



Bruselas, 19.11.2025  
COM(2025) 847 final

2025/0847 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se establece un marco de medidas para facilitar el transporte de equipos,  
mercancías y personal militares en toda la Unión**

{SWD(2025) 847 final}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

La movilidad militar es la capacidad de las fuerzas armadas de los Estados miembros para desplazar rápidamente tropas y equipos dentro de la Unión y a través de sus fronteras exteriores con fines militares. Se trata de un factor esencial para la seguridad y la disuasión europeas, pues sustenta la preparación y la capacidad de respuesta de la Unión. La movilidad militar es vital para la seguridad y defensa europeas, así como para nuestra capacidad de reaccionar ante las catástrofes naturales y de origen humano. Las fuerzas de los Estados miembros de la UE deben poder llevar a cabo el transporte militar de equipos, mercancías y pasajeros en la Unión y a través de sus fronteras exteriores, minimizando y mitigando al mismo tiempo las repercusiones de dicho transporte en el transporte civil, y responder con rapidez y con una magnitud suficiente a las crisis que estallan en las fronteras exteriores de la UE y fuera de ellas. Además, la agresión rusa contra Ucrania demuestra cada día cuán importante es desplazar la ayuda y el suministro militares de la manera más rápida y fluida posible.

Aunque se han realizado avances importantes, siguen existiendo obstáculos significativos a la movilidad militar efectiva en la UE. Las divergencias entre las normas nacionales, la fragmentación de los procedimientos y la ausencia de una coordinación clara siguen retrasando el transporte militar. La infraestructura de transporte de la UE no está suficientemente adaptada a las necesidades de doble uso y sigue siendo vulnerable a las perturbaciones. Acceder a los combustibles para las operaciones de transporte militar sigue siendo un reto. Continúan escaseando las capacidades de transporte de doble uso, que son esenciales para las operaciones de transporte militar. Estos obstáculos ponen de manifiesto vulnerabilidades críticas para la red de transporte de la Unión y socavan la posición de la UE en materia de seguridad, sus operaciones de protección civil y su capacidad de disuasión.

El Libro Blanco Conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030»<sup>(1)</sup>, de marzo de 2025, reconoce la necesidad de abordar los obstáculos reglamentarios, de infraestructura y de capacidad para mejorar significativamente la movilidad militar. La hoja de ruta para la preparación en materia de defensa 2030<sup>(2)</sup>, de 16 de octubre de 2025, tradujo esto en objetivos e hitos claros y anunció la presentación de un paquete de movilidad militar en noviembre de 2025.

En las Conclusiones del Consejo Europeo de 26 de junio de 2025<sup>(3)</sup> también se invitaba a la Comisión y a la alta representante a presentar nuevas propuestas para reforzar la movilidad militar, permitiendo así que los equipos y el personal de defensa se desplacen de manera eficiente por toda la Unión.

El Reglamento responde a estas invitaciones y forma parte del paquete de movilidad militar, junto con la Comunicación conjunta sobre movilidad militar. Presenta un amplio conjunto de medidas destinadas a facilitar el transporte de equipos, mercancías y personal con fines militares, minimizando y mitigando al mismo tiempo las repercusiones de dicho transporte en el transporte civil.

---

<sup>(1)</sup> Libro Blanco Conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030», JOIN(2025) 120 final.

<sup>(2)</sup> Comunicación conjunta al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo y al Consejo titulada «Preservar la paz: hoja de ruta para la preparación en materia de defensa 2030», JOIN(2025) 27 final.

<sup>(3)</sup> Reunión del Consejo Europeo (26 de junio de 2025); Conclusiones, EUCO 12/25.

El Reglamento incluye un conjunto completo de medidas destinadas a:

- a) racionalizar el transporte militar transfronterizo (estableciendo un marco uniforme para los procedimientos de permisos y garantizando un transporte militar ininterrumpido y seguro);
- b) mejorar la respuesta de emergencia (creando un marco eficiente, coordinado y eficaz para facilitar el transporte militar en respuesta a situaciones temporales, extraordinarias y urgentes);
- c) mejorar la preparación y la protección de las infraestructuras (estableciendo normas para mejorar la preparación de las infraestructuras de transporte de doble uso y protegiendo mejor las infraestructuras estratégicas de doble uso frente a todos los peligros y amenazas);
- d) fomentar la solidaridad y el intercambio de capacidades (fomentando el intercambio y la puesta en común de capacidades logísticas y de transporte a través de un contingente de solidaridad y aumentando la visibilidad de las capacidades de transporte existentes para el transporte militar).

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

El presente Reglamento, que se centra en la adaptación de las infraestructuras y equipos de transporte de doble uso, así como en los procedimientos para facilitar el transporte con fines de movilidad militar, minimizando y mitigando al mismo tiempo el impacto de dicho transporte en el transporte civil, es plenamente coherente con los avances logrados hasta la fecha para mejorar la movilidad militar, y los complementa.

Desde 2017, la UE ha implementado un programa específico para reforzar la movilidad militar. En dos planes de acción sobre movilidad militar publicados en 2018<sup>(4)</sup> y 2022<sup>(5)</sup>, se propusieron una serie de medidas para abordar los obstáculos físicos, procedimentales y reglamentarios a los desplazamientos militares. En 2024, los Estados miembros se comprometieron, en el ambicioso Compromiso de Movilidad Militar<sup>(6)</sup>, a abordar las lagunas pendientes en materia de movilidad militar. La movilidad militar es también un «ámbito emblemático» de la cooperación UE-OTAN.

Por lo que a los aspectos reglamentarios se refiere, los esfuerzos se han centrado principalmente en los permisos para los desplazamientos militares transfronterizos. En este sentido, la Agencia Europea de Defensa (AED) y los Estados miembros contribuyentes han establecido disposiciones técnicas a fin de normalizar los procedimientos de permiso para los desplazamientos transfronterizos, con el objetivo de simplificar y armonizar tales procedimientos. Aunque estas disposiciones representan un importante avance, su aplicación sigue sin ser lo suficientemente completa como para facilitar realmente un transporte militar sin fisuras.

En cuanto a las infraestructuras, la versión revisada del Reglamento RTE-T<sup>(7)</sup>, de 2024, compromete a los Estados miembros a integrar la movilidad militar en la política europea de

---

<sup>(4)</sup> Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo relativa al plan de acción sobre movilidad militar, JOIN/2018/05.

<sup>(5)</sup> Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo titulada «Plan de acción sobre movilidad militar 2.0», JOIN/2022/48.

<sup>(6)</sup> Conclusiones del Consejo sobre la seguridad y la defensa de la UE, 27 de mayo de 2024, 9225/24.

<sup>(7)</sup> Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (PE/56/2024/ADD/1).

transporte, con el objetivo de crear una red de doble uso. Para orientar las inversiones, el Consejo adoptó en 2025 cuatro corredores de movilidad militar multimodales prioritarios, que permiten una cooperación reforzada y una planificación coherente entre los Estados miembros. La creación de una red de doble uso requiere importantes inversiones. En el marco financiero plurianual (MFP) 2021-2027, se asignaron 1 690 millones EUR para cofinanciar infraestructuras de doble uso a través del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE)<sup>(8)</sup>, de forma que se apoyó a 95 proyectos en 21 Estados miembros. Sin embargo, la demanda superó sustancialmente los recursos disponibles, y la tercera y última convocatoria de proyectos de infraestructuras de transporte de doble uso en el marco del MCE dio lugar a una tasa de sobresuscripción de 4,7<sup>1</sup>. 22 Estados miembros presentaron sus solicitudes a esta convocatoria con 112 proyectos (por una cofinanciación de la UE total solicitada de 3 700 millones EUR; finalmente se asignaron 807 millones EUR para apoyar 38 proyectos en 18 Estados miembros). Esto, junto con la creciente urgencia de reforzar la defensa de la UE, llevó a la Comisión a proponer multiplicar por diez el presupuesto de movilidad militar en la propuesta del MCE para el próximo MFP 2028-2034<sup>(9)</sup>. Además, en el próximo MFP, los Estados miembros podrán apoyar las inversiones en infraestructuras de doble uso, en particular en infraestructuras de la RTE-T, a través de sus planes nacionales y regionales. Además, en este período del MFP, los Estados miembros pueden reasignar fondos de la política de cohesión y utilizar el instrumento SAFE<sup>(10)</sup> para financiar proyectos de doble uso. Por último, el Grupo Banco Europeo de Inversiones ha cambiado recientemente su política de préstamos en materia de defensa y tiene previsto invertir 3 500 millones EUR en 2025 en seguridad y defensa, en particular en infraestructuras de defensa y movilidad militar.

Más allá de los aspectos reglamentarios y las infraestructuras, también se han logrado avances en las dimensiones de la capacidad y la digitalización, así como en el desarrollo de los futuros equipos de transporte necesarios que son esenciales para la movilidad militar. La UE ha apoyado, por ejemplo, proyectos sobre intercambio digital de información, transporte aéreo de carga sobredimensionada y futuros sistemas aéreos a través del Fondo Europeo de Defensa (FED)<sup>(11)</sup>. Horizonte Europa<sup>2</sup>, el programa clave de investigación e innovación de la UE, también ha respaldado la investigación y la innovación que apoyan indirectamente a la movilidad militar, como las baterías, las pilas de combustible, las tecnologías de hidrógeno, los sistemas ferroviarios de alta capacidad y los sistemas de transporte inteligentes. La

---

<sup>(8)</sup> Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 (PE/52/2021/INIT).

<sup>1</sup> 22 Estados miembros presentaron sus solicitudes a esta convocatoria con 112 proyectos para una cofinanciación de la UE total solicitada de 3 700 millones EUR; finalmente se asignaron 807 millones EUR para apoyar 38 proyectos en 18 Estados miembros.

<sup>(9)</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Un presupuesto de la UE dinámico para las prioridades del futuro: el marco financiero plurinacional 2028-2034», COM(2021) 550 final.

<sup>(10)</sup> Reglamento del Consejo por el que se crea el Instrumento de Acción por la Seguridad de Europa mediante el refuerzo de la industria europea de defensa (SAFE), COM(2025) 122 final, 2025/0122(NLE), de 19 de marzo de 2025.

<sup>(11)</sup> Reglamento (UE) 2021/697 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, por el que se establece el Fondo Europeo de Defensa y por el que se deroga el Reglamento (UE) 2018/1092, PE/11/2021/INIT.

<sup>2</sup> Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de abril de 2021, por el que se crea el Programa Marco de Investigación e Innovación «Horizonte Europa», se establecen sus normas de participación y difusión, y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1290/2013 y (UE) n.º 1291/2013.

propuesta de la Comisión<sup>3</sup> para el próximo Programa Marco Horizonte Europa puede apoyar la movilidad militar de forma más directa, ya que pueden respaldarse acciones de doble uso. Los Estados miembros también pueden utilizar el instrumento SAFE para financiar la adquisición de capacidades de movilidad militar. En el marco del próximo MFP, la Comisión ha propuesto un componente específico sobre habilitación y apoyo a la logística militar en el marco de la propuesta del Fondo Europeo de Competitividad (FEC)<sup>(12)</sup>, que incluye actividades relacionadas con la digitalización de los procesos de movilidad militar, la adquisición de productos que mejoren el acceso a las capacidades de movilidad militar, la protección y la resiliencia de las infraestructuras de doble uso y la asistencia a los Estados miembros para acceder a los recursos y equipos logísticos y de transporte necesarios. La creación y el funcionamiento del contingente de solidaridad se han diseñado, en particular, para trabajar en consonancia con las posibles inversiones en el marco de la propuesta del FEC destinadas a mejorar el acceso a las capacidades para el transporte militar. El instrumento InvestEU del FEC puede proporcionar préstamos y garantías para infraestructuras de doble uso.

El presente Reglamento es plenamente coherente con los avances, esfuerzos y propuestas realizados hasta la fecha. Abordará aspectos clave que no se han tratado adecuadamente hasta la fecha en ninguna de las tres dimensiones: reglamentación, infraestructuras o capacidades. El Reglamento se ajusta plenamente a las inversiones financieras previstas en el marco del próximo MFP y funcionará en paralelo a ellas. Por ejemplo, las inversiones en infraestructuras realizadas a través del MCE tendrán un efecto sinérgico, ya que facilitarán el transporte militar al aumentar la disponibilidad de infraestructuras de doble uso adaptadas dentro de la Unión.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El Reglamento es coherente con la Comunicación conjunta, de 26 de marzo de 2025, sobre la Estrategia de Preparación de la Unión Europea<sup>(13)</sup>. Esta última llama a una mayor cooperación entre las esferas civil y militar, con una interacción mejorada entre los agentes civiles y militares, un enfoque incluido en el núcleo del presente Reglamento que busca mejorar el conjunto de la sociedad y la perspectiva de la Administración en su conjunto por lo que se refiere a las operaciones de transporte militar.

El Reglamento está también en consonancia con la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia de creación de reservas de la UE: impulsar la preparación material de la UE para situaciones de crisis»<sup>(14)</sup>. El Reglamento establece medidas concretas para abordar la petición realizada en esa Comunicación de mejorar la cooperación y coordinación a fin de crear políticas y marcos reguladores adaptables para los desplazamientos transfronterizos en épocas

---

<sup>3</sup> Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Programa Marco de Investigación e Innovación «Horizonte Europa» para el período 2028-2034, se establecen sus normas de participación y difusión, y se deroga el Reglamento (UE) 2021/695, COM(2025)543 final.

<sup>(12)</sup> Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Fondo Europeo de Competitividad (FEC), incluido el programa específico de actividades de investigación e innovación en materia de defensa, por el que se derogan los Reglamentos (UE) 2021/522, (UE) 2021/694, (UE) 2021/697 y (UE) 2021/783 y se modifican los Reglamentos (UE) 2021/696, (UE) 2023/588 y (UE) [EDIP] [COM(2025) 555 final, 16.7.2025].

<sup>(13)</sup> Comunicación conjunta al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre la Estrategia de Preparación de la Unión Europea, JOIN(2025) 130 final.

<sup>(14)</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Estrategia de creación de reservas de la UE: impulsar la preparación material de la UE para situaciones de crisis», COM(2025) 528 final.

de crisis y perturbaciones, en particular al simplificar los procedimientos para el traslado y la asignación de recursos a través de las fronteras y al establecer un margen de flexibilidad específico para los Reglamentos de transporte. Las disposiciones del presente Reglamento sobre el Sistema Europeo de Respuesta Reforzada para la Movilidad Militar (EMERS, por sus siglas en inglés) son especialmente coherentes con el enfoque esbozado en la Estrategia de Almacenamiento de Reservas de la UE.

El Reglamento, al establecer la posibilidad de crear un contingente de solidaridad de capacidades logísticas y de transporte compartidas con el fin de abordar las carencias de capacidad a las que se enfrentan los Estados miembros a la hora de llevar a cabo operaciones de transporte militar, se inspira directamente en la exitosa experiencia de la Comisión con la Reserva Europea de Protección Civil y rescEU en el marco del Mecanismo de Protección Civil de la Unión<sup>(15)</sup>.

Además, el presente Reglamento pretende mejorar la resiliencia de la infraestructura estratégica de doble uso y se basa en la Directiva relativa a la resiliencia de las entidades críticas<sup>(17)</sup> en vigor. Entre otras cosas, el Reglamento aborda la necesidad específica de mejorar la resiliencia y la protección de las infraestructuras de doble uso estratégicas para el transporte militar mediante la introducción de normas complementarias basadas en la Directiva en vigor antes mencionada, centradas en la determinación y la resiliencia de dichas infraestructuras de transporte.

Por último, aunque el presente Reglamento propone disposiciones específicas y accesorias sobre los procedimientos aduaneros para el transporte militar, que son estrictamente necesarias para facilitar la aplicación de las medidas de transporte previstas, sigue siendo plenamente compatible con la propuesta de revisión del Código Aduanero de la Unión<sup>(18)</sup>, que establece las normas y procedimientos aduaneros en el territorio aduanero de la UE.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **• Base jurídica**

Las fuerzas armadas de los Estados miembros dependen en gran medida de infraestructuras y equipos de transporte de doble uso para llevar a cabo sus operaciones de transporte militar. Al reconocer esta dimensión de doble uso, la política común de transportes puede movilizarse y desarrollarse para apoyar las necesidades específicas del transporte militar.

Además, las normas sobre transporte militar transfronterizo deben integrarse y desarrollarse adecuadamente en el marco de la política común de transportes, desarrollada a nivel de la Unión, en particular para tener en cuenta las especificidades pertinentes del transporte realizado por empresas civiles en nombre de las fuerzas armadas, y también para garantizar que sus repercusiones en otros transportes civiles se reduzcan al mínimo y se mitiguen en la medida de lo posible.

Teniendo en cuenta lo anterior, así como el hecho de que el Reglamento incluye medidas aplicables al transporte por carretera, ferrocarril y vías navegables interiores, pero también al

---

<sup>(15)</sup> Reglamento (UE) 2021/836 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2021, por el que se modifica la Decisión n.º 1313/2013/UE, relativa a un Mecanismo de Protección Civil de la Unión.

<sup>(17)</sup> Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a la resiliencia de las entidades críticas y por la que se deroga la Directiva 2008/114/CE del Consejo, PE/51/2022/REV/1.

<sup>(18)</sup> Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión.

transporte aéreo y marítimo, se basa en el artículo 91 y el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Establece un conjunto de medidas y disposiciones adecuadas destinadas a facilitar el transporte militar en la Unión y a través de sus fronteras exteriores, así como a minimizar y mitigar las repercusiones de dicho transporte en el transporte civil.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La movilidad militar en la Unión es la capacidad de las fuerzas armadas de los Estados miembros para desplegar rápidamente tropas y equipos dentro de la Unión y a través de sus fronteras exteriores con fines militares. Dada su inherente naturaleza transnacional, la movilidad militar se ve significativamente afectada por las complejidades de los desplazamientos transfronterizos. Al abordar los retos asociados al transporte militar transfronterizo, el presente Reglamento se ajusta al principio de subsidiariedad, garantizando que las decisiones se adopten al nivel más eficaz para facilitar una movilidad militar fluida y eficiente en toda la Unión.

Desde el punto de vista normativo, a pesar de los esfuerzos nacionales e intergubernamentales, los avances en la facilitación del transporte militar transfronterizo han sido insuficientes. El panorama normativo actual se caracteriza por unas normas nacionales incoherentes y divergentes, que resultan en un marco fragmentado que obstaculiza la eficiencia del doble uso de las infraestructuras de transporte y, por ende, el transporte transfronterizo de personal y equipos militares, minimizando y mitigando al mismo tiempo sus repercusiones en el transporte civil. Para abordar este problema, es necesario contar con un marco regulador unificado a nivel de la Unión que establezca un enfoque coherente y uniforme, a fin de garantizar el doble uso de las infraestructuras de transporte para los desplazamientos militares. Además, las normas que rigen el transporte militar transfronterizo deben integrarse y desarrollarse en el contexto de la política común de transportes, que se establece a nivel de la Unión.

En cuanto a las infraestructuras, las operaciones de transporte militar transfronterizo dependen intrínsecamente de redes de infraestructuras de doble uso que abarcan varios Estados miembros. Los corredores de movilidad militar establecidos en 2025 son ejemplos destacados de esta dimensión transfronteriza. Por consiguiente, las medidas propuestas en el presente Reglamento para mejorar la preparación y la resiliencia de las infraestructuras de doble uso son necesarias para garantizar la ejecución fluida de las operaciones de transporte militar transfronterizo y están en consonancia con el principio de subsidiariedad. Por el contrario, unos enfoques nacionales fragmentados serían insuficientes para alcanzar el objetivo de garantizar que las operaciones de transporte militar transfronterizo puedan llevarse a cabo en infraestructuras de doble uso adecuadas para su finalidad.

En lo que respecta a las capacidades logísticas y de transporte, los Estados miembros se enfrentan a lagunas significativas que son, *de facto*, difíciles de solucionar únicamente a nivel nacional, ya sea por el nivel considerable de inversión necesario o porque abordarlas individualmente daría lugar a una duplicación innecesaria de los esfuerzos. Esto puede obstaculizar la eficiencia del transporte militar en la Unión y a través de sus fronteras exteriores. Para superar esta situación, varios Estados miembros han aplicado con éxito iniciativas de «puesta en común y uso compartido» de capacidades logísticas y de transporte, como el transporte aéreo estratégico, demostrando así el potencial de los enfoques colaborativos. Sin embargo, en la actualidad estas iniciativas están fragmentadas y se limitan a un determinado número de Estados miembros. El Reglamento propuesto busca tomar estos casos de éxito como base, haciendo que sean accesibles para todos los Estados miembros y ampliando su ámbito de aplicación para incluir modos y capacidades de transporte

adicionales. Al establecer un contingente de solidaridad e introducir medidas para reforzar la solidaridad entre los Estados miembros a la hora de acceder a las capacidades pertinentes, y al abordar así las carencias de capacidades que actualmente obstaculizan el transporte militar a nivel de la Unión, la propuesta respeta el principio de subsidiariedad, pues ofrece una solución a nivel de la Unión a un reto transfronterizo. Este enfoque permite un uso más eficiente y coordinado de los recursos, lo que en última instancia beneficia a todos los Estados miembros.

