que les véhicules ferroviaires, en particulier lorsqu'ils transportent du fret militaire exceptionnel, soient compatibles avec l'itinéraire et convenablement intégrés dans la composition du train conformément à l'article 23 de la directive (UE) 2016/797, le gestionnaire de l'infrastructure fournit les informations nécessaires à l'entreprise ferroviaire et facilite les essais requis dès que possible.
3. Lorsque les véhicules ferroviaires, en particulier ceux qui transportent du fret militaire exceptionnel, ne sont pas compatibles avec les paramètres de l'itinéraire définis dans les spécifications communes du registre de l'infrastructure établies dans le règlement d'exécution (UE) 2019/777 dans des conditions d'exploitation normales, le gestionnaire de l'infrastructure détermine dès que possible si ces véhicules pourraient circuler en toute sécurité dans des conditions d'exploitation particulières.
4. Lorsque le transport ferroviaire comprend des marchandises dangereuses autorisées en vertu de l'article 10, le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire mettent en place toutes les mesures nécessaires pour assurer le respect des dispositions visées à l'article 10.
5. En cas de transit par plusieurs États membres, les gestionnaires de l'infrastructure de ces États membres se coordonnent afin d'assurer un traitement cohérent de l'opération de transport militaire.

Article 8

Modalités pratiques des procédures d'autorisation de transport militaire

1. Les demandes d'autorisation de transport militaire, les notifications au titre de ces autorisations et les demandes de modalités en matière de circulation prévues au présent chapitre, y compris pour le transport militaire de marchandises dangereuses et de fret militaire exceptionnel, sont présentées à l'aide du modèle figurant à l'annexe II. Les demandes et les notifications sont regroupées en une seule demande d'autorisation, une seule notification ou une seule demande de modalités en matière de circulation pour un seul et même transport militaire. Sans préjudice de la réglementation douanière de l'Union applicable, notamment les formulaires 302 de

55

l'OTAN et de l'UE mentionnés à l'article 15, aucun État membre n'exige de formulaires supplémentaires.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 44 pour modifier l'annexe II en actualisant le contenu des modèles afin de tenir compte du progrès technique ou d'évolutions opérationnelles.
3. Toute communication entre l'État membre demandeur et l'État membre receveur au titre des articles 5 et 6 est transmise par l'intermédiaire du coordinateur national des transports militaires transfrontières désigné en vertu de l'article 40, paragraphe 1.

Article 9

Transport militaire ininterrompu

Toutes les mesures de contrôle nécessaires en ce qui concerne l'escorte des opérations de transport militaire ainsi que le marquage des véhicules de transport militaire et les armes et munitions, pour les opérations de transport militaire au sein de l'Union, ne sont appliquées qu'au premier arrêt prévu de l'opération de transport militaire après la frontière intérieure d'un État membre afin d'assurer un transport militaire ininterrompu.

Article 10

Transport militaire de marchandises dangereuses

1. Le transport militaire de marchandises dangereuses est autorisé, sous réserve d'une autorisation de transport militaire en cours de validité prévue aux articles 5 et 6, s'il satisfait aux prescriptions énoncées dans l'un des instruments suivants, selon le cas:
 - a) l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ci-après l'«ADR»), conclu à Genève le 30 septembre 1957;
 - b) l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ci-après l'«ADN»), conclu à Genève le 26 mai 2000;
 - c) le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (ci-après le «RID»), constituant l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) conclue à Vilnius le 3 juin 1999;
 - d) le code maritime international des marchandises dangereuses (ci-après le «code IMDG»);
 - e) les instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«ICAO-TI»);
 - f) la directive interalliée de l'OTAN pour le transport multimodal des marchandises dangereuses (ci-après l'«AMovP-6»).
2. Les opérations de transport militaire effectuées en vertu de l'article 17 par les forces armées d'un allié de l'OTAN qui n'est pas partie contractante à l'ADR, à l'ADN, au RID, au code IMDG ou à l'ICAO-TI sont autorisées si elles sont conformes à l'AMovP-6 de l'OTAN ou, si celle-ci ne s'applique pas, aux règles nationales applicables dans le pays d'origine, selon le cas.

3. Si nécessaire, des mesures spécifiques visant à assurer le respect des exigences énoncées dans les instruments visés aux paragraphes 1 et 2 sont incluses dans les modalités en matière de circulation établies au titre du présent règlement.
4. Le transport militaire de marchandises dangereuses effectué dans le cadre d'une autorisation de transport militaire n'exige pas la présentation, avant le début du transport militaire, d'un quelconque formulaire ou document démontrant la conformité avec les exigences énoncées dans l'ADR, l'ADN, le RID, le code IMDG, l'ICAO-TI et l'AMovP-6 de l'OTAN ni avec les règles nationales applicables dans le pays d'origine, selon le cas.

Article 11

Transport militaire exceptionnel par route

1. Le transport militaire par route effectué par des véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les poids ou dimensions maximaux fixés à l'annexe I de la directive 96/53/CE, lorsque ces véhicules ou ensembles de véhicules transportent ou sont destinés à transporter des charges indivisibles au sens de l'article 2 de la directive 96/53/CE, est autorisé s'il fait l'objet d'une autorisation de transport militaire en cours de validité prévue aux articles 5 et 6 du présent règlement.
2. En ce qui concerne le transport militaire effectué conformément au paragraphe 1, l'État membre receveur détermine les modalités en matière de circulation applicables afin d'assurer la sécurité du transport de fret militaire exceptionnel et la compatibilité des infrastructures. Ces modalités en matière de circulation remplacent les autorisations spéciales et modalités similaires mentionnées à l'article 4, paragraphe 3, de la directive 96/53/CE.

Article 12

Exemption du transport militaire des restrictions de circulation

1. Le transport militaire effectué en vertu d'une autorisation de transport militaire en cours de validité prévue aux articles 5 et 6 est autorisé pendant les week-ends, les jours fériés, les célébrations nationales, la nuit et toute autre période susceptible de faire l'objet de restrictions de circulation.
2. Les États membres exemptent les opérations de transport militaire effectuées directement par les forces armées des restrictions de circulation qui s'appliquent à des tronçons routiers spécifiques et qui sont fondées sur les performances environnementales des véhicules.

Article 13

Exemption du transport militaire des règles en matière de cabotage

1. Les États membres peuvent, lorsque cela est nécessaire pour faciliter le transport militaire, exempter le transport militaire effectué par des opérateurs civils des restrictions applicables aux transports de cabotage prévues à l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009.
2. Les États membres informent la Commission et les autres États membres de telles exemptions.

Article 14

Système d'information numérique sur la mobilité militaire

1. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant un système d'information numérique sécurisé et restreint sur la mobilité militaire (ci-après le «système»), en tenant compte des exigences suivantes:
 - a) le système est déployé d'ici à 2030;
 - b) toute numérisation du formulaire 302 de l'UE dans le cadre du système est conforme à la législation douanière applicable de l'Union, y compris les exigences communes en matière de données constituant le modèle de données douanières de l'UE, tel qu'il est défini à l'article 36 du règlement (UE) [réforme douanière];
 - c) le système est exploité et tenu à jour par la Commission;
 - d) le système, à l'exception de la législation douanière applicable, tient compte du transport militaire dans le cadre d'opérations de l'OTAN, comme le prévoit l'article 17;
 - e) le système assure l'interopérabilité lorsque cela est nécessaire, et est mis au point sur la base de normes de l'Union et de normes internationales, dans le respect de la législation douanière de l'Union.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 45, paragraphe 4.

2. Lorsque le système est mis en place et devient opérationnel, les États membres l'utilisent pour toutes les procédures sur lesquelles porte le présent chapitre, y compris les formalités douanières liées au formulaire 302 de l'UE visé dans le présent règlement.

Article 15

Formalités douanières simplifiées

1. Le transport militaire de marchandises destinées à être déplacées ou utilisées dans le cadre d'activités militaires et franchissant les frontières extérieures de l'Union est soumis à la surveillance douanière et est déclaré pour le régime douanier concerné au moyen du formulaire 302 de l'OTAN ou du formulaire 302 de l'UE, tels qu'ils sont définis à l'article 1^{er}, points 50) et 51), du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission⁵⁶³⁴⁾, selon le cas, à moins que les autorités militaires chargées de l'opération de transport militaire concernée ne décident expressément de présenter la déclaration en douane normale.
2. Lorsque des envois déclarés au titre d'un formulaire 302 de l'UE ou de l'OTAN ont été sélectionnés en vue d'un contrôle physique ou documentaire, ces contrôles sont effectués en priorité.

Article 16

Numérisation du formulaire 302 de l'UE

1. Lorsque le système d'information numérique sur la mobilité militaire prévu à l'article 14 est établi et devient opérationnel, les autorités douanières des États membres l'utilisent aux fins de l'échange et du stockage d'informations relatives au formulaire 302 de l'UE, sur la base des exigences communes en matière de données définies conformément à l'article 36 du règlement (UE) [réforme douanière]. Les autorités douanières des États membres et l'Autorité douanière de l'Union européenne ont accès à ce système pour s'acquitter de leurs obligations douanières dans le cadre de la mobilité militaire.
2. En cas de panne temporaire du système d'information numérique sur la mobilité militaire, les opérateurs économiques et d'autres personnes, y compris les autorités militaires, communiquent les informations nécessaires à l'accomplissement des formalités concernées par les moyens déterminés conformément à l'article 203 du règlement [réforme douanière], y compris des moyens autres que des procédés informatiques de traitement des données.

Article 17

Transport militaire dans le cadre d'opérations de l'OTAN

1. En ce qui concerne le transport militaire dans le cadre d'opérations, de missions et d'exercices convenus d'un commun accord au sein de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), ainsi que dans le cadre d'opérations, de missions et d'exercices convenus aux niveaux multilatéral et bilatéral entre des membres de l'OTAN, les États membres qui sont parties au traité de l'Atlantique Nord traitent les autres parties au traité de l'Atlantique Nord comme des États membres demandeurs aux fins des articles 4 à 13 de la présente section. Dans ce cas, ils appliquent les règles énoncées aux articles 4 à 13 de la présente section mutatis mutandis et sans préjudice des intérêts de l'Union et de ses États membres en matière de sécurité et de défense.
2. Les États membres qui ne sont pas parties au traité de l'Atlantique Nord peuvent également décider de traiter les parties au traité de l'Atlantique Nord qui ne sont pas des États membres comme des États membres demandeurs aux fins des articles 4 à 13 et appliquer ces règles mutatis mutandis.

SECTION 2

SYSTEME EUROPEEN DE REACTION RENFORCEE POUR LA MOBILITE MILITAIRE (EMERS)

Article 18

EMERS

1. Un système européen de réaction renforcée pour la mobilité militaire (ci-après l'«EMERS») est mis en place. Lorsqu'il est activé conformément aux procédures et conditions énoncées à l'article 19, l'EMERS permet la mise en œuvre des mesures temporaires prévues dans la présente section.
2. Pendant la période d'activation de l'EMERS, les mesures temporaires prévues dans la présente section s'appliquent à l'ensemble du territoire de l'Union.

Activation de l'EMERS

1. L'EMERS peut être activé conformément à la procédure prévue au paragraphe 2 en cas de besoin, existant ou attendu, de transport militaire dans l'Union ou dans une partie de celle-ci caractérisé par des volumes, une fréquence ou une vitesse sensiblement plus élevés, lorsque les règles en vigueur en matière de transport militaire et la capacité du réseau de transport ne permettent pas de répondre à ce besoin ou ne sont pas suffisantes pour ce faire.
2. Lorsque la Commission estime que les conditions énoncées au paragraphe 1 sont remplies, ou sur demande motivée d'au moins un État membre, elle présente au Conseil une proposition d'acte d'exécution visant à activer l'EMERS dès que possible.

Avant de demander l'activation de l'EMERS et lorsque l'urgence le permet, la Commission consulte le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire.

Avant de demander l'activation ou en parallèle à cette demande, la Commission procède à une évaluation de l'incidence de l'activation de l'EMERS sur le fonctionnement du marché intérieur et de la nécessité éventuelle de mesures d'atténuation.

3. Le Conseil, statuant sur la proposition de la Commission prévue au paragraphe 2, peut adopter l'acte d'exécution visant à activer l'EMERS au plus tard 48 heures après réception de la demande d'activation. L'acte d'exécution du Conseil précise la durée d'application de l'EMERS, qui ne dépasse pas 12 mois.

Dans l'acte d'exécution activant l'EMERS, le Conseil précise les effets des dispositions de la présente section que les États membres qui sont parties au traité de l'Atlantique Nord doivent étendre aux transports militaires effectués par des parties au traité de l'Atlantique Nord qui ne sont pas des États membres, sans préjudice des formalités douanières applicables. Les États membres qui ne sont pas parties au traité de l'Atlantique Nord peuvent décider d'appliquer la même extension des règles de l'EMERS aux parties au traité de l'Atlantique Nord qui ne sont pas des États membres. Lorsqu'il décide d'étendre certaines dispositions de l'EMERS à des parties au traité de l'Atlantique Nord qui ne sont pas des États membres, le Conseil tient compte notamment des opérations, missions et exercices convenus d'un accord commun au sein de l'OTAN qui ont trait aux causes de l'activation de l'EMERS, et respecte les intérêts de l'Union et de ses États membres en matière de sécurité et de défense.

4. Durant l'activation de l'EMERS, la Commission convoque, si nécessaire, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, des réunions extraordinaires du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire. Les États membres collaborent étroitement avec la Commission, en l'informant en temps utile de toute mesure nationale prise en ce qui concerne l'activation de l'EMERS et en se coordonnant avec elle à ce sujet.
5. Sur demande motivée d'au moins un État membre, ou de sa propre initiative, la Commission évalue si les conditions visées au paragraphe 1 continuent d'être remplies et soumet au Conseil une nouvelle proposition, s'il y a lieu. Sur la base de l'évaluation de la Commission, le Conseil peut décider de prolonger l'activation de l'EMERS ou d'y mettre un terme avant la fin du délai fixé dans l'acte d'exécution du Conseil visé au paragraphe 3, conformément à la procédure énoncée au paragraphe 2.

Chaque acte d'exécution prolongeant l'activation de l'EMERS reste en vigueur pendant une période n'excédant pas 12 mois. Si une nouvelle prolongation est nécessaire après cette date, la procédure prévue au présent article s'applique.

Article 20

Notification de transport militaire pendant la période d'activation de l'EMERS

1. Par dérogation aux articles 5 et 6, pendant la période d'activation de l'EMERS, les demandes d'autorisation de transport militaire sont réputées acceptées par les États membres receveurs et ce, sans préjudice du caractère spécifique des politiques de sécurité et de défense de certains États membres.
2. L'État membre demandeur communique son projet de transport militaire aux États membres receveurs le plus tôt possible et au plus tard six heures avant l'heure d'arrivée prévue au point de passage frontalier de l'État membre receveur. Cette notification comprend toutes les informations pertinentes, notamment la portée, l'itinéraire prévu et le calendrier du transport et, le cas échéant, la demande de soutien fourni par le pays hôte ou d'autres modalités en matière de circulation.
3. Lorsque l'État membre receveur exige des modalités en matière de circulation en vertu de l'article 5, paragraphe 9, et de l'article 6, paragraphe 3, il les détermine sans retard injustifié, afin de faire en sorte que l'opération de transport puisse avoir lieu comme prévu.

Article 21

Accès prioritaire pendant la période d'activation de l'EMERS

1. Pendant la période d'activation de l'EMERS, les États membres, ainsi que les propriétaires, exploitants et gestionnaires d'infrastructures ou, selon le cas, les fournisseurs de services ou d'installations connexes, accordent aux transports militaires, y compris aux transports militaires exceptionnels et aux transports de marchandises dangereuses, un accès prioritaire aux réseaux et infrastructures de transport, notamment aux réseaux routiers, aux aires de stationnement et de repos, aux réseaux ferroviaires, aux gares et aux installations de service, aux infrastructures maritimes et de navigation intérieure, y compris les eaux intérieures et les eaux territoriales, telles qu'elles sont définies dans la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), aux voies maritimes, aux chenaux de navigation, aux chenaux dragués, aux entrées de port, aux détroits utilisés pour la navigation internationale et aux zones sous gestion ou pilotage de la circulation maritime, aux écluses, aux ports et aux terminaux portuaires, aux canaux maritimes, aux aérodromes, à l'espace aérien, aux terminaux de fret multimodaux, aux infrastructures de ravitaillement/recharge pour tous les modes de transport, ainsi qu'aux services et installations connexes.
2. Afin d'assurer un accès prioritaire aux opérations de transport militaire, les forces armées effectuant ou sous-traitant le transport militaire soumettent une demande d'accès prioritaire au coordinateur national des transports militaires transfrontières de l'État membre receveur désigné en vertu de l'article 40.
3. La demande visée au paragraphe 2 est présentée dès que possible et comprend les informations nécessaires pour préparer de manière appropriée l'accès prioritaire du transport militaire. Elle précise notamment l'heure d'arrivée prévue et la durée de

l'accès prioritaire ainsi que le nombre de véhicules, leur fret ainsi que leurs dimensions et poids respectifs. Elle indique également si le transport militaire comprend des marchandises dangereuses et la nature de celles-ci. Elle peut inclure une demande de modalités en matière de circulation visée à l'article 20, paragraphe 2.

4. Le coordinateur national des transports militaires transfrontières de l'État membre receveur informe rapidement les propriétaires, exploitants et gestionnaires de l'infrastructure concernée ou, selon le cas, les fournisseurs de services ou d'installations connexes, de la demande d'accès prioritaire et leur indique qu'ils sont susceptibles d'être concernés par l'opération de transport militaire, afin qu'ils puissent lui accorder la priorité conformément au paragraphe 6.
5. Avec l'aide du coordinateur national des transports militaires transfrontières, les forces armées qui effectuent ou sous-traitent le transport militaire demandent:
 - a) des sillons individuels aux gestionnaires d'infrastructures compétents;
 - b) l'attribution de postes d'amarrage et de services portuaires aux autorités portuaires compétentes;
 - c) l'espace aérien requis et l'accès aux services d'aérodrome aux gestionnaires et coordonnateurs d'aéroport compétents, au responsable du réseau européen et au prestataire de services de navigation aérienne, selon le cas.
6. L'accès prioritaire est accordé le plus tôt possible à la suite des demandes mentionnées aux paragraphes 2 et 5, et les forces armées qui effectuent ou sous-traitent le transport militaire en sont immédiatement informées, conformément aux dispositions du présent paragraphe. Dans la mesure nécessaire et compte dûment tenu des mesures de sécurité, les services et opérations de transport en cours ou prévus sont interrompus, reportés ou annulés afin de permettre au transport militaire de bénéficier d'un accès prioritaire.

En ce qui concerne le transport militaire par route, les propriétaires, exploitants et gestionnaires d'infrastructures routières concernés informent les forces armées effectuant ou sous-traitant le transport militaire qu'ils ont pris les mesures nécessaires pour assurer un accès prioritaire aux tronçons à péage, aux aires de stationnement et de repos, aux ponts et aux tunnels de leur réseau routier. Le coordinateur national des transports militaires transfrontières peut recommander l'itinéraire et l'infrastructure routière garantissant le meilleur accès prioritaire aux forces armées demandeuses.