Por último, si bien el Tribunal de Cuentas Europeo<sup>(19)</sup> y las consultas con las partes interesadas subrayaron la necesidad y la pertinencia de una acción a nivel de la UE para abordar los obstáculos sistémicos a la movilidad militar, la urgente necesidad de mejorar la movilidad militar también hizo que la intervención de la UE fuera esencial para ofrecer una solución coherente con la rapidez y la escala necesarias.

- **Proporcionalidad**

El Reglamento tiene por objeto facilitar y racionalizar el transporte militar dentro de la Unión al promover el doble uso de las infraestructuras civiles y una mayor coordinación entre los Estados miembros. Para alcanzar este objetivo, las medidas propuestas se calibran cuidadosamente para que sean proporcionadas a las necesidades del Reglamento, logrando un equilibrio entre la racionalización de las normas y los procedimientos aplicables al transporte militar y la responsabilidad principal de los Estados miembros en relación con la movilidad militar. El Reglamento no afecta a la soberanía de los Estados miembros para decidir si desplazan sus fuerzas militares dentro de la Unión ni para autorizar a las fuerzas armadas de otro Estado miembro a transitar por su territorio. En su lugar, pretende permitir la aplicación efectiva de esas decisiones soberanas, mejorando así la eficiencia general de la movilidad militar. Al adoptar un enfoque proporcionado, el Reglamento garantiza que se facilite el transporte militar y respeta plenamente la soberanía de los Estados miembros.

Además, el Reglamento logra un cuidadoso equilibrio entre el objetivo de facilitar las operaciones de transporte militar y el de mitigar sus repercusiones en la población civil, garantizando así un enfoque proporcionado. Las normas propuestas tienen por objeto aclarar el marco regulador de los operadores civiles contratados por las fuerzas armadas de los Estados miembros, que realizan la mayoría de las operaciones de transporte militar en la Unión. Además, al distinguir entre las normas normales de transporte militar y las medidas de emergencia previstas por el EMERS, el Reglamento adopta un enfoque gradual y progresivo, reservando las medidas intrusivas y de gran alcance para aquellas situaciones que realmente las requieran. Este enfoque específico minimiza las repercusiones en el sector civil, limitándolas a lo que resulte estrictamente necesario para dar cabida al aumento de las operaciones de transporte militar en la Unión. Además, las medidas mejoran la previsibilidad de las actividades civiles y ofrecen oportunidades para que el sector civil contribuya activamente a mejorar la movilidad militar en la Unión, fomentando un entorno colaborativo y mutuamente beneficioso.

- **Elección del instrumento**

La Comisión propone un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo. Este es el instrumento jurídico más adecuado, ya que solo un Reglamento, con su aplicación uniforme, carácter vinculante y aplicabilidad directa, puede proporcionar el grado de uniformidad necesario para facilitar y racionalizar significativamente el transporte militar. Además, esta

---

<sup>(19)</sup> Informe Especial n.º 04/2025 del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Movilidad militar de la UE: no va a toda velocidad por insuficiencias de diseño y obstáculos en ruta».

elección está en consonancia con el artículo 91 y el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establecen el procedimiento legislativo ordinario que debe utilizarse para adoptar medidas en sus respectivos ámbitos de aplicación.

La decisión de no seleccionar la opción de una Directiva puede explicarse principalmente por el hecho de que esta implica necesariamente un período de transposición por parte de los Estados miembros, que requiere un tiempo y esfuerzos incompatibles con el apremiante calendario que la Unión debe respetar para mejorar la movilidad militar, tal como se indica en el Libro Blanco Conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030».

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

La presente propuesta de Reglamento es una nueva iniciativa estratégica. Hasta la fecha no ha existido legislación a nivel de la UE relativa al transporte militar transfronterizo de personal y mercancías militares.

- **Consultas con las partes interesadas**

Para recopilar datos cualitativos y cuantitativos y comentarios sobre cuestiones clave del paquete de movilidad militar 2025, se realizó una consulta específica al respecto a las partes interesadas. La consulta, iniciada el 12 de junio de 2025 por la Comisión Europea en colaboración con la alta representante, se dirigió a los Estados miembros y a todos los agentes pertinentes, como la OTAN, los gestores de los proyectos pertinentes de la CEP, de los ámbitos de movilidad militar, de la industria y de las infraestructuras y activos de transporte, las partes interesadas del sector aduanero y energético y el sector financiero, entre otros. Esta consulta específica a las partes interesadas incluyó una encuesta en línea específica y la posibilidad de presentar documentos de posición y contribuciones por escrito hasta el 31 de julio de 2025. El Servicio Europeo de Acción Exterior y los servicios de la Comisión Europea también celebraron reuniones bilaterales con los Estados miembros en septiembre de 2025.

En total, la Comisión recibió ciento siete contribuciones a la encuesta, de las cuales treinta y nueve procedían de los Estados miembros y dos de Noruega, treinta y seis de empresas, doce de asociaciones industriales y cuatro de otras organizaciones. Además, hubo doce contribuciones de las autoridades portuarias, una de una autoridad ferroviaria y una en representación de los trabajadores. Por lo que se refiere a los sectores representados, cuando fue posible establecer una asignación específica, seis procedían del sector aéreo, tres, de las autoridades aduaneras, una, del sector de la energía, veintiuna, del sector ferroviario, dos, del sector del transporte por carretera y dieciocho, del ámbito marítimo. En la consulta se recibieron también setenta y seis documentos de posición, siete de los Estados miembros y sesenta y nueve de la industria, grupos de reflexión y otras organizaciones. También se recibieron aportaciones de la OTAN.

Las reuniones bilaterales con los Estados miembros brindaron la oportunidad de seguir debatiendo y profundizando en la comprensión de las contribuciones escritas aportadas y de presentar a los Estados miembros los resultados agregados de la encuesta a las partes interesadas.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No procede.

- **Evaluación de impacto**

Existe una necesidad urgente de mejorar la movilidad militar como parte del objetivo estratégico más amplio de mejorar la preparación europea en materia de defensa, como se destaca en la Brújula Estratégica de 2022<sup>(20)</sup> y en el Libro Blanco Conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030». Habida cuenta de la urgencia del contexto de seguridad y de la urgente necesidad de facilitar el transporte militar en vista del entorno geopolítico, la propuesta se presenta excepcionalmente sin una evaluación de impacto adjunta.

Sin embargo, la propuesta de Reglamento de la Comisión va acompañada de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión que ofrece una descripción objetiva de la justificación de la intervención a nivel de la UE, a fin de demostrar la capacidad de la UE de aportar valor añadido a través de sus medidas reguladoras, presupuestarias y de coordinación y de preparar el terreno para la adopción del paquete de movilidad militar. Así, la nueva propuesta está respaldada por un análisis estructurado de los problemas, los objetivos y las opciones disponibles.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

El objetivo general del Reglamento también consiste en facilitar y racionalizar las normas sobre transporte militar, por lo que se espera que la carga administrativa disminuya, en particular para la tramitación de los permisos de transporte militar transfronterizo y los procedimientos conexos que deben realizar los Estados miembros.

- **Derechos fundamentales**

La presente propuesta de Reglamento se ajusta plenamente a la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea («la Carta»). La propuesta respeta la libre circulación de personas y mercancías, consagrada en la Carta. Aunque el presente Reglamento no socava las competencias de los Estados miembros para conceder permisos de transporte militar transfronterizo en tiempos de paz, establece marcos procesales y jurídicos para garantizar que los Estados miembros apliquen estas decisiones de manera coherente con los principios de un proceso equitativo (artículo 47 de la Carta) y de buena administración (artículo 41 de la Carta).

Facilitar la movilidad militar puede contribuir a minimizar las repercusiones del transporte civil y, por tanto, a salvaguardar los derechos fundamentales de los ciudadanos de la UE.

El artículo 8 de la Carta establece el derecho a la protección de los datos de carácter personal. Cuando el intercambio previsto de información sobre capacidades de doble uso (por ejemplo, infraestructuras) con las autoridades militares pueda implicar datos personales (por ejemplo, el nombre del propietario/operador), todo tratamiento de datos personales debe cumplir la legislación de la UE en materia de protección de datos [en particular, el Reglamento (UE) 2016/679 y el Reglamento (UE) 2018/1725] para equilibrar las necesidades operativas y la privacidad.

El artículo 17, apartado 1, de la Carta establece el derecho a la propiedad y dispone que toda persona tiene derecho a disfrutar de la propiedad de los bienes que haya adquirido legalmente, a usarlos, a disponer de ellos y a legarlos.

No obstante, para facilitar la movilidad militar dentro de la UE, el presente Reglamento exige que los Estados miembros establezcan un marco que permita el control o el derecho de uso temporales de infraestructuras, activos o equipos, o dispongan ya de él, a fin de garantizar la

---

<sup>(20)</sup> Una Brújula Estratégica para la Seguridad y la Defensa (2022).

continuidad y la eficacia ininterrumpidas de sus operaciones de transporte militar y de permitir el uso de dichas medidas de control temporales para apoyar las operaciones de transporte militar de otros Estados miembros, previa solicitud. Esto debe estar en consonancia con el artículo 17, apartado 1, que contiene exenciones al derecho de propiedad, cuando sea por causa de utilidad pública, en los casos y condiciones previstos en la ley y a cambio, en un tiempo razonable, de una justa indemnización por su pérdida. El presente Reglamento prevé que los propietarios, operadores y administradores de infraestructuras, activos o equipos sujetos a una medida de control temporal no han de soportar una carga injusta y han de recibir una compensación adecuada por los gastos en que incurran y por los daños sufridos como consecuencia de dichas medidas.

De conformidad con el artículo 52, apartado 1, de la Carta, cualquier limitación del ejercicio del derecho a la propiedad en la presente propuesta debe ser establecida por la ley, respetar el contenido esencial de dichos derechos y libertades y cumplir el principio de proporcionalidad.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La incidencia presupuestaria de esta iniciativa se limita a los créditos destinados a recursos humanos para llevar a cabo las tareas y los objetivos establecidos en el presente Reglamento y a los avances necesarios en los sistemas informáticos para apoyar el desarrollo y el mantenimiento de las bases de datos. Se necesitarán recursos humanos en todos los servicios de la Comisión (DG MOVE, DG DEFIS, DG TAXUD y DG ECHO) para garantizar la adopción de los actos delegados y de ejecución necesarios, cumplir las nuevas responsabilidades de la Comisión y ejecutar las medidas y tareas establecidas en el presente Reglamento (en particular en relación con el Grupo de Transporte de Movilidad Militar, el contingente de solidaridad y el Sistema Digital de Información, la implantación de los corredores de movilidad militar y la infraestructura estratégica de doble uso, con mayores responsabilidades para el Comité de la RTE-T, y la simplificación y digitalización de las formalidades aduaneras). El presupuesto necesario en recursos humanos para llevar a cabo estas tareas se estima en 53,7 millones EUR, de los cuales 4,5 millones EUR en el período presupuestario 2021-2027.

También se espera que surjan necesidades en materia de recursos humanos en las agencias descentralizadas. La Comisión recibirá asistencia de la AESA a la hora de aplicar las disposiciones del Reglamento relacionadas con la aviación, en particular para la elaboración de normas sobre sistemas de aeronaves no tripuladas, la provisión de nuevas capacidades de movilidad militar mediante la facilitación de drones de doble uso innovadores, aeronaves tripuladas y sistemas contra UAS (C-UAS), normas técnicas armonizadas y orientaciones para sistemas contra UAS armonizadas y normas técnicas y orientaciones para facilitar la movilidad militar aérea y la interoperabilidad con la aviación civil. La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE) asistirá a la Comisión en la aplicación de las disposiciones del Reglamento relativas al ferrocarril, en particular i) la contribución a los debates relacionados con las necesidades militares para la infraestructura y los activos ferroviarios, ii) la integración de las normas militares existentes en las especificaciones técnicas de interoperabilidad para hacerlas ejecutables, según proceda, iii) la armonización de las normas operativas (de seguridad) y técnicas para el transporte militar, iv) las tareas adicionales de autorización relacionadas con los vehículos de doble uso, también como entidad de registro, y v) la adaptación de los registros y herramientas existentes, incluido el Registro Europeo de Vehículos. El presupuesto necesario para llevar a cabo estas tareas en ambas agencias se estima en 17,5 millones EUR, de los cuales 2,6 millones EUR en el período presupuestario 2021-2027.

Se estima que las inversiones digitales relacionadas con esta iniciativa, en particular para el contingente de solidaridad y otras herramientas informáticas necesarias, serán de 2,5 millones EUR.

El presupuesto indicativo en el marco del próximo MFP se entiende sin perjuicio del resultado de las negociaciones sobre este.

## **5. OTROS ELEMENTOS**

### **• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

El seguimiento de la aplicación se llevará a cabo en cooperación con los Estados miembros para garantizar que las autoridades competentes apliquen los requisitos de la propuesta de Reglamento de manera eficaz y coherente. A tal fin, la propuesta exige a los Estados miembros que establezcan un coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo y creen un Grupo de Transporte de Movilidad Militar compuesto por representantes de los Estados miembros, que se reunirá periódicamente para examinar, entre otras cosas, cuestiones relacionadas con la aplicación de partes del Reglamento. El seguimiento de los aspectos relacionados con las infraestructuras de transporte, en particular en lo que se refiere a los corredores de movilidad militar y la determinación de las infraestructuras estratégicas de doble uso, se llevará a cabo a través del Comité RTE-T.

La Comisión podrá llevar a cabo pruebas de resistencia, en colaboración con los Estados miembros y los organismos pertinentes de la UE, para probar y evaluar la eficacia de la perspectiva de la Administración en su conjunto a la hora de aplicar los objetivos de la presente propuesta, incluida la coordinación y la cooperación entre los organismos, las autoridades y las partes interesadas pertinentes, así como para probar la aplicación de los objetivos del presente Reglamento en una zona geográfica específica, como un corredor de movilidad militar concreto o las regiones fronterizas europeas de un Estado miembro con un tercer país, o en una zona sectorial específica, como las aduanas.

La Comisión llevará a cabo una evaluación del presente Reglamento a más tardar tres años después de su entrada en vigor, para valorar las repercusiones reales y evaluar su eficiencia y eficacia, así como la medida en que sus resultados son coherentes con los objetivos. La Comisión comunicará los resultados de esa evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo.

### **• Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

No procede.

Propuesta de

## **REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se establece un marco de medidas para facilitar el transporte de equipos, mercancías y personal militares en toda la Unión**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91 y su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 19 de marzo de 2025, la Comisión y la alta representante presentaron el Libro Blanco Conjunto titulado «Preparación en materia de defensa europea 2030»<sup>(4)</sup>, en el que destacaban que la movilidad militar era un motor fundamental de la seguridad y la defensa europeas y de nuestro apoyo a Ucrania. El Libro Blanco Conjunto indicaba que, aunque en los últimos años se habían realizado grandes avances, seguían sin abordarse muchos obstáculos que dificultan el desplazamiento de tropas y equipos sin trabas por la Unión.
- (2) En las Conclusiones del Consejo Europeo de 26 de junio de 2025<sup>(3)</sup>, los jefes de Estado o de Gobierno invitaron a la Comisión y a la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad a presentar nuevas propuestas para reforzar la movilidad militar, permitiendo así que los equipos y el personal de defensa se desplacen de manera eficiente por toda la Unión.
- (3) Deben facilitarse las operaciones de transporte militar mediante el doble uso de las infraestructuras civiles y los activos móviles, tanto en la Unión como a través de sus fronteras exteriores, y limitar y mitigar al mismo tiempo las repercusiones de dichas operaciones en el transporte civil. Esto debe entenderse sin perjuicio de la responsabilidad de los Estados miembros de salvaguardar la seguridad y defensa nacionales, y de su competencia para salvaguardar otras funciones esenciales del Estado, entre ellas la de garantizar la integridad territorial del Estado y la de mantener el orden público.

---

(1) DO C [...] de [...], p. [...].

(2) DO C [...] de [...], p. [...].

(4) Libro Blanco Conjunto «Preparación en materia de defensa europea 2030», JOIN(2025) 120 final.

(3) Conclusiones del Consejo Europeo, EUCO 12/25, 26 de junio de 2025.

- (4) En el pasado, el transporte de mercancías y equipos militares lo realizaban principalmente, si no de forma exclusiva, las fuerzas armadas directamente, y en la mayoría de los Estados miembros dicho transporte estaba exento de las normas de la Unión en materia de transporte de mercancías. Sin embargo, las fuerzas armadas subcontratan cada vez más sus transportes a transportistas comerciales. Es necesario garantizar que se apliquen las mismas normas en toda la Unión en el ámbito del transporte militar, tanto si las operaciones de transporte militar las realizan directamente las fuerzas armadas de los Estados miembros de la Unión como si las realizan en su nombre empresas civiles u otros contratistas contratados por dichas fuerzas armadas.
- (5) El transporte militar transfronterizo realizado directamente por las fuerzas armadas se ve obstaculizado por el hecho de que las normas de la Unión en materia de transporte no han establecido medidas específicas para tener en cuenta las particularidades de dicho transporte, que, por tanto, está sujeto a diversas normas nacionales y a procedimientos fragmentados. Esos requisitos nacionales son más estrictos que los aplicables a las operaciones de transporte civil. Las normas administrativas (por ejemplo, el salvoconducto diplomático) suelen ser complejas o estar en formato impreso en todos los Estados miembros (por ejemplo, en las aduanas). Esto provoca retrasos, ineficiencias y cuellos de botella, y obstaculiza el transporte militar. La Unión carece de un marco uniforme para garantizar y apoyar el transporte militar en todo su territorio y fuera de él. Es fundamental contar con un marco de ese tipo para garantizar un transporte militar fluido en cualquier circunstancia y, en particular, en aquellas situaciones que requieran un transporte rápido y a gran escala de personas, mercancías y equipos militares.
- (6) A fin de facilitar el transporte de equipos, mercancías y personas con fines de protección militar o civil, es particularmente necesario un marco global a escala de la Unión para los permisos concedidos por un Estado miembro receptor en el marco de operaciones de transporte militar llevadas a cabo en su territorio por las fuerzas armadas de un Estado miembro solicitante o en nombre de estas. Si bien la Agencia Europea de Defensa (AED) y algunos Estados miembros han desarrollado las actuales disposiciones técnicas para los procedimientos de permisos para desplazamientos transfronterizos, estas se aplican de forma voluntaria y de manera desigual. Esto crea lagunas en la armonización de las normas y los procedimientos en materia de transporte militar, genera incertidumbre operativa y carga administrativa, y pone en peligro la capacidad de intervención de la Unión en materia de protección civil, así como su preparación general. A fin de abordar estas cuestiones, deben racionalizarse los permisos de transporte militar transfronterizo para todos los modos de transporte (por carretera, por ferrocarril, por vías navegables interiores, transporte aéreo y transporte marítimo). Todos los Estados miembros deben aplicar los mismos procedimientos relativos a las autorizaciones administrativas y los salvoconductos diplomáticos, reduciendo así significativamente los retrasos, la carga administrativa y los costes administrativos. Sobre la base de los permisos anuales existentes en virtud de las disposiciones técnicas de la AED, es necesario aumentar tanto la previsibilidad como la disponibilidad operativa mediante la creación de un permiso permanente de transporte militar, que debe ser válido hasta su revocación.
- (7) Los permisos permanentes de transporte militar no deben estar vinculados a ninguna operación específica de transporte militar, sino que deben constituir permisos preautorizados para el transporte militar transfronterizo y abarcar tipos predefinidos de operaciones de transporte militar. Al conceder permisos permanentes de transporte

militar para operaciones de transporte militar, los Estados miembros deben poder acordar las condiciones previas en las que deben llevarse a cabo dichas operaciones, incluidas las configuraciones de tráfico aplicables y las rutas predefinidas, a fin de facilitar aquellas operaciones de transporte permitidas que requieran configuraciones de tráfico que utilicen la infraestructura de doble uso disponible.