En ce qui concerne le transport militaire par voie ferrée, par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, le gestionnaire de l'infrastructure accorde des sillons individuels dans un délai de six heures. Toutefois, en cas de transport de marchandises dangereuses ou de fret militaire exceptionnel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire accorde les sillons individuels dès que possible.

En ce qui concerne les ports, les autorités portuaires compétentes informent les forces armées effectuant ou sous-traitant le transport militaire du poste d'amarrage qui leur est attribué et des services portuaires offerts.

En ce qui concerne le transport militaire par voies navigables intérieures, si nécessaire, le coordinateur national des transports militaires transfrontières informe les forces armées effectuant ou sous-traitant le transport militaire de l'itinéraire et des

infrastructures de voies navigables intérieures leur garantissant le meilleur accès prioritaire.

En ce qui concerne le transport militaire par voie aérienne, les gestionnaires et coordonnateurs d'aéroports compétents, le responsable du réseau européen et le prestataire de services de navigation aérienne, selon le cas, informent les forces armées qui assurent, sous-traitent ou commandent le transport militaire de l'espace aérien disponible et de l'accès aux services d'aérodrome offerts dans les aéroports concernés.

7. Lorsque l'accès prioritaire est accordé au transport militaire en vertu du paragraphe 1, aucune compensation n'est due aux autres usagers des transports concernés. Les États membres et les propriétaires, exploitants et gestionnaires d'infrastructures ou, selon le cas, les fournisseurs de services ou d'installations connexes s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de limiter l'incidence de cet accès prioritaire, par exemple en proposant d'autres liaisons, créneaux horaires, services ou installations de transport, selon le cas et en fonction des disponibilités, et informent les usagers des transports dès que possible.
8. Lorsque les mesures d'urgence ont une incidence importante sur la circulation transfrontalière, les États membres, les propriétaires, exploitants et gestionnaires de l'infrastructure ou, le cas échéant, les fournisseurs de services ou d'installations connexes se coordonnent afin de limiter autant que possible les incidences sur la fluidité de la circulation.

Article 22

Transport militaire de marchandises dangereuses durant la période d'activation de l'EMERS

1. Durant la période d'activation de l'EMERS, lorsque les exigences énoncées dans les accords internationaux ou les règles nationales visées à l'article 10, paragraphe 1, sont applicables au transport militaire de marchandises dangereuses en vertu du présent règlement, les États membres peuvent exempter ce transport de ces exigences ou règles nationales, dans la mesure où ces exigences ne s'appliquent pas obligatoirement conformément à ces accords. Lorsqu'un État membre accorde une telle exemption, il n'impose pas de nouvelles exigences en vertu du droit national.
2. Les États membres concernés par le transport militaire coordonnent toute exemption accordée en vertu du présent article et en informent rapidement les autres États membres par l'intermédiaire du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire.

Article 23

Transport militaire exceptionnel par route durant la période d'activation de l'EMERS

Durant la période d'activation de l'EMERS, le transport militaire par route effectué par des véhicules ou ensembles de véhicules dépassant les poids ou dimensions maximaux fixés à l'annexe I de la directive 96/53/CE est autorisé, que la charge soit indivisible ou non, sans préjudice des modalités en matière de circulation nécessaires.

Article 24

Protection renforcée des infrastructures stratégiques à double usage durant la période d'activation de l'EMERS

Durant la période d'activation de l'EMERS, les États membres activent des mesures de protection renforcée en ce qui concerne les infrastructures stratégiques à double usage situées sur leur territoire, recensées conformément à l'article 33, afin de les protéger, de les rendre résilientes face à tous les dangers et menaces et d'assurer leur fonctionnement effectif à tout moment.

Article 25

Accès accru aux capacités de transport et aux capacités logistiques durant la période d'activation de l'EMERS

1. Durant la période d'activation de l'EMERS, et si la réserve de solidarité prévue à l'article 35 est opérationnelle, la Commission, en tenant compte de l'avis du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire, peut recenser les capacités spécifiques enregistrées dans la réserve de solidarité qui sont nécessaires d'urgence pour soutenir certains États membres. Dans de tels cas, les demandes de capacités émanant des États membres touchés et des États membres qui soutiennent des opérations de transport militaire en faveur des États membres touchés sont prises en considération en priorité.

Les efforts de partage et de coordination au titre de la réserve de solidarité prévue à l'article 35 sont axés sur le soutien à ces demandes prioritaires, en veillant à ce que les capacités requises soient mises à disposition en temps utile et de manière efficace.

Lorsque les capacités des États membres ont été acquises, sous-traitées ou achetées, après l'entrée en vigueur du présent règlement, avec le soutien financier d'un financement de l'Union et pourraient répondre à des demandes prioritaires conformément au premier alinéa du présent paragraphe, les États membres n'invoquent pas la situation exceptionnelle nécessitant l'utilisation de leurs capacités mentionnée à l'article 35, paragraphes 10 et 11.

2. La Commission peut aider les États membres à sous-traiter toutes les capacités de transport et capacités logistiques dont ils ont besoin.
3. La Commission peut sous-traiter toutes les capacités de transport et capacités logistiques pertinentes, sur avis du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire.

Article 26

Exemption des opérations de transport militaire par route des règles en matière de cabotage durant la période d'activation de l'EMERS

Durant la période d'activation de l'EMERS, le transport militaire effectué par des opérateurs civils est exempté des restrictions applicables aux transports de cabotage prévues à l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009, ainsi que des restrictions relatives à la durée et à la fréquence des transports de cabotage effectués dans le cadre de services de transport routier de voyageurs.

Article 27

Dérogations aux règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos pour les opérations de transport militaire menées durant la période d'activation de l'EMERS

1. Durant la période d'activation de l'EMERS, les dérogations suivantes aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos prévus dans le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil s'appliquent aux opérations de transport militaire effectuées par des opérateurs civils:
 - a) par dérogation à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006, la durée de conduite journalière de 9 heures est portée à 11 heures deux fois au cours de la semaine;
 - b) par dérogation à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006, la durée de conduite hebdomadaire de 56 heures est portée à 60 heures;
 - c) par dérogation à l'article 6, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006, la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives est portée de 90 heures à 96 heures;
 - d) par dérogation à l'article 7, premier alinéa, du règlement (CE) n° 561/2006, le temps de conduite de quatre heures et demie après lequel le conducteur est tenu d'observer une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes est porté à cinq heures et demie. Cette pause peut être remplacée par trois pauses de 15 minutes chacune, réparties de manière à respecter les dispositions de l'article 7, premier alinéa, dudit règlement;
 - e) par dérogation à l'article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 561/2006, le temps de repos journalier de neuf heures est considéré comme un temps de repos journalier réduit;
 - f) par dérogation à l'article 8, paragraphe 6, premier alinéa, du règlement (CE) n° 561/2006, au cours de deux semaines consécutives, un conducteur peut prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits d'au moins 24 heures. Lorsqu'il est fait usage de cette dérogation, le début du temps de repos hebdomadaire visé à l'article 8, paragraphe 6, deuxième alinéa, dudit règlement peut être reporté au-delà de la fin de six périodes de 24 heures à compter de la fin du temps de repos hebdomadaire précédent, sans toutefois dépasser 12 périodes de 24 heures;
 - g) par dérogation à l'article 8, paragraphe 6 *ter*, du règlement (CE) n° 561/2006, toute réduction du temps de repos hebdomadaire est compensée par une période de repos équivalente prise avant la fin de la douzième semaine suivant la semaine en question, soit en bloc, soit sous la forme de deux périodes de repos, l'une d'entre elles étant d'au moins 45 heures;
 - h) par dérogation à l'article 8, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 561/2006, les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaires antérieurs peuvent être pris dans un véhicule, à condition que celui-ci soit stationné en toute sécurité et dispose de conditions adéquates pour le repos;
 - i) par dérogation à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006, la période d'interruption autorisée lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un ferry ou par train et prend un temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit dans une cabine couchette ou une couchette est portée d'une à deux heures.

2. Le recours aux dérogations prévues au paragraphe 1 du présent article est sans préjudice des durées maximales de travail prévues par la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil⁵⁷³⁶⁾.
3. Aux fins des contrôles routiers, le conducteur est en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle habilité, les feuilles d'enregistrement et tout enregistrement manuel et imprimé pour la journée en cours et les jours précédents qui justifient le recours aux dérogations.

Article 28

Utilisation de véhicules ferroviaires en dehors de leur domaine d'utilisation spécifié durant la période d'activation de l'EMERS

1. Durant la période d'activation de l'EMERS, les véhicules ferroviaires peuvent être utilisés en dehors du domaine d'utilisation spécifié dans leur autorisation de mise sur le marché en application de l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 ou en dehors du domaine d'utilisation pour lequel ils ont été mis en service en vertu du cadre juridique de l'Union ou du cadre juridique national précédemment applicable, avant le cadre d'autorisation établi par ladite directive, si les conditions suivantes sont remplies:
 - a) le véhicule a fait l'objet de vérifications conformément à l'article 23, paragraphe 1, points b) et c), de la directive (UE) 2016/797;
 - b) le véhicule est destiné à être utilisé dans le cadre d'un transport militaire;
 - c) le véhicule est en service sur un réseau avant d'être utilisé sur un autre réseau;
 - d) le véhicule a été recensé en vue d'une utilisation potentielle dans le cadre d'un transport militaire conformément à l'article 37 du présent règlement.
2. L'exploitation des véhicules visés au paragraphe 1 est effectuée en accord entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernés, conformément à chacun de leurs systèmes de gestion de la sécurité prévus à l'article 9 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil⁵⁸³⁷⁾ et, s'il y a lieu, conformément à l'article 10, paragraphe 9, de ladite directive.

Article 29

Exemption des opérations de transport militaire des restrictions de circulation durant la période d'activation de l'EMERS

1. Durant la période d'activation de l'EMERS, les opérations de transport militaire par route sont autorisées pendant les week-ends, les jours fériés, les célébrations nationales, la nuit et toute autre période susceptible de faire l'objet de restrictions de circulation.
2. Durant la période d'activation de l'EMERS, les États membres exemptent les opérations de transport militaire des restrictions de circulation appliquées sur des tronçons routiers spécifiques et fondées sur les performances environnementales des

57

58

véhicules, ainsi que des restrictions fondées sur la qualité de l'air et la réduction du bruit mises en place dans les ports et les aéroports.

Article 30

Exemption des contrôles officiels des denrées alimentaires, des aliments pour animaux et des chiens à l'entrée dans l'Union durant la période d'activation de l'EMERS

1. Durant la période d'activation de l'EMERS, les articles 43 à 57 et les articles 65 à 72 du règlement (UE) 2017/625 ne s'appliquent pas aux denrées alimentaires, aux aliments pour animaux et aux chiens entrant dans l'Union qui constituent des marchandises destinées à être déplacées ou utilisées dans le cadre d'activités militaires, à condition qu'ils:
 - a) soient déclarés dans les formulaires 302 de l'UE ou de l'OTAN visés à l'article 15;
 - b) soient identifiés, au moyen d'un marquage ou d'un étiquetage, comme étant destinés uniquement à un usage militaire, conformément aux procédures internes mises en œuvre par les autorités militaires chargées de l'opération de transport militaire concernée;
 - c) entrent dans l'Union sous la surveillance des autorités militaires chargées de l'opération de transport militaire concernée.
2. Après l'entrée dans l'Union de denrées alimentaires, d'aliments pour animaux et de chiens visés au paragraphe 1, les autorités militaires chargées de l'opération de transport militaire concernée veillent à ce que ces marchandises circulent sous leur surveillance et soient destinées uniquement à un usage militaire.
3. Les autorités militaires chargées de l'opération de transport militaire concernée veillent à ce que les denrées alimentaires et les aliments pour animaux visés au paragraphe 1 ne soient pas mis sur le marché de l'Union et soient consommés, éliminés en toute sécurité ou réexportés hors de l'Union.
4. Les autorités militaires chargées de l'opération de transport militaire concernée veillent à ce que les chiens visés au paragraphe 1 ne présentent pas de risque pour la santé animale ou la santé publique dans l'Union et ne fassent l'objet d'aucun transfert de propriété dans l'Union.

Article 31

Procédures douanières accélérées durant la période d'activation de l'EMERS

1. Durant la période d'activation de l'EMERS, l'acte d'exécution du Conseil prévu à l'article 19, paragraphe 3, du présent règlement a pour effet d'activer les procédures et protocoles conformément aux procédures énoncées à l'article 203, paragraphe 1, du règlement [réforme douanière] et au mécanisme de gestion des crises douanières, tel qu'il est défini à l'article 204 du règlement [réforme douanière].
2. L'Autorité douanière de l'Union européenne, telle qu'elle est définie au titre XII du règlement [réforme douanière], prépare, en consultation avec la Commission, les procédures et protocoles visés au paragraphe 1 du présent article pour la mise en œuvre des mesures en cas d'activation de l'EMERS, telle qu'elle est prévue à l'article 19.

Chapitre III

Résilience des infrastructures de transport

Article 32

État de préparation du réseau de transport à un double usage

1. Les États membres modernisent en priorité les infrastructures à double usage recensées faisant partie des corridors de mobilité militaire afin qu'elles répondent aux besoins en infrastructures de transport définis à l'annexe II des besoins militaires du Conseil, selon une approche coordonnée et synchronisée. Lors de la modernisation de ces tronçons à double usage des corridors de mobilité militaire, les États membres donnent la priorité aux projets suivants:
 - a) assurer la continuité du réseau de transport, en supprimant les chaînons manquants et les goulets d'étranglement importants dans le transport militaire;
 - b) assurer l'interopérabilité du réseau de transport, y compris par le passage à l'écartement nominal de voie standard européen;
 - c) adapter les infrastructures au transport militaire exceptionnel, notamment en renforçant les ponts pour le transport ferroviaire et routier et en renforçant et en élargissant les infrastructures ferroviaires, routières, portuaires et aéroportuaires;
 - d) moderniser les tunnels routiers pour qu'ils relèvent de la catégorie A de l'ADR, ou prévoir d'autres itinéraires pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses incompatibles avec la catégorie de tunnel existante;
 - e) accroître la capacité pour tous les modes de transport, notamment en améliorant l'accès ferroviaire et routier aux ports et aux aéroports et en améliorant les installations et les équipements portuaires, aéroportuaires et des terminaux;
 - f) renforcer la résilience des infrastructures de communication, de contrôle, de navigation, de surveillance et d'approvisionnement énergétique, en particulier contre les interférences avec les communications par radiofréquence;
 - g) assurer une résilience et une redondance suffisantes au sein du réseau.
2. Les États membres situés le long d'un même corridor de mobilité militaire coopèrent afin de recenser les risques potentiels susceptibles d'affecter la fonctionnalité, la sécurité ou la résilience de ce corridor, en particulier pour le transport transfrontalier, et d'y remédier. À cette fin, ils:
 - a) évaluent la fonctionnalité des corridors de mobilité militaire;
 - b) analysent l'état de conformité des infrastructures du corridor de mobilité militaire avec les exigences en matière d'infrastructures de transport énoncées dans les besoins militaires du Conseil;
 - c) évaluent les lacunes potentielles en matière d'infrastructures, les chaînons manquants et les goulets d'étranglement qui entravent la fluidité du transport militaire;

- d) déterminent les caractéristiques techniques exactes et précises de leurs infrastructures de transport et les conditions dans lesquelles le fret militaire exceptionnel pourrait être transporté;
 - e) surveillent la résilience des infrastructures de communication, de contrôle, de navigation, de surveillance et d'approvisionnement en carburant, en particulier contre les interférences avec les communications par radiofréquence, et évaluent des mesures coercitives;
 - f) évaluent tout autre risque potentiel pour les opérations de transport militaire le long des corridors de mobilité militaire, en vue de protéger de manière appropriée les infrastructures de transport connexes;
 - g) renforcent la résilience en assurant la compatibilité avec l'utilisation des services offerts par les systèmes spatiaux de l'Union, tels que le positionnement, la navigation et la synchronisation (PNS), l'observation de la Terre et la connectivité sécurisée. En particulier, lorsqu'ils emploient des services PNS, ils utilisent les services d'authentification offerts par le programme spatial de l'Union ou, à défaut, le service public réglementé (PRS) de Galileo chaque fois que cela est possible, sans préjudice des prérogatives des États membres concernant l'utilisation du PRS sur leur territoire. En outre, les États membres utilisent les services spatiaux d'observation de la Terre de l'Union lorsqu'ils proposent des solutions de surveillance et de protection.
3. Sur la base de l'analyse effectuée conformément au paragraphe 2, la Commission, en étroite coopération avec les États membres, recense les investissements ciblés à court terme («points névralgiques» dans les infrastructures de transport) que les États membres doivent mettre en œuvre en priorité le long des corridors de mobilité militaire. À cette fin, la Commission organise des réunions ciblées par corridor de mobilité militaire afin de convenir de la mise en œuvre de ces points névralgiques de manière synchronisée et coordonnée. Les États membres concernés sont invités à ces réunions et des experts militaires sont consultés lors de l'évaluation.
4. Les États membres, avec le soutien de la Commission et du SEAE, se coordonnent sur les points suivants:
- a) convenir des itinéraires désignés, des nœuds de transport et des installations de soutien, telles que les centres de soutien au transport militaire, et tirer le meilleur parti des corridors de mobilité militaire;
 - b) favoriser la coordination et la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire de différents États membres, en particulier pour assurer le traitement efficace des modalités en matière de circulation conformément à l'article 7 et la réalisation de contrôles rapides et efficaces de la compatibilité des itinéraires pour les transports militaires exceptionnels traversant plus d'un réseau;
 - c) favoriser la coordination et la coopération entre les autorités aéronautiques nationales avec le soutien de l'AED et, s'il y a lieu, du gestionnaire de réseau au sens de l'article 2, point 49), du règlement (UE) 2024/2803, afin de définir des points de connectivité transfrontière entre tous les États membres,

conformément aux principes énoncés dans le règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission⁵⁹³⁸⁾.

Aux fins du premier alinéa, point b), les États membres donnent instruction aux gestionnaires de l'infrastructure de convenir d'itinéraires préétablis pour le transport militaire transfrontière, en particulier pour les marchandises dangereuses et le fret militaire exceptionnel.

5. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 61 du règlement (UE) 2024/1679⁶⁰ dans la mise en œuvre du présent article. Le cas échéant, le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire peut être consulté.

Article 33

Recensement des infrastructures stratégiques à double usage

1. Sans préjudice de la directive (UE) 2022/2557 et en complémentarité avec celle-ci, les États membres recensent les infrastructures suivantes situées sur leur territoire comme infrastructures stratégiques à double usage aux fins du présent règlement:
 - a) les principales infrastructures de transport desservant la capitale de chaque État membre, y compris, le cas échéant, les plus grands ports maritimes et intérieurs ainsi que le plus grand aéroport et le plus grand terminal de fret multimodal, sur la base des volumes de circulation ou de la capacité les plus élevés, ou les deux;
 - b) les principales infrastructures de transport desservant les nœuds urbains du réseau transeuropéen de transport ayant une population d'au moins un million d'habitants;
 - c) pour chaque région NUTS 2 située le long des corridors de mobilité militaire, le plus grand port maritime et intérieur ainsi que le plus grand aéroport et le plus grand terminal de fret multimodal, sur la base des volumes de circulation ou de la capacité les plus élevés, ou les deux.
2. Outre les infrastructures stratégiques à double usage visées au paragraphe 1, les États membres recensent les infrastructures de transport répondant aux critères suivants comme infrastructures stratégiques à double usage aux fins du présent règlement:
 - a) les infrastructures qui possèdent la capacité stratégique requise pour soutenir des opérations de transport militaire à grande échelle;
 - b) les infrastructures qui revêtent une importance stratégique pour le transport militaire le long d'un ou de plusieurs corridors de mobilité militaire;
 - c) les infrastructures qui apportent ou ont apporté une contribution stratégique à un transport militaire prévu ou passé;
 - d) les infrastructures qui constituent un goulet d'étranglement connu ou un chaînon manquant pour les opérations de transport militaire, telles qu'un franchissement de fleuve ou un tunnel stratégiques.