- (8) Para garantizar una mayor transparencia y coherencia operativa en la gestión de las infraestructuras de transporte de doble uso, los Estados miembros deben coordinarse lo más posible con antelación, en consonancia con el Compromiso de Movilidad Militar de 2024<sup>(7)</sup>, que hace hincapié en los mecanismos de coordinación multilaterales y bilaterales para armonizar los procedimientos y mejorar la eficiencia a lo largo de los corredores principales. Por consiguiente, los Estados miembros situados a lo largo del mismo corredor de movilidad militar deben poder armonizar sus permisos permanentes de transporte militar y coordinar con antelación esas configuraciones y esas rutas planificadas previamente. Cuando una operación de transporte militar atraviese varios Estados miembros, el Estado miembro solicitante debe presentar simultáneamente la notificación a todos los Estados miembros implicados que le hayan concedido permisos permanentes de transporte militar.
- (9) Debe especificarse el ámbito de aplicación del permiso permanente de transporte militar, con el fin de que en esta fase abarque únicamente las operaciones de transporte militar simples, previendo al mismo tiempo la posibilidad de ampliarlo en el futuro para que abarque operaciones de transporte militar más complejas. Este proceso debe ir acompañado de un esfuerzo de inversión para adaptar y mejorar las infraestructuras de los corredores de movilidad militar, de una mayor coordinación en las rutas predefinidas para todo tipo de operaciones de transporte militar y de un acceso reforzado a las capacidades de transporte.
- (10) Los permisos *ad hoc* de transporte militar son necesarios para llevar a cabo operaciones de transporte militar cuando no exista un permiso permanente o cuando estas queden fuera del ámbito de aplicación de un permiso permanente existente, y deben utilizarse principalmente en el caso de operaciones de transporte militar no planificadas y organizadas con poca antelación que vayan más allá del ámbito de aplicación acordado del permiso permanente, en consonancia con el Compromiso de Movilidad Militar de 2024, según el cual los Estados miembros se comprometieron a conceder permisos de desplazamiento transfronterizo en un plazo máximo de tres días hábiles.
- (11) Además de los permisos, algunas operaciones de transporte militar transfronterizo requieren configuraciones de tráfico. Esas configuraciones pueden referirse a las rutas para el transporte seguro de carga militar anormal o de mercancías peligrosas, a los escoltas que acompañen a las operaciones de transporte militar, al apoyo de la nación anfitriona necesario en el contexto de una operación de transporte militar, o a otras medidas o requisitos de seguridad del tráfico específicos del modo de transporte que vayan más allá de las normas ordinarias, como la limitación de acceso a los pasos de las vías férreas, el bloqueo de carreteras o la restricción del espacio aéreo. Además, en el sector ferroviario, el administrador de infraestructuras ferroviarias también debe asignar un surco ferroviario individual y conceder una autorización específica para los transportes excepcionales, mientras que las empresas ferroviarias deben llevar a cabo las comprobaciones de la compatibilidad de la ruta y composición del tren necesarias

---

<sup>(7)</sup> Conclusiones del Consejo sobre la seguridad y la defensa de la UE, 27 de mayo de 2024, 9225/24.

para una operación de transporte militar. Estas configuraciones de tráfico y asignaciones de surco contribuyen a minimizar los efectos adversos en las actividades de transporte civil. Es necesario contar con procedimientos y plazos comunes para solicitar y conceder las configuraciones de tráfico, incluida la coordinación con los administradores de infraestructuras, a fin de armonizar y racionalizar los procesos y reducir los retrasos y las perturbaciones. Las configuraciones de tráfico establecidas en virtud del presente Reglamento deben entenderse sin perjuicio de otros procedimientos o requisitos operativos que puedan ser aplicables en virtud de la legislación nacional o de la Unión para llevar a cabo las operaciones de transporte militar de que se trate.

- (12) Es necesario racionalizar las formalidades procedimentales y proporcionar modelos para las solicitudes y notificaciones de transporte militar, con el fin de evitar retrasos, ineficiencias y cuellos de botella operativos. Toda solicitud y notificación de permiso de transporte militar, incluidas las realizadas para el transporte militar de mercancías peligrosas y carga militar anormal, deben realizarla los Estados miembros, utilizando para ello la plantilla que figura en el anexo II del presente Reglamento. Todas las solicitudes y notificaciones relacionadas con una única operación de transporte militar deben combinarse en una única solicitud de permiso o en una única notificación. Ningún Estado miembro debe exigir impresos adicionales. Esto debe entenderse sin perjuicio de las normas aduaneras de la Unión aplicables, en particular los impresos 302 de la UE y la OTAN. Toda comunicación entre Estados miembros relacionada con solicitudes y notificaciones de operaciones de transporte militar y configuraciones de tráfico debe transmitirse a través del respectivo coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo.
- (13) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, y en consonancia con el objetivo del Compromiso de Movilidad Militar de 2024 de desarrollar y aplicar procedimientos digitalizados y armonizados cuando sea posible, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer un Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar seguro y restringido, que se pondrá en marcha a más tardar en 2030. Una vez puesto en marcha el Sistema, todos los Estados miembros deben utilizarlo para todos los permisos de transporte militar, las configuraciones de tráfico y las formalidades aduaneras para el transporte militar transfronterizo relacionadas con el impreso 302 de la UE. En cuanto a las formalidades aduaneras relacionadas con el impreso 302, el Sistema debe ser conforme con la legislación aduanera pertinente de la Unión, incluidos los requisitos comunes en materia de datos que constituyen el modelo de datos aduaneros de la UE.
- (14) Las operaciones de transporte militar deben llevarse a cabo sin generar perturbaciones indebidas en los pasos fronterizos interiores, dentro del territorio aduanero de la Unión, de manera que se limiten los cuellos de botella para el transporte civil. Durante la escolta del transporte militar, la señalización de los vehículos y el manejo de armas y municiones son necesarios para garantizar tanto la seguridad como la eficiencia, y los controles en las fronteras podrían introducir retrasos que podrían poner en peligro la puntualidad de las operaciones de transporte militar. Las medidas de control que sean necesarias deben llevarse a cabo únicamente en la primera parada prevista después de la frontera interior de un Estado miembro.
- (15) Algunos acuerdos internacionales ya son aplicables al transporte de mercancías peligrosas por parte de las fuerzas armadas o para estas. Sin embargo, este transporte está sujeto en gran medida a las normas nacionales y a los sistemas de permisos pertinentes de los Estados miembros. Esto genera retrasos y cargas administrativas innecesarias. Por consiguiente, debe permitirse el transporte militar de mercancías

peligrosas dentro de la Unión por parte de las fuerzas armadas o para estas, siempre que se cumplan los mismos requisitos que los establecidos en los acuerdos y reglamentos internacionales pertinentes sobre transporte de mercancías peligrosas. Además, en los casos en que un aliado de la OTAN que no sea un Estado miembro y que no sea parte en estos acuerdos sea tratado como equivalente de un Estado miembro solicitante con arreglo al presente Reglamento, también debe poder llevar a cabo el transporte militar de mercancías peligrosas en la Unión si cumple las normas pertinentes de la OTAN o, si no existen normas de la OTAN aplicables, sus normas nacionales aplicables, según proceda.

- (16) Es necesario garantizar que se permita el transporte por carretera de carga militar anormal que supere los pesos o dimensiones máximos establecidos en la Directiva 96/53/CE del Consejo<sup>(8)</sup>, con sujeción a las configuraciones de tráfico necesarias, en su caso, y siempre que transporten una carga indivisible.
- (17) Aunque la mayoría de los Estados miembros conceden a las operaciones de transporte militar algunas exenciones respecto de las prohibiciones de viajar durante los fines de semana y los períodos de vacaciones, así como respecto de restricciones periódicas del tráfico similares, dichas exenciones difieren significativamente en toda la Unión. Por lo tanto, es necesario introducir una exención general respecto de dichas restricciones de tráfico de base temporal, a fin de garantizar que las operaciones de transporte militar se lleven a cabo con rapidez y fluidez en toda la Unión, también durante esos períodos.
- (18) Las restricciones de tráfico aplicadas en tramos de carretera específicos y basadas en el comportamiento medioambiental de los vehículos pueden suponer, en algunas circunstancias, una carga desproporcionada para los transportes militares efectuados directamente por las fuerzas armadas. Esto se debe a que los vehículos militares de carretera suelen ser significativamente más pesados que los vehículos civiles de carretera, lo que significa que existen menos alternativas de emisión cero o de bajas emisiones. Además, la renovación de estos vehículos pesados militares de carretera es más lenta que la de la flota civil. Por estas razones, el transporte militar efectuado directamente por las fuerzas armadas debe quedar exento de las restricciones de tráfico aplicadas a tramos de carretera específicos sobre la base del comportamiento medioambiental de los vehículos.
- (19) Los transportes de cabotaje por carretera en la Unión están restringidos en virtud del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(9)</sup>. Si bien las operaciones de transporte militar realizadas por las fuerzas armadas están excluidas de estas restricciones, no ocurre lo mismo con las llevadas a cabo por los transportistas civiles contratados. Para facilitar el transporte militar, es necesario ofrecer a los Estados miembros la posibilidad de eximir de dichas restricciones a las operaciones de transporte militar realizadas por operadores civiles cuando esto sea necesario para facilitar el transporte militar.

---

<sup>(8)</sup> Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>).

<sup>(9)</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).

- (20) Los retrasos evitables y la carga administrativa innecesaria en el transporte de mercancías realizado en el contexto de las operaciones de transporte militar a menudo se deben a que los operadores realizan un uso insuficiente de las facilidades establecidas en la legislación aduanera de la Unión, así como, en menor medida, a una aplicación nacional divergente de las normas aduaneras de la Unión. Esto puede también crear importantes cuellos de botella que afectan negativamente a las operaciones de transporte civil. A fin de racionalizar y simplificar las formalidades aduaneras para el transporte militar transfronterizo de mercancías, la Unión elaboró el impreso 302 de la UE, diseñado para simplificar los procedimientos aduaneros para dichas mercancías militares. Los impresos 302 de la UE y de la OTAN deben constituir el método estándar para realizar las formalidades aduaneras pertinentes, a menos que las autoridades militares encargadas de la operación correspondiente indiquen, por el contrario, que prefieren la presentación de declaraciones aduaneras normales. Los Estados miembros deben apoyar y fomentar el uso de los impresos 302 de la UE y de la OTAN. Para reforzar la aplicación efectiva de estos impresos, los operadores deben utilizarlos por defecto, excepto si las autoridades militares encargadas de la operación correspondiente renuncian explícitamente a su uso en favor de la presentación de una declaración aduanera normal. Cuando se requieran controles, debe dárseles prioridad, para equilibrar las necesidades operativas con la gestión de riesgos, de conformidad con la legislación aduanera de la Unión.
- (21) En lo que respecta a los permisos de transporte militar, las configuraciones de tráfico, las plantillas, el sistema digital, las normas de transporte para el transporte ininterrumpido de equipos y personal militar, el transporte militar de mercancías peligrosas y el transporte militar anormal, y otras normas relacionadas con las prohibiciones de tráfico durante las vacaciones y el cabotaje, los Estados miembros que sean miembros de la OTAN deben tratar a cualquiera de los aliados de la OTAN como equivalentes de los Estados miembros solicitantes en el contexto de las operaciones de la OTAN, con excepción de las normas y disposiciones relacionadas con las formalidades aduaneras y la correspondiente digitalización del impreso 302 de la UE. El trato equivalente establecido en el presente Reglamento no debe poner en peligro los intereses de seguridad y defensa de la Unión y de sus Estados miembros. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación del Convenio entre los Estados Partes del Tratado del Atlántico Norte relativo al Estatuto de sus Fuerzas (SOFA de la OTAN), firmado en Londres el 19 de junio de 1951, por los Estados miembros que son Partes en la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).
- (22) Como se destaca en el Plan de Acción sobre Movilidad Militar 2.0<sup>(10)</sup>, es necesario un marco de la Unión para facilitar el transporte acelerado y a gran escala de personal y equipos militares cuando sea necesario en circunstancias excepcionales. A tal fin, debe establecerse un Sistema Europeo de Respuesta Reforzada para la Movilidad Militar (EMERS) que prevea medidas temporales y extraordinarias a escala de la Unión para garantizar un transporte militar oportuno e ininterrumpido en toda la Unión en tales circunstancias, minimizando al mismo tiempo las perturbaciones del tráfico civil.
- (23) El Consejo debe activar el EMERS cuando un aumento actual o previsto del volumen, la frecuencia o la velocidad del transporte militar en la Unión no pueda lograrse con arreglo a las normas normales de transporte de la Unión o debido a la capacidad de la red de transporte de la Unión. Esta mayor necesidad de transporte militar podría

---

<sup>(10)</sup> Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo relativa al plan de acción sobre movilidad militar, JOIN/2018/05.

deberse, entre otras cosas, a un deterioro del entorno de seguridad de la Unión, a crisis naturales o provocadas por el ser humano que requieran la participación de las fuerzas armadas y que afecten a toda la Unión o parte de ella, o a amenazas en terceros países.

- (24) La activación del EMERS debe iniciarse por iniciativa propia de la Comisión o previa solicitud motivada de al menos un Estado miembro. Antes de presentar una propuesta al Consejo para la activación del EMERS, la Comisión debe utilizar todos los conocimientos especializados disponibles y recopilar toda la información pertinente para evaluar el riesgo de un aumento significativo del volumen, la frecuencia o la velocidad del transporte militar dentro de la Unión, en particular contactando con la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad y la OTAN.
- (25) Si la Comisión determina que la activación del EMERS está justificada, debe proponer dicha activación al Consejo. Tras recibir esa solicitud, el Consejo debe poder activar el EMERS a más tardar cuarenta y ocho horas desde la recepción de la solicitud de activación, adoptando para ello un acto de ejecución que especifique la duración de la aplicación del EMERS, que no debe exceder de doce meses. El acto de ejecución también debe especificar qué efectos de las disposiciones deben ampliar los Estados miembros que son Partes en el Tratado del Atlántico Norte a los transportes militares efectuados por Partes en dicho Tratado que no sean Estados miembros, sin perjuicio de las formalidades aduaneras pertinentes. Cuando el Consejo decida ampliar determinadas disposiciones a los aliados, debe tener en cuenta, en particular, las operaciones, misiones y ejercicios comúnmente acordados en el seno de la OTAN y relacionados con las causas del EMERS, y respetar los intereses de seguridad y defensa de la Unión y de sus Estados miembros. La atribución de estas competencias al Consejo se justifica por el carácter sensible de la decisión de activar el EMERS y por el carácter especial de las medidas de emergencia que deben aplicarse en el marco de ese mecanismo.
- (26) Durante el período de activación del EMERS, la Comisión debe poder convocar reuniones del Grupo de Transporte de Movilidad Militar extraordinario, compuesto por representantes de la Comisión, el Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE), incluido el Estado Mayor de la Unión Europea, la AED y los Estados miembros (en representación de sus Gobiernos), y debe garantizar una estrecha coordinación con los Estados miembros. Los Estados miembros deben informar sin demora a la Comisión de las medidas nacionales adoptadas en respuesta a la activación del EMERS, fomentando la coherencia operativa y la solidaridad. El marco del EMERS debe funcionar en sinergia con los marcos de emergencia establecidos en virtud del Reglamento de Emergencia y Resiliencia del Mercado Interior y el [EDIP]. En caso de activación del EMERS, debe prestarse la debida consideración al estado de crisis de suministro [EDIP] y al estado de crisis de suministro relacionada con la seguridad, así como al modo de emergencia del Reglamento de Emergencia y Resiliencia del Mercado Interior, en particular cuando esté activo, con el fin de evaluar las repercusiones en el mercado único y determinar si puede servir para complementar las operaciones de transporte militar, en particular garantizando la libre circulación de los trabajadores.
- (27) A fin de facilitar el transporte militar, deben aplicarse normas específicas relativas al transporte durante el período de activación del EMERS. Debe considerarse que las operaciones de transporte militar están autorizadas automáticamente por los Estados miembros receptores. Los Estados miembros solicitantes solo deben notificar a los Estados miembros receptores una operación de transporte militar prevista lo antes

posible y, a más tardar, seis horas antes de la hora prevista de llegada al paso fronterizo del Estado miembro receptor. Las notificaciones deben incluir todos los detalles pertinentes y, en su caso, la solicitud de apoyo de la nación anfitriona u otras configuraciones de tráfico, a fin de que los Estados miembros receptores puedan prepararse eficazmente. Cuando el Estado miembro receptor requiera configuraciones de tráfico, estas deben determinarse a su debido tiempo para garantizar que la operación de transporte pueda llevarse a cabo según el calendario previsto, asegurando una coordinación rápida y equilibrando la preparación militar con la necesidad de que las operaciones transfronterizas sean oportunas y previsibles, lo que ayuda a minimizar las perturbaciones del tráfico civil. Dado que el presente Reglamento puede tener consecuencias indirectas en la política de seguridad y defensa de determinados Estados miembros, establece normas para tener en cuenta las especificidades de los regímenes de seguridad y defensa de dichos Estados miembros.

- (28) En las Conclusiones del Consejo sobre la seguridad y la defensa de la UE<sup>(11)</sup>, de 27 de mayo de 2024, se llegó al compromiso de garantizar que, a más tardar en 2026, pueda concederse al transporte ferroviario militar un acceso o tráfico prioritarios en situaciones de emergencia o crisis. El acceso prioritario para el transporte militar ferroviario o aéreo puede concederse en virtud de las disposiciones sobre crisis o emergencia establecidas en el Reglamento [propuesta de Reglamento sobre la capacidad ferroviaria] del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(12)</sup>, y en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(13)</sup>, respectivamente. Sin embargo, se necesitan más normas específicas que concedan acceso prioritario, abarquen todos los modos de transporte y se adapten mejor al EMERS. Por lo tanto, es necesario introducir un derecho de acceso prioritario horizontal de las fuerzas armadas a las redes e infraestructuras de transporte, así como a los servicios e instalaciones conexos, en todos los modos de transporte. Debido al carácter excepcional del EMERS y con el fin de limitar la carga financiera que soportan las fuerzas armadas, estas no deben abonar compensación alguna a los usuarios del transporte que se vean afectados por dicho acceso prioritario, por ejemplo porque su tren se haya retrasado o porque no puedan atracar en una terminal portuaria específica. Habida cuenta de estas consecuencias, potencialmente graves y costosas, para otros usuarios del transporte, el acceso prioritario de las fuerzas armadas solo se considera justificado cuando el EMERS está activado.
- (29) Durante el período de activación del EMERS, cuando los requisitos establecidos en acuerdos internacionales sean aplicables al transporte militar de mercancías peligrosas en virtud del presente Reglamento, debe permitirse a los Estados miembros, a excepción de las formalidades aduaneras, eximir al transporte militar de mercancías peligrosas de cualquiera de esos requisitos. Cuando lo hagan, no deben imponer normas nacionales adicionales. También deben coordinar dichas exenciones para garantizar que las operaciones de transporte militar estén sujetas a normas coherentes en lo que respecta al transporte de mercancías peligrosas.

---

<sup>(11)</sup> Conclusiones del Consejo sobre la seguridad y la defensa de la UE, 9225/24.

<sup>(12)</sup> Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único [propuesta de Reglamento sobre la capacidad ferroviaria].

<sup>(13)</sup> Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (30) En situaciones normales, la carga que vaya a transportarse no debe superar los pesos y dimensiones máximos aplicables, en particular por razones de seguridad vial, a menos que la carga sea indivisible. Sin embargo, durante el período de activación del EMERS, puede que sea necesario transportar cargas significativas de manera rápida y eficaz, debido a la situación de emergencia. Por ello, durante ese período, debe permitirse el transporte de carga anormal incluso si la carga no es indivisible.
- (31) Durante el período de activación del EMERS, los Estados miembros deben tener acceso a las capacidades logísticas y de transporte necesarias para ejecutar sus operaciones de transporte militar. Por consiguiente, los Estados miembros deben poder beneficiarse de un mayor apoyo a este respecto. La capacidad de la Comisión de ayudar a los Estados miembros a acceder a dichas capacidades también es necesaria para garantizar la ejecución efectiva de las operaciones de transporte militar. El Grupo de Transporte de Movilidad Militar debe poder determinar las capacidades de transporte específicas registradas en el contingente de solidaridad que determinados Estados miembros necesiten urgentemente. En tales casos, los esfuerzos de puesta en común y coordinación en el marco del contingente de solidaridad deben centrarse en apoyar esas solicitudes prioritarias, garantizando que las capacidades necesarias se pongan a disposición de manera oportuna y eficiente.
- (32) Durante el período de activación del EMERS, pueden ser necesarias más operaciones de transporte militar que impliquen cabotaje. Por consiguiente, durante ese período, los Estados miembros deben eximir a todo transporte militar de equipos, mercancías y personal de las restricciones de cabotaje.
- (33) Las normas de la Unión sobre tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso para el transporte por carretera establecidas en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(35)</sup> son importantes para garantizar la seguridad del tráfico y la salud y el bienestar de los trabajadores del sector del transporte. Aunque la seguridad del tráfico sigue siendo esencial durante el período de activación del EMERS, las limitaciones que estas normas imponen a las operaciones de transporte militar pueden causar retrasos críticos. Por lo tanto, durante ese período, el transporte militar por carretera debe beneficiarse de normas menos restrictivas, sin comprometer por ello el bienestar de los trabajadores ni la seguridad del transporte.
- (34) La Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(14)</sup> establece que, antes de que una empresa ferroviaria utilice un vehículo en una red determinada, debe comprobar si el vehículo ha sido autorizado para esa área de uso y si se ha registrado debidamente. Durante el período de activación del EMERS, con motivo del aumento de los volúmenes y la frecuencia de las operaciones de transporte militar, los vehículos ferroviarios de doble uso podrían ser necesarios fuera de las áreas de uso autorizadas especificadas. Por consiguiente, las empresas ferroviarias deben poder utilizarlos fuera de esas áreas, siempre que se garantice la seguridad a través de otros mecanismos.

---

<sup>(35)</sup> Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

<sup>(14)</sup> Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (versión refundida) (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (35) Las normas nacionales y de la Unión que restringen el tráfico en función del ruido, la calidad del aire y otros criterios medioambientales apoyan los objetivos de la Unión de reducir el impacto medioambiental del sector del transporte y garantizar el bienestar de los ciudadanos. No obstante, en casos de emergencia en los que sea necesario un mayor volumen y frecuencia de las operaciones de transporte militar por razones imperiosas de seguridad pública, esas normas pueden dar lugar a restricciones y retrasos desproporcionados de dicho transporte. Durante el período de activación del EMERS, el transporte militar debe quedar exento de las restricciones del tráfico por carretera basadas en el comportamiento medioambiental de los vehículos, así como de las restricciones basadas en la calidad del aire y el control del ruido establecidas en los puertos y aeropuertos.
- (36) El Reglamento (UE) 2017/625 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(15)</sup> establece normas para la realización de los controles oficiales por parte de las autoridades competentes de los Estados miembros a fin de verificar el cumplimiento de la legislación de la Unión en determinados ámbitos, como la seguridad de los alimentos y los piensos y la salud animal. En particular, el Reglamento (UE) 2017/625 exige que determinadas categorías de animales y mercancías procedentes de terceros países se presenten en un puesto de control fronterizo para controles oficiales en el momento de la primera entrada en la Unión, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos de la Unión relativos, entre otras cosas, a la salud pública y la salud animal.
- (37) El Reglamento (UE) 2017/625 no establece mecanismos específicos para la realización de controles oficiales acelerados o la supresión de tales controles en situaciones de emergencia que justifiquen una entrada rápida de las mercancías pertinentes en el territorio de la Unión. Durante el período de activación del EMERS, existe el riesgo de que el requisito de realizar controles fronterizos obligatorios previsto en el Reglamento (UE) 2017/625 provoque retrasos incompatibles con la realización de un transporte militar urgente y sin trabas de alimentos, piensos y perros. Para garantizar que, cuando se active el EMERS, el transporte militar sea rápido y funcione sin obstáculos, es necesaria una exención a los controles oficiales en los puestos de control fronterizos exigidos en virtud del Reglamento (UE) 2017/625 con respecto al suministro de alimentos y piensos y a los perros militares que entren en la Unión.
- (38) Para garantizar un transporte militar rápido y sin obstáculos dentro de la Unión en aquellas situaciones en las que se active el EMERS y evitar cuellos de botella que puedan afectar negativamente al transporte civil, los procedimientos aduaneros deben gestionarse activando los protocolos y procedimientos preparados por la Autoridad

---

<sup>(15)</sup> Reglamento (UE) 2017/625 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2017, relativo a los controles y otras actividades oficiales realizados para garantizar la aplicación de la legislación sobre alimentos y piensos, y de las normas sobre salud y bienestar de los animales, sanidad vegetal y productos fitosanitarios, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 999/2001, (CE) n.º 396/2005, (CE) n.º 1069/2009, (CE) n.º 1107/2009, (UE) n.º 1151/2012, (UE) n.º 652/2014, (UE) 2016/429 y (UE) 2016/2031 del Parlamento Europeo y del Consejo, los Reglamentos (CE) n.º 1/2005 y (CE) n.º 1099/2009 del Consejo, y las Directivas 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE y 2008/120/CE del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 854/2004 y (CE) n.º 882/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE y 97/78/CE del Consejo y la Decisión 92/438/CEE del Consejo (Reglamento sobre controles oficiales) (DO L 95 de 7.4.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/625/oj>).

Aduanera de la Unión Europea, en consulta con la Comisión, y el mecanismo de gestión de crisis aduaneras establecido en el Reglamento [reforma aduanera]<sup>(16)</sup>.

- (39) Los corredores de movilidad militar prioritarios de la UE, establecidos en las «necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE» del Consejo<sup>4</sup>, son un instrumento para facilitar la ejecución coordinada de las partes de la red transeuropea de transporte que tienen un valor militar particular. Su objetivo es, en particular, garantizar la circulación fluida, dentro y fuera de la Unión, de tropas y material militares. Al centrarse en las inversiones más urgentes en infraestructuras de doble uso a lo largo de esos corredores, y en particular en inversiones específicas a corto plazo («puntos críticos»), los Estados miembros pueden mejorar dichos corredores rápidamente y de manera coordinada y sincronizada.
- (40) Además, estos corredores proporcionan la base para que los Estados miembros y los administradores de infraestructuras ferroviarias o las autoridades nacionales de aviación lleguen a un acuerdo previo sobre las rutas designadas y las instalaciones de apoyo, en particular para el transporte militar de mercancías peligrosas y para el transporte militar anormal, y sobre conexiones aéreas transfronterizas predefinidas o puntos de conectividad. Estas rutas previamente acordadas o preestablecidas deben establecerse para reducir significativamente el tiempo necesario para tramitar las configuraciones de tráfico.
- (41) El sistema de transporte de la Unión se basa en el desarrollo de medidas de tráfico y requisitos técnicos que se elaboran con el fin de garantizar y mejorar la seguridad y la fiabilidad. Estos objetivos contribuyen de forma similar al transporte militar que utiliza la infraestructura de doble uso, así como a la resiliencia y la seguridad de los sistemas de transporte.
- (42) La Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(17)</sup> exige a los Estados miembros que identifiquen las entidades críticas que prestan servicios esenciales en once sectores clave del mercado interior, con vistas a mejorar la resiliencia de dichas entidades críticas frente a todos los peligros y a tener en cuenta los riesgos naturales y de origen humano. De conformidad con la Directiva (UE) 2022/2557, los Estados miembros también deben garantizar que las entidades críticas adopten medidas para aumentar su resiliencia. Además, puede haber determinadas infraestructuras de transporte, energía y digitales de doble uso que sean críticas para el transporte militar, sobre todo las infraestructuras situadas en los corredores de movilidad militar de la UE o a lo largo de ellos. Estas infraestructuras tienen un valor estratégico que va más allá de las fronteras nacionales. Por consiguiente, debido a la importancia estratégica de esas infraestructuras estratégicas de doble uso («IED»), los Estados miembros deben determinarlas y protegerlas, bajo la coordinación de la Comisión.

---

<sup>(16)</sup> Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen el Código Aduanero de la Unión y la Autoridad Aduanera de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 952/2013.

<sup>4</sup> ST10440, ADD1, «Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE» del Consejo, aprobadas por el Consejo el 26 de junio y el 23 de octubre de 2023 y cualquier modificación posterior de estas aprobada por el Consejo.

<sup>(17)</sup> Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a la resiliencia de las entidades críticas y por la que se deroga la Directiva 2008/114/CE del Consejo (DO L 333 de 27.12.2022, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (43) Por lo tanto, dichas IED deben protegerse contra todos los peligros, a fin de aumentar su resiliencia y garantizar su funcionamiento eficaz en todo momento, tanto por parte de los Estados miembros como de sus propietarios, operadores y administradores. Como mínimo, los propietarios, operadores y administradores de IED deben cumplir las obligaciones para las entidades críticas establecidas en la Directiva (UE) 2022/2557 y los requisitos para las entidades esenciales e importantes establecidos en la Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>5</sup>, independientemente de si entran en el ámbito de aplicación de dichas Directivas.
- (44) Además, a raíz de los anuncios a este respecto en el Libro Blanco sobre el futuro de la defensa europea, los Estados miembros también deben establecer normas más estrictas sobre la propiedad y el control de las infraestructuras estratégicas de doble uso. Si bien un control eficaz de las nuevas inversiones extranjeras en IED de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>6</sup> podría ayudar a prevenir los riesgos relacionados con la propiedad o el control extranjeros malintencionados, los Estados miembros también deben mitigar y abordar los riesgos ya existentes de propiedad extranjera o el control en el ámbito de las IED.
- (45) Como se destaca en el Plan de Acción sobre Movilidad Militar 2.0, los Estados miembros se enfrentan a carencias de capacidades en lo que respecta a la movilidad militar. Estas carencias de capacidades obstaculizan la capacidad de los Estados miembros de llevar a cabo operaciones de transporte militar. Por lo tanto, facultar a la Comisión para crear un contingente de solidaridad es una medida adecuada para abordar las carencias de capacidades a las que se enfrentan los Estados miembros. El contingente de solidaridad debe permitir a los Estados miembros poner en común y compartir capacidades logísticas y de transporte, también las que mejoran la seguridad energética, facilitando así su acceso a las capacidades necesarias y mejorando su capacidad para llevar a cabo operaciones de transporte militar.
- (46) La Comisión debe garantizar que el contingente de solidaridad se establezca de manera que anime a los Estados miembros a compartir voluntariamente sus capacidades de transporte y logística, incluidos los activos móviles de doble uso, como vehículos y buques, y permita el uso eficiente de la financiación de la Unión para apoyar el despliegue y el mantenimiento de dichas capacidades. El contingente de solidaridad también debe abarcar las capacidades logísticas y de transporte de la Unión, incluidas las contratadas con operadores privados. Estas capacidades logísticas y de transporte de la Unión deben centrarse especialmente en las capacidades raras y escasas que no están fácilmente disponibles en las fuerzas armadas de los Estados miembros y a las que la contratación de servicios de la Unión podría aportar un valor añadido significativo.
- (47) Los Estados miembros deben poder acceder a información sobre las capacidades de transporte de doble uso existentes para planificar adecuadamente futuras operaciones de transporte militar y detectar las carencias persistentes en materia de capacidades. La

---

<sup>5</sup> Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de ciberseguridad en toda la Unión, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 910/2014 y la Directiva (UE) 2018/1972 y por la que se deroga la Directiva (UE) 2016/1148 (Directiva SRI 2) (DO L 333 de 27.12.2022, p. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).

<sup>6</sup> Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión (DO L 79I de 21.3.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj>).

mayoría de los vehículos ferroviarios y de carretera, de los buques y de las aeronaves civiles están inscritos en registros nacionales o europeos. Por consiguiente, debe mejorarse la visibilidad de los Estados miembros sobre las capacidades existentes garantizando que los servicios nacionales responsables del transporte militar tengan acceso a dichos registros. Para aumentar la visibilidad a nivel de la Unión y apoyar la planificación del transporte militar, la Comisión también debe tener acceso a dicha información.

- (48) Existe un gran número de vehículos ferroviarios civiles que podrían considerarse de doble uso y aptos para operaciones de transporte militar, o fácilmente actualizables para esos fines. Por consiguiente, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer si las empresas ferroviarias propietarias de dichos vehículos, los poseedores de vehículos que son responsables de ellos y los fabricantes de vehículos que los fabrican evalúan, y en qué condiciones, si los vehículos ferroviarios tienen las características técnicas que deben utilizarse como parte de un transporte militar. Dichas competencias deben incluir el desarrollo de parámetros técnicos armonizados en los que pueda basarse dicha determinación.
- (49) En circunstancias excepcionales, las operaciones de transporte militar pueden requerir el uso de infraestructuras, activos o equipos especializados, para facilitar aún más el transporte militar. Para garantizar un acceso ininterrumpido a estos recursos de transporte críticos, los Estados miembros deben establecer un marco, o contar con él, que les permita acceder a ellos de manera oportuna cuando no se disponga de soluciones alternativas, como la contratación, en el plazo requerido.
- (50) Dicho marco debe permitir a los Estados miembros obtener el control o el derecho de uso temporales de infraestructuras, activos o equipos, como medida de último recurso cuando sea estrictamente necesario para garantizar el transporte militar. También debe permitir el uso de esas medidas de control temporal para apoyar las operaciones de transporte militar de otros Estados miembros, previa solicitud. No obstante, los propietarios, operadores y administradores de las infraestructuras, los activos o los equipos de que se trate no deben verse injustamente gravados por dichas medidas y, por lo tanto, deben ser compensados adecuadamente por los gastos en que incurran y los daños que sufran como consecuencia de su despliegue. De conformidad con la Carta de los Derechos Fundamentales, los Estados miembros deben velar por que, cuando tales medidas interfieran con el derecho a la propiedad, estén establecidas por la ley, respeten el contenido esencial de dichos derechos y libertades y respeten el principio de proporcionalidad.
- (51) Si bien el Consejo Europeo destacó la importancia de establecer contratos marco con proveedores de transporte civil en el Compromiso de Movilidad Militar de 2024, cualquier futuro contrato marco debe ser más transparente y flexible.
- (52) Debido a la escasez de capacidades de transporte, es posible que un Estado miembro acabe precontratando las capacidades ya reservadas por otro Estado miembro. Para hacer frente a los riesgos asociados a una posible doble reserva, en los nuevos contratos marco los proveedores de transporte deben mantener informados a los Estados miembros de esos casos de doble reserva. Al mismo tiempo, con vistas a garantizar el acceso a los servicios de transporte que resulten necesarios, los nuevos contratos marco deben permitir que los Estados miembros inviten a otros Estados miembros a adherirse como partes contratantes.
- (53) Sin perjuicio de la red de puntos de contacto nacionales establecida en el marco del proyecto Movilidad Militar de la Cooperación Estructurada Permanente (CEP) en

materia de Defensa, cada Estado miembro debe designar un coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo, a fin de garantizar la coordinación, la comunicación y la ejecución eficaces de las operaciones de transporte militar transfronterizo, especialmente cuando se active el EMERS.

- (54) El coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo debe estar localizable en todo momento para facilitar el intercambio oportuno de información y de solicitudes relacionadas con las operaciones de transporte militar, incluida la recepción y transmisión de solicitudes y notificaciones de permisos de transporte militar. A fin de alcanzar los objetivos del presente Reglamento, el coordinador nacional también debe disponer de los conocimientos especializados y los recursos necesarios para prestar asesoramiento y apoyo en materia de formalidades aduaneras, recibir las solicitudes de acceso prioritario presentadas durante un período de activación del EMERS, responder a ellas y facilitar los procedimientos necesarios, así como tener la capacidad de coordinarse con todos los agentes pertinentes a nivel nacional, regional y local que participen en operaciones de transporte militar.
- (55) Con el fin de asistir a la Comisión en la aplicación del presente Reglamento y facilitar la cooperación y el intercambio de información entre los Estados miembros, debe crearse un Grupo de Transporte de Movilidad Militar. Dicho Grupo de Transporte de Movilidad Militar es esencial para, entre otras tareas, facilitar la cooperación en la concesión de permisos de transporte militar y configuraciones de tráfico, en particular entre los Estados miembros situados a lo largo de los mismos corredores de movilidad militar, fomentar la coordinación y la cooperación entre los Estados miembros, también para la realización de las formalidades aduaneras pertinentes, facilitar la determinación y el posicionamiento previo de las capacidades de transporte clave para el contingente de solidaridad, abordar los retos en materia de seguridad energética para las operaciones de transporte militar y determinar los ámbitos en los que puede llevarse a cabo la adquisición conjunta de capacidades para el transporte militar. El Grupo de Transporte de Movilidad Militar debe poder invitar, cuando proceda y con el debido respeto a los intereses de seguridad y defensa de la Unión y sus Estados miembros, a Ucrania, a Moldavia y a los países del Espacio Económico Europeo a asistir a las reuniones en calidad de observadores. Cuando proceda, el Grupo de Transporte de Movilidad Militar también debe poder organizar reuniones conjuntas con la Junta de Seguridad del Suministro en materia de Defensa creada en virtud del artículo 57 del Reglamento [propuesta del EDIP], a fin de abordar cuestiones relacionadas con la disponibilidad de recursos y capacidades militares.
- (56) Para facilitar la eficacia de las operaciones de transporte militar en la Unión, los Estados miembros deben llevar a cabo una comprobación anual de la preparación en materia de transporte militar que permita a cada Estado miembro evaluar su preparación para llevar a cabo operaciones de transporte militar o contribuir a ellas, así como para aplicar el EMERS. Dichas comprobaciones deben contribuir, entre otras cosas, a garantizar que los Estados miembros estén adecuadamente preparados para acoger operaciones de transporte militar transfronterizo en su territorio y que hayan adoptado las medidas necesarias para facilitar la concesión de permisos de transporte militar y asegurar una perspectiva de la Administración en su conjunto.
- (57) El Compromiso de Movilidad Militar de 2024 del Consejo Europeo puso de relieve la necesidad de realizar ejercicios periódicos para poner a prueba los movimientos militares transfronterizos. La capacidad de la Comisión para realizar pruebas de resistencia también es esencial para evaluar la eficacia del presente Reglamento a este respecto. Por consiguiente, debe permitirse a la Comisión llevar a cabo pruebas de

resistencia, en colaboración con los Estados miembros y los organismos pertinentes de la Unión, para mejorar la preparación de los Estados miembros y de los agentes a nivel de la Unión para aplicar el presente Reglamento. Dichas pruebas deben centrarse en aspectos como la preparación para la activación del EMERS, la evaluación de la eficacia de la perspectiva de la Administración en su conjunto a la hora de aplicar los objetivos del presente Reglamento, y la evaluación de la aplicación de los objetivos del presente Reglamento en zonas geográficas específicas, como corredores o sectores específicos de movilidad militar, incluidas las aduanas.

- (58) A fin de alcanzar el objetivo del presente Reglamento de establecer normas uniformes de la Unión para el transporte militar, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la actualización de la lista de tipos de operaciones de transporte militar cubiertas por permisos permanentes de transporte militar establecida en el anexo I y a la actualización de la plantilla para las solicitudes y notificaciones de permisos de transporte militar establecida en el anexo II, a fin de garantizar que se mantenga actualizada. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación<sup>(19)</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (59) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer un Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar seguro y restringido, determinar medidas básicas de protección y resiliencia, así como medidas de protección reforzadas para las infraestructuras estratégicas de doble uso, establecer un contingente de solidaridad que garantice, optimice y facilite la ejecución de las operaciones de transporte militar, determinar las categorías de vehículos ferroviarios más adecuados para su uso como parte de un transporte militar, establecer especificaciones técnicas en las que pueda basarse dicha determinación y establecer si las empresas ferroviarias, los poseedores de vehículos y los fabricantes deben determinar dichos vehículos, y en qué condiciones. Esas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(20)</sup>.
- (60) Existe un gran número de vehículos ferroviarios que podrían considerarse de doble uso y necesarios para cumplir los fines de transporte militar de los ferrocarriles. Debe permitirse que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE) asista a la Comisión en el establecimiento de criterios para la determinación de los vehículos adecuados. Además, con el fin de poner en funcionamiento de manera rápida y eficaz los vehículos ferroviarios que participen en el transporte militar, deben racionalizarse los procesos y debe permitirse a los Estados miembros delegar en la AFE la autorización

---

<sup>(19)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinst/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

<sup>(20)</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

de los vehículos que pueden utilizarse para el transporte militar. Deben otorgarse a la AFE competencias similares a las de los Estados miembros para que, una vez que haya concedido autorizaciones de vehículos, actualice la información del Registro Europeo de Vehículos («REV») con efecto inmediato. Procede modificar el Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(21)</sup> y la Directiva (UE) 2016/797 en consecuencia. Por último, de manera más general, procede modificar el Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo para reflejar el papel de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en el apoyo a la movilidad militar mediante la mejora de la preparación, la resiliencia y la seguridad del sistema ferroviario.