⁵⁹

⁶⁰

Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

3. Outre les infrastructures stratégiques à double usage visées au paragraphe 1, les États membres recensent également les infrastructures de soutien essentielles, dont les infrastructures énergétiques et les infrastructures de communication critiques pour les transports, qui répondent aux critères suivants en tant qu'infrastructures stratégiques à double usage aux fins du présent règlement:
 - a) les infrastructures qui possèdent la capacité stratégique requise pour soutenir des opérations de transport militaire à grande échelle;
 - b) les infrastructures qui apportent ou ont apporté une contribution stratégique à un transport militaire prévu ou passé;
 - c) les infrastructures qui jouent un rôle stratégique dans la fourniture de services de transport de marchandises ou de personnes vers des États membres ou des régions vulnérables aux menaces pour la sécurité;
 - d) les infrastructures disposant de services ou d'installations à double usage très spécialisés qui sont essentiels au transport militaire et pour lesquels il existe très peu d'autres solutions ailleurs dans le même État membre ou le long du même corridor de mobilité militaire;
 - e) les infrastructures qui jouent un rôle stratégique dans le stockage d'actifs à double usage facilitant le transport militaire le long des corridors de mobilité militaire.
4. Au plus tard le [deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement], chaque État membre établit une liste des infrastructures stratégiques à double usage situées sur son territoire et recensées conformément au présent article. Les États membres soumettent cette liste à la Commission pour observations éventuelles et la révisent en conséquence. Les États membres mettent régulièrement à jour cette liste selon la même procédure. La liste est traitée comme un document «Sensible/Limité».
5. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 61 du règlement (UE) 2024/1679 dans la mise en œuvre des paragraphes 1 et 2.

La Commission est assistée par le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire dans la mise en œuvre du paragraphe 3.

Article 34

Mesures de protection de base des ISD

1. Les États membres prennent les mesures de protection de base suivantes en ce qui concerne les ISD situées sur leur territoire afin de les protéger contre tous les dangers, de renforcer leur résilience et d'assurer leur fonctionnement efficace à tout moment:
 - a) informer les propriétaires, exploitants et gestionnaires de l'infrastructure de sa désignation en tant qu'ISD et leur communiquer toutes les informations pertinentes dont ils ont besoin pour se conformer aux obligations qui leur incombent en vertu du présent article;
 - b) prévenir et atténuer les risques associés à la propriété ou au contrôle étranger d'ISD, y compris au moyen du filtrage des investissements étrangers conformément au règlement (UE) 2019/452, et y remédier;
 - c) prévenir et atténuer les risques associés à la gestion ou à l'exploitation d'actifs spécifiques qui font partie d'une ISD ou qui y sont liés, tels que les

- équipements de levage spécifiques, les systèmes informatiques, les équipements de contrôle et de détection de sécurité, ainsi que le personnel et les opérations critiques, tels que les fournisseurs de fret ferroviaire, les entreprises de logistique, les prestataires de services portuaires au sens du règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil⁽⁶¹³⁹⁾, les gens de mer et les pilotes, et remédier aux risques en question;
- d) le cas échéant, prendre des mesures de base pour protéger les ISD contre les ingérences et les attaques d'acteurs étatiques et non étatiques, y compris les attaques terroristes, la cybersécurité et d'autres attaques hybrides, et doter les ISD de capacités relatives aux interférences dans le cadre de la guerre électronique afin de contrer les raids aériens et les attaques de drones, y compris en ce qui concerne le brouillage et l'usurpation de signaux.
2. Les propriétaires, exploitants et gestionnaires d'ISD prennent toutes les mesures techniques, de sécurité et organisationnelles nécessaires dans leur domaine de compétence et, s'il y a lieu, en collaboration les uns avec les autres, pour veiller à ce que les ISD soient correctement protégées contre tous les dangers, à ce que leur résilience soit renforcée et à ce que leur fonctionnement effectif soit assuré à tout moment. En particulier, les propriétaires, exploitants et gestionnaires d'ISD:
- a) mettent en œuvre les mesures de base pertinentes en matière de protection et de résilience des ISD;
 - b) respectent les obligations qui incombent aux entités critiques en vertu de la directive (UE) 2022/2557, en particulier celles énoncées à ses articles 12 à 15, que les propriétaires, exploitants ou gestionnaires d'ISD relèvent ou non du champ d'application de ladite directive;
 - c) appliquent les exigences relatives aux entités essentielles ou importantes découlant des articles 20 et 21 de la directive (UE) 2022/2555, que les propriétaires, exploitants ou gestionnaires d'ISD relèvent ou non du champ d'application de ladite directive;
 - d) fournissent des informations détaillées sur la structure de propriété des ISD à la première demande de l'État membre dans lequel les ISD sont situées.
3. Les États membres informent sans retard injustifié la Commission et les États membres situés le long des mêmes corridors de mobilité militaire de tout incident lié aux ISD situées sur leur territoire qui perturbe ou est susceptible de perturber de manière importante la fourniture de services essentiels, au sens de l'article 15, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2557, et qui leur a été notifié par les propriétaires, exploitants et gestionnaires d'ISD ou dont ils ont eu connaissance par tout autre moyen. Cette notification comprend toutes les informations disponibles permettant à l'autorité compétente concernée d'évaluer la nature, la cause et les conséquences possibles de l'incident, y compris toutes les informations disponibles permettant de déterminer les restrictions de capacités qui en découlent, ainsi que la possible incidence transfrontalière de l'incident.
4. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de définir les mesures de base en matière de protection et de résilience des ISD visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article et de définir les mesures de protection renforcée des infrastructures

61

stratégiques à double usage visées à l'article 24 du présent règlement. À cette fin, la Commission tient compte en particulier des lignes directrices qu'elle a adoptées en vertu de l'article 13, paragraphe 5, de la directive (UE) 2022/2557; elle peut également demander l'avis du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire et du comité institué conformément à l'article 61 du règlement (UE) 2024/1679. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 45, paragraphe 4, du présent règlement. La Commission peut proposer d'inclure les mesures prévues par cet acte d'exécution dans les besoins militaires du Conseil.

Chapitre IV

Disponibilité de capacités de transport et de capacités logistiques pour les opérations de transport militaire

Article 35

Réserve de solidarité pour faciliter les opérations de transport militaire

1. La réserve de solidarité est créée. Il s'agit d'une réserve comprenant une liste des capacités enregistrées des États membres et, éventuellement, de l'Union. Les capacités enregistrées dans la réserve de solidarité consistent en des capacités de transport et des capacités logistiques et elles sont utilisées pour assurer, optimiser et faciliter l'exécution d'opérations de transport militaire. La réserve de solidarité devient opérationnelle moyennant l'adoption par la Commission de l'acte d'exécution visé au paragraphe 15.
2. Sur la base de l'avis du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire et des résultats des tests de résistance prévus à l'article 43, la Commission peut adopter des lignes directrices définissant les types et précisant le nombre de capacités de transport essentielles nécessaires à la réserve de solidarité pour combler les lacunes de l'Union dans le domaine des capacités de transport militaire.
3. La réserve de solidarité est opérationnelle 24 heures sur 24 et sept jours sur sept.
4. Les États membres peuvent enregistrer volontairement leurs propres capacités dans la réserve de solidarité. Les capacités acquises ou sous-traitées par les États membres avec le soutien financier de l'Union sont enregistrées dans la réserve de solidarité.
5. L'enregistrement des capacités multinationales fournies par deux États membres ou plus est effectué conjointement par tous les États membres concernés ou par toute entité pertinente.
6. Sous réserve de la disponibilité de fonds de l'Union, des capacités européennes peuvent être acquises dans le but de combler les lacunes de l'Union dans le domaine des capacités de transport, dans des conditions à préciser dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 15. Les capacités de l'Union sont automatiquement enregistrées dans la réserve de solidarité.
7. Les capacités que les États membres ou l'Union, ou les deux, enregistrent dans la réserve de solidarité peuvent comprendre leurs propres capacités et celles obtenues dans le cadre de marchés de services conclus avec des opérateurs commerciaux, lorsque ces marchés le permettent.

8. Les capacités enregistrées dans la réserve de solidarité sont disponibles pour un soutien à la suite d'une demande adressée par un État membre demandeur à la Commission, à moins que ces capacités ne soient déjà utilisées pour appuyer une autre demande. En cas de demandes concurrentes, toute décision d'attribution des capacités est prise en étroite coordination entre les États membres demandeurs, la Commission et, le cas échéant, l'État membre qui a enregistré les capacités.
9. Lorsqu'elles ne sont pas utilisées ou nécessaires pour le soutien prévu, les capacités enregistrées dans le cadre de la réserve de solidarité peuvent être utilisées à des fins nationales par leur État membre d'enregistrement ou à des fins commerciales par l'opérateur commercial qui a été engagé par l'État membre d'enregistrement ou l'Union.
10. Les capacités d'un État membre enregistrées dans la réserve de solidarité peuvent être exclues du soutien lorsque cet État membre est confronté à une situation exceptionnelle nécessitant l'utilisation de ces capacités. Lorsqu'un État membre invoque une telle situation exceptionnelle, il en informe la Commission et lui fournit des explications le plus tôt possible.
11. Les capacités d'un État membre enregistrées dans la réserve de solidarité qui sont déployées à des fins d'appui restent sous son commandement et son contrôle. Lorsque l'État membre d'enregistrement est confronté à une situation exceptionnelle nécessitant l'utilisation de capacités enregistrées qui ont été déployées, il peut les retirer, après consultation de la Commission et de l'État membre demandeur pour lequel les capacités ont été déployées.
12. Les capacités de l'Union sont hébergées dans un État membre. La Commission et les États membres assurent, le cas échéant, une répartition géographique adéquate des capacités de l'Union. L'État membre demandeur pour lequel des capacités de l'Union sont déployées est responsable de la direction des opérations de soutien.
13. Les capacités enregistrées dans le cadre de la réserve de solidarité peuvent être prépositionnées. Lorsque les capacités sont prépositionnées, elles sont situées dans des installations appliquant, s'il y a lieu, les mesures de protection de base prévues à l'article 34.
14. Les coûts d'entretien et de déploiement des capacités des États membres sont supportés par l'État membre d'enregistrement, sauf disposition contraire de l'acte d'exécution visé au paragraphe 15.
15. Sous réserve de la disponibilité d'un financement de l'Union, la Commission peut adopter un acte d'exécution mettant en service la réserve de solidarité. Cet acte d'exécution définit également:
 - a) les procédures à suivre pour traiter les demandes de capacités présentées par les États membres au titre de la réserve de solidarité;
 - b) les spécifications supplémentaires en vertu desquelles les coûts mentionnés au paragraphe 14 peuvent être financés;
 - c) les spécifications supplémentaires en vertu desquelles le coût lié au prépositionnement des capacités peut être financé;
 - d) les spécifications supplémentaires en vertu desquelles les coûts de formation, de reconversion et de perfectionnement professionnels du personnel exploitant les capacités enregistrées dans le cadre de la réserve de solidarité peuvent être financés;

- e) toute règle supplémentaire relative au fonctionnement de la réserve de solidarité, s'il y a lieu.

Cet acte d'exécution peut établir:

- a) les conditions dans lesquelles les coûts d'entretien et de déploiement des capacités des États membres doivent être répartis;
- b) les conditions dans lesquelles un système fondé sur des crédits peut être utilisé comme forme de mécanisme d'échange non financier pour les capacités enregistrées dans la réserve de solidarité.

Article 36

Accès aux registres des véhicules en vue d'une utilisation potentielle dans le transport militaire

1. Les États membres veillent à ce que leurs services chargés d'effectuer des opérations de transport militaire aient accès à leurs registres nationaux respectifs des véhicules routiers, en vue de recenser les véhicules de transport routier à double usage.
2. Les États membres, en coopération avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, veillent à ce que leurs services chargés d'effectuer des opérations de transport militaire aient accès à leurs registres nationaux respectifs des véhicules ferroviaires et au registre européen des véhicules mentionné à l'article 47, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797, en vue de recenser les véhicules ferroviaires à double usage.
3. Les États membres veillent à ce que leurs services chargés d'effectuer des opérations de transport militaire aient accès à leurs registres nationaux respectifs des aéronefs et des navires, en vue de recenser les aéronefs et les navires à double usage.
4. La Commission se voit également accorder l'accès aux registres visés aux paragraphes 1 à 3, en vue de recenser les véhicules, navires ou aéronefs à double usage.

Article 37

Recensement des véhicules ferroviaires susceptibles d'être utilisés dans le transport militaire

1. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin:
 - c) de recenser les catégories de véhicules ferroviaires les plus aptes à être utilisées dans le cadre d'un transport militaire;
 - d) le cas échéant, et après consultation de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, d'établir les spécifications techniques sur lesquelles le recensement prévu au point a) peut être fondé et, si nécessaire, d'établir tout paramètre technique approprié et toute méthode d'essai de conformité connexe;
 - e) pour les véhicules ferroviaires déjà autorisés en vertu de l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 ou mis en service en vertu du cadre juridique de l'Union ou du cadre juridique national précédemment applicable, avant le cadre d'autorisation établi par ladite directive, de définir si et dans quelles conditions:

- 1) les entreprises ferroviaires et les détenteurs de véhicules doivent déterminer si les véhicules dont ils sont responsables relèvent d'une catégorie visée au point a) et, dans l'affirmative, établir toutes les caractéristiques techniques pertinentes de ces véhicules;
- 2) les constructeurs d'équipements ferroviaires doivent déterminer si les véhicules qu'ils fabriquent relèvent d'une catégorie visée au point a) et, dans l'affirmative, établir toutes les caractéristiques techniques pertinentes de ces véhicules.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 45, paragraphe 4.

2. Si la Commission adopte l'acte d'exécution visé au paragraphe 1, pour chaque véhicule ferroviaire enregistré, le détenteur du véhicule inclut l'identification en tant que véhicule susceptible d'être utilisé dans le cadre d'un transport militaire et tout paramètre pertinent établi en vertu du paragraphe 1, point b), dans la documentation technique du véhicule concerné. Les détenteurs de véhicules, en collaboration avec les entités d'enregistrement, sont chargés de consigner ces paramètres dans le registre européen des véhicules mentionné à l'article 47, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797.

Article 38

Établissement d'un cadre permettant le contrôle ou le droit d'utilisation temporaires pour le transport militaire

1. Au plus tard le [*un an après l'entrée en vigueur du présent règlement*], chaque État membre dispose d'un cadre lui permettant d'émettre, en dernier ressort, des injonctions contraignantes visant à obtenir le contrôle ou le droit d'utilisation temporaires d'une infrastructure, d'un actif ou d'un équipement situé sur son territoire qui est nécessaire à l'exécution d'opérations de transport militaire, dans les cas où aucune autre solution ne peut être trouvée dans les délais requis par accord mutuel ou dans le cadre d'un contrat existant. Lorsqu'un État membre dispose d'un cadre existant permettant ce contrôle ou ce droit d'utilisation temporaires, il veille à ce que le cadre existant soit conforme aux exigences énoncées aux paragraphes 2 et 3.
2. Les États membres veillent à ce que leur cadre visé au paragraphe 1 soit conforme aux exigences minimales suivantes:
 - a) il autorise le contrôle ou le droit d'utilisation temporaires d'une infrastructure, d'un actif ou d'un équipement à l'appui des opérations de transport militaire d'un autre État membre, à la demande de celui-ci, et établit une procédure pour l'introduction d'une telle demande;
 - b) il comporte un mécanisme permettant d'indemniser les propriétaires, exploitants et gestionnaires des infrastructures, actifs ou équipements concernés pour les dépenses supportées et les dommages subis;
 - c) il comprend des règles et procédures transparentes et non discriminatoires relatives à ce contrôle et à ce droit d'utilisation temporaires, et fait en sorte que les mesures prises en application de ces règles et procédures sont en place.
3. Les États membres veillent à ce que toute mesure adoptée dans le cadre visé au paragraphe 1 soit strictement nécessaire et proportionnée.

Article 39

Contrats-cadres avec des prestataires de services de transport à double usage

1. Les États membres peuvent conclure des contrats-cadres avec des prestataires de services de transport à double usage afin d'assurer la disponibilité de capacités de transport pour les opérations de transport militaire, y compris le déploiement rapide de personnel, d'équipements et de fournitures.
2. Les contrats-cadres visés au paragraphe 1 qui sont conclus, renouvelés ou substantiellement modifiés après l'entrée en vigueur du présent règlement:
 - a) sont conçus pour permettre à d'autres États membres d'adhérer en tant que parties contractantes et prévoient la possibilité d'une modification en vue d'accueillir des participants supplémentaires sans compromettre l'objectif principal de soutien au transport militaire;
 - b) imposent aux prestataires de services de transport l'obligation de divulguer toute double réservation potentielle de capacités de transport à tous les États membres participants, avant d'accepter des commandes incompatibles.
3. Les États membres et les prestataires de services de transport visés au paragraphe 2, point b), mettent en œuvre des procédures pour régler les différends relatifs à la répartition des capacités de transport, en veillant à ce que les priorités en matière de transport militaire soient respectées sans retard injustifié.

Chapitre V

Dispositions horizontales

Article 40

Coordinateur national des transports militaires transfrontières

1. Au plus tard le [six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], chaque État membre désigne un coordinateur national des transports militaires transfrontières, disponible en permanence, afin d'assurer la coordination des transports militaires transfrontières et une communication efficace les concernant.
2. Les États membres veillent à ce que leur coordinateur national des transports militaires transfrontières respectif:
 - a) reçoive et envoie les demandes d'autorisation de transport militaire et les notifications visées à l'article 8, paragraphe 3, et à l'article 20, paragraphe 2;
 - b) dispose de l'expertise et des ressources nécessaires pour être en mesure de fournir des conseils et un soutien pour toutes les formalités douanières;
 - c) reçoive les demandes d'accès prioritaire présentées durant une période d'activation de l'EMERS et y réponde, et facilite les procédures nécessaires, conformément à l'article 21;
 - d) soit en mesure de coordonner tous les acteurs concernés à l'échelon national, régional et local qui participent à des opérations de transport militaire, afin d'assurer la bonne exécution des opérations de transport militaire transfrontière, en particulier durant l'activation de l'EMERS, et de coordonner

le contrôle de la préparation en matière de transport militaire prévu à l'article 42.