- (61) Para optimizar la utilización del espacio aéreo es fundamental que los servicios de comunicación entre los recursos aéreos y terrestres sean sólidos y estén permanentemente disponibles. El Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(22)</sup>, que entró en vigor el 1 de diciembre de 2024, tiene por objeto reforzar la resiliencia de las infraestructuras críticas de tránsito aéreo. Exige que los proveedores de sistemas de comunicación, navegación y vigilancia, servicios de información aeronáutica, vigilancia dependiente automática, servicios meteorológicos y servicios de control del tránsito aéreo para el control de aeródromo y el control de aproximación cumplan estrictos requisitos de certificación y propiedad. Estos requisitos, incluida la necesidad de que los proveedores sean propiedad en más del 50 % de los Estados miembros o sus nacionales y estén efectivamente controlados por ellos, están diseñados para garantizar la integridad y la seguridad de los servicios de tránsito aéreo. No obstante, para evitar perturbaciones en los servicios de tránsito aéreo, es esencial modificar el Reglamento (UE) 2024/2803 aplazando la aplicación de sus disposiciones pertinentes a los proveedores de servicios de comunicación, a fin de mantener su disponibilidad operativa.
- (62) El actual modelo de cooperación entre la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y las fuerzas armadas nacionales ha demostrado su eficacia a la hora de certificar las aeronaves de doble uso. Sin embargo, la certificación de los grandes drones plantea un reto importante, ya que las fuerzas armadas nacionales los certifican de manera descoordinada, creando así un riesgo de fragmentación y desajuste con la futura normativa civil. Las fuerzas armadas consideran necesaria la integración de estos drones en el tránsito aéreo general, tal como se define en el artículo 2, punto 4, del Reglamento (UE) 2024/2803. Para permitir el doble uso de estos drones con fines de transporte, es esencial adaptar los requisitos militares a las futuras necesidades civiles. El actual marco regulador de la Unión no ofrece la flexibilidad adecuada para permitir la certificación de tecnologías y productos innovadores, por ejemplo determinadas categorías de drones. Es necesario modificar el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(23)</sup> para permitir

---

<sup>(21)</sup> Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

<sup>(22)</sup> Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativo a la realización del Cielo Único Europeo (DO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>).

<sup>(23)</sup> Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º

exenciones a los requisitos aplicables cuando estos impidan la certificación de tecnologías y productos innovadores, garantizando al mismo tiempo el máximo nivel de seguridad y protección, y establecer un enfoque coordinado entre la AESA y las fuerzas armadas nacionales a fin de definir los requisitos para la certificación de los drones de gran tamaño.

- (63) Para mejorar el transporte militar, la Unión debe promover soluciones de transporte aéreo innovadoras y de doble uso, incluidos los vehículos aéreos no tripulados, los sistemas autónomos, los conceptos avanzados de movilidad aérea urbana y unos sistemas de gestión del tránsito aéreo ciberseguros. Es necesario establecer entornos de pruebas reglamentarios («espacios controlados de pruebas») para facilitar un desarrollo más rápido y autónomo en la Unión de dichas tecnologías en cooperación entre las autoridades civiles y militares. Al proporcionar unas condiciones controladas para la experimentación, estos entornos de pruebas deben contribuir a acelerar el despliegue de nuevas capacidades, mejorar la logística y la gestión de la cadena de suministro, y reforzar la preparación y la eficacia del transporte militar. Además, deben apoyar la armonización de los marcos reglamentarios civiles y militares, permitiendo la integración fluida de los activos de transporte aéreo de doble uso en las operaciones de transporte, tanto comercial como militar, reduciendo al mismo tiempo las cargas administrativas asociadas al cambio de modo de transporte. De este modo, los espacios controlados de pruebas deben contribuir a colmar las lagunas normativas existentes, fomentar la interoperabilidad y contribuir a un sistema de transporte militar más resiliente, eficiente y con capacidad de respuesta dentro de la Unión. Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2018/1139 en consecuencia, sin perjuicio de los requisitos y formalidades pertinentes de la Unión en ámbitos como la salud, la seguridad, el medio ambiente y la competencia, así como de las formalidades y procedimientos aduaneros que no puedan suprimirse a efectos de los espacios controlados de pruebas.
- (64) Los Estados miembros y la Comisión deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la protección de la información confidencial de conformidad, en particular, con la Decisión (UE, Euratom) 2015/443 de la Comisión<sup>(24)</sup>, la Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión<sup>(25)</sup> y el Acuerdo entre los Estados miembros de la Unión Europea, reunidos en el seno del Consejo, sobre la protección de información clasificada intercambiada en interés de la Unión Europea<sup>(26)</sup>. Estas medidas deben incluir, en particular, la obligación de que la información clasificada no vea reducido o suprimido su nivel de clasificación sin el consentimiento escrito previo del originador de la información. Cualquier información sensible pero no clasificada o la información que se proporcione con carácter confidencial debe tratarse como tal por las autoridades.

---

216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

<sup>(24)</sup> Decisión (UE, Euratom) 2015/443 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, sobre la seguridad en la Comisión (DO L 72 de 17.3.2015, p. 41, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/443/oj>).

<sup>(25)</sup> Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, sobre las normas de seguridad para la protección de la información clasificada de la UE (DO L 72 de 17.3.2015, p. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/444/oj>).

<sup>(26)</sup> Acuerdo entre los Estados miembros de la Unión Europea, reunidos en el seno del Consejo, sobre la protección de la información clasificada intercambiada en interés de la Unión Europea (DO C 202 de 8.7.2011, p. 13).

- (65) Todo tratamiento de datos personales con arreglo al presente Reglamento debe cumplir las normas aplicables en materia de protección de los datos personales. El tratamiento de datos personales por parte de los Estados miembros debe llevarse a cabo, en particular, de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(27)</sup> y la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(28)</sup>. El tratamiento de los datos personales por la Comisión debe realizarse, en particular, con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(29)</sup>.
- (66) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, facilitar el transporte militar en la Unión y a través de sus fronteras exteriores, minimizando y mitigando al mismo tiempo las repercusiones de dicho transporte en el transporte civil, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, debido a que la fragmentación, las ineficiencias y la aplicación incoherente que presentan actualmente las políticas nacionales impiden una resolución eficaz a nivel de los Estados miembros, pero puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (67) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725, emitió su dictamen el [DD/MM/AAAA].

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## **Capítulo I**

### **Disposiciones generales**

#### *Artículo 1*

#### **Objeto**

El presente Reglamento establece medidas relativas a los equipos, medios de transporte e infraestructuras de doble uso, para facilitar el transporte militar en la Unión y a través de sus fronteras exteriores, minimizando y mitigando al mismo tiempo las repercusiones de dicho transporte en el transporte civil.

---

<sup>(27)</sup> Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

<sup>(28)</sup> Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas) (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

<sup>(29)</sup> Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

El presente Reglamento establece, en particular:

- a) un marco uniforme para los procedimientos de permisos para el transporte militar transfronterizo y medidas que garantizan un transporte militar ininterrumpido y seguro, incluidas medidas que simplifican las formalidades aduaneras aplicables a dicho transporte en las fronteras exteriores de la Unión;
- b) medidas eficientes, coordinadas y eficaces para facilitar el transporte militar en respuesta a situaciones temporales, extraordinarias y urgentes;
- c) normas para adaptar las infraestructuras de transporte de doble uso a los fines de doble uso y para proteger las infraestructuras estratégicas de doble uso y lograr que sean resilientes frente a todo peligro y amenaza;
- d) medidas para compartir y poner en común las capacidades logísticas y de transporte de la Unión y de los Estados miembros, y aumentar la visibilidad de las capacidades de transporte existentes para el transporte militar.

## *Artículo 2*

### **Ámbito de aplicación**

El presente Reglamento se aplica al transporte de equipos, mercancías y personal gestionados por las fuerzas armadas de los Estados miembros o bajo su responsabilidad o, en los casos previstos en los artículos 17 y 19 del presente Reglamento, por los aliados de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) que tenga lugar en parte o en su totalidad en la Unión y que utilice, durante dicho transporte, infraestructuras, activos y capacidades de doble uso situados en la Unión.

## *Artículo 3*

### **Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «transporte militar»: el transporte de equipos, mercancías o personas efectuado directamente por las fuerzas armadas, así como el transporte realizado en su nombre por empresas civiles u otros contratistas contratados por dichas fuerzas armadas, también en el contexto de un ejercicio, operación o misión militar, incluido el transporte tripulado o no tripulado de vehículos, buques o aeronaves por su propia propulsión;
- 2) «operación de transporte militar»: un desplazamiento para el transporte militar, con o sin carga;
- 3) «permiso de transporte militar»: autorización o salvoconducto diplomático concedidos por un Estado miembro receptor a un Estado miembro solicitante para realizar un transporte militar transfronterizo;
- 4) «Estado miembro solicitante»: el Estado miembro que presente una solicitud a un Estado miembro receptor para llevar a cabo una operación de transporte militar a través del territorio de dicho Estado miembro receptor, o el Estado miembro que presente una solicitud de apoyo en el marco del contingente de solidaridad a que se refiere el artículo 35;

- 5) «Estado miembro receptor»: el Estado miembro de destino de una operación de transporte militar o el Estado miembro que se atraviese o se sobrevuele en tránsito en una operación de transporte militar;
- 6) «carga militar anormal»: las mercancías o equipos relacionados con el ámbito militar que requieran permisos especiales, planes de transporte personalizados o manipulación logística especializada para garantizar su transporte seguro y que, junto con el vehículo que lleve a cabo la operación de transporte militar, superen:
  - a) en el caso del transporte por carretera, las dimensiones máximas autorizadas (longitud, anchura, altura) o los límites de peso establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE;
  - b) en el caso del transporte por ferrocarril, los límites de peso, el gálibo u otras características técnicas especificadas en el registro de infraestructuras a que se refiere el artículo 49 de la Directiva (UE) 2016/797 y en la aplicación del Registro de la Infraestructura a que se refiere el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión<sup>(30)</sup>;
- 7) «transporte militar anormal»: el transporte militar de carga militar anormal;
- 8) «mercancías peligrosas»: las sustancias y artículos que entren en el ámbito de aplicación de los acuerdos y reglamentos internacionales a que se refiere el artículo 10, apartado 1, del presente Reglamento;
- 9) «apoyo de la nación anfitriona»: toda acción o asistencia proporcionada por un Estado miembro receptor o en su nombre para facilitar el tránsito por el territorio del Estado miembro receptor y el estacionamiento temporal en él de personal y equipos militares del Estado miembro solicitante, incluido el acceso al repostaje, la recarga y las instalaciones de estacionamiento y descanso, en el contexto de una operación de transporte militar;
- 10) «configuraciones de tráfico»: las configuraciones operativas establecidas por las autoridades competentes de los Estados miembros receptores específicamente para permitir las operaciones de transporte militar en sus territorios correspondientes, incluidas las medidas relativas a los servicios de control del tráfico, las medidas para garantizar el transporte seguro de mercancías peligrosas y carga militar anormal, los escoltas y cualesquiera otras configuraciones en materia de seguridad, el apoyo de la nación anfitriona y cualquier otro requisito específico del modo de transporte, como el establecimiento de zonas restringidas temporales para los desplazamientos aéreos;
- 11) «escolta»: el cuerpo de guardia o las fuerzas del orden que acompañen a una operación de transporte militar;
- 12) «cabotaje»: cualquiera de los siguientes:

---

<sup>(30)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por el que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/880/UE (DO L 139I de 27.5.2019, p. 312, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/777/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/oj)).

- a) el transporte nacional de mercancías por cuenta ajena efectuado con carácter temporal en un Estado miembro por un operador establecido en otro Estado miembro;
  - b) los servicios de transporte nacional de pasajeros por carretera por cuenta ajena efectuados con carácter temporal en un Estado miembro por un transportista establecido en otro Estado miembro;
- 13) «contrato marco»: un acuerdo entre uno o varios poderes adjudicadores o entidades adjudicadoras y uno o varios operadores económicos, cuyo objeto consista en establecer las condiciones que rijan los contratos que se vayan a adjudicar durante un período determinado, en particular las relativas a los precios y, en su caso, a las cantidades previstas;
  - 14) «capacidades de transporte»: cualquier equipo, medio de transporte o personal, por separado o combinados, que pueda facilitar, permitir y ejecutar operaciones de transporte militar, así como activos móviles para la reparación de infraestructuras estratégicas de doble uso;
  - 15) «capacidades logísticas»: el personal, los equipos y los servicios que puedan facilitar, permitir y ejecutar las actividades de apoyo de la nación anfitriona, incluidos el almacenamiento y la distribución de combustible, suministros y otros productos básicos esenciales;
  - 16) «infraestructura estratégica de doble uso» o «IED»: una infraestructura que cumpla los criterios establecidos en el artículo 33;
  - 17) «propietarios, operadores y administradores de una infraestructura»: las entidades responsables de las inversiones en dicha infraestructura o de su explotación cotidiana;
  - 18) «necesidades militares del Consejo»: las «necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE» aprobadas por el Consejo el 26 de junio y el 23 de octubre de 2023, y cualquier modificación posterior de estas aprobada por el Consejo;
  - 19) «corredor de movilidad militar»: uno de los corredores de movilidad militar prioritarios de la UE que figuran en el anexo II de las necesidades militares del Consejo;
  - 20) «doble uso»: la capacidad de poder ser utilizado para fines de transporte tanto civil como militar;
  - 21) «alimento»: un alimento o producto alimenticio, tal como se define en el artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 178/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(31)</sup>;
  - 22) «mercancías que vayan a circular o a utilizarse en el contexto de actividades militares»: cualquier mercancía, incluidos los animales, que vaya a circular o utilizarse;

---

<sup>(31)</sup> Reglamento (CE) n.º 178/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2002, por el que se establecen los principios y los requisitos generales de la legislación alimentaria, se crea la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria y se fijan procedimientos relativos a la seguridad alimentaria (DO L 31 de 1.2.2002, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2002/178/oj>).

- a) en el contexto de actividades organizadas o controladas por las autoridades militares pertinentes de uno o más Estados miembros o de un tercer país con el que uno o más Estados miembros hayan concluido un acuerdo para llevar a cabo actividades militares dentro del territorio aduanero de la Unión; o
- b) en el contexto de cualquier actividad militar llevada a cabo sobre la base de:
  - i) la Política Común de Seguridad y Defensa de la Unión Europea (PCSD),
  - ii) el Tratado del Atlántico Norte, firmado en Washington D. C. el 4 de abril de 1949.

## **Capítulo II**

### **Marco uniforme para la movilidad militar**

#### **SECCIÓN 1**

#### **PROCEDIMIENTOS Y NORMAS UNIFORMES DE PERMISOS DE TRANSPORTE MILITAR**

##### *Artículo 4*

##### **Permisos de transporte militar**

Para facilitar el transporte militar transfronterizo, el Estado miembro receptor podrá conceder al Estado miembro solicitante:

- a) permisos permanentes de transporte militar, tal como se especifica en el artículo 5;
- b) permisos *ad hoc* de transporte militar, tal como se especifica en el artículo 6.

##### *Artículo 5*

##### **Permisos permanentes de transporte militar**

1. Los permisos permanentes de transporte militar especificarán los tipos de operaciones de transporte militar que se consideran autorizadas por los Estados miembros receptores durante sus períodos de validez. Los permisos permanentes de transporte militar abarcarán al menos los tipos de operaciones de transporte militar establecidos en el anexo I.
2. Los Estados miembros receptores adoptarán la decisión de conceder o denegar un permiso permanente de transporte militar a más tardar dos meses después de la recepción de la solicitud de permiso permanente.
3. Los Estados miembros receptor y solicitante acordarán en el permiso permanente de transporte militar, en la medida de lo posible, las condiciones en las que se llevarán a cabo las operaciones de transporte militar cubiertas por dicho permiso, incluidas, en su caso, las configuraciones de tráfico y las rutas predefinidas aplicables.

4. Los Estados miembros, en particular los situados a lo largo del mismo corredor de movilidad militar, podrán alinear sus permisos permanentes de transporte militar y coordinarse con antelación, en particular para garantizar la coherencia de las configuraciones de tráfico y las rutas predefinidas.
5. Los permisos permanentes de transporte militar serán válidos hasta que el Estado miembro receptor los suspenda o revoque explícitamente. El Estado miembro solo suspenderá o revocará un permiso permanente de transporte militar en caso de fuerza mayor o cuando exista una amenaza grave para el orden público o la seguridad nacional en dicho Estado miembro, y aportará una justificación. El Estado miembro receptor que revoque o suspenda el permiso lo notificará al Estado miembro solicitante lo antes posible.
6. En casos debidamente justificados, el Estado miembro receptor podrá modificar un permiso permanente de transporte militar, notificándolo al Estado miembro solicitante con al menos tres días hábiles de antelación.
7. Antes de llevar a cabo una operación de transporte militar con arreglo a un permiso permanente de transporte militar válido, el Estado miembro solicitante enviará una notificación al Estado miembro receptor. Cuando el Estado miembro solicitante pida apoyo de la nación anfitriona u otras configuraciones de tráfico, dicha solicitud se incluirá en la notificación.
8. La notificación a que se refiere el apartado 7 se enviará a más tardar setenta y dos horas antes de la hora prevista de llegada al paso fronterizo del Estado miembro receptor. En caso de tránsito a través de varios Estados miembros, el Estado miembro solicitante presentará la notificación a todos los Estados miembros receptores al mismo tiempo. Cuando la notificación incluya una o varias solicitudes de configuraciones de tráfico, los Estados miembros receptores coordinarán y tramitarán estas solicitudes simultáneamente, a fin de garantizar la coherencia de las configuraciones de tráfico para el transporte militar. El Estado miembro receptor y el Estado miembro solicitante podrán acordar, en el permiso permanente de transporte militar, un plazo más breve para las notificaciones de las operaciones de transporte militar.
9. Una vez recibida la notificación a que se refiere el apartado 7, el Estado miembro receptor podrá determinar configuraciones de tráfico específicas para la operación de transporte militar en cuestión o imponer condiciones a dicha operación de transporte militar, incluido el uso de rutas específicas, en particular cuando sea necesario para el transporte seguro de carga militar anormal o de mercancías peligrosas de conformidad con los artículos 10 y 11. En tales casos, coordinará las configuraciones necesarias con el Estado miembro solicitante sin demora indebida, a fin de garantizar que la operación de transporte militar pueda llevarse a cabo según lo previsto.
10. La Comisión estará facultada, con arreglo al artículo 44, para adoptar actos delegados por los que se modifique el anexo I con el fin de actualizar la lista de tipos de operaciones de transporte militar cubiertas por permisos permanentes de transporte militar.

#### *Artículo 6*

#### **Permisos *ad hoc* de transporte militar**

1. El Estado miembro receptor podrá conceder al Estado miembro solicitante un permiso *ad hoc* de transporte militar para una o varias operaciones de transporte

militar que no estén cubiertas por un permiso permanente de transporte militar válido. Será válido únicamente durante el plazo especificado en el permiso *ad hoc* de transporte militar.

2. El Estado miembro solicitante presentará la solicitud de permiso *ad hoc* de transporte militar lo antes posible y, en cualquier caso, con tiempo suficiente para que el Estado miembro receptor pueda conceder o denegar el permiso de conformidad con el apartado 3. Cuando el Estado miembro solicitante solicite apoyo de la nación anfitriona u otras configuraciones de tráfico, dicha solicitud de configuraciones de tráfico se incluirá en la solicitud de permiso *ad hoc* de transporte militar. En caso de tránsito a través de varios Estados miembros, el Estado miembro solicitante presentará la solicitud a todos los Estados miembros receptores al mismo tiempo. A continuación, los Estados miembros receptores coordinarán y tramitarán las solicitudes simultáneamente, para garantizar unas configuraciones de tráfico coherentes para el transporte militar.
3. El Estado miembro receptor adoptará la decisión de conceder o denegar el permiso *ad hoc* a más tardar en los tres días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud de permiso *ad hoc*. En su decisión de conceder un permiso *ad hoc* de transporte militar, el Estado miembro receptor podrá determinar configuraciones específicas de tráfico para la operación de transporte militar en cuestión o imponer condiciones a dicha operación, incluido el uso de rutas específicas, en particular cuando sea necesario para el transporte seguro de carga militar anormal o de mercancías peligrosas de conformidad con los artículos 10 y 11. En tales casos, coordinará las configuraciones necesarias con el Estado miembro solicitante sin demora indebida, a fin de garantizar que la operación de transporte militar pueda llevarse a cabo según lo previsto.
4. El Estado miembro receptor solo podrá revocar un permiso *ad hoc* de transporte militar en caso de fuerza mayor o cuando exista una amenaza grave para el orden público o la seguridad nacional en dicho Estado miembro. El Estado miembro receptor que revoque el permiso lo notificará al Estado miembro solicitante lo antes posible y lo justificará debidamente.
5. El Estado miembro receptor solo podrá modificar el permiso *ad hoc* de transporte militar expedido en casos debidamente justificados. Notificará las modificaciones al Estado miembro solicitante lo antes posible.
6. El Estado miembro solicitante podrá modificar una solicitud de permiso *ad hoc* de transporte militar presentada previamente. Lo hará a más tardar tres días hábiles antes de la fecha de llegada al paso fronterizo prevista inicialmente. El Estado miembro receptor responderá a las solicitudes de modificación sin demora indebida.
7. El Estado miembro solicitante presentará una nueva solicitud de permiso *ad hoc* de transporte militar cuando las modificaciones previstas se refieran al transporte de mercancías peligrosas o de carga militar anormal, a modificaciones significativas del apoyo de la nación anfitriona o a una modificación de las fechas.

#### *Artículo 7*

#### **Surcos ferroviarios individuales para el transporte militar por ferrocarril**

1. Antes de llevar a cabo una operación de transporte militar por ferrocarril, el Estado miembro solicitante, directamente o a través de la empresa ferroviaria que lleve a cabo el transporte militar en su nombre, solicitará un surco ferroviario individual al administrador o administradores de infraestructuras ferroviarias del Estado miembro

receptor, de conformidad con el artículo 48 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(32)</sup>.

2. Cuando se requiera la cooperación del administrador de infraestructuras para garantizar que los vehículos ferroviarios, en particular cuando transporten carga militar anormal, sean compatibles con la ruta y estén debidamente integrados en la composición del tren de conformidad con el artículo 23 de la Directiva (UE) 2016/797, el administrador de infraestructuras enviará lo antes posible la información necesaria a la empresa ferroviaria y facilitará cualquier prueba necesaria.
3. Cuando los vehículos ferroviarios, en particular cuando transporten carga militar anormal, no sean compatibles con los parámetros de la ruta establecidos en las especificaciones comunes del registro de la infraestructura que figuran en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 en condiciones normales de funcionamiento, el administrador de infraestructuras determinará lo antes posible si dichos vehículos podrían operar con seguridad en condiciones de funcionamiento particulares.
4. Cuando el transporte ferroviario incluya mercancías peligrosas autorizadas con arreglo al artículo 10, el administrador de infraestructuras y la empresa ferroviaria adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en dicho artículo.
5. En caso de tránsito a través de varios Estados miembros, los administradores de infraestructuras de dichos Estados miembros se coordinarán para garantizar un tratamiento coherente de la operación de transporte militar.

#### *Artículo 8*

#### **Configuraciones prácticas para los procedimientos de permisos de transporte militar**

1. Las solicitudes de permisos de transporte militar, las notificaciones realizadas en virtud de dichos permisos y las solicitudes de configuraciones de tráfico previstas en el presente capítulo, también para el transporte militar de mercancías peligrosas y de carga militar anormal, se realizarán utilizando la plantilla que figura en el anexo II. Las solicitudes y notificaciones se combinarán en una única solicitud de permiso, una única notificación o una única solicitud de configuraciones de tráfico para el mismo transporte militar. Sin perjuicio de las normas aduaneras de la Unión aplicables, incluidos los impresos 302 de la OTAN y de la UE a que se refiere el artículo 15, ningún Estado miembro exigirá impresos adicionales.
2. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 44, para modificar el anexo II, actualizando el contenido de la plantilla, con el fin de tener en cuenta los avances técnicos u operativos.
3. Toda comunicación entre los Estados miembros solicitantes y los Estados miembros receptores que se lleve a cabo con arreglo a los artículos 5 y 6 se transmitirá a través del coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo, designado de conformidad con el artículo 40, apartado 1.

---

<sup>(32)</sup> Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

## *Artículo 9*

### **Transporte militar ininterrumpido**

Cualquier medida de control necesaria en relación con la escolta de las operaciones de transporte militar, así como la señalización de vehículos de transporte militar y con armas y municiones, para operaciones de transporte militar realizadas dentro de la Unión, solo se aplicará en la primera parada prevista de la operación de transporte militar después de la frontera interior de un Estado miembro, para garantizar un transporte militar ininterrumpido.

## *Artículo 10*

### **Transporte militar de mercancías peligrosas**

1. Se permitirá el transporte militar de mercancías peligrosas, sujeto a un permiso de transporte militar válido de los contemplados en los artículos 5 y 6, cuando cumpla los requisitos establecidos en cualquiera de los instrumentos siguientes, según proceda:
  - a) el Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957;
  - b) el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vías de navegación interior (ADN), celebrado en Ginebra el 26 de mayo de 2000;
  - c) el Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID) que figura en el apéndice C del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), celebrado en Vilna el 3 de junio de 1999;
  - d) el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG);
  - e) las Instrucciones Técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI-IT);
  - f) la Publicación 6 del Movimiento Aliado de la OTAN (AMovP-6).
2. Las operaciones de transporte militar realizadas de conformidad con el artículo 17 por las fuerzas armadas de un aliado de la OTAN que no sea parte contratante en el ADR, el ADN, el RID, el Código IMDG o las OACI-IT estarán permitidas si cumplen lo dispuesto en la AMovP-6 de la OTAN o, si estas no son aplicables, las normas nacionales aplicables en el país de origen, según proceda.
3. En caso necesario, se incluirán en las configuraciones de tráfico establecidas en virtud del presente Reglamento medidas específicas para garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los instrumentos a que se refieren los apartados 1 y 2.
4. El transporte militar de mercancías peligrosas realizado al amparo de un permiso de transporte militar no requerirá la presentación, antes del inicio del transporte militar, de ningún impreso o documento que demuestre el cumplimiento de los requisitos establecidos en el ADR, el ADN, el RID, el Código IMDG, las OACI-IT o en la AMovP-6 de la OTAN, ni de las normas nacionales aplicables en el país de origen, según proceda.

## *Artículo 11*

### **Transporte militar anormal por carretera**

1. El transporte militar por carretera realizado por vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos o dimensiones máximos establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, cuando estos vehículos o conjuntos de vehículos transporten o estén destinados a transportar cargas indivisibles, tal como se definen en el artículo 2 de la Directiva 96/53/CE, se permitirá cuando esté sujeto a un permiso de transporte militar válido de aquellos a los que se refieren los artículos 5 y 6 del presente Reglamento.
2. En el caso del transporte militar realizado de conformidad con el apartado 1, el Estado miembro receptor determinará las configuraciones de tráfico para garantizar el transporte seguro de la carga militar anormal y la compatibilidad de las infraestructuras. Estas configuraciones de tráfico sustituirán a los permisos especiales y modalidades similares a que se refiere el artículo 4, apartado 3, de la Directiva 96/53/CE.

## *Artículo 12*

### **Exención del transporte militar de las restricciones de tráfico**

1. El transporte militar realizado con arreglo a uno de los permisos de transporte militar válidos a que se refieren los artículos 5 y 6 estará permitido durante los fines de semana, los días festivos, las celebraciones nacionales, el horario nocturno y cualquier otro período que pueda estar sujeto a restricciones de tráfico.
2. Los Estados miembros eximirán a las operaciones de transporte militar realizadas directamente por las fuerzas armadas de las restricciones de tráfico aplicables a tramos de carretera específicos y basadas en el comportamiento medioambiental de los vehículos.

## *Artículo 13*

### **Exención del transporte militar de las normas de cabotaje**

1. Cuando sea necesario para facilitar el transporte militar, los Estados miembros podrán eximir al transporte militar efectuado por operadores civiles de las restricciones a las operaciones de cabotaje establecidas en el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009.
2. Los Estados miembros informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros de dichas exenciones.

## *Artículo 14*

### **Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar**

1. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se establezca un Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar seguro y restringido (en lo sucesivo, «el Sistema»), teniendo en cuenta los siguientes requisitos:
  - a) el Sistema se implantará a más tardar en 2030;
  - b) toda digitalización del impreso 302 de la UE en el marco del Sistema cumplirá la legislación aduanera de la Unión aplicable, incluidos los

requisitos comunes en materia de datos que constituyen el modelo de datos aduaneros de la UE, tal como se define en el artículo 36 del Reglamento (UE) [reforma aduanera];

- c) el Sistema lo gestionará y mantendrá la Comisión;
- d) el Sistema tendrá en cuenta, a excepción de la legislación aduanera pertinente, el transporte militar en el contexto de las operaciones de la OTAN, tal como se establece en el artículo 17;
- e) el Sistema garantizará la interoperabilidad cuando sea necesario y se desarrollará utilizando normas internacionales y de la Unión, teniendo debidamente en cuenta la legislación aduanera de la UE.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 45, apartado 4.

2. Cuando el Sistema se establezca y entre en funcionamiento, los Estados miembros lo utilizarán para todos los procedimientos cubiertos por el presente capítulo, incluidas las formalidades aduaneras relacionadas con el impreso 302 de la UE a que se refiere el presente Reglamento.

#### *Artículo 15*

##### **Formalidades aduaneras simplificadas**

1. El transporte militar de mercancías que vayan a circular o utilizarse en el contexto de actividades militares que crucen las fronteras exteriores de la Unión estará sujeto a vigilancia aduanera y se declarará para el régimen aduanero pertinente utilizando el impreso 302 de la OTAN o el impreso 302 de la UE, tal como se definen en el artículo 1, puntos 50 y 51, del Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión<sup>(34)</sup>, según proceda, a menos que las autoridades militares encargadas de la operación de transporte militar correspondiente decidan expresamente presentar la declaración aduanera normal.
2. En caso de que los envíos declarados en impresos 302 de la UE o de la OTAN hayan sido seleccionados para controles físicos o documentales, estos controles deberán llevarse a cabo de forma prioritaria.

#### *Artículo 16*

##### **Digitalización del impreso 302 de la UE**

1. Si el Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar a que se refiere el artículo 14 se establece y entra en funcionamiento, las autoridades aduaneras de los Estados miembros lo utilizarán a efectos del intercambio y almacenamiento de información relacionada con el impreso 302 de la UE, sobre la base de requisitos comunes en materia de datos definidos de conformidad con el artículo 36 del Reglamento (UE) [reforma aduanera]. Las autoridades aduaneras de los Estados miembros y la Autoridad Aduanera de la Unión Europea tendrán acceso a dicho

---

<sup>(34)</sup> Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión (DO L 343 de 29.12.2015, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2015/2446/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/2446/oj)).

Sistema para cumplir las obligaciones aduaneras que les atañen en el contexto de la movilidad militar.

2. En caso de fallo temporal del Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar, los operadores económicos y demás personas, incluidas las autoridades militares, presentarán la información necesaria para cumplir las formalidades de que se trate utilizando los medios determinados en el artículo 203 del Reglamento [reforma aduanera], incluidos medios distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos.

#### *Artículo 17*

#### **Transporte militar en el contexto de las operaciones de la OTAN**

1. Por lo que se refiere al transporte militar realizado en el contexto de operaciones, misiones y ejercicios comúnmente acordados en el marco de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), así como el realizado en el contexto de operaciones, misiones y ejercicios a nivel multilateral y bilateral entre los miembros de la OTAN, los Estados miembros que sean Partes en el Tratado del Atlántico Norte tratarán a otras Partes en dicho Tratado como equivalentes de los Estados miembros solicitantes a efectos de los artículos 4 a 13 de la presente sección. En tal caso, aplicarán las normas de los artículos 4 a 13 de la presente sección *mutatis mutandis* y sin perjuicio de los intereses de seguridad y defensa de la Unión y de sus Estados miembros.
2. Los Estados miembros que no sean Partes en el Tratado del Atlántico Norte también podrán decidir tratar a las Partes en dicho Tratado que no sean Estados miembros como equivalentes de los Estados miembros solicitantes a efectos de los artículos 4 a 13 y aplicar dichas normas *mutatis mutandis*.

### **SECCIÓN 2**

#### **SISTEMA EUROPEO DE RESPUESTA REFORZADA PARA LA MOVILIDAD MILITAR (EMERS)**

#### *Artículo 18*

#### **EMERS**

1. Se crea el Sistema Europeo de Respuesta Reforzada para la Movilidad Militar (EMERS) Una vez activado con arreglo a los procedimientos y condiciones establecidos en el artículo 19, el EMERS permitirá la aplicación de las medidas temporales previstas en la presente sección.
2. Durante el período de activación del EMERS, las medidas temporales previstas en la presente sección se aplicarán a todo el territorio de la Unión.

#### *Artículo 19*

#### **Activación del EMERS**

1. El EMERS podrá activarse de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 cuando exista una necesidad existente o prevista de un volumen, frecuencia o velocidad de transporte militar significativamente mayores en la Unión

o en cualquier parte de ella y cuando las normas vigentes sobre transporte militar y la capacidad de la red de transporte no permitan satisfacer dicha necesidad o no sean suficientes para ello.

2. Cuando la Comisión considere que se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 1, o previa solicitud motivada de al menos un Estado miembro, presentará al Consejo una propuesta de acto de ejecución para activar el EMERS lo antes posible.

Antes de solicitar la activación del EMERS y cuando sea posible en función de la urgencia, la Comisión consultará al Grupo de Transporte de Movilidad Militar.

Antes de solicitar la activación o en el momento de hacerlo, la Comisión evaluará las repercusiones de la activación del EMERS en el funcionamiento del mercado interior, así como la posible necesidad de aplicar medidas de mitigación.

3. El Consejo, actuando a raíz de la propuesta de la Comisión a que se refiere el apartado 2, podrá adoptar el acto de ejecución para activar el EMERS a más tardar cuarenta y ocho horas después de recibir la solicitud de activación. El acto de ejecución del Consejo especificará la duración de la aplicación del EMERS, que no excederá de doce meses.

En el acto de ejecución por el que se active el EMERS, el Consejo también especificará qué efectos de las disposiciones de la presente sección deben ampliar los Estados miembros que son Partes en el Tratado del Atlántico Norte a los transportes militares efectuados por Partes en dicho Tratado que no sean Estados miembros, sin perjuicio de las formalidades aduaneras pertinentes. Los Estados miembros que no son Partes en el Tratado del Atlántico Norte podrán decidir aplicar la misma ampliación de las normas del EMERS a las Partes en dicho Tratado que no sean Estados miembros. Cuando el Consejo decida ampliar determinadas disposiciones del EMERS a Partes en el Tratado del Atlántico Norte que no sean Estados miembros, tendrá en cuenta, en particular, las operaciones, misiones y ejercicios comúnmente acordados en el seno de la OTAN y relacionados con las causas del EMERS, y respetará los intereses de seguridad y defensa de la Unión y de sus Estados miembros.

4. Durante la aplicación del EMERS, la Comisión, a petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, convocará reuniones extraordinarias del Grupo de Transporte de Movilidad Militar cuando sea necesario. Los Estados miembros colaborarán estrechamente con la Comisión, informándola oportunamente de cualquier medida nacional adoptada en relación con la activación del EMERS y coordinando tales medidas con ella.
5. Previa solicitud motivada de al menos un Estado miembro, o por iniciativa propia, la Comisión evaluará si siguen cumpliéndose las condiciones establecidas en el apartado 1 y presentará al Consejo una nueva propuesta, cuando proceda. Sobre la base de la evaluación de la Comisión, el Consejo podrá decidir prorrogar el EMERS o desactivarlo antes de que finalice el plazo establecido en el acto de ejecución del Consejo a que se refiere el apartado 3, de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2. Todo acto de ejecución por el que se prorrogue la aplicación del EMERS permanecerá en vigor durante un período no superior a doce

meses. Si fuera necesaria una nueva prórroga después de esa fecha, se aplicará el mismo procedimiento previsto en el presente artículo.

#### *Artículo 20*

##### **Notificación de transporte militar durante el período de activación del EMERS**

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 5 y 6, durante el período de activación del EMERS, las solicitudes de permisos de transporte militar se considerarán aceptadas por los Estados miembros receptores. Esto se entiende sin perjuicio del carácter específico de las políticas de seguridad y defensa de determinados Estados miembros.
2. El Estado miembro solicitante notificará a los Estados miembros receptores el transporte militar que tenga previsto lo antes posible y, a más tardar, seis horas antes de la hora prevista de llegada al paso fronterizo del Estado miembro receptor. La notificación incluirá todos los detalles pertinentes, incluidos el alcance, la ruta prevista y el calendario del transporte y, en su caso, la solicitud de apoyo de la nación anfitriona u otras configuraciones de tráfico.
3. Cuando el Estado miembro receptor requiera configuraciones de tráfico de conformidad con el artículo 5, apartado 9, y el artículo 6, apartado 3, las determinará sin demora indebida, a fin de garantizar que la operación de transporte pueda tener lugar según lo programado.

#### *Artículo 21*

##### **Acceso prioritario durante el período de activación del EMERS**

1. Durante el período de activación del EMERS, los Estados miembros, así como los propietarios, operadores y administradores de infraestructuras o, en su caso, los proveedores de servicios o instalaciones conexos, concederán a los transportes militares, incluido el transporte militar anormal o el transporte de mercancías peligrosas, acceso prioritario a las redes e infraestructuras de transporte, incluidas las redes de carreteras, las zonas de estacionamiento y descanso en los márgenes de la carretera, las redes ferroviarias, las estaciones y las instalaciones de servicio, las infraestructuras marítimas y de vías navegables interiores, incluidas las aguas interiores y los mares territoriales, tal como se definen en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), las vías marítimas, los canales navegables, los canales dragados, los accesos a puertos, los estrechos utilizados para la navegación internacional y las zonas bajo gestión del tráfico marítimo o practicaje, las esclusas, los puertos y las terminales portuarias, los canales marítimos, los aeródromos, el espacio aéreo, las terminales multimodales de transporte de mercancías y las infraestructuras de repostaje/recarga para todos los modos de transporte, así como los servicios e instalaciones conexos.
2. A fin de garantizar el acceso prioritario para una operación de transporte militar, las fuerzas armadas que realicen o contraten el transporte militar presentarán una solicitud de acceso prioritario al coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo del Estado miembro receptor, designado de conformidad con el artículo 40.
3. La solicitud a que se refiere el apartado 2 se presentará lo antes posible e incluirá la información necesaria para preparar adecuadamente el acceso prioritario del

transporte militar. En particular, especificará la hora prevista de llegada y la duración del acceso prioritario, así como el número de vehículos, una descripción de la carga, y sus dimensiones y pesos respectivos. También especificará si el transporte militar incluye mercancías peligrosas y su naturaleza. Podrá incluir una solicitud relativa a las configuraciones de tráfico a que se refiere el artículo 20, apartado 2.

4. El coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo del Estado miembro receptor informará sin demora a los propietarios, operadores y administradores de infraestructuras afectados o, en su caso, a los proveedores de servicios o instalaciones conexos de la solicitud de acceso prioritario de que probablemente se vean afectados por la operación de transporte militar, de modo que puedan conceder prioridad de conformidad con el apartado 6.
5. Con la asistencia del coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo, las fuerzas armadas que realicen o contraten el transporte militar solicitarán:
  - a) los surcos ferroviarios individuales de los administradores de infraestructuras competentes;
  - b) la asignación de atracaderos y los servicios portuarios de las autoridades portuarias competentes;
  - c) el espacio aéreo requerido y el acceso a los servicios del aeródromo por parte de los administradores y coordinadores aeroportuarios competentes, del gestor de la red europea y del proveedor de servicios de navegación aérea, según el caso.
6. El acceso prioritario se concederá lo antes posible tras la presentación de las solicitudes a que se refieren los apartados 2 y 5, y se informará inmediatamente de ello a las fuerzas armadas que realicen o contraten el transporte militar, de conformidad con lo dispuesto en el presente apartado. En la medida en que sea necesario, y teniendo debidamente en cuenta las medidas de seguridad, los servicios y operaciones de transporte en curso o previstos se interrumpirán, aplazarán o cancelarán para permitir el acceso prioritario del transporte militar.

Por lo que se refiere al transporte militar por carretera, los propietarios, operadores y administradores de infraestructuras viarias afectados informarán a las fuerzas armadas que realicen o contraten el transporte militar de que han adoptado las medidas necesarias para garantizar el acceso prioritario en los tramos de peaje, las zonas de estacionamiento y descanso en los márgenes de la carretera, los puentes y los túneles de sus redes viarias. El coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo podrá recomendar la ruta y la infraestructura viaria que garanticen el mejor acceso prioritario a las fuerzas armadas solicitantes.

Por lo que se refiere al transporte militar por ferrocarril, no obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, el administrador de infraestructuras concederá surcos ferroviarios individuales en un plazo de seis horas. No obstante, en caso de transporte de mercancías peligrosas o de transporte militar anormal, el administrador de infraestructuras ferroviarias concederá los surcos ferroviarios individuales lo antes posible.