Article 41

Groupe sur les transports liés à la mobilité militaire

1. Le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire est institué pour assister la Commission et lui fournir des conseils et des recommandations, ainsi que pour faciliter la coopération et l'échange d'informations entre les États membres sur les questions liées au présent règlement.
2. Les tâches spécifiques du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire sont les suivantes:
 - a) encourager les discussions et le dialogue entre les États membres en vue de faciliter l'octroi d'autorisations de transport militaire et de modalités en matière de circulation, en particulier entre les États membres situés le long des mêmes corridors de mobilité militaire;
 - b) faciliter l'utilisation de modalités en matière de circulation préplanifiées et d'itinéraires prédéfinis aux fins d'opérations de transport militaire;
 - c) fournir des conseils sur les mesures de protection de base et les mesures de protection renforcée visées respectivement à l'article 34, paragraphe 4, et à l'article 24;
 - d) faciliter le recensement et le prépositionnement des capacités de transport et des capacités logistiques essentielles pour la réserve de solidarité afin de combler les lacunes de l'Union dans ce domaine, lorsqu'une réserve de solidarité est mise en œuvre conformément à l'article 35;
 - e) faciliter l'acquisition conjointe par les États membres de capacités de transport et de capacités logistiques pour le transport militaire;
 - f) examiner les résultats des contrôles de la préparation en matière de transport militaire et des tests de résistance effectués conformément aux articles 42 et 43 et formuler des recommandations reposant sur ces résultats, le cas échéant;
 - g) fournir des conseils sur les spécifications techniques et les modules du système d'information numérique sur la mobilité militaire, lorsqu'il est établi conformément à l'article 14, en tenant dûment compte de la législation douanière de l'Union applicable;
 - h) être consulté sur la liste des infrastructures stratégiques à double usage visée à l'article 33, paragraphe 3.
3. Le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire est composé de représentants de la Commission, du SEAE, y compris l'état-major de l'Union européenne, de l'Agence européenne de défense et des États membres. Tous les représentants des États membres sont en mesure de représenter la position de leur gouvernement respectif. Lorsque cela est pertinent pour les formalités douanières, les autorités douanières des États membres et l'Autorité douanière de l'Union européenne sont également invitées à participer. La Commission préside le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire et en assure le secrétariat.
4. Le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire peut inviter, s'il y a lieu, conformément à son règlement intérieur et dans le respect des intérêts de l'Union et

de ses États membres en matière de sécurité et de défense, l’Ukraine, la Moldavie et les pays de l’Espace économique européen à assister aux réunions en qualité d’observateurs.

5. La Commission garantit la transparence en assurant aux membres du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire un accès égal à l’information.
6. Le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire se réunit régulièrement et chaque fois que la situation l’exige, à la demande de la Commission ou d’un État membre. Il adopte son règlement intérieur sur la base d’une proposition de la Commission.
7. Le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire peut formuler des avis, des conseils et des recommandations à la demande de la Commission ou de sa propre initiative. Il s’efforce de trouver des solutions qui recueillent le soutien le plus large possible.

Article 42

Contrôle de la préparation en matière de transport militaire

1. Les États membres procèdent une fois par an à un contrôle de la préparation en matière de transport militaire afin d’évaluer s’ils sont prêts à effectuer des transports militaires. Le contrôle de la préparation en matière de transport militaire comprend des informations sur l’ensemble des éléments suivants:
 - a) les mesures nécessaires prises à l’échelon national pour assurer la mise en œuvre de l’EMERS;
 - b) les mesures prises à l’échelon national pour assurer une approche pangouvernementale dans le domaine des transports militaires;
 - c) l’adoption des mesures et des modalités en matière de circulation nécessaires pour les opérations de transport militaire transfrontière prévues;
 - d) l’adoption de mesures de soutien fourni par le pays hôte pour permettre le transport militaire transfrontière prévu sur son territoire;
 - e) la présentation éventuelle de demandes d’autorisation de transport militaire à d’autres États membres et leur réception par ceux-ci conformément aux articles 5 et 6;
 - f) lorsqu’une réserve de solidarité est mise en œuvre conformément à l’article 35, la présentation éventuelle de demandes de soutien au titre de celle-ci.
2. Le coordinateur national des transports militaires transfrontières de chaque État membre communique les résultats du contrôle de la préparation en matière de transport militaire au groupe sur les transports liés à la mobilité militaire.

Article 43

Tests de résistance

1. La Commission peut procéder à des tests de résistance, en collaboration avec les États membres et les organes compétents de l’Union, afin de tester et d’évaluer la préparation de l’Union en matière de facilitation du transport militaire. Ces tests ont pour objet:

- a) de préparer à l'activation de l'EMERS;
 - b) de tester l'efficacité de l'approche pangouvernementale dans la mise en œuvre des objectifs du présent règlement, y compris la coordination et la coopération entre les organismes, autorités et parties prenantes concernés;
 - c) de tester la mise en œuvre des dispositions du présent règlement dans une zone géographique spécifique, telle qu'un corridor de mobilité militaire donné, dans les régions frontalières d'un État membre avec un pays tiers, ou dans un domaine sectoriel spécifique, y compris les douanes.
2. Les États membres peuvent demander à la Commission de procéder aux tests de résistance visés au paragraphe 1.
 3. La Commission communique les résultats des tests de résistance effectués en vertu du présent article aux États membres participants et au groupe sur les transports liés à la mobilité militaire.
 4. La Commission peut également participer à des tests de résistance ou à des exercices, à la demande d'un État membre ou sur la base de toute invitation pertinente, dans le but de tester et d'évaluer la préparation de l'Union en matière de facilitation du transport militaire.

Article 44

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 5 et 8 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR].
3. La délégation de pouvoir visée aux articles 5 et 8 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu des articles 5 et 8 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 45

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Le Service européen pour l'action extérieure est invité à prêter assistance au comité.
3. L'Agence européenne de défense, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, l'Agence européenne pour la sécurité maritime, le gestionnaire de réseau [au sens de l'article 2, point 49), du règlement (UE) 2024/2803] et l'Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité sont invités à faire part de leurs points de vue et de leur expertise au comité en qualité d'observateurs.
4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Chapitre VI

Modification d'autres actes de l'Union

Article 46

Modification du règlement (UE) 2016/796

Le règlement (UE) 2016/796 est modifié comme suit:

1. à l'article 1^{er}, paragraphe 3, le point suivant est ajouté: «d) l'état de préparation du système ferroviaire de l'Union prévu par le règlement (UE) 202X/XXX.»;
2. à l'article 2, la dernière phrase est remplacée par le texte suivant: «Dans la poursuite de ces objectifs, l'Agence prend pleinement en compte le processus d'élargissement de l'Union et les contraintes spécifiques relatives aux liaisons ferroviaires avec les pays tiers, et elle contribue à assurer la résilience et les capacités de réaction en matière de sécurité du système ferroviaire de l'Union.»;
3. à l'article 19, paragraphe 1, le point suivant est ajouté: «m) assiste la Commission dans l'élaboration des spécifications techniques relatives à la mobilité militaire pour le recensement des véhicules aptes à être utilisés dans le cadre d'un transport militaire conformément à l'article 37 du règlement (UE) 202X/XXX.»;
4. à l'article 20, l'alinéa suivant est ajouté: «L'Agence attribue un numéro d'immatriculation européen de véhicule (NEV) conformément à l'article 46, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797.»;
5. à l'article 80, paragraphe 2, le point suivant est ajouté: «e) l'enregistrement des véhicules dans le registre européen des véhicules conformément à l'article 22 de la directive (UE) 2016/797.».

Article 47

Modification de la directive (UE) 2016/797

La directive (UE) 2016/797 est modifiée comme suit:

1. à l'article 21, le paragraphe suivant est ajouté:

«18. Dans les cas où le domaine d'utilisation est limité à un ou plusieurs réseaux au sein d'un État membre, les États membres peuvent convenir avec l'Agence de déléguer à celle-ci leur pouvoir d'autoriser l'utilisation de véhicules ferroviaires pour des transports militaires, comme indiqué à l'article 37 du règlement (UE) 202X/XXXX. Les modalités de cette délégation sont arrêtées dans des accords de coopération conformément à l'article 76 du règlement (UE) 2016/796, et l'Agence partage les délégations qu'elle a reçues des États membres par l'intermédiaire du guichet unique établi en vertu de l'article 12 du règlement (UE) 2016/796.»;

2. à l'article 22, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Lorsque le domaine d'utilisation des véhicules couvre le territoire de plusieurs États membres, le véhicule est enregistré dans l'un des États membres concernés ou par l'Agence.»;

3. à l'article 46, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. L'autorité compétente attribue à chaque véhicule, lors de son enregistrement effectué conformément à l'article 22, un numéro d'immatriculation européen de véhicule (NEV). Le NEV attribué est marqué sur chaque véhicule.».

Article 48

Modification du règlement (UE) 2024/2803

Le règlement (UE) 2024/2803 est modifié comme suit:

1. à l'article 9, paragraphe 1, l'alinéa suivant est inséré après le premier alinéa:

«Par dérogation [au premier alinéa], les prestataires de services de navigation aérienne peuvent, jusqu'au 31 décembre 2030, recourir aux services de communication d'autres prestataires qui ne sont pas certifiés ou qui n'ont pas déclaré leur capacité conformément à l'article 41 du règlement (UE) 2018/1139, à condition que ces prestataires aient fourni des services de communication dans l'Union avant l'entrée en vigueur du présent règlement.»;

2. à l'article 11, paragraphe 6, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Par dérogation au présent paragraphe, tout prestataire de services de communication qui fournissait de tels services dans l'Union avant l'entrée en vigueur du présent règlement peut, jusqu'au 31 décembre 2030, être sélectionné pour fournir les mêmes services dans l'Union, même s'il ne remplit pas les conditions énoncées au point a).

Par dérogation au présent paragraphe, tout prestataire de services de communication qui fournissait de tels services dans l'Union avant l'entrée en vigueur du présent règlement peut, jusqu'au 31 décembre 2033, être sélectionné pour fournir les mêmes services dans l'Union, même s'il ne remplit pas les conditions énoncées aux points b) et c).».

Article 49

Modification du règlement (UE) 2018/1139

Le règlement (UE) 2018/1139 est modifié comme suit:

1. à l'article 3, le point suivant est ajouté:

«35) “bac à sable réglementaire”: un cadre temporaire et contrôlé, établi par un État membre ou l’Agence, pour permettre la conception, la mise au point, le test et la démonstration de produits et services innovants, notamment à double usage, en situation réelle, dans des conditions et selon un calendrier prédefinis, dans le but de favoriser l’innovation et la mobilité militaire, et sous la supervision d’une autorité compétente.»;

2. à l’article 71, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres peuvent accorder à toute personne physique ou morale soumise au présent règlement des dérogations aux exigences qui lui sont applicables en vertu du chapitre III, autres que les exigences essentielles fixées dans ledit chapitre, ou en vertu des actes délégués et des actes d’exécution adoptés sur la base dudit chapitre, dans les circonstances suivantes:

- a) en cas de circonstances imprévisibles urgentes touchant ces personnes ou de besoins opérationnels urgents de ces personnes;
- b) lorsque ces exigences empêchent la certification, l’utilisation ou l’exploitation de technologies, produits, équipements, systèmes, composants, concepts opérationnels ou modèles commerciaux innovants.

Les dérogations visées au premier alinéa peuvent être accordées lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) il n’est pas possible d’agir de manière adéquate face à ces circonstances ou besoins en conformité avec les exigences applicables;
- b) la sécurité, la protection de l’environnement et la conformité avec les exigences essentielles applicables sont garanties, si nécessaire par l’application de mesures d’atténuation;
- c) l’État membre a atténué toute distorsion possible des conditions du marché liée à l’octroi de la dérogation; et
- d) la dérogation est d’une portée et d’une durée limitées au strict nécessaire et est appliquée d’une manière non discriminatoire.

En pareil cas, l’État membre concerné notifie immédiatement à la Commission, à l’Agence et aux autres États membres, au moyen du répertoire établi au titre de l’article 74, la dérogation accordée, sa durée, les raisons qui la motivent et, le cas échéant, les mesures d’atténuation nécessaires appliquées.»;

3. à l’article 74, paragraphe 1, deuxième alinéa, le point suivant est ajouté:

«s) les notifications des décisions des États membres ou de l’Agence concernant la mise en place, la suspension et la suppression des bacs à sable réglementaires conformément à l’article 86 bis, ainsi que le rapport conjoint correspondant.»;

4. à l’article 75, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

«k) coopère avec les autorités militaires nationales, ainsi qu’avec les organismes de l’Union et les organismes internationaux compétents afin de permettre des solutions de transport aérien à double usage ainsi que leur intégration en toute sécurité dans la circulation aérienne civile.»;

5. le nouvel article 86 bis suivant est inséré:

«Article 86 bis

Bacs à sable réglementaires

1. Des bacs à sable réglementaires peuvent être mis en place par un État membre ou par l'Agence, de leur propre initiative ou à la demande d'une organisation, afin de contribuer à la réalisation des objectifs suivants:

- a) favoriser l'innovation et la compétitivité dans le secteur de l'aviation;
- b) permettre l'introduction en temps utile et en toute sécurité d'innovations sur le marché de l'aviation de l'Union;
- c) améliorer la sécurité juridique et faciliter le respect du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci et, le cas échéant, d'autres dispositions applicables du droit de l'Union et du droit national; soutenir l'apprentissage réglementaire fondé sur des données probantes et l'élaboration d'exigences fondées sur la performance.

2. Un bac à sable réglementaire peut être mis en place lorsque les critères suivants sont remplis:

- a) les technologies, produits, équipements, systèmes, composants, concepts opérationnels ou modèles commerciaux à tester représentent une véritable innovation et devraient apporter des avantages aux consommateurs ou à la société au sens large;
- b) l'innovation est suffisamment mature pour être testée dans un environnement contrôlé en situation réelle, et des obstacles ou lacunes législatifs pertinents ont été recensés;
- c) la sécurité, la protection de l'environnement et la conformité avec les exigences essentielles applicables sont garanties, si nécessaire par l'application de mesures d'atténuation.

3. Les éléments suivants du bac à sable réglementaire sont clairement définis:

- a) les objectifs;
- b) la portée et la durée, qui sont limitées au strict nécessaire pour atteindre les objectifs proposés;
- c) la structure de gouvernance, y compris les rôles et responsabilités de toutes les autorités et entités participantes, qui:
 - i) comprend la désignation d'une autorité compétente responsable de la surveillance et de la supervision du bac à sable;
 - ii) fait en sorte que tous les États membres et toutes les autorités concernés par les objectifs et le champ d'application du bac à sable soient dûment associés à sa mise en place et à sa mise en œuvre;
 - iii) fait en sorte que l'Agence soit associée, en particulier à l'élaboration du dossier de sécurité et de l'apprentissage réglementaire attendu;
- d) les critères de suivi et d'évaluation;
- e) les critères d'éligibilité et procédures d'admission, qui sont transparents et non discriminatoires;
- f) les obligations en matière d'établissement de rapports, qui contribuent à un suivi adéquat des activités.

4. Une organisation demandant à participer à un bac à sable démontre que les technologies, produits, équipements, systèmes, composants, concepts opérationnels ou modèles commerciaux à tester satisfont aux critères énoncés au paragraphe 2. Pour ce faire, l'organisation:

- a) précise les objectifs du projet ou de la solution innovants;
- b) recense les obstacles ou lacunes réglementaires concrets auxquels il convient de remédier;
- c) élabore un dossier de sécurité décrivant les mesures d'atténuation à mettre en œuvre pour assurer un niveau adéquat de sécurité et de protection de l'environnement et, dans la mesure du possible, le respect des exigences essentielles applicables.

5. Après avoir reçu une demande ou une candidature d'une organisation, l'État membre ou l'Agence évalue si les mesures d'atténuation prévues sont appropriées et suffisantes pour assurer un niveau de sécurité adéquat et propose toute mesure supplémentaire jugée nécessaire. L'État membre ou l'Agence précise également l'apprentissage réglementaire attendu du bac à sable.

6. Un État membre ou l'Agence qui met en place un bac à sable réglementaire notifie immédiatement aux autres États membres et à l'Agence la création de ce bac à sable. Cette notification contient tous les éléments énumérés au paragraphe 3.

7. La mise en place d'un bac à sable réglementaire n'affecte pas les pouvoirs de surveillance ou de correction des autorités compétentes chargées de la surveillance du bac à sable. Les autorités nationales compétentes et l'Agence ont le pouvoir de suspendre ou de mettre fin au processus de test ou à la participation au bac à sable si aucune atténuation effective n'est possible. Elles informent l'Agence et les États membres des décisions prises à cet effet au moyen du répertoire établi en application de l'article 74.

8. Lorsque le bac à sable réglementaire a pris fin, un rapport conjoint est élaboré par l'organisation et l'État membre concerné ou l'Agence. Le rapport détaille les activités menées, les résultats obtenus et les acquis d'apprentissage réglementaire. Les organisations peuvent utiliser ce rapport pour démontrer le respect du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. L'Agence inclut ce rapport dans le répertoire établi en application de l'article 74.

9. Les États membres et l'Agence coordonnent leurs activités de bac à sable réglementaire et échangent les bonnes pratiques.

10. Les organisations participant à un bac à sable réglementaire demeurent responsables, en vertu du droit de l'Union et du droit national applicables, de tout préjudice infligé à des tiers en raison de l'expérimentation menée dans le bac à sable. Toutefois, à condition que l'organisation respecte le plan du bac à sable ainsi que ses modalités et conditions, et qu'elle suive de bonne foi les orientations fournies par l'État membre ou l'Agence, aucune amende administrative n'est infligée et aucune mesure n'est prise à l'égard des certificats existants en raison de la violation du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

11. Afin de soutenir la mise en œuvre du présent article, l'Agence adopte, conformément à l'article 115, des orientations sur la mise en place et le

fonctionnement des bacs à sable réglementaires. Ces orientations comprennent, au minimum, des principes et procédures communs sur les éléments suivants:

- a) les critères d'éligibilité et de sélection pour la participation aux bacs à sable réglementaires;
 - b) la demande, la surveillance, la sortie et la suppression des bacs à sable réglementaires, ainsi que la participation à ceux-ci, y compris le plan des bacs à sable et le rapport conjoint;
 - c) les conditions applicables aux participants.»;
6. à l'article 126, paragraphe 1, premier alinéa, le point suivant est ajouté:
- «d) la mise en place, le fonctionnement et la surveillance des bacs à sable réglementaires prévus à l'article 86 *bis*.».

Chapitre VII

Dispositions finales

Article 50

Règles de confidentialité et de sécurité relatives à la protection des informations reçues

1. Les informations reçues en application du présent règlement ne sont utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été demandées.
2. Les États membres et la Commission assurent la protection appropriée des secrets d'affaires et d'autres informations sensibles et confidentielles obtenues et produites en application du présent règlement conformément au droit de l'Union et aux droits nationaux.
3. La Commission ne communique aucune des informations qu'elle a reçues en vertu du présent règlement d'une manière pouvant conduire à l'identification d'un opérateur économique individuel lorsque le partage des informations entraînerait pour ledit opérateur une atteinte potentielle à sa réputation, un préjudice commercial potentiel ou la divulgation de secrets d'affaires.
4. Les États membres et la Commission veillent à ce que les informations classifiées fournies ou échangées au titre du présent règlement ne soient pas déclassées ou déclassifiées sans le consentement préalable écrit de l'autorité à l'origine de ces informations.

Article 51

Protection des données à caractère personnel

1. Le présent règlement s'entend sans préjudice des obligations des États membres relatives au traitement des données à caractère personnel, notamment en vertu du règlement (UE) 2016/679 et de la directive 2002/58/CE, ou des obligations de la Commission et, le cas échéant, des autres institutions, organes et organismes de l'Union, relatives au traitement des données à caractère personnel, en particulier en vertu du règlement (UE) 2018/1725, dans l'exercice de leurs responsabilités.

2. Les États membres, la Commission et, le cas échéant, d'autres institutions, organes et organismes de l'Union peuvent traiter des données à caractère personnel lorsque cela est nécessaire pour se conformer aux obligations prévues par le présent règlement ou lorsque cela est nécessaire à l'exercice de l'autorité publique ou à des missions d'intérêt public qui leur sont confiées par le présent règlement.

Article 52

Évaluation

La Commission évalue l'application du présent règlement et présente un rapport au Parlement européen et au Conseil à ce sujet au plus tard le [trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement]. Le rapport d'évaluation s'appuie sur les consultations des États membres et des principales parties prenantes.

Article 53

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente
[...]

Par le Conseil
Le président/La présidente
[...]

FICHE FINANCIÈRE ET NUMÉRIQUE LÉGISLATIVE - AGENCES

<u>1.</u>	<u>CONTEXT OF THE PROPOSAL</u>	1
•	<u>Reasons for and objectives of the proposal</u>	1
•	<u>Consistency with existing policy provisions in the policy area</u>	2
•	<u>Consistency with other Union policies</u>	4
<u>2.</u>	<u>LEGAL BASIS, SUBSIDIARITY AND PROPORTIONALITY</u>	5
•	<u>Legal basis</u>	5
•	<u>Subsidiarity (for non-exclusive competence)</u>	5
•	<u>Proportionality</u>	6
•	<u>Choice of the instrument</u>	7
<u>3.</u>	<u>RESULTS OF EX-POST EVALUATIONS, STAKEHOLDER CONSULTATIONS AND IMPACT ASSESSMENTS</u>	7
•	<u>Ex-post evaluations/fitness checks of existing legislation</u>	7
•	<u>Stakeholder consultations</u>	7
•	<u>Collection and use of expertise</u>	8
•	<u>Impact assessment</u>	8
•	<u>Regulatory fitness and simplification</u>	8
•	<u>Fundamental rights</u>	8
<u>4.</u>	<u>BUDGETARY IMPLICATIONS</u>	9
<u>5.</u>	<u>OTHER ELEMENTS</u>	10
•	<u>Implementation plans and monitoring, evaluation and reporting arrangements</u>	10
•	<u>Detailed explanation of the specific provisions of the proposal</u>	10
<u>LEGISLATIVE FINANCIAL AND DIGITAL STATEMENT - AGENCIES</u>		1
<u>1.</u>	<u>FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE</u>	4
<u>1.1.</u>	<u>Title of the proposal/initiative</u>	4
<u>1.2.</u>	<u>Policy area(s) concerned</u>	4
<u>1.3.</u>	<u>Objective(s)</u>	4
<u>1.3.1.</u>	<u>General objective(s)</u>	4
<u>1.3.2.</u>	<u>Specific objective(s)</u>	4
<u>1.3.3.</u>	<u>Expected result(s) and impact</u>	5
<u>Specify the effects which the proposal/initiative should have on the beneficiaries / groups targeted.</u>		5
<u>1.3.4.</u>	<u>Indicators of performance</u>	7
<u>Specify the indicators for monitoring progress and achievements</u>		7
<u>1.4.</u>	<u>The proposal/initiative relates to:</u>	8

<u>1.5.</u>	<u>Grounds for the proposal/initiative</u>	8
<u>1.5.1.</u>	<u>Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative</u>	8
<u>1.5.2.</u>	<u>Added value of EU involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this section 'added value of EU involvement' is the value resulting from EU action that is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone.</u>	10
<u>1.5.3.</u>	<u>Lessons learned from similar experiences in the past.....</u>	11
<u>1.5.4.</u>	<u>Compatibility with the multiannual financial framework and possible synergies with other appropriate instruments.....</u>	12
<u>1.5.5.</u>	<u>Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment.....</u>	12
<u>1.6.</u>	<u>Duration of the proposal/initiative and of its financial impact</u>	13
<u>1.7.</u>	<u>Method(s) of budget implementation planned</u>	13
<u>2.</u>	<u>MANAGEMENT MEASURES.....</u>	14
<u>2.1.</u>	<u>Monitoring and reporting rules</u>	14
<u>2.2.</u>	<u>Management and control system(s)</u>	14
<u>2.2.1.</u>	<u>Justification of the budget implementation method(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed.....</u>	14
<u>2.2.2.</u>	<u>Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them.....</u>	15
<u>2.2.3.</u>	<u>Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio between the control costs and the value of the related funds managed), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure).....</u>	15
<u>2.3.</u>	<u>Measures to prevent fraud and irregularities.....</u>	16
<u>3.</u>	<u>ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE.....</u>	17
<u>3.1.</u>	<u>Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected.....</u>	17
<u>3.2.</u>	<u>Estimated financial impact of the proposal on appropriations.....</u>	18
<u>3.2.1.</u>	<u>Summary of estimated impact on operational appropriations.....</u>	18
<u>3.2.1.1.</u>	<u>Appropriations from voted budget</u>	18
<u>3.2.2.</u>	<u>Estimated output funded from operational appropriations.....</u>	23
<u>3.2.3.</u>	<u>Summary of estimated impact on administrative appropriations.....</u>	24
<u>3.2.3.1.</u>	<u>Appropriations from voted budget</u>	24
<u>3.2.3.3.</u>	<u>Total appropriations</u>	24
<u>3.2.4.</u>	<u>Estimated requirements of human resources.....</u>	25
<u>3.2.4.1.</u>	<u>Financed from voted budget.....</u>	25
<u>3.2.5.</u>	<u>Overview of estimated impact on digital technology-related investments</u>	27

<u>3.2.6.</u>	<u>Compatibility with the current multiannual financial framework</u>	27
<u>3.2.7.</u>	<u>Third-party contributions</u>	27
<u>3.3.</u>	<u>Estimated impact on revenue</u>	33
<u>4.</u>	<u>Digital dimensions</u>	33
<u>4.1.</u>	<u>Requirements of digital relevance</u>	34
<u>4.2.</u>	<u>Data</u>	36
<u>4.3.</u>	<u>Digital solutions</u>	36
	<u>Alignment with the European Data Strategy</u>	37
<u>4.4.</u>	<u>Interoperability assessment</u>	37
<u>4.5.</u>	<u>Measures to support digital implementation</u>	37

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre de mesures liées à la mobilité militaire visant à faciliter le transport d'équipements, de marchandises et de personnel militaires dans l'ensemble de l'Union

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Politique industrielle de défense de l'Union
Politique des transports de l'Union
Politique douanière et fiscale de l'Union
Politique de sécurité des denrées alimentaires de l'Union

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif général du règlement sur la mobilité militaire est d'établir un cadre cohérent et harmonisé à l'échelon de l'UE qui permette, facilite et accélère le transport de personnels, de matériel et d'équipements militaires à travers l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

L'objectif du règlement est de tenir compte des besoins et des exigences en matière de transport militaire dans la législation et les programmes de l'UE au moyen de modifications de la législation existante et de nouvelles dispositions autonomes, s'il y a lieu.

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

Rationaliser le transport militaire transfrontière (en établissant un cadre uniforme pour les procédures d'autorisation et en garantissant un transport militaire ininterrompu et sûr), y compris en simplifiant les formalités douanières applicables à ce transport aux frontières extérieures de l'Union;

renforcer les réactions d'urgence (en créant un cadre efficient, coordonné et efficace en vue de faciliter le transport militaire en réaction à des situations temporaires, extraordinaires et urgentes);

améliorer l'état de préparation et la protection des infrastructures (en établissant des règles visant à renforcer l'état de préparation et la sécurité du déploiement des infrastructures de transport à double usage et à mieux protéger les infrastructures à double usage stratégiques contre tous les dangers et menaces, y compris les menaces portant sur le spectre radioélectrique d'appui des transports);

favoriser la solidarité et le partage des capacités (en encourageant le partage et la mise en commun de capacités de transport et de capacités logistiques au moyen d'une réserve de solidarité et en accroissant la visibilité des capacités de transport existantes pour le transport militaire).

1.3.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Contexte général:

Le règlement permet d'assurer un juste équilibre entre, d'une part, la nécessité de faciliter les opérations de transport militaire et, d'autre part, celle d'atténuer leur incidence sur les civils. Par son objectif de clarification du cadre réglementaire pour les opérateurs et d'établissement d'une distinction entre les règles normales de transport militaire et les mesures d'urgence prévues par l'EMERS, la démarche adoptée pour le règlement est graduelle et progressive. Cette approche ciblée et proportionnelle réduit au minimum l'incidence sur le secteur civil, la limitant à ce qui est strictement nécessaire pour faire face à l'augmentation des opérations de transport militaire dans l'Union. En outre, les mesures envisagées renforcent la prévisibilité pour les activités civiles et offrent au secteur civil la possibilité de contribuer activement à l'amélioration de la mobilité militaire dans l'Union, propice à un environnement collaboratif et mutuellement bénéfique.

- d) Renforcement de la capacité à organiser le transport militaire, en temps de paix, beaucoup plus rapidement qu'actuellement et avec une charge administrative nettement réduite
- e) Disponibilité d'opérateurs de transport par la passation de marchés à des fins de mobilité militaire: disponibilité d'un nombre suffisant d'actifs déplaçables spécialisés pour effectuer les transports; capacité à les utiliser dans toute l'Europe en cas d'urgence, réduction de la charge administrative
- f) Opérateurs et gestionnaires d'infrastructure: se préparer à des circonstances opérationnelles extraordinaires et à des mouvements militaires à grande échelle (résilience et sécurité)
- g) Renforcement de la résilience et de la protection d'infrastructures stratégiques à double usage

En rapport avec le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire:

- h) Une meilleure coordination entre les États membres grâce à la création d'un groupe compétent sur les transports liés à la mobilité militaire, capable de superviser la mise en œuvre du présent règlement

En ce qui concerne la réserve de solidarité:

- i) Amélioration de la disponibilité et de l'accès aux capacités de mobilité militaire (actifs de transport et équipements logistiques) grâce à la mise en commun et au partage entre les États membres

En rapport avec l'AFE:

- j) Rationalisation des demandes d'autorisation de véhicules, notamment les adaptations ou mises à niveau militaire de véhicules ferroviaires;
- k) des exigences; Les besoins militaires recensés doivent être transformés en spécifications techniques pour les STI;
- l) Identification des exigences nationales et harmonisation des exigences concernant le transport exceptionnel en surcharge/hors gabarit afin de respecter le délai de rotation de 24 heures (actuellement jusqu'à 80 jours) pour les

- autorisations de mouvement liées à la mobilité militaire et les modalités de transport, similaires à celles applicables au transport routier; (ETP financés par des subventions)
- m) Identification – Relevé et numérisation à l'aide du RINF d'itinéraires/de lignes appropriées en vue d'améliorer la prévisibilité des demandes de transports exceptionnels; (ETP financés par des subventions)
 - n) Collaboration avec des parties prenantes à vocation commerciale en ce qui concerne l'identification du matériel roulant au sein de la flotte existante susceptible d'être utilisé également à des fins militaires;
 - o) Collaboration supplémentaire avec des parties prenantes à vocation commerciale concernant l'identification du matériel roulant au sein de la flotte existante susceptible d'être utilisé également à des fins militaires (ETP financés par des subventions)
 - p) Autorisations de véhicules supplémentaires en vue d'étendre le domaine d'utilisation de véhicules existants déterminés pouvant être utilisés dans le cadre de transports militaires en dehors de leur zone d'exploitation commercialement viable; (ETP financés par des redevances)
 - q) Registre – Pour accélérer les processus, l'AFE devra enregistrer le matériel roulant comme le font les États membres, ce qui est une tâche totalement nouvelle qui nécessite des connaissances du droit privé en plus de la compréhension technique (élément essentiel pour améliorer l'efficacité de la délivrance des autorisations de véhicules dans le cadre de la mobilité militaire, qui aura une incidence bénéfique à plus long terme sur toutes les autorisations;); (ETP financés par des redevances); (ETP financés par des redevances)
 - r) Harmonisation – Harmonisation des modes de contrôle dégradé et résilient, de commande et de signalisation des trains; (ETP financés par des subventions)
 - s) Développement – Mise au point et application de modifications dans les registres de l'AFE afin d'établir un lien entre la gestion de l'enregistrement des véhicules dans le REV et le processus d'autorisation et, éventuellement, le guichet unique lié à l'enregistrement de véhicules par l'AFE; (ETP financés par des subventions)
 - t) Organisation – Organisation et présidence de forums réunissant des experts ferroviaires et des experts militaires pour résoudre des problèmes techniques (JNS militaire); (ETP financés par des subventions)
 - u) Organisation – Organisation et présidence de forums réunissant des experts ferroviaires et des experts militaires pour résoudre des problèmes techniques (JNS militaire); (ETP financés par des subventions)
 - v) Révision et harmonisation des normes militaires existantes;
 - w) Révision – révision et harmonisation des normes militaires existantes; (ETP financés par des subventions)
 - x) Adaptation – Adaptation des STI, MSC, modalités pratiques d'autorisation des véhicules et autres documents concernés.
 - y)

En ce qui concerne l'AESA:

- z) Accélération de l'élaboration de la réglementation applicable aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (UAS) dans la catégorie certifiée permettant le double usage d'UAS. La contribution à l'élaboration de la réglementation pour l'exploitation civile d'UAS dans la catégorie certifiée accélérera aussi l'élaboration à l'échelle européenne d'UAS à double usage et leur intégration dans l'espace aérien européen. Il convient de donner la priorité à l'élaboration d'un règlement sur les drones de catégorie certifiée par l'AESA en association avec les autorités militaires.
- aa) Accélération de la fourniture de nouvelles capacités de mobilité militaire rendues possibles par un recours facilité à des systèmes de drones à double usage innovants et d'aéronefs avec équipage à bord et à des systèmes antidrones (C-UAS), par la mise en place d'un réseau de centres d'essais mixtes civils/militaires et d'un cadre harmonisé pour les bacs à sable réglementaires.
- bb) Harmonisation des réglementation et orientations techniques applicables aux systèmes antidrones afin de renforcer la résilience des infrastructures et d'atténuer l'incidence des drones sur la sécurité aérienne.
- cc) Harmonisation des réglementation et orientations techniques visant à faciliter la mobilité militaire aérienne et l'interopérabilité avec l'aviation civile tout en assurant un niveau de sécurité approprié dans le domaine de l'exploitation d'aéronefs militaires ou de l'utilisation d'équipements sur les aérodromes à double usage, celui des aéronefs de transport à double usage de la réserve de solidarité, celui de l'utilisation commune UE-OTAN de normes techniques (en particulier pour les drones, avec des fonctions fondées sur l'IA), celui de la méthode d'évaluation de la fiabilité des fonctions fondées sur l'IA des drones et enfin celui de l'intégration du trafic aérien dans les espaces aériens à basse altitude et l'U-space.
- dd) Élaboration de propositions de modifications en vue d'inscrire la protection des infrastructures essentielles de communication, de navigation et de surveillance et du spectre utilisé par ces systèmes sur la liste des services essentiels à protéger au titre de la directive (UE) 2022/2557 sur la résilience des entités critiques et du règlement délégué (UE) 2023/2450 de la Commission établissant une liste de services essentiels.
- ee) Élaboration d'orientations destinées à renforcer la surveillance des interférences avec les communications par radiofréquence et la coordination avec les autorités locales chargées du contrôle du spectre et de l'application de la législation afin de prévenir les interférences avec les infrastructures CNS et d'y réagir
- ff)

1.3.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

Contexte général:

Compte tenu de l'objectif général du règlement sur la mobilité militaire, ses résultats et son incidence seront évalués au moyen d'une évaluation rétrospective qui suivra la période de mise en œuvre. La Commission veillera à ce que des

indicateurs de performance appropriés soient établis et fassent l'objet d'un suivi, parmi lesquels peuvent figurer:

- la réduction du délai moyen de traitement des autorisations de mouvements militaires transfrontières;
- le nombre d'actifs de transport et prestataires de services à double usage enregistrés dans la réserve de solidarité;
- l'augmentation de la disponibilité et de l'interopérabilité des infrastructures à double usage considérées comme stratégiques pour la mobilité militaire; – le nombre d'États membres participant à la réserve de solidarité ou en bénéficiant – le nombre de réunions du groupe sur la mobilité militaire et l'importance de l'assistance en secrétariat fournie par la Commission pour leur organisation; – le nombre d'exercices, de tests de résistance ou de simulations d'urgence menés au titre des cadres de préparation et de résilience;
- la réduction des goulets d'étranglement en matière de procédures ou d'infrastructures ayant une incidence sur la mobilité militaire dans l'ensemble de l'Union.

En ce qui concerne l'AFE:

- le nombre de véhicules à double usage figurant dans les registres de l'AFE (REV, RETVA) et le nombre de véhicules autorisés par l'AFE à la suite d'une délégation de l'ANS de l'État membre;
- la réduction de la durée de la procédure d'autorisation de ces véhicules;
- le nombre de règles techniques et opérationnelles qu'il est recommandé de modifier pour faciliter les transports militaires;
- le nombre de paramètres du registre de l'AFE ajoutés pour faciliter les transports exceptionnels.

En ce qui concerne l'AESA:

- le nombre de demandes de certification d'aéronefs à double usage ou de modification (UAS inclus) conformément aux règles communes élaborées par l'AESA;
- le nombre de bacs à sable réglementaires mis en place pour des technologies innovantes concernant les aéronefs à double usage;
- le nombre de règles techniques et opérationnelles adoptées ou modifiées pour faciliter les transports militaires ou renforcer la résilience des infrastructures critiques.

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:

- une action nouvelle
- une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁶²
- la prolongation d'une action existante

⁶²

Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

- une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à saisir à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

Contexte général:

Le règlement établit un cadre juridique harmonisé permettant le transport rapide, sûr et prévisible de personnels et d'équipements militaires dans l'ensemble de l'Union. Ce cadre sera contraignant à partir de la date d'entrée en vigueur du règlement. À court terme, la mise en œuvre sera concentrée sur l'adoption des actes d'exécution nécessaires. Immédiatement après l'entrée en vigueur du règlement, qui devrait encore intervenir dans le cadre du CFP actuel (2021-2027), des mesures concrètes seront prises en vue de mettre en place la réserve de solidarité et d'accroître la visibilité des actifs de transport à double usage disponibles. Il s'agira notamment de mettre en place un module informatique sécurisé permettant d'enregistrer les capacités de mobilité militaire au sein de la réserve et de traiter les demandes d'assistance. Selon les estimations, cela nécessiterait des ressources en informatique (2 ETP) en 2027.

En outre, immédiatement après l'entrée en vigueur du règlement, pour assurer le secrétariat du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire et superviser le processus de mise en place de la réserve de solidarité, la Commission aura besoin de 2 ETP au sein de la DG DEFIS pour 2027.

Dans le cadre du CFP 2028-2034, l'administration opérationnelle et la gestion de la réserve (enregistrement effectif des capacités, traitement des demandes et déploiements) devraient nécessiter 30 ETP par an au titre du prochain CFP (2028-2034). Le Fonds européen pour la compétitivité prévoit des actions éligibles destinées à soutenir les dépenses liées à la mise en place et au fonctionnement de la réserve de solidarité dans le prochain CFP.