Por lo que se refiere a los puertos, las autoridades portuarias competentes informarán a las fuerzas armadas que realicen o contraten el transporte militar del atracadero asignado y de los servicios portuarios ofrecidos.

Por lo que se refiere al transporte militar por vías navegables interiores, cuando sea necesario, el coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo informará a las fuerzas armadas que realicen o contraten el transporte militar de la ruta y la infraestructura de vías navegables interiores que garanticen el mejor acceso prioritario.

Por lo que se refiere al transporte militar por vía aérea, los gestores y coordinadores de aeropuertos competentes, el gestor de la red europea y el proveedor de servicios de navegación aérea, según proceda, informarán a las fuerzas armadas que realicen, contraten u ordenen el transporte militar acerca del espacio aéreo disponible y del acceso a los servicios del aeródromo ofrecidos en los aeropuertos de que se trate.

7. Cuando se conceda acceso prioritario al transporte militar en virtud del apartado 1, no se adeudará compensación alguna a otros usuarios del transporte que se vean afectados. Los Estados miembros y los propietarios, operadores y administradores de infraestructuras o, en su caso, los proveedores de servicios o instalaciones relacionados harán todos los esfuerzos razonables para limitar las repercusiones de dicho acceso prioritario, por ejemplo, ofreciendo rutas, franjas horarias, servicios o instalaciones de transporte alternativos, según proceda y en función de las disponibilidades, e informarán de ello a los usuarios del transporte lo antes posible.
8. Cuando las medidas de emergencia tengan repercusiones significativas en el tráfico transfronterizo, los Estados miembros, los propietarios, operadores y administradores de infraestructuras o, en su caso, los proveedores de servicios o instalaciones relacionados, se coordinarán para limitar en la medida de lo posible las repercusiones en el flujo del tráfico.

#### *Artículo 22*

### **Transporte militar de mercancías peligrosas durante el período de activación del EMERS**

1. Durante el período de activación del EMERS, cuando los requisitos establecidos en los acuerdos internacionales o en las normas nacionales a que se refiere el artículo 10, apartado 1, sean aplicables al transporte militar de mercancías peligrosas en virtud del presente Reglamento, los Estados miembros podrán eximir a dicho transporte de esos requisitos o normas nacionales, en la medida en que tales requisitos no sean obligatoriamente aplicables con arreglo a dichos acuerdos. Cuando un Estado miembro conceda dicha exención, no impondrá nuevos requisitos con arreglo a la legislación nacional.
2. Los Estados miembros afectados por el transporte militar coordinarán cualquier exención concedida de conformidad con el presente artículo e informarán de ello sin demora a los demás Estados miembros a través del Grupo de Transporte de Movilidad Militar.

#### *Artículo 23*

### **Transporte militar anormal por carretera durante el período de activación del EMERS**

Durante el período de activación del EMERS, se permitirá el transporte militar por carretera realizado por vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos o dimensiones máximos establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, independientemente de si la carga es indivisible o no, sin perjuicio de las configuraciones de tráfico necesarias.

#### *Artículo 24*

### **Refuerzo de la protección de las infraestructuras estratégicas de doble uso durante el período de activación del EMERS**

Durante el período de activación del EMERS, los Estados miembros activarán medidas de protección reforzadas en relación con las infraestructuras estratégicas de doble uso situadas en sus territorios, determinadas de conformidad con el artículo 33, para protegerlas, hacerlas resilientes frente a todos los peligros y amenazas, y garantizar su funcionamiento eficaz en todo momento.

#### *Artículo 25*

### **Ampliación del acceso a las capacidades de transporte y logísticas durante el período de activación del EMERS**

1. Durante el período de activación del EMERS, y si el contingente de solidaridad a que se refiere el artículo 35 está operativo, la Comisión podrá determinar, teniendo en cuenta el asesoramiento del Grupo de Transporte de Movilidad Militar, las capacidades específicas registradas en el contingente de solidaridad que se necesiten urgentemente para apoyar a determinados Estados miembros. En tales casos, se dará prioridad a las solicitudes de aquellas capacidades de los Estados miembros afectados y de los Estados miembros que apoyen las operaciones de transporte militar para los Estados miembros afectados.

Los esfuerzos de puesta en común y coordinación en el marco del contingente de solidaridad a que se refiere el artículo 35 deben centrarse en apoyar esas solicitudes prioritarias, garantizando que las capacidades necesarias se pongan a disposición de manera oportuna y eficiente.

Cuando las capacidades de los Estados miembros se hayan adquirido, contratado o comprado, después de la entrada en vigor del presente Reglamento, con el apoyo financiero de cualquier financiación de la Unión y puedan apoyar solicitudes de prioridad de conformidad con el párrafo primero del presente apartado, los Estados miembros no invocarán la situación excepcional que requiere el uso de sus capacidades a que se refiere el artículo 35, apartados 10 y 11.

2. La Comisión podrá ayudar a los Estados miembros a contratar cualquier capacidad logística y de transporte pertinente.
3. La Comisión podrá contratar cualquier capacidad logística y de transporte pertinente, siguiendo el asesoramiento del Grupo de Transporte de Movilidad Militar.

#### *Artículo 26*

### **Exención de las operaciones de transporte militar por carretera respecto de las normas de cabotaje durante el período de activación del EMERS**

Durante el período de activación del EMERS, el transporte militar realizado por operadores civiles estará exento de las restricciones aplicables a las operaciones de cabotaje establecidas en el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, así como de las restricciones relativas a la duración y la frecuencia de las operaciones de cabotaje realizadas en el contexto de los servicios de transporte de pasajeros por carretera.

**Excepciones a las normas sobre el tiempo de conducción y los períodos de descanso en las operaciones de transporte militar durante el período de activación del EMERS**

1. Durante el período de activación del EMERS, se aplicarán a las operaciones de transporte militar realizadas por operadores civiles las siguientes excepciones a los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso establecidos en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo:
  - a) no obstante lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el tiempo diario de conducción de nueve horas se ampliará a once horas dos veces durante la semana;
  - b) no obstante lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el tiempo de conducción semanal de cincuenta y seis horas se ampliará a sesenta horas;
  - c) no obstante lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas se ampliará de noventa a noventa y seis horas;
  - d) no obstante lo dispuesto en el artículo 7, párrafo primero, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el período de conducción de cuatro horas y media tras el cual el conductor debe hacer una pausa ininterrumpida de al menos cuarenta y cinco minutos se incrementará hasta cinco horas y media; la pausa podrá sustituirse por tres pausas de quince minutos cada una, distribuidas de manera que se cumpla lo dispuesto en el artículo 7, párrafo primero, de dicho Reglamento;
  - e) no obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el período de descanso diario de nueve horas se considerará un período de descanso diario reducido;
  - f) no obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 6, párrafo primero, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, en el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor podrá tomar dos períodos de descanso semanal reducido de al menos veinticuatro horas; cuando se recurra a esta excepción, el inicio del período de descanso semanal a que se refiere el artículo 8, apartado 6, párrafo segundo, de dicho Reglamento podrá aplazarse más allá del final de seis períodos de veinticuatro horas a partir del final del período de descanso semanal anterior, sin exceder, no obstante, de doce períodos de veinticuatro horas;
  - g) no obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 6 *ter*, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, cualquier reducción del período de descanso semanal se compensará con un período de descanso equivalente que deberá tomarse antes de que finalice la duodécima semana siguiente a la semana de que se trate, ya sea en una sola vez o en dos períodos de descanso, uno de los cuales será de al menos cuarenta y cinco horas;
  - h) no obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 8, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, podrán tomarse en un vehículo los períodos de descanso semanal normal y cualquier período de descanso semanal de más de cuarenta y cinco horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducido previos, siempre que el vehículo esté estacionado de forma segura y ofrezca condiciones adecuadas para el descanso;

- i) no obstante lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, el período de interrupción permitido cuando un conductor acompañe a un vehículo transportado por transbordador o tren y tome un período de descanso diario normal o un período de descanso semanal reducido en una cabina para dormir, cama o litera se incrementará de una a dos horas.
2. El recurso a las excepciones establecidas en el apartado 1 del presente artículo se entenderá sin perjuicio de los tiempos de trabajo máximos establecidos en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(36)</sup>.
3. A efectos de los controles en carretera, el conductor deberá poder presentar, siempre que lo solicite un agente de control autorizado, las hojas de registro y cualquier registro manual o documento impreso correspondientes al día en curso y a los días anteriores que justifiquen el recurso a las excepciones.

### *Artículo 28*

#### **Uso de vehículos ferroviarios fuera de su área de uso especificada durante el período de activación del EMERS**

1. Durante el período de activación del EMERS, los vehículos ferroviarios podrán utilizarse fuera del área de uso especificada en su autorización de puesta en el mercado con arreglo al artículo 21 de la Directiva (UE) 2016/797, o fuera del área de uso para la que se hayan puesto en funcionamiento con arreglo al marco jurídico nacional o de la Unión anteriormente aplicable antes del marco de autorización establecido por dicha Directiva, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
  - a) que el vehículo haya sido sometido a comprobaciones de conformidad con el artículo 23, apartado 1, letras b) y c), de la Directiva (UE) 2016/797;
  - b) que el vehículo vaya a utilizarse como parte de un transporte militar;
  - c) que el vehículo esté en funcionamiento en una red antes de su uso en otra red;
  - d) que se haya determinado el posible uso del vehículo como parte de un transporte militar de conformidad con el artículo 37 del presente Reglamento.
2. Las operaciones de los vehículos a que se refiere el apartado 1 se llevarán a cabo de común acuerdo entre los administradores de las infraestructuras afectadas y las empresas ferroviarias, de conformidad con cada uno de sus sistemas de gestión de la seguridad establecidos con arreglo al artículo 9 de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(37)</sup> y, cuando proceda, de conformidad con el artículo 10, apartado 9, de dicha Directiva.

### *Artículo 29*

#### **Exención de las operaciones de transporte militar respecto de las restricciones de tráfico durante el período de activación del EMERS**

---

<sup>(36)</sup> Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/15/oj>).

<sup>(37)</sup> Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

1. Durante el período de activación del EMERS, las operaciones de transporte militar realizadas por carretera estarán permitidas durante los fines de semana, los días festivos, las celebraciones nacionales, el horario nocturno y cualquier otro período que pueda estar sujeto a restricciones de tráfico.
2. Durante el período de activación del EMERS, los Estados miembros eximirán las operaciones de transporte militar de las restricciones del tráfico aplicadas en tramos de carretera específicos y basadas en el comportamiento medioambiental de los vehículos, así como de las restricciones basadas en la calidad del aire y el control del ruido establecidas en los puertos y aeropuertos.

### *Artículo 30*

#### **Exención de los controles oficiales de alimentos, piensos y perros en el momento de su introducción en la Unión durante el período de activación del EMERS**

1. Durante el período de activación del EMERS, los artículos 43 a 57, así como los artículos 65 a 72, del Reglamento (UE) 2017/625 no se aplicarán a los alimentos, piensos y perros que se introduzcan en la Unión y que constituyan mercancías que vayan a circular o utilizarse en el contexto de actividades militares, siempre que:
  - a) se declaren con arreglo a los impresos 302 de la UE o de la OTAN a que se refiere el artículo 15;
  - b) estén identificados, mediante marcado o etiquetado, como destinados exclusivamente a uso militar, de conformidad con los procedimientos internos aplicados por las autoridades militares encargadas de la operación de transporte militar correspondiente;
  - c) se introduzcan en la Unión bajo la supervisión de las autoridades militares encargadas de la operación de transporte militar correspondiente.
2. Tras la introducción en la Unión de los alimentos, piensos y perros a que se refiere el apartado 1, las autoridades militares encargadas de la operación de transporte militar correspondiente velarán por que dichas mercancías circulen bajo su supervisión y se destinen únicamente a uso militar.
3. Las autoridades militares encargadas de la operación de transporte militar correspondiente velarán por que los alimentos y piensos a que se refiere el apartado 1 no se comercialicen en la Unión y se consuman, se eliminen de forma segura o se reexporten desde la Unión.
4. Las autoridades militares encargadas de la operación de transporte militar correspondiente velarán por que los perros a que se refiere el apartado 1 no supongan un riesgo para la salud pública o animal en la Unión y no sean objeto de ninguna transferencia de propiedad en la Unión.

### *Artículo 31*

#### **Procedimientos aduaneros acelerados durante el período de activación del EMERS**

1. Durante el período de activación del EMERS, el acto de ejecución del Consejo a que se refiere el artículo 19, apartado 3, del presente Reglamento tendrá por efecto la activación de los procedimientos y protocolos de conformidad con los procedimientos establecidos en el artículo 203, apartado 1, del Reglamento [reforma

aduanera] y el mecanismo de gestión de crisis aduaneras, tal como se define en el artículo 204 del Reglamento [reforma aduanera].

2. La Autoridad Aduanera de la Unión Europea, establecida en el título XII del Reglamento [reforma aduanera], en consulta con la Comisión, preparará los procedimientos y protocolos a que se refiere el apartado 1 del presente artículo para la ejecución de la acción en caso de la activación del EMERS, definida en el artículo 19.

## **Capítulo III**

### **Resiliencia de las infraestructuras de transporte**

#### *Artículo 32*

##### **Preparación de la red de transporte de doble uso**

1. Los Estados miembros adaptarán las infraestructuras de doble uso determinadas como parte de los corredores de movilidad militar a las necesidades de infraestructura de transporte definidas en el anexo II de las necesidades militares del Consejo con carácter prioritario y siguiendo un enfoque coordinado y sincronizado. A la hora de mejorar esos tramos de doble uso de los corredores de movilidad militar, los Estados miembros darán prioridad a los siguientes proyectos:
  - a) garantizar la continuidad de la red de transporte realizando las conexiones pendientes y eliminando importantes cuellos de botella para el transporte militar;
  - b) garantizar la interoperabilidad de la red de transporte, en particular migrando al ancho de vía estándar nominal europeo;
  - c) adaptar la infraestructura al transporte militar anormal, en particular reforzando los puentes para el transporte ferroviario y por carretera, y reforzando y ampliando las infraestructuras ferroviarias, de carreteras, portuarias y de aeródromos;
  - d) adaptar los túneles de carretera a la categoría A del ADR o establecer vías alternativas para los vehículos que transporten mercancías peligrosas incompatibles con la categoría de túneles existente;
  - e) aumentar la capacidad de rendimiento de todos los modos de transporte, en particular mejorando el acceso ferroviario y por carretera a los puertos y aeropuertos, y mejorando las instalaciones y los equipos portuarios, aeroportuarios y de las terminales;
  - f) mejorar la resiliencia de las infraestructuras de comunicación, control, navegación, vigilancia y suministro de energía, en particular contra las interferencias en las comunicaciones por radiofrecuencia;
  - g) garantizar una resiliencia y redundancia suficientes en la red.
2. Los Estados miembros situados a lo largo de un mismo corredor de movilidad militar cooperarán para detectar y abordar los posibles riesgos que puedan afectar a la funcionalidad, la seguridad o la resiliencia de tal corredor, en particular en relación con el transporte transfronterizo. A tal fin, harán lo siguiente:

- a) evaluarán la funcionalidad de los corredores de movilidad militar;
  - b) analizarán el estado de conformidad de la infraestructura del corredor de movilidad militar con las necesidades de infraestructura de transporte establecidas en las necesidades militares del Consejo;
  - c) evaluarán las posibles lagunas en las infraestructuras, las conexiones pendientes y los cuellos de botella que obstaculizan el flujo fluido del transporte militar;
  - d) determinarán las características técnicas exactas y precisas de su infraestructura de transporte y las condiciones en las que podría transportarse la carga militar anormal;
  - e) supervisarán la resiliencia de las infraestructuras de comunicación, control, navegación, vigilancia y suministro de combustible, en particular contra las interferencias en las comunicaciones por radiofrecuencia, y evaluarán las medidas de garantía del cumplimiento;
  - f) evaluarán cualquier otro riesgo potencial para las operaciones de transporte militar a lo largo de los corredores de movilidad militar, con vistas a proteger adecuadamente las infraestructuras de transporte conexas;
  - g) reforzarán la resiliencia garantizando la compatibilidad con el uso de los servicios ofrecidos por los sistemas espaciales de la Unión, como los de posicionamiento, navegación y temporización (PNT), observación de la Tierra (EO) y conectividad segura. En particular, cuando utilicen servicios de PNT, utilizarán los servicios de autenticación ofrecidos por el Programa Espacial de la Unión o, como alternativa, el servicio público regulado de Galileo, siempre que sea posible y sin perjuicio de las prerrogativas de los Estados miembros en relación con el uso del servicio público regulado en su territorio. Además, los Estados miembros utilizarán los servicios espaciales de EO de la Unión, cuando estos ofrezcan soluciones de seguimiento y protección.
3. Sobre la base del análisis realizado de conformidad con el apartado 2, la Comisión, en estrecha cooperación con los Estados miembros, determinará las inversiones específicas a corto plazo («puntos críticos» de las infraestructuras de transporte) que deben llevar a cabo los Estados miembros con carácter prioritario a lo largo de los corredores de movilidad militar. A tal fin, la Comisión celebrará reuniones específicas en relación con cada corredor de movilidad militar con el fin de acordar la ejecución de dichos puntos críticos de manera sincronizada y coordinada. Se invitará a los Estados miembros interesados a dichas reuniones y en la evaluación se consultará a expertos militares.
4. Los Estados miembros, con el apoyo de la Comisión y del SEAE, se coordinarán en relación con lo siguiente:
- a) el acuerdo de rutas designadas, nodos de transporte e instalaciones de apoyo, como centros de apoyo al transporte militar, y el mejor uso posible de los corredores de movilidad militar;
  - b) el fomento de la coordinación y la cooperación entre los administradores de infraestructuras ferroviarias de los distintos Estados miembros, en particular para garantizar el tratamiento eficiente de las configuraciones de tráfico de conformidad con el artículo 7 y unos controles rápidos y eficientes de la

compatibilidad de las rutas para el transporte militar anormal que cruce más de una red;

- c) el fomento de la coordinación y la cooperación entre las autoridades nacionales de aviación, con el apoyo de la AED y, en su caso, del gestor de la red definido en el artículo 2, punto 49, del Reglamento (UE) 2024/2803, a fin de definir los puntos de conectividad transfronteriza entre todos los Estados miembros, de conformidad con los principios establecidos en el Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión<sup>(38)</sup>.

A efectos del párrafo primero, letra b), los Estados miembros ordenarán a los administradores de infraestructuras que acuerden rutas preestablecidas para el transporte militar transfronterizo, en particular para el transporte de mercancías peligrosas y el transporte militar anormal.

5. A la hora de aplicar el presente artículo, la Comisión estará asistida por el Comité establecido con arreglo al artículo 61 del Reglamento (UE) 2024/1679<sup>7</sup>. Cuando proceda, podrá consultarse al Grupo de Transporte de Movilidad Militar.

### *Artículo 33*

#### **Determinación de las infraestructuras estratégicas de doble uso**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva (UE) 2022/2557, y en complementariedad con ella, los Estados miembros determinarán como infraestructuras estratégicas de doble uso a efectos del presente Reglamento las siguientes infraestructuras situadas en sus territorios:
  - a) las infraestructuras de transporte clave que presten servicio a la capital de cada Estado miembro, incluidos, en su caso, los puertos marítimos y de navegación interior más grandes, así como el aeropuerto y la terminal multimodal de transporte de mercancías más grandes, sobre la base de los mayores volúmenes de tráfico o la mayor capacidad de tránsito, o ambos;
  - b) las infraestructuras de transporte clave que sirvan a los nodos urbanos de la red transeuropea de transporte con una población de al menos un millón de habitantes;
  - c) para cada región NUTS 2 situada a lo largo de los corredores de movilidad militar, el puerto marítimo y de navegación interior más grandes, así como el aeropuerto y la terminal multimodal de transporte de mercancías más grandes, sobre la base de los mayores volúmenes de tráfico o la mayor capacidad de tránsito, o ambos.
2. Además de las infraestructuras estratégicas de doble uso a que se refiere el apartado 1, los Estados miembros determinarán como infraestructuras estratégicas de doble

---

<sup>(38)</sup> Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo (DO L 342 de 24.12.2005, p. 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2150/oj>).