Le soutien au secrétariat du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire et la supervision de la mise en place et du pilotage de la réserve de solidarité continueront de nécessiter 2 ETP par an au sein de la DG DEFIS.

En outre, à partir de l'entrée en vigueur du règlement et dans le cadre du prochain CFP (2028-2034), [5] ETP (AD) seront nécessaires au sein de la DG MOVE. Premièrement, des ressources humaines supplémentaires seront nécessaires pour la coordination des quatre corridors de mobilité militaire étant donné que le règlement impose de nouvelles obligations aux États membres et confie de nouvelles tâches et responsabilités à la Commission. La mise à niveau des quatre corridors pour les rendre conformes aux normes en matière d'infrastructures militaires devenant obligatoire, la DG MOVE devra analyser la conformité de ces corridors avec ces normes. Elle devra piloter de nouveaux processus et exercer des tâches de coordination supplémentaires liées à l'alignement des besoins d'investissement et des délais de mise en œuvre le long des corridors, à la cohérence de la planification des investissements et à la coordination entre les ministères de la défense et des transports des États membres. La DG MOVE devra également soutenir les États membres dans leurs nouvelles obligations de coordination énoncées à l'article 32, y compris en ce qui concerne la désignation des itinéraires, des nœuds de transport et des installations sur les corridors et l'évaluation complète des risques. Afin de

permettre à la Commission d'exercer la nouvelle responsabilité qui lui incombe au titre du règlement en matière d'aide aux États membres dans le recensement et la mise en œuvre cohérente d'investissements dans les «points névralgiques» le long des corridors (article 32), d'importants travaux de coordination supplémentaires sont nécessaires. Par ailleurs, des ressources supplémentaires seront nécessaires au sein de la DG MOVE, qui devra s'acquitter de la nouvelle responsabilité qui incombe à la Commission d'évaluer régulièrement les listes d'infrastructures stratégiques à double usage présentées par les États membres et de définir des mesures de base et des mesures renforcées de protection et de résilience pour cet exercice (articles 33 et 34). Enfin, la prochaine révision des besoins militaires de l'UE en matière d'infrastructures entraînera des tâches donc des besoins en ressources supplémentaires pour la DG MOVE portant, à moyen terme, sur l'utilisation opérationnelle de procédures harmonisées, les points de contact nationaux et la plateforme numérique pour les autorisations de mouvement. Les objectifs à plus long terme comprennent l'intégration de mesures de résilience pour les infrastructures stratégiques à double usage et la convergence vers une plus grande interopérabilité avec l'OTAN et d'autres partenaires. Le règlement est donc conçu pour un déploiement progressif, une fonctionnalité précoce étant envisagée et une pleine maturité étant possible au cours de la période suivante du cadre financier pluriannuel.

Du côté de la DG TAXUD, un ETP supplémentaire sera nécessaire pour la simplification des formalités douanières et la numérisation du formulaire 302 de l'UE, en ce compris les travaux analytiques et préparatoires destinés à permettre la mise en place du cadre pour l'aspect douanier et les exigences spécifiques, ainsi qu'à assurer le suivi de la mise en œuvre correcte de ces aspects douaniers dans l'éventuel futur outil informatique.

En ce qui concerne l'AFE:

- adaptation des STI et des MSC conformément au train de mesures sur la mobilité militaire;
- harmonisation des exigences techniques en matière de mobilité militaire;
- adaptation des registres et outils de l'AFE].

En ce qui concerne l'AESA:

L'AESA devrait d'abord accélérer l'élaboration de la réglementation applicable aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (UAS) dans la catégorie certifiée, en particulier leur intégration dans la circulation aérienne générale, et promouvoir les bacs à sable réglementaires en conséquence. À la suite d'une première expérimentation, menée à l'initiative de plusieurs États membres de l'UE, l'AESA devrait continuer à élaborer des orientations pour l'évaluation des nouveaux risques liés à l'exploitation d'aéronefs militaires ou à l'installation d'équipements dans des aérodromes civils. Cela nécessitera le renforcement de l'AESA avec 2 ETP supplémentaires à un stade très précoce du processus.

Réaliser les activités prioritaires liées aux systèmes antidrones ou aux réglementation, orientations et normes harmonisées. Les tâches et objectifs énumérés au point 1.3.3 ne font pas partie du mandat actuel de l'AESA, qui est axé sur le domaine civil. La réalisation de ces objectifs nécessite des ressources supplémentaires estimées à 6 ETP. Certaines des activités correspondantes seront financées par des redevances et des droits (3 ETP au total), tandis que d'autres objectifs et tâches sont de nature purement réglementaire et visent à établir et à

maintenir au fil du temps de nouvelles règles permettant de compléter le cadre réglementaire actuel de l'UE et la réalisation d'opérations aériennes à double usage harmonisées, fluides et sûres. Ces objectifs et tâches ne peuvent pas être financés par des droits et redevances et nécessitent donc un financement supplémentaire sous la forme de subventions (3 ETP). L'AESA ne dispose pas de l'expertise nécessaire pour couvrir les activités proposées: le redéploiement interne des ressources a été évalué mais n'a pas été jugé approprié (manque d'expertise) ou possible sans mise en péril des activités actuelles confiées à l'AESA par le règlement de base.

- 1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Justification de l'action au niveau de l'UE (ex ante)

La participation de l'UE apporte une valeur ajoutée manifeste car elle permet d'assurer la cohérence, l'interopérabilité et la sécurité juridique entre les États membres dans le domaine de la mobilité militaire (objectifs ne pouvant être atteints par une action nationale seule). Le règlement crée un cadre pour les procédures de transport transfrontières, prévoit des mesures visant à accroître la résilience des infrastructures et la mise en commun des capacités, éliminant ainsi la fragmentation, réduisant la charge administrative et permettant une réaction coordonnée à l'échelle de l'Union dans les situations d'urgence. Il assure la complémentarité avec les processus de planification de l'OTAN et optimise l'efficacité grâce à la création de l'outil numérique l'accent qui est mis sur l'interopérabilité. Le principe de subsidiarité est respecté et la valeur ajoutée européenne confirmée

Valeur ajoutée de l'UE escomptée (ex post)

L'harmonisation de la réglementation relative à la mobilité militaire à l'échelon de l'UE apportera des avantages en matière de coordination.

En ce qui concerne la réserve de solidarité:

- accroissement de la disponibilité des capacités de mobilité militaire;
- amélioration de l'utilisation efficace des capacités disponibles;
- amélioration de la coordination afin de combler les lacunes en matière de capacités à l'échelon de l'UE.

En ce qui concerne le groupe sur les transports liés à la mobilité militaire:

- amélioration de la coordination en matière de mobilité militaire entre les États membres;
- amélioration du rapport coût-efficacité des actions des États membres;
- fourniture d'un forum pour l'examen par les pairs, l'évaluation des progrès accomplis et la prise de décision stratégique concernant la réserve de solidarité.

En ce qui concerne l'AFE:

- accroissement de l'efficacité grâce à l'utilisation des processus existants pour harmoniser les règles techniques et opérationnelles dans le secteur ferroviaire.

En ce qui concerne l'AESA:

- accroissement de l'efficacité obtenu grâce à l'harmonisation, comme l'ont reconnu les autorités de l'aviation militaire de l'UE, qui ont mis au point des exigences communes dans le contexte du forum des autorités militaires de navigabilité (MAWA) mené par l'AED, mais la mise en œuvre de ces exigences à l'échelon national en a limité l'efficacité. L'expertise technique et le cadre réglementaire de l'AESA améliorent l'efficacité et le rapport coût-efficacité grâce aux synergies avec l'environnement existant de l'aviation civile;
- accroissement de l'harmonisation, le cas échéant, qui se traduira également en une amélioration de l'interopérabilité; cette démarche devrait être étendue à de nouveaux types d'aéronefs tels que les drones à double usage et à d'autres domaines de l'aviation tels que les aérodromes, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne;
- maintien du niveau de sécurité aérienne dans le contexte des opérations civiles et militaires.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

L'expérience tirée de l'exécution des précédents plans d'action pour la mobilité militaire et des instruments de financement connexes de l'UE a démontré la nécessité d'une coordination renforcée, de structures de gouvernance plus claires et de procédures juridiquement contraignantes pour assurer une mise en œuvre uniforme dans tous les États membres. Si des progrès substantiels ont été accomplis, les initiatives passées ont permis des progrès inégaux et entraîné des investissements fragmentés et des gains d'interopérabilité limités.

Dans son rapport spécial 04/2025, la Cour des comptes européenne a mis en évidence les domaines dans lesquels des améliorations sont possibles en ce qui concerne la hiérarchisation des priorités, le suivi et la sélection des projets. Ces enseignements ont alimenté la réflexion à la base de la conception du présent règlement, par lequel sont introduites des procédures contraignantes en vue d'assurer la cohérence, l'efficacité et la responsabilité dans la mise en œuvre future.

Les ressources allouées à l'AFE dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire (2016) se sont révélées insuffisantes pour permettre à l'Agence de mener à bien les tâches prévues dans les actes d'exécution et les actes délégués dans le délai imparti.

Le mandat de l'AESA conformément au règlement fondateur (UE) 2018/1039 ne couvre pas les aéronefs d'État et les aéronefs militaires. Toutefois, certains projets spécifiques concernant des aéronefs de fret militaire de grande capacité et certains hélicoptères dérivés civils militaires ont démontré la valeur ajoutée des activités de certification des biens à double usage. L'extension de ces succès à d'autres domaines de l'aviation présente de nombreux avantages en termes d'efficacité, de rapport coût-efficacité et d'interopérabilité. Le mandat de l'AESA ne portant pas sur les activités à caractère militaire, les ressources actuellement allouées à l'agence ne suffisent pas pour lui permettre de soutenir la Commission dans le domaine de la mobilité aérienne militaire, et singulièrement dans les domaines prioritaires des drones à double usage et des systèmes antidrones, des aérodromes à double usage, de la réserve de transport aérien stratégique et du soutien à la recherche et à l'innovation à double usage.

Il est urgent de faciliter la mobilité militaire. Par conséquent, l'AFE et l'AESA devraient disposer de ressources suffisantes pour mener à bien les tâches supplémentaires liées à la mobilité militaire qu'elles doivent accomplir.

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

L'initiative est pleinement cohérente avec le CFP actuel et complète les instruments existants de l'Union en faveur de la sécurité, de la défense et des transports. Elle s'appuie sur les progrès accomplis en matière de numérisation des mouvements transfrontières dans le cadre du Fonds européen de la défense. Des complémentarités supplémentaires sont prévues avec le mécanisme de protection civile de l'Union (rescEU) et l'ERCC, dans le cadre desquels la réserve de solidarité pourrait s'appuyer sur les expériences et, si possible, les structures existantes. Le Fonds européen pour la compétitivité proposé au titre du prochain CFP prévoit la possibilité d'actions éligibles pour soutenir la numérisation et le mécanisme de solidarité ainsi que l'acquisition de capacités de mobilité militaire destinées à être enregistrées dans la réserve.

Des synergies seront réalisées grâce à l'utilisation de processus, d'outils et d'une expertise établis au sein de l'AFE et de l'AESA pour mettre en œuvre des tâches de mobilité militaire.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

Les incidences budgétaires de la présente proposition sont traitées dans la présente fiche financière législative.

En ce qui concerne les dépenses, l'incidence budgétaire spécifique de cette initiative est limitée aux crédits destinés aux ressources humaines (pour assurer le secrétariat du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire, superviser la mise en place et le pilotage de la réserve de solidarité, s'acquitter des nouvelles tâches et responsabilités incomptant à la Commission en ce qui concerne les corridors de mobilité militaire, les projets de points névralgiques et le recensement et la protection des infrastructures stratégiques à double usage comme indiqué à la section 1.5), ainsi qu'aux ressources financières et humaines destinées à assurer le développement informatique requis pour la réserve de solidarité dans un environnement sûr au cours de la phase de mise en place après l'entrée en vigueur du présent règlement. La poursuite dans le cadre du prochain CFP dépendra de l'issue des négociations. Les travaux exploratoires pour la mise au point de l'outil numérique seront également couverts.

L'importance des ressources humaines et financières au titre du CFP actuel découle du fait que la période précédant le prochain CFP devrait être utilisée efficacement pour mettre en place la structure de la réserve de solidarité afin de permettre des progrès rapides et efficaces dans l'enregistrement des actifs, de pouvoir procéder rapidement à la détermination de mesures de protection des infrastructures stratégiques à double usage afin de soutenir les États membres dans leurs nouvelles obligations, d'appuyer la révision des exigences militaires de l'Union pour les infrastructures ainsi que de satisfaire aux nouvelles responsabilités qui incombent à la Commission en ce qui concerne les corridors de mobilité militaire et les projets de «points névralgiques».

Sur le plan des dépenses, l'incidence budgétaire spécifique de la présente initiative est limitée aux crédits destinés aux ressources humaines pour mener à bien les tâches et atteindre les objectifs énumérés ci-dessus et aux développements informatiques nécessaires pour soutenir la mise au point et la maintenance de bases de données. Celles-ci étendent et accroissent les tâches confiées à l'AFE et l'AESA et spécifiquement liées à la mobilité militaire et seront permanentes, les tâches existantes n'étant pas réduites pour autant. Par conséquent, les ressources pour les périodes relevant du CFP actuel seront couvertes par une réduction correspondante du programme «Mécanisme pour l'interconnexion en Europe» (MIE), la poursuite du financement à partir de 2028 devant quant à elle être compensée par un programme pertinent du prochain CFP, sans préjudice du futur accord sur ce CFP.

1.6. Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière

durée limitée

- En vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA
- Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

durée illimitée

Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2027 jusqu'en AAAA, puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)

Gestion directe par la Commission

- dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;

- par les agences exécutives.

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés

- à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser)

- à la Banque européenne d'investissement et au Fonds européen d'investissement

- aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier

- à des établissements de droit public

- à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes

- à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes

- à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la politique étrangère et de sécurité commune, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné

- à des entités établies dans un État membre, régies par le droit privé d'un État membre ou par le droit de l'Union et qui peuvent se voir confier, conformément à la réglementation sectorielle, l'exécution des fonds de l'Union ou des garanties budgétaires, dans la mesure où ces entités sont contrôlées par des établissements de droit public ou par des entités de droit privé investies d'une mission de service public et disposent des garanties financières appropriées sous la forme d'une responsabilité solidaire des entités de contrôle ou des garanties financières équivalentes et qui peuvent être, pour chaque action, limitées au montant maximal du soutien de l'Union.

Remarques

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

La Commission sera de manière générale responsable de la mise en œuvre du règlement proposé et devra faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur sa mise en œuvre et son respect.

La Commission rendra compte de la mise en œuvre de la réserve de solidarité au groupe sur les transports liés à la mobilité militaire.

L'AFE rendra compte à intervalles réguliers de la mise en œuvre des conventions de contribution (CFP 2021-2027), des subventions (CFP 2028-2034) et des actions connexes.

L'AESA rendra compte de la mise en œuvre des conventions de contribution, des subventions et des actions connexes à l'autorité budgétaire dans le cadre de la décharge annuelle.

Des données doivent être collectées auprès de différentes sources, y compris auprès des autorités des États membres. La coordination des activités de collecte de données est assurée par chaque agence décentralisée.

En ce qui concerne les aspects numériques liés à l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire, voir également les explications fournies à la section 4 de la présente fiche financière et numérique législative.

Les services de la Commission suivront la mise en œuvre et l'efficacité de cette initiative au moyen de diverses actions et d'un ensemble d'indicateurs de base qui permettront de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs. Trois ans après la date de fin de mise en œuvre de la législation, les services de la Commission devraient procéder à une évaluation destinée à vérifier la mesure dans laquelle les objectifs ont été atteints.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

La Commission sera assistée par l'AFE dans la mise en œuvre des dispositions du règlement relatives au transport ferroviaire, notamment les tâches d'autorisation supplémentaires liées aux véhicules à double usage, y compris en tant qu'entité d'immatriculation, l'harmonisation des normes de mobilité militaire existantes et leur intégration dans les spécifications techniques d'interopérabilité (afin de les rendre exécutoires, s'il y a lieu), et enfin l'harmonisation des règles opérationnelles (de sécurité) et techniques relatives à la mobilité militaire, l'adaptation des registres et des outils et le toilettage des règles nationales existantes rendues superflues par ces nouvelles règles harmonisées.

L'AFE est la mieux placée pour accomplir ces tâches à l'échelon de l'UE, car elles nécessitent une solide expertise en matière d'harmonisation de la réglementation ferroviaire et une compréhension approfondie des questions techniques complexes liées à la fois à l'interopérabilité et à la sécurité, ce qui justifie le mode de gestion indirecte.

La Commission sera assistée par l'AESA dans la mise en œuvre des dispositions du règlement relatives à l'aviation. L'AESA est la mieux placée pour accomplir ces tâches à l'échelon de l'UE, car elles nécessitent une solide expertise en matière de certification des produits aéronautiques et des aérodromes et le domaine de la GTA ainsi qu'une compréhension approfondie des questions techniques complexes liées à la fois au double usage et à la sécurité, ce qui justifie le mode de gestion indirecte.

La DG MOVE, dans le cadre de sa supervision des entités décentralisées, ainsi que l'AFE et l'AESA, appliqueront leurs stratégies de contrôle respectives à ces dépenses.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

Les principaux risques recensés concernent les retards potentiels dans la mise en place de la réserve de solidarité (système informatique sécurisé).

Le risque associé est l'insuffisance du volume budgétaire par rapport aux besoins réels. Les risques financiers sont jugés faibles compte tenu de l'exposition budgétaire limitée et de la dépendance à des programmes existants de l'UE dotés de structures de contrôle établies.

Si la responsabilité générale de la mise en œuvre du règlement proposé incombera à la Commission, qui devra en outre faire rapport de sa mise en œuvre et de son respect au Parlement européen et au Conseil, l'AFE et l'AESA seront responsables de l'exécution des tâches et opérations définies ainsi que de la mise en œuvre de son cadre de contrôle interne. L'AFE sera tenue de développer les outils et modules informatiques existants.

Il incombe à l'AFE et à l'AESA, qui sont des organes autonomes de l'UE, de mettre en place les systèmes de contrôle appropriés permettant de garantir le respect des cinq objectifs de contrôle interne, à savoir la légalité et la régularité, la performance de ses opérations, la prévention de la fraude, la conservation des actifs et la communication exacte et fidèle. Le risque d'erreurs liées, à l'échelon des agences, à la mise en œuvre des contributions de l'UE devrait être nettement inférieur au seuil de signification de 2 %. Les ressources supplémentaires mises à la disposition de l'AFE et de l'AESA seront dès lors soumises aux systèmes de contrôle interne et de gestion des risques respectifs de ces deux agences, qui sont alignés sur les normes internationales pertinentes et comprennent des contrôles spécifiques destinés à prévenir les conflits d'intérêts et à assurer la protection des lanceurs d'alerte.

À l'échelon de la Commission, la DG MOVE appliquera les contrôles liés à sa supervision de l'AFE et de l'AESA en tant qu'agences décentralisées. Les contributions versées aux agences de l'UE sont considérées comme exemptes de risque d'erreur lors du paiement et de la clôture. Aucun risque spécifique n'est recensé en ce qui concerne l'exécution du budget supplémentaire à fournir à l'AFE et à l'AESA.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

L'AFE et l'AESA sont pleinement responsables de l'exécution de leur budget, tandis que la DG MOVE est responsable du paiement régulier des contributions établies par l'autorité budgétaire au cours du CFP 2021-2027 et de l'augmentation de la

subvention établie par l'autorité budgétaire à partir du CFP 2028-2034. Les tâches supplémentaires résultant de la proposition de règlement ne devraient pas donner lieu à des contrôles significatifs supplémentaires. Par conséquent, le coût du contrôle pour la DG MOVE (évalué par rapport à la valeur des fonds gérés) devrait rester stable.

Sur la base de l'expérience acquise avec des instruments comparables, le risque résiduel d'erreur au moment du paiement devrait rester faible (< 2 %). Dans l'ensemble, le cadre de contrôle est considéré comme proportionné à l'ampleur et au profil de risque des dépenses prévues dans le cadre de l'initiative envisagée.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Outre les contrôles découlant de la stratégie de contrôle mentionnée ci-dessus, l'action est soumise au contrôle du service d'audit interne, en sa qualité d'auditeur interne de la Commission et des agences décentralisées, et de la Cour des comptes européenne, en sa qualité d'auditeur externe des institutions de l'UE.

L'Office européen de lutte antifraude (OLAF) est compétent pour mener des enquêtes sur les opérations soutenues au titre de la présente initiative. Les actions résultant du présent règlement prévoient une surveillance et un contrôle financier par la Commission, ou tout représentant autorisé par elle, ainsi que des audits par la Cour des comptes européenne, le Parquet européen ou l'OLAF, si nécessaire sur place.

Les conventions de contribution entre la Commission et l'AFE ou l'AESA comporteront des dispositions spécifiques visant à faire en sorte que les auditeurs et, si nécessaire, les autorités chargées d'enquêter (Parquet européen, OLAF) puissent avoir un accès illimité aux informations nécessaires. Elles comprendront également les dispositions nécessaires pour veiller à ce que la Commission soit informée en temps utile de tout problème susceptible de compromettre la mise en œuvre des actions.

La Commission maintient une stratégie antifraude solide, que la DG MOVE complète par des stratégies antifraude locales qui couvrent les activités relevant de leurs compétences respectives.

Il incombe à l'AFE et à l'AESA, qui sont des organes autonomes de l'UE, de maintenir une stratégie antifraude et d'assurer la protection des intérêts de l'UE.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
			CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers
1	02.10.03 – Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE)	CD	OUI	NON	NON	NON
1	02.10.01 – Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA)	CD	OUI	NON	NON	NON
1	02.03.01 – Mécanisme pour l'interconnexion en Europe - volet «transports»	CD	NON	NON	NON	NON
5	13.08.01 – Programme pour l'industrie européenne de la défense (EDIP)	CD	OUI	NON	NON	NON

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Les montants pour l'après-2027 sont indicatifs et ne préjugent pas de l'issue des négociations en cours sur le prochain CFP.

3.2.1.1. Crédits issus du budget voté

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	1	Marché unique, innovation et numérique				
DG		Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP 2021-2027
		2024	2025	2026	2027	
Crédits opérationnels						
Ligne budgétaire	Engagements	(1a)			0	0
	Paiements	(2a)			0	0
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)				
	Paiements	(2b)				
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques						
Ligne budgétaire		(3)				
TOTAL des crédits	Engagements	=1a+1b+3				
	Paiements	=2a+2b+3				

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE)	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027	TOTAL CFP 2028-2034
Ligne budgétaire: 02 10 03 – Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE)/Contribution du budget de l'UE à l'Agence			2,064	2,064	11,124

Les crédits/la contribution du budget de l'UE à l'agence seront compensés par une réduction de l'enveloppe du programme suivant MIE-Transport / ligne budgétaire: 02.03.01 / durant l'année/les années: 2027. Sans préjudice des négociations sur le prochain CFP, les crédits alloués à l'agence à partir de 2028 seront compensés par une réduction de l'enveloppe de l'un des programmes liés à cette initiative sous la même rubrique du CFP que la subvention de l'agence.

Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESAs)	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027	TOTAL CFP 2028-2034
Ligne budgétaire: 02 10 01 – Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne/Contribution du budget de l'UE à l'Agence			0,498	0,498	3,771

Les crédits/la contribution du budget de l'UE à l'agence seront compensés par une réduction de l'enveloppe du programme suivant MIE-Transport / ligne budgétaire: 02.03.01 / durant l'année/les années: 2027. Sans préjudice des négociations sur le prochain CFP, les crédits alloués à l'agence à partir de 2028 seront compensés par une réduction de l'enveloppe de l'un des programmes liés à cette initiative sous la même rubrique du CFP que la subvention de l'agence.

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027	TOTAL CFP 2028-2034
				TOTAL CFP 2021-2027	TOTAL CFP 2028-2034
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	2,562
	Paiements	(5)	0,000	0,000	2,562

TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques	(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,000	0,000	2,562	2,562
	Paiements	=5+6	0,000	0,000	2,562	2,562

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	5	Sécurité et défense
--	---	---------------------

DG DEFIS			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire: 13.08.01 EDIP	Engagements	(1a)			0	2,500	2,500
	Paiements	(2a)			0	2,500	2,500
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					
	Paiements	(2b)					
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques							
Ligne budgétaire		(3)					
TOTAL des crédits pour la DG	Engagements	=1a+1b+3				2,500	2,500
	Paiements	=2a+2b+3				2,500	2,500

Les crédits de l'EDIP seront utilisés pour financer l'outil informatique de gestion de la future réserve de solidarité.

			Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027	TOTAL CFP 2028- 2034
• TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
	Paiements	(5)	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits pour les rubriques 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
	Paiements	=5+6	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

DG: DEFIS		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021- 2027	TOTAL CFP 2028- 2034
• Ressources humaines		0,000	0,000	0,000	0,376	0,376	2,632
• Autres dépenses administratives		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL pour la DG DEFIS		0,000	0,000	0,000	0,376	0,376	2,632

DG ECHO		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021- 2027	TOTAL CFP 2028- 2034
• Ressources humaines		0,000	0,000	1,504	1,504	3,008	39,480
• Autres dépenses administratives		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL pour la DG ECHO		0,000	0,000	1,504	1,504	3,008	39,480

DG TAXUD		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027	TOTAL CFP 2028-2034
• Ressources humaines		0,000	0,000	0,000	0,101	0,101	0,303
• Autres dépenses administratives		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00
TOTAL pour la DG TAXUD	Crédits	0,000	0,000	0,000	0,101	0,101	0,303

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

DG MOVE		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027	TOTAL CFP 2028-2034
• Ressources humaines		0,000	0,000	0,000	0,940	0,940	6,580
• Autres dépenses administratives		0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
TOTAL pour la DG MOVE	Crédits	0,000	0,000	0,000	0,970	0,970	6,790

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027	TOTAL CFP 2028-2034
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7	Engagements	0,000	0,000	1,504	8,013	9,517	64,099
du cadre financier pluriannuel	Paiements	0,000	0,000	1,504	8,013	9,517	64,099

3.2.2. Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. section 1.6)				TOTAL			
	RÉALISATIONS (outputs)													
	Type ⁶³	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁶⁴ ...														
- Réalisation														
- Réalisation														
- Réalisation														
Sous-total objectif spécifique n° 1														
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2 ...														
- Réalisation														
Sous-total objectif spécifique n° 2														
TOTALS														

⁶³ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites).

⁶⁴ Tel que décrit dans la section 1.3.2. «Objectif(s) spécifique(s)».

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.

La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

3.2.3.1. Crédits issus du budget voté

CRÉDITS VOTÉS	Année	Année	Année	Année	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034
	2024	2025	2026	2027		
RUBRIQUE 7						
Ressources humaines	0,000	0,000	1,504	2,921	4,425	48,995
Autres dépenses administratives	0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
Sous-total RUBRIQUE 7	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
Hors RUBRIQUE 7						
Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Autres dépenses de nature administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Sous-total hors RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
TOTAL	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205

3.2.3.3. Total des crédits

TOTAL CRÉDITS VOTÉS + RECETTES AFFECTÉES EXTERNES	Année	Année	Année	Année	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034
	2024	2025	2026	2027		
RUBRIQUE 7						
Ressources humaines	0,000	0,000	1,504	2,921	4,425	48,995
Autres dépenses administratives	0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
Sous-total RUBRIQUE 7	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205
Hors RUBRIQUE 7						
Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Autres dépenses de nature administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Sous-total hors RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
TOTAL	0,000	0,000	1,504	2,951	4,455	49,205

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

3.2.4. Besoins estimés en ressources humaines

La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.

La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

3.2.4.1. Financement sur le budget voté

Estimation à exprimer en équivalents temps plein (ETP)

CRÉDITS VOTÉS	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)				
20 01 02 01 (Au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	0	0	8	15
20 01 02 03 (Délégations de l'UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Recherche indirecte)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Recherche directe)	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser)	0	0	0	0
• Personnel externe (en ETP)				
20 02 01 (AC, END de l'«enveloppe globale»)	0	0	0	1
20 02 03 (AC, AL, END et JPD dans les délégations de l'UE)	0	0	0	0
Ligne d'appui administratif [XX.01.YY.YY]	- au siège	0	0	0
	- dans les délégations de l'UE	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - Recherche indirecte)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - Recherche directe)	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Rubrique 7	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Hors rubrique 7	0	0	0	0
TOTAL	0	0	8	16

Personnel nécessaire à la mise en œuvre de la proposition (en ETP):

2026	Personnel actuellement disponible dans les services de la Commission	Effectifs supplémentaires*		
		À financer sur la rubrique 7 ou la recherche	À financer sur la ligne BA	À financer sur les redevances
Emplois du tableau des effectifs	8			

Personnel externe (AC, END, INT)				
----------------------------------	--	--	--	--

2027	Personnel actuellement disponible dans les services de la Commission	Effectifs supplémentaires*		
		À financer sur la rubrique 7 ou la recherche	À financer sur la ligne BA	À financer sur les redevances
Emplois du tableau des effectifs	15			
Personnel externe (AC, END, INT)	1			

2028-2034	Personnel actuellement disponible dans les services de la Commission	Effectifs supplémentaires*		
		À financer sur la rubrique 7 ou la recherche	À financer sur la ligne BA	À financer sur les redevances
Emplois du tableau des effectifs	37			
Personnel externe (AC, END, INT)	1			

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes. Les chiffres pour l'après-2027 sont indicatifs et ne préjugent pas de l'issue des négociations en cours sur le prochain CFP.

Description des tâches à effectuer par:

les fonctionnaires et agents temporaires	En 2026: 8 ETP pour la DG ECHO: 4 ETP (personnel informatique AD) pour superviser la mise en place du module sécurisé de l'outil informatique de gestion de la future réserve de solidarité + 4 ETP (personnel AD) pour renforcer le centre de coordination de la réaction d'urgence afin de le préparer à de nouvelles fonctionnalités
--	--

	<p>En 2027:</p> <p>2 ETP (AD) pour permettre à la DG DEFIS d'assurer le secrétariat du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire et de superviser la mise en place et le pilotage de la réserve de solidarité</p> <p>8 ETP pour la DG ECHO: 4 ETP (personnel informatique AD) pour superviser la mise en place du module sécurisé de l'outil informatique de gestion de la future réserve de solidarité + 4 ETP (personnel AD) pour renforcer le centre de coordination de la réaction d'urgence afin de le préparer à de nouvelles fonctionnalités.</p> <p>5 ETP (AD) pour permettre à la DG MOVE de s'acquitter des nouvelles responsabilités de la Commission en ce qui concerne la coordination des quatre corridors de mobilité militaire et la mise en œuvre des projets de «points névralgiques» (tels que décrits à la section 1.5.1), de définir des mesures de base et des mesures renforcées de protection et de résilience pour les infrastructures stratégiques à double usage, d'évaluer les listes de ces infrastructures présentées par les États membres et de soutenir la révision des besoins militaires de l'UE en matière d'infrastructures.</p> <p>En 2028-2034:</p> <p>2 ETP (AD) pour permettre à la DG DEFIS d'assurer le secrétariat du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire et de superviser la mise en place et le pilotage de la réserve de solidarité</p> <p>30 ETP pour la DG ECHO pour la gestion opérationnelle et administrative de la réserve de solidarité. Ces chiffres proviennent de la DG ECHO et ont trait à la gestion de la réserve de solidarité en matière de mobilité militaire.</p> <p>Les 5 ETP (AD) demandés pour la DG MOVE pour 2027 seraient maintenus dans le prochain CFP afin d'évaluer à intervalles réguliers les listes d'infrastructures stratégiques à double usage présentées par les États membres et, s'il y a lieu, de mettre à jour les mesures de base et les mesures renforcées de protection et de résilience nécessaires à cet exercice, de permettre l'exécution des responsabilités supplémentaires de la Commission en matière de coordination au titre du règlement en ce qui concerne les corridors de mobilité militaire et le recensement des projets de «points névralgiques» pour aider les États membres à s'acquitter de leurs nouvelles obligations.</p>
le personnel externe	1 ETP (AC GF IV) pour la DG TAXUD pour 2027 et jusqu'en 2030 pour la numérisation du formulaire 302 de l'UE, en ce compris les travaux analytiques et préparatoires destinés à permettre la mise en place du cadre douanier et à définir des exigences spécifiques, ainsi que la supervision de la mise en œuvre correcte de la dimension douanière dans le futur outil informatique.

3.2.5. *Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques*

TOTAL des crédits numériques et informatiques	Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIQUE 7					
Dépenses informatiques (institutionnelles)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Hors RUBRIQUE 7					
Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500
Sous-total hors RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500
TOTAL	0,000	0,000	0,000	2,500	2,500

3.2.6. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

La proposition/l'initiative:

- peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Le budget actuel des programmes sera utilisé pour financer l'incidence sur les coûts de fonctionnement.

- nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

- nécessite une révision du CFP.

3.2.7. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

- ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Total
Préciser l'organisme de cofinancement					
TOTAL crédits cofinancés					

3.2.8. Estimation des ressources humaines et utilisation des crédits nécessaires dans un organisme décentralisé

Besoins en personnel (en équivalents temps plein)

Agence: Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE)	Année 2025	Année 2026	Année 2027	CFP 2028-2034
Agents temporaires (grades AD)			9 ⁶⁵	9
Agents temporaires (grades AST)				
<i>Sous-total des agents temporaires (AD+AST)</i>	<i>0</i>		<i>9</i>	<i>9</i>
Agents contractuels			3 ⁶⁶	3
Experts nationaux détachés				
<i>Sous-total des agents contractuels et experts nationaux détachés</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>3</i>

⁶⁵ 3 agents temporaires (grades AD) à partir de 2027 sont financés par des crédits couverts par des redevances.

⁶⁶ 3 agents contractuels (GF IV) à partir de 2027 sont financés par des crédits couverts par des redevances.

TOTAL des effectifs	0	0	12	12
----------------------------	----------	----------	-----------	-----------

Dans le cadre de sa mission de base d'harmonisation technique du système ferroviaire de l'UE, et sous l'angle du double usage des infrastructures, l'AFE a entrepris des tâches préliminaires dans le domaine de la mobilité militaire. À cet effet, l'AFE a redéployé en interne des ETP pour soutenir d'autres organisations et agences de l'UE (telles que l'OTAN et l'AED) et apporter un soutien préalable aux fournisseurs en ce qui concerne la production de voitures d'escorte militaire. En outre, le nombre de demandes d'autorisation de véhicules ayant atteint des niveaux sans précédent et la charge de travail de l'AFE ayant augmenté de manière exponentielle, l'Agence ne pourra redéployer d'autres ETP pour les tâches attribuées au titre de la présente proposition.

Les tâches supplémentaires attribuées à l'Agence au titre de la présente proposition comprennent, sans s'y limiter, le recensement des besoins militaires et leur traduction en spécifications techniques pour les STI, l'harmonisation des exigences nationales en vue d'accélérer la délivrance d'autorisations pour le transport de marchandises militaires hors gabarit et l'extension des autorisations de véhicules à usage militaire au-delà des zones commerciales, le financement de ces tâches étant assuré tantôt par des subventions, tantôt par des redevances. En outre, l'établissement d'un registre du matériel roulant semblable à celui des États membres est requis afin d'améliorer l'efficacité de l'autorisation des véhicules, ce qui nécessite une expertise à la fois technique et juridique. Une autre tâche consiste à harmoniser les normes de contrôle, de commande et de signalisation, ainsi que les normes militaires existantes, ce qui est essentiel pour garantir la résilience et la cohérence des opérations; cette tâche sera financée par des subventions.

L'AFE aura besoin de 6 ETP (grades AD AT) financés par des subventions et de 6 ETP (3 AC GF IV et 3 AT AD) financés par des droits et redevances pour exécuter les tâches supplémentaires qui lui sont attribuées.

Agence: Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA)	Année 2025	Année 2026	Année 2027	CFP 2028-2034
Agents temporaires (grades AD)			4 ⁶⁷	4
Agents temporaires (grades AST)				
<i>Sous-total des agents temporaires (AD+AST)</i>	0	0	4	4
Agents contractuels			2 ⁶⁸	2
Experts nationaux détachés				
<i>Sous-total des agents contractuels et experts nationaux détachés</i>	0	0	2	2
TOTAL des effectifs	0	0	6	6

⁶⁷ 2 agents temporaires (grades AD) à partir de 2027 sont financés par des crédits couverts par des redevances.

⁶⁸ 1 agent contractuel (GF IV) à partir de 2027 est financé par des crédits couverts par des redevances.

Les tâches et objectifs énumérés au point 1.3.3 ne font pas partie du mandat actuel de l'AESA, qui est axé sur le domaine civil. La réalisation de ces objectifs nécessite des ressources supplémentaires estimées à 6 ETP. Certaines des activités correspondantes seront financées par des droits et redevances (3 ETP au total). D'autres objectifs et tâches sont de nature purement réglementaire et ont pour objet d'établir une nouvelle réglementation, à maintenir dans le temps, permettant de compléter le cadre réglementaire actuel de l'UE et la réalisation d'opérations aériennes à double usage harmonisées, fluides et sûres. Ces objectifs et tâches ne peuvent pas être financés par des droits et redevances et nécessitent donc un financement supplémentaire sous la forme de subventions (3 ETP).

Ces besoins ne peuvent être satisfaits par un redéploiement interne en raison de l'indisponibilité de ressources dotées d'une expertise spécifique et des besoins. Il y a un risque que l'AESA ne dispose pas d'une expertise spécifique lui permettant d'assurer les activités proposées exclusivement par une affectation complète des ressources existantes, ce qui rend impossible un redéploiement interne des ressources sans mise en péril des activités en cours confiées à l'AESA par le règlement de base.

DG DEFIS	Année 2025	Année 2026	Année 2027	CFP 2028-2034
Agents temporaires (grades AD)			2	14 (2 ETP x 7 ans)
Agents temporaires (grades AST)				
<i>Sous-total des agents temporaires (AD+AST)</i>	0	0	2	14 (2 ETP x 7 ans)
Agents contractuels				
Experts nationaux détachés				
<i>Sous-total des agents contractuels et experts nationaux détachés</i>	0	0	0	0
TOTAL des effectifs	0	0	2	14 (2 ETP x 7 ans)

DG MOVE	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2028-2034
Agents temporaires (grades AD)			5	5 (par an)
Agents temporaires (grades AST)				
<i>Sous-total des agents temporaires (AD+AST)</i>	0	0	5	5 (par an)
Agents contractuels				
Experts nationaux détachés				
<i>Sous-total des agents contractuels et experts nationaux détachés</i>	0	0	0	0

TOTAL des effectifs	0	0	5	5 (par an)
----------------------------	----------	----------	----------	-------------------

DG ECHO	Année 2025	Année 2026	Année 2027	CFP 2028-2034
Agents temporaires (grades AD)		8	8	210 (30 ETP x 7 ans)
Agents temporaires (grades AST)				
<i>Sous-total des agents temporaires (AD+AST)</i>	0	8	8	210 (30 ETP x 7 ans)
Agents contractuels				
Experts nationaux détachés				
<i>Sous-total des agents contractuels et experts nationaux détachés</i>	0	0	0	0
TOTAL des effectifs	0	8	8	210 (30 ETP x 7 ans)

Crédits couverts par la contribution du budget de l'UE en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Agence: AFE	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034⁶⁹
Titre 1: Dépenses de personnel			1,314	1,314	9,964
Titre 2: Dépenses d'infrastructure et de fonctionnement				0,000	0,000
Titre 3: Dépenses opérationnelles			0,750	0,750	1,160
TOTAL des crédits couverts par le budget de l'UE	0,000	0,000	2,064	2,064	11,124

Agence: AESA	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034⁷⁰
---------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------------	-------------------------------------

⁶⁹ Les chiffres figurant dans cette colonne tiennent compte des dépenses salariales totales couvertes par la contribution du budget de l'UE au CFP 2028-2034 et d'une somme de 150 000 EUR par an pour la maintenance informatique, sans préjudice des négociations du CFP 2028-2034.

⁷⁰ Les chiffres figurant dans cette colonne tiennent compte des dépenses salariales totales couvertes par la contribution du budget de l'UE au CFP 2028-2034, sans préjudice des négociations du CFP 2028-2034.

Titre 1: Dépenses de personnel			0,498	0,498	3,771
Titre 2: Dépenses d'infrastructure et de fonctionnement				0,000	
Titre 3: Dépenses opérationnelles				0,000	
TOTAL des crédits couverts par le budget de l'UE	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771

Crédits couverts par des redevances, le cas échéant, en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Agence: AFE	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034⁷¹
Titre 1: Dépenses de personnel			1,010	1,010	7,658
Titre 2: Dépenses d'infrastructure et de fonctionnement				0,000	
Titre 3: Dépenses opérationnelles				0,000	
TOTAL des crédits couverts par des redevances	0,000	0,000	1,010	1,010	7,658

Agence: AESA	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034⁷²
Titre 1: Dépenses de personnel			0,498	0,498	3,771
Titre 2: Dépenses d'infrastructure et de fonctionnement				0,000	
Titre 3: Dépenses opérationnelles				0,000	
TOTAL des crédits couverts par des redevances	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771

Vue d'ensemble/synthèse des ressources humaines et des crédits (en Mio EUR) nécessaires à la proposition/l'initiative dans un organisme décentralisé

Agence: AFE	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL CFP 2028-2034
--------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------------	----------------------------

⁷¹ Les chiffres figurant dans cette colonne tiennent compte des dépenses salariales totales couvertes par des redevances pour le CFP 2028-2034, sans préjudice des négociations du CFP 2028-2034.

⁷² Les chiffres figurant dans cette colonne tiennent compte des dépenses salariales totales couvertes par des redevances pour le CFP 2028-2034, sans préjudice des négociations du CFP 2028-2034.

Agents temporaires (AD+AST)	0	0	9	9	9
Agents contractuels	0	0	3	3	3
Experts nationaux détachés	0	0	0	0	0
Total des effectifs	0	0	12	12	12
Crédits couverts par le budget de l'UE	0,000	0,000	2,064	2,064	11,124
Crédits couverts par des redevances (le cas échéant)	0,000	0,000	1,010	1,010	7,658
Crédits cofinancés (le cas échéant)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits	0,000	0,000	3,074	3,074	18,782

Agence: AESA	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL 2021-2027	TOTAL CFP 2028-2034
Agents temporaires (AD+AST)	0	0	4	4	4
Agents contractuels	0	0	2	2	2
Experts nationaux détachés	0	0	0	0	0
Total des effectifs	0	0	6	6	6
Crédits couverts par le budget de l'UE	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771
Crédits couverts par des redevances (le cas échéant)	0,000	0,000	0,498	0,498	3,771
Crédits cofinancés (le cas échéant)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL des crédits	0,000	0,000	0,996	0,996	7,541

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:

- sur les ressources propres
- sur les autres recettes
- veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁷³			
		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
Article					

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

[...]

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

[...]

4. DIMENSIONS NUMERIQUES

Les travaux à mener par l'AFE conduiront à la modification des outils informatiques et des registres existants de l'AFE et ont donc une dimension numérique dont les détails ne sont pas connus à ce stade.

4.1. Exigences pertinentes en matière numérique

Aux termes de l'article 14 de la présente proposition de règlement, la Commission peut établir, par l'adoption d'un acte d'exécution de la Commission, un système d'information numérique sécurisé et restreint sur la mobilité militaire à déployer d'ici à 2030. Ce système contribuera à rationaliser considérablement et à automatiser les processus liés au transport militaire, en particulier pour les opérations de transport militaire transfrontière. Par exemple, ce système numérique devrait traiter notamment les aspects douaniers du formulaire UE 302 en application du règlement (UE) 202X/XXXX [réforme douanière]. [Cette nouvelle solution numérique est exploitée et maintenue par la Commission] et, une fois opérationnelle, les États membres l'utilisent pour toutes les procédures relevant du présent chapitre et pour les formalités douanières liées au formulaire UE 302 visé dans le présent règlement.

L'article 16 dispose que les autorités douanières des États membres et l'Autorité douanière de l'UE utilisent le système d'information numérique sur la mobilité militaire visé à l'article 14, une fois opérationnel, aux fins de l'échange et du stockage d'informations relatives au formulaire 302 de l'UE, sur la base des exigences communes en matière de données définies conformément à l'article 33 du règlement (UE) 202X/XXXX [réforme douanière]. Les autorités douanières des États membres et l'Autorité douanière de l'UE ont accès à ce système pour s'acquitter de leurs obligations douanières dans le cadre de la mobilité militaire.

⁷³ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

Afin de faciliter l'interopérabilité et l'échange de données entre les systèmes, l'utilisation de formats normalisés (par exemple les formats JSON, JSON-LD, RDF et XML) est prioritaire pour la numérisation du formulaire. En outre, un cadre de gouvernance des données efficace est mis en place pour assurer la gestion de la qualité des données et la normalisation, garantissant ainsi l'exactitude, la fiabilité et la cohérence entre les différents systèmes et entités.

L'article 35 prévoit également la possibilité pour la Commission de créer une réserve de solidarité afin de faciliter l'exécution d'opérations de transport militaire. Cette réserve de solidarité pourrait nécessiter la mise au point d'un outil numérique sécurisé destiné à gérer la réserve de solidarité, en s'appuyant sur l'outil existant utilisé par la DG ECHO dans le cadre du centre européen de coordination de la réaction d'urgence.

<i>Référence à l'exigence</i>	<i>Description de l'exigence</i>	<i>Acteurs visés ou concernés par l'exigence</i>	<i>Processus généraux</i>	<i>Catégories</i>
Article 14	Établissement des données du système d'information numérique sur la mobilité militaire – <i>sous réserve de l'adoption de l'acte d'exécution</i>	Commission, États membres, autorités douanières des États membres, autorités militaires, Autorité douanière de l'Union européenne	Mise en place du service public numérique	Données Solution numérique Service public numérique
Article 16	Numérisation du formulaire 302 de l'UE – <i>sous réserve de l'adoption de l'acte d'exécution relatif à l'établissement du système d'information numérique sur la mobilité militaire et sous réserve de l'adoption du règlement (UE) 202X/XXXX établissant le code des douanes de</i>	Autorités douanières des États membres, Autorité douanière de l'Union européenne.	Échange et stockage des informations	Données Solution numérique Service public numérique

	<i>l'Union et l'Autorité douanière de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (UE) n° 952/2013 et de l'acte d'exécution/délégué établissant le modèle de données douanières de l'UE.</i>			
Article 35	Établissement d'une réserve de solidarité (enregistrement sur une base volontaire de capacités de transport des États membres et de capacités de transport de l'Union en vue de faciliter l'exécution d'opérations de transport militaire) – <i>sous réserve de l'adoption de l'acte d'exécution</i>	Commission, États membres	Mise en place du service public numérique	Données Solution numérique Service public numérique

4.2. Données

Toute autorité publique et militaire utilisant l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire pour la collecte, le traitement, la production, l'échange ou le partage de données relatives à des opérations de transport militaire le fait dans le strict respect des dispositions législatives et réglementaires applicables et des règles spécifiques régissant le traitement des informations sensibles et classifiées. Il en irait de même pour la collecte, le traitement, la production, l'échange ou le partage de données liées à l'outil numérique sécurisé qui pourrait être créé pour gérer l'éventuelle réserve de solidarité.

La numérisation du formulaire 302 de l'UE sera conforme au modèle de données douanières de l'UE établi dans le cadre de la réforme douanière.

<i>Type de données</i>	<i>Référence à l'exigence ou aux exigences</i>	<i>Norme et/ou spécification (le cas échéant)</i>
Données du système d'information numérique sur la mobilité militaire – <i>sous réserve de l'adoption de l'acte d'exécution établissant le système</i>	Article 14	
Formulaire 302 de l'UE numérisé – <i>sous réserve de l'adoption de l'acte d'exécution relatif à l'établissement du système d'information numérique sur la mobilité militaire et sous réserve de l'adoption du règlement (UE) 202X/XXXX établissant le code des douanes de l'Union et l'Autorité douanière de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (UE) n° 952/2013 et les actes délégués et d'exécution établissant le modèle de données douanières de l'UE.</i>	Article 16	Sur la base des exigences communes en matière de données définies conformément à l'article 36 du règlement (UE) 202X/XXXX [réforme douanière]
Registre de la réserve de solidarité – <i>sous réserve de l'adoption de l'acte d'exécution établissant le registre</i>	Article 35	//

4.3. Solutions numériques

Les spécifications techniques et les modules de l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire devront être définis sur la base de l'avis du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire. En ce qui concerne les aspects douaniers liés à la numérisation du formulaire 302 de l'UE, l'outil sera mis au point sur la base de la législation douanière applicable de l'UE et des avis des autorités douanières de l'UE et de l'Autorité douanière de l'Union européenne, en coopération avec la Commission. Compte tenu de la nature sensible des données traitées par l'intermédiaire de l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire, cette solution numérique sera conçue et mise en œuvre en mettant tout particulièrement l'accent sur la cybersécurité, dans le respect des normes et bonnes pratiques les plus strictes et les plus récentes. La même approche serait appliquée pour l'outil

numérique sécurisé qui pourrait être créé pour gérer l'éventuelle réserve de solidarité.

Alignement sur la stratégie européenne pour les données

Toute autorité publique utilisant l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire pour la collecte, le traitement, la production, l'échange ou le partage de données relatives aux opérations de transport militaire le fait dans le strict respect des dispositions législatives et réglementaires applicables et des règles spécifiques régissant le traitement des informations sensibles et classifiées. Il en irait de même pour la collecte, le traitement, la production, l'échange ou le partage de données liées à l'outil numérique sécurisé qui pourrait être créé pour gérer l'éventuelle réserve de solidarité.

4.4. Évaluation de l'interopérabilité

L'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire peut nécessiter une interaction par-delà les frontières des États membres, entre les entités de l'UE ou entre les entités de l'UE et des organismes du secteur public, tels que les autorités douanières. L'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire pourrait avoir un effet sur l'«interopérabilité transfrontière». Les implications y afférentes dépendront des spécifications techniques et des modules que pourrait comporter l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire.

L'interopérabilité de l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire avec d'autres outils et organes pertinents du cadre de l'OTAN devrait également être envisagée, sans préjudice des dispositions connexes de la législation douanière de l'UE.

Une approche similaire serait appliquée pour l'outil numérique sécurisé qui pourrait être créé pour gérer l'éventuelle réserve de solidarité.

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

La Commission peut adopter un acte d'exécution pour établir le système d'information numérique sur la mobilité militaire. Sur la base de l'avis du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire, sans préjudice des dispositions connexes de la législation douanière de l'UE et d'éventuels avis des autorités douanières, l'acte d'exécution de la Commission devrait comporter les spécifications et modules dudit système. Un éventuel financement au titre du futur Fonds européen pour la compétitivité, dans le cadre du prochain CFP 2028-2034, devrait soutenir la mise au point, le déploiement et l'exploitation de cette éventuelle solution numérique.

L'outil numérique sécurisé qui pourrait être créé pour gérer l'éventuelle réserve de solidarité pourrait être soutenu par un financement au titre du programme pour l'industrie européenne de la défense.

Description générale des solutions numériques

Solution numérique	Référence(s) à l'exigence ou aux	Principales fonctionnalités requises	Organisme responsable	Comment l'accessibilité est-elle prise en	Comment la possibilité de	Utilisation des technologies de l'IA (le
---------------------------	---	---	------------------------------	--	----------------------------------	---

	exigences			compte?	réutilisatio n est-elle envisionnée?	cas échéant)
Système d'information numérique sur la mobilité militaire – <i>sous réserve de l'adoption de l'acte d'exécution établissant le système</i>	Article 14	<i>Sous réserve de l'acte d'exécution établissant le système d'information numérique sur la mobilité militaire</i> Les États membres l'utilisent pour toutes les procédures liées au cadre uniforme pour la mobilité militaire au titre du chapitre I échange et stockage d'informations relatives au formulaire 302 de l'UE	Commission	//	//	//
Registre de la réserve de solidarité et outil de gestion sécurisé – <i>sous réserve de l'adoption de l'acte d'exécution établissant le registre</i>	Article 35	<i>Sous réserve de l'adoption de l'acte d'exécution établissant le registre</i> Registre des capacités de transport des États membres et de l'Union Capacité opérationnelle 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7	Commission	//	//	//

Pour chaque solution numérique, expliquer de quelle manière celle-ci se conforme aux politiques numériques et dispositions législatives applicables

Solution numérique #1

Politique numérique et/ou sectorielle (le cas échéant)	Expliquer de quelle manière la solution s'aligne sur l'élément en question
Règlement sur l'IA	//
Cadre de l'UE en matière de cybersécurité	Toute autorité publique utilisant l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire pour la collecte, le traitement, la production, l'échange ou le partage de données relatives aux opérations de transport militaire le fait dans le strict respect des dispositions législatives et réglementaires applicables et des règles spécifiques régissant le traitement des informations sensibles et classifiées.
eIDAS	//
Portail numérique unique et IMI	//
Autres	//

Solution numérique #2

Politique numérique et/ou sectorielle (le cas échéant)	Expliquer de quelle manière la solution s'aligne sur l'élément en question
Règlement sur l'IA	//
Cadre de l'UE en matière de cybersécurité	La collecte, le traitement, la production, l'échange ou le partage de données relatives à la réserve de solidarité s'effectuent dans le strict respect des dispositions législatives et réglementaires applicables et des règles spécifiques régissant le traitement des informations sensibles et classifiées.
eIDAS	//
Portail numérique unique et IMI	//
Autres	//

4.4. Évaluation de l'interopérabilité

Description générale du (des) service(s) public(s) numérique(s) concerné(s) par les exigences

Service public numérique ou catégorie de services publics numériques	Description	Référence(s) à l'exigence ou aux exigences	Solution(s) interopérable(s) pour l'Europe (SANS OBJET)	Autre(s) solution(s) d'interopérabilité
Service public numérique #1	//	//	//	//
Catégorie de services publics numériques selon la <u>CFAP #1</u>	//	//	//	//

Incidence de l'exigence ou des exigences sur l'interopérabilité transfrontière pour chaque service public numérique

Service public numérique #1

Évaluation	Mesure(s)	Obstacles potentiels restants (le cas échéant)
Alignement sur les politiques numériques et sectorielles existantes	//	//
Énumérer les politiques numériques et sectorielles applicables recensées		
Mesures organisationnelles en faveur d'une fourniture transfrontière sans heurts de services publics numériques	//	//
Énumérer les mesures de gouvernance prévues		
Mesures prises pour garantir une compréhension commune des données	//	//
Énumérer ces mesures		
Utilisation de spécifications et de normes techniques ouvertes convenues d'un commun accord	//	//
Énumérer ces mesures		

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

Description générale des mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

Description de la mesure	Référence(s) à l'exigence ou aux exigences	Rôle de la Commission (le cas échéant)	Acteurs à associer (le cas échéant)	Calendrier prévu (le cas échéant)
<p>Acte d'exécution visant à établir un système d'information numérique sur la mobilité militaire sécurisé et restreint</p> <p>Les spécifications techniques et modules de l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire devront être définis sur la base de l'avis du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire.</p> <p>Compte tenu de la nature sensible des données traitées par l'intermédiaire de l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire, cette solution numérique sera conçue et mise en œuvre en mettant tout particulièrement l'accent sur la cybersécurité, dans le respect des normes et bonnes pratiques les plus strictes et les plus récentes.</p> <p>Interopérabilité L'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire peut nécessiter une interaction par-delà les frontières des États membres, entre les entités de l'UE ou entre les entités de l'UE et les organismes du secteur public, tels que les autorités douanières. L'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire peut avoir un effet sur l'«interopérabilité transfrontière». Les implications y afférentes dépendront des spécifications techniques et des modules que pourrait comporter l'éventuel système d'information numérique sur la mobilité militaire.</p> <p>Sur la base de l'avis du groupe sur les transports liés à la mobilité militaire», l'acte d'exécution de la Commission devrait comporter les différents modules et spécifications techniques. Un éventuel financement au titre du futur Fonds européen pour la compétitivité, dans le cadre du prochain CFP 2028-2034,</p>	Article 14	Peut adopter l'acte	//	//

devrait soutenir la mise au point, le déploiement et l'exploitation de cette éventuelle solution numérique.				
<p>Acte d'exécution, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 45, paragraphe 3, établissant une réserve de solidarité afin de faciliter l'exécution d'opérations de transport militaire.</p> <p>Compte tenu de la nature sensible des données, cette solution numérique sera conçue et mise en œuvre en mettant tout particulièrement l'accent sur la cybersécurité, dans le respect des normes et bonnes pratiques les plus strictes et les plus récentes.</p> <p><u>L'interopérabilité</u> du registre/de l'outil sécurisé avec d'autres outils et organes pertinents du cadre de l'OTAN devrait également être envisagée et assurée.</p> <p>L'outil numérique sécurisé qui pourrait être créé pour gérer l'éventuelle réserve de solidarité pourrait être soutenu par un financement au titre du programme pour l'industrie européenne de la défense.</p>	Article 38, paragraphe 1	Peut adopter l'acte	//	//
Lignes directrices définissant les types et précisant le nombre de capacités de transport essentielles requises pour la réserve de solidarité	Article 35, paragraphe 2	Peut adopter des lignes directrices	//	//