<sup>7</sup> Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

uso a efectos del presente Reglamento las infraestructuras de transporte que cumplan los siguientes criterios:

- a) las infraestructuras con capacidad estratégica para apoyar operaciones de transporte militar a gran escala;
- b) las infraestructuras que revistan importancia estratégica para el transporte militar a lo largo de uno o varios corredores de movilidad militar;
- c) las infraestructuras que aporten o hayan aportado una contribución estratégica al transporte militar previsto o pasado;
- d) las infraestructuras que representen un cuello de botella conocido o una conexión pendiente para las operaciones de transporte militar, como un cruce fluvial o un túnel estratégicos.

3. Además de las infraestructuras estratégicas de doble uso a que se refiere el apartado 1, los Estados miembros también determinarán como infraestructuras estratégicas de doble uso a efectos del presente Reglamento las infraestructuras de apoyo esenciales, entre ellas las infraestructuras energéticas y de comunicación críticas para el transporte, que cumplan los siguientes criterios:

- a) las infraestructuras con capacidad estratégica para apoyar operaciones de transporte militar a gran escala;
- b) las infraestructuras que aporten o hayan aportado una contribución estratégica al transporte militar previsto o pasado;
- c) las infraestructuras que desempeñen un papel estratégico en la prestación de servicios de transporte de mercancías o personas a Estados miembros o regiones vulnerables ante las amenazas para la seguridad;
- d) las infraestructuras que dispongan de servicios o instalaciones de doble uso muy especializados que sean esenciales para el transporte militar y para las que haya muy pocas alternativas en otro lugar del mismo Estado miembro o a lo largo del mismo corredor de movilidad militar;
- e) las infraestructuras que desempeñen un papel estratégico en cuanto al almacenamiento de activos de doble uso que faciliten el transporte militar a lo largo de los corredores de movilidad militar.

4. A más tardar el [dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento], cada Estado miembro elaborará una lista de las infraestructuras estratégicas de doble uso situadas en su territorio que se hayan determinado de conformidad con el presente artículo. Presentarán dicha lista a la Comisión para que formule posibles observaciones y la revisarán en consecuencia. Los Estados miembros actualizarán dicha lista periódicamente con arreglo al mismo procedimiento. La lista se tratará como «Sensitive/Limité» (confidencial).

5. A la hora de aplicar los apartados 1 y 2, la Comisión estará asistida por el Comité establecido de conformidad con el artículo 61 del Reglamento (UE) 2024/1679.

A la hora de aplicar el apartado 3, la Comisión estará asistida por el Grupo de Transporte de Movilidad Militar.

### Medidas básicas de protección de las IED

1. Los Estados miembros adoptarán las siguientes medidas básicas de protección en relación con las IED situadas en su territorio para protegerlas contra todo peligro, aumentar su resiliencia y garantizar su funcionamiento eficaz en todo momento:
  - a) informarán a los propietarios, operadores y administradores de la infraestructura de su designación como IED y les comunicarán toda la información pertinente necesaria para que cumplan sus obligaciones con arreglo al presente artículo;
  - b) prevendrán, mitigarán y abordarán los riesgos asociados a la propiedad o el control extranjeros de IED, también a través del control de las inversiones extranjeras de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/452;
  - c) prevendrán, mitigarán y abordarán los riesgos relacionados con la gestión u operación de los activos específicos que formen parte de una IED o estén relacionados con ella, como equipos de elevación específicos, sistemas informáticos, equipos de control de la seguridad y de detección, así como personal y operaciones críticos, por ejemplo, los proveedores de transporte ferroviario de mercancías, las empresas logísticas, los prestadores de servicios portuarios, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(39)</sup>, la gente de mar y los pilotos;
  - d) cuando proceda, adoptarán medidas básicas para proteger las IED contra las interferencias y los ataques de agentes estatales y no estatales, incluidos los ataques terroristas, los ataques a la ciberseguridad y otros ataques híbridos, y dotarán a las IED de capacidad de interferencia en los contextos de guerra electrónica para contrarrestar las redadas aéreas y los ataques con drones, incluidas las interferencias intencionadas y las tácticas para desorientar al adversario.
2. Los propietarios, operadores y gestores de IED adoptarán todas las medidas técnicas, de seguridad y organizativas necesarias dentro de su ámbito de responsabilidad, y, cuando proceda, colaborando entre sí, para velar por que las IED estén adecuadamente protegidas contra todo peligro, se aumente su resiliencia y se garantice su funcionamiento eficaz en todo momento. En particular, los propietarios, operadores y gestores de IED deberán hacer lo siguiente:
  - a) aplicar las medidas básicas de protección y resiliencia pertinentes para las IED;
  - b) cumplir las obligaciones aplicables a las entidades críticas derivadas de la Directiva (UE) 2022/2557, en particular las establecidas en sus artículos 12 a 15, independientemente de si el propietario, el operador o el gestor de IED entran o no en el ámbito de aplicación de dicha Directiva;
  - c) aplicar los requisitos para las entidades esenciales o importantes derivados de los artículos 20 y 21 de la Directiva (UE) 2022/2555, independientemente de si

---

<sup>(39)</sup> Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj>).

el propietario, el operador o el gestor de IED entran o no en el ámbito de aplicación de dicha Directiva;

- d) facilitar información detallada sobre la estructura de propiedad de las IED la primera vez que el Estado miembro en el que estén situadas dichas infraestructuras la solicite.
3. Los Estados miembros informarán sin demora indebida a la Comisión y a los Estados miembros situados a lo largo de un mismo corredor de movilidad militar de cualquier incidente relacionado con las IED situadas en su territorio que perturbe o pueda perturbar significativamente la prestación de servicios esenciales a efectos del artículo 15, apartado 1, de la Directiva (UE) 2022/2557 y que les haya sido notificado por los propietarios, operadores y gestores de las IED o del que hayan tenido conocimiento por cualquier otro medio. Tales notificaciones incluirán toda la información disponible que permita a la autoridad competente evaluar la naturaleza, las causas y las posibles consecuencias del incidente, incluida toda la información disponible para determinar las restricciones de capacidad resultantes y las posibles repercusiones transfronterizas del incidente.
4. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para determinar las medidas básicas de protección y resiliencia de las IED a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo, así como para determinar las medidas reforzadas de protección de las IED a que se refiere el artículo 24 del presente Reglamento. A tal fin, la Comisión tendrá en cuenta, en particular, las directrices de la Comisión adoptadas de conformidad con el artículo 13, apartado 5, de la Directiva (UE) 2022/2557, y también podrá solicitar el asesoramiento del Grupo de Transporte de Movilidad Militar y del Comité establecido de conformidad con el artículo 61 del Reglamento (UE) 2024/1679. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 45, apartado 4, del presente Reglamento. La Comisión podrá proponer que las medidas contempladas en dicho acto de ejecución se incluyan en las necesidades militares del Consejo.

## **Capítulo IV**

### **Disponibilidad de capacidades logísticas y de transporte para las operaciones de transporte militar**

#### *Artículo 35*

##### **Contingente de solidaridad para facilitar las operaciones de transporte militar**

1. Se crea el contingente de solidaridad. Constará de un contingente con una lista de las capacidades registradas de los Estados miembros y, posiblemente, de la Unión. Las capacidades registradas en el contingente de solidaridad serán capacidades logísticas y de transporte, y se utilizarán para garantizar, optimizar y facilitar la ejecución de las operaciones de transporte militar. El contingente de solidaridad entrará en funcionamiento a reserva de la adopción, por parte de la Comisión, del acto de ejecución a que se refiere el apartado 15.
2. Sobre la base del asesoramiento del Grupo de Transporte de Movilidad Militar y de los resultados de las pruebas de resistencia a que se refiere el artículo 43, la Comisión podrá adoptar orientaciones en las que se definan los tipos y se especifique el número de capacidades de transporte esenciales necesarias para el contingente de

solidaridad a fin de cubrir las lagunas de la Unión en el ámbito de las capacidades de transporte militar.

3. El contingente de solidaridad estará operativo las veinticuatro horas del día y los siete días de la semana.
4. Los Estados miembros podrán registrar voluntariamente sus propias capacidades en el contingente de solidaridad. Las capacidades adquiridas o contratadas por los Estados miembros con el apoyo financiero de la Unión se registrarán en el contingente de solidaridad.
5. El registro de las capacidades multinacionales proporcionadas por dos o más Estados miembros será elaborado conjuntamente por todos los Estados miembros afectados o por cualquier entidad pertinente.
6. A reserva de la disponibilidad de financiación de la Unión, las capacidades de la Unión podrán adquirirse, con el objetivo de abordar las carencias de la Unión en el ámbito de las capacidades de transporte, en las condiciones que se especifiquen en el acto de ejecución a que se refiere el apartado 15. Las capacidades de la Unión se registrarán automáticamente en el contingente de solidaridad.
7. En las capacidades registradas en el contingente de solidaridad por los Estados miembros o la Unión, o por ambos, podrán incluirse sus propias capacidades y las obtenidas a través de contratos de servicios con operadores comerciales, cuando dichos contratos lo permitan.
8. Las capacidades registradas en el contingente de solidaridad estarán disponibles con fines de apoyo, previa solicitud presentada por un Estado miembro solicitante a la Comisión, a menos que dichas capacidades ya se utilicen para apoyar otra solicitud. En caso de solicitudes concurrentes, cualquier decisión de asignar las capacidades se adoptará en estrecha coordinación entre los Estados miembros solicitantes, la Comisión y, en su caso, el Estado miembro que haya registrado las capacidades.
9. Cuando no se utilicen o no sean necesarias para el apoyo previsto, las capacidades registradas en el contingente de solidaridad podrán ser utilizadas con fines nacionales por los Estados miembros que las hayan registrado, o con fines comerciales por el operador comercial contratado por el Estado miembro que las haya registrado o por la Unión.
10. Las capacidades de un Estado miembro registradas en el contingente de solidaridad podrán excluirse del apoyo cuando dicho Estado miembro se enfrente a una situación excepcional que requiera el uso de dichas capacidades. Cuando un Estado miembro invoque tal situación excepcional, informará y facilitará explicaciones a la Comisión lo antes posible.
11. Las capacidades de los Estados miembros registradas en el contingente de solidaridad que se desplieguen con fines de apoyo permanecerán bajo su mando y control. Cuando el Estado miembro que las haya registrado se enfrente a una situación excepcional que requiera el uso de tales capacidades, podrá retirarlas, previa consulta a la Comisión y al Estado miembro solicitante para el que se hayan desplegado las capacidades.
12. Las capacidades de la Unión se alojarán en un Estado miembro. Cuando proceda, la Comisión y los Estados miembros garantizarán una distribución geográfica adecuada de las capacidades de la Unión. El Estado miembro solicitante para el que se

desplieguen las capacidades de la Unión será responsable de dirigir las operaciones de apoyo.

13. Las capacidades registradas en el marco del contingente de solidaridad podrán posicionarse previamente. Cuando las capacidades se posicionen previamente, se ubicarán en instalaciones que apliquen, cuando proceda, las medidas básicas de protección a que se refiere el artículo 34.
14. Los costes de mantenimiento y despliegue de las capacidades de los Estados miembros correrán a cargo del Estado miembro que las haya registrado, salvo disposición en contrario en el acto de ejecución a que se refiere el apartado 15.
15. A reserva de la disponibilidad de financiación de la Unión, la Comisión podrá adoptar un acto de ejecución por el que se ponga en funcionamiento el contingente de solidaridad. Ese acto de ejecución también establecerá lo siguiente:
  - a) los procedimientos que deban seguirse para tramitar las solicitudes de capacidades presentadas por los Estados miembros en el marco del contingente de solidaridad;
  - b) las especificaciones adicionales con arreglo a las cuales puedan financiarse los costes enumerados en el apartado 14;
  - c) las especificaciones adicionales con arreglo a las cuales pueda financiarse el coste relacionado con el posicionamiento previo de las capacidades;
  - d) las especificaciones adicionales con arreglo a las cuales puedan financiarse los costes de formación, reciclaje profesional y mejora de las capacidades del personal que gestione las capacidades registradas en el contingente de solidaridad;
  - e) cualquier norma adicional sobre el funcionamiento del contingente de solidaridad, en su caso.

En dicho acto de ejecución podrá establecerse lo siguiente:

- a) las condiciones en las que se deban asignarse los costes de mantenimiento y despliegue de las capacidades de los Estados miembros;
- b) las condiciones en las que pueda utilizarse un sistema basado en créditos como forma de mecanismo de intercambio no financiero para las capacidades registradas en el contingente de solidaridad.

### *Artículo 36*

#### **Acceso a los registros de vehículos para su posible uso en el transporte militar**

1. Los Estados miembros velarán por que los servicios responsables de llevar a cabo operaciones de transporte militar tengan acceso a sus respectivos registros nacionales de vehículos de carretera, con el fin de determinar los vehículos de transporte por carretera de doble uso.
2. Los Estados miembros, en cooperación con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, velarán por que los servicios responsables de llevar a cabo operaciones de transporte militar tengan acceso a sus respectivos registros nacionales de vehículos ferroviarios y al registro europeo de vehículos a que se refiere el artículo 47, apartado 5, de la Directiva (UE) 2016/797, con el fin de determinar los vehículos ferroviarios de doble uso.

3. Los Estados miembros velarán por que los servicios responsables de llevar a cabo operaciones de transporte militar tengan acceso a sus respectivos registros nacionales de aeronaves y buques, con el fin de determinar las aeronaves y buques de doble uso.
4. Se concederá asimismo a la Comisión acceso a los registros especificados en los apartados 1 a 3, con el fin de determinar los vehículos, buques o aeronaves de doble uso.

#### *Artículo 37*

#### **Determinación de vehículos ferroviarios para su posible uso en el transporte militar**

1. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución con los fines siguientes:
  - c) determinar las categorías de vehículos ferroviarios más adecuados para su uso como parte de un transporte militar;
  - d) cuando proceda, y previa consulta a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, establecer las especificaciones técnicas en las que podrá basarse la determinación de conformidad con la letra a) y, en caso necesario, establecer los parámetros técnicos adecuados y los métodos de ensayo de la conformidad correspondientes;
  - e) en el caso de los vehículos ferroviarios ya autorizados de conformidad con el artículo 21 de la Directiva (UE) 2016/797 o puestos en servicio con arreglo al marco jurídico nacional o de la Unión anteriormente aplicable antes del marco de autorización establecido por dicha Directiva, determinar si, y en qué condiciones:
    - 1) las empresas ferroviarias y los poseedores de vehículos deben determinar si los vehículos bajo su responsabilidad pertenecen a una de las categorías contempladas en la letra a) y, en caso afirmativo, determinar todas las características técnicas pertinentes de dichos vehículos;
    - 2) los fabricantes de equipos ferroviarios deben determinar si los vehículos que fabrican pertenecen a una de las categorías contempladas en la letra a) y, en caso afirmativo, determinar todas las características técnicas pertinentes de dichos vehículos.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 45, apartado 4.

2. Si la Comisión adopta el acto de ejecución a que se refiere el apartado 1, para cada vehículo ferroviario registrado, el poseedor del vehículo incluirá en la documentación técnica de este la determinación como vehículo que puede utilizarse como parte de un transporte militar y cualquier parámetro pertinente establecido con arreglo al apartado 1, letra b). Los poseedores de vehículos, en colaboración con las entidades de registro, serán responsables de registrar dichos parámetros en el registro europeo de vehículos a que se refiere el artículo 47, apartado 5, de la Directiva (UE) 2016/797.

#### *Artículo 38*

#### **Establecimiento de un marco temporal de control o de derecho de uso para el transporte militar**

1. A más tardar [*un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento*], cada Estado miembro dispondrá de un marco que le permita emitir, como último recurso, órdenes vinculantes para obtener el control temporal o el derecho de uso de una infraestructura, un activo o un equipo situados en su territorio que sean necesarios para la ejecución de las operaciones de transporte militar, en los casos en que no pueda alcanzarse una solución alternativa de mutuo acuerdo o con arreglo a un contrato existente en el plazo exigido. Cuando un Estado miembro disponga de un marco que permita dicho control temporal o derecho de uso, se asegurará de que el marco existente cumpla los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3.
2. Los Estados miembros velarán por que el marco a que se refiere el apartado 1 cumpla los siguientes requisitos mínimos:
  - a) que permita el control temporal o el derecho de uso de una infraestructura, un activo o un equipo para apoyar las operaciones de transporte militar de otro Estado miembro, a petición de dicho Estado miembro, y establezca un procedimiento para presentar dicha solicitud;
  - b) que incluya un mecanismo de compensación para indemnizar a los propietarios, operadores y administradores de la infraestructura, los activos o los equipos de que se trate por los gastos efectuados y los daños sufridos;
  - c) que incluya normas y procedimientos transparentes y no discriminatorios relacionados con dicho control temporal y derecho de uso, y que se hayan adoptado medidas con arreglo a dichas normas y procedimientos.
3. Los Estados miembros velarán por que las medidas adoptadas en virtud del marco a que se refiere el apartado 1 sean estrictamente necesarias y proporcionadas.

#### *Artículo 39*

#### **Contratos marco con proveedores de servicios de transporte de doble uso**

1. Los Estados miembros podrán celebrar contratos marco con proveedores de servicios de transporte de doble uso a fin de garantizar la disponibilidad de capacidades de transporte para las operaciones de transporte militar, incluido el despliegue rápido de personal, equipos y suministros.
2. Los contratos marco mencionados en el apartado 1 que se celebren, renueven o modifiquen sustancialmente después de la entrada en vigor del presente Reglamento:
  - a) se concebirán para permitir que otros Estados miembros se adhieran como partes contratantes y preverán la posibilidad de ser modificados para dar cabida a participantes adicionales sin comprometer el objetivo principal de apoyar el transporte militar;
  - b) conllevarán la obligación de que los proveedores de servicios de transporte comuniquen cualquier posible doble reserva de capacidad de transporte a todos los Estados miembros participantes antes de aceptar peticiones incompatibles.
3. Los Estados miembros y los proveedores de servicios de transporte a que se refiere el apartado 2, letra b), aplicarán procedimientos para resolver los litigios relativos a la asignación de capacidades de transporte, garantizando que las prioridades de transporte militar se cumplan sin demora indebida.

## **Capítulo V**

### **Disposiciones horizontales**

#### *Artículo 40*

##### **Coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo**

1. A más tardar el [seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], cada Estado miembro designará un coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo, con disponibilidad permanente, a fin de garantizar la coordinación y la comunicación eficaz en materia de transporte militar transfronterizo.
2. Los Estados miembros velarán por que su respectivo coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo:
  - a) reciba y envíe las solicitudes de permiso de transporte militar y las notificaciones a que se refieren el artículo 8, apartado 3, y el artículo 20, apartado 2;
  - b) tenga los conocimientos especializados y los recursos necesarios para poder prestar asesoramiento y apoyo en relación con todas las formalidades aduaneras;
  - c) reciba y responda a las solicitudes de acceso prioritario presentadas durante un período de activación del EMERS y facilite los procedimientos necesarios, de conformidad con el artículo 21;
  - d) pueda coordinar a todos los agentes pertinentes a nivel nacional, regional y local que participen en operaciones de transporte militar, a fin de garantizar la ejecución fluida de las operaciones de transporte militar transfronterizo, en particular durante la activación del EMERS, y coordine la comprobación de la preparación en materia de transporte militar a que se refiere el artículo 42.

#### *Artículo 41*

##### **Grupo de Transporte de Movilidad Militar**

1. Se crea el Grupo de Transporte de Movilidad Militar para asistir y proporcionar asesoramiento y recomendaciones a la Comisión, así como para facilitar la cooperación y el intercambio de información entre los Estados miembros sobre cuestiones relacionadas con el presente Reglamento.
2. Las tareas específicas del Grupo de Transporte de Movilidad Militar serán las siguientes:
  - a) promover los debates y el diálogo entre los Estados miembros con vistas a facilitar la concesión de permisos de transporte militar y configuraciones de tráfico, en particular entre los Estados miembros situados a lo largo de los mismos corredores de movilidad militar;
  - b) facilitar el uso de configuraciones de tráfico planificadas previamente y rutas predefinidas a efectos de las operaciones de transporte militar;
  - c) asesorar sobre las medidas de protección básica y reforzada a que se refieren el artículo 34, apartado 4, y el artículo 24, respectivamente;

- d) facilitar la determinación y el posicionamiento previo de las capacidades logísticas y de transporte clave para el contingente de solidaridad a fin de abordar las lagunas de la Unión en este ámbito, cuando se ponga en funcionamiento un contingente de solidaridad de conformidad con el artículo 35;
  - e) facilitar la adquisición conjunta por parte de los Estados miembros de capacidades de transporte y logísticas para el transporte militar;
  - f) revisar los resultados de la comprobación de la preparación en materia de transporte militar y los resultados de las pruebas de resistencia realizadas de conformidad con los artículos 42 y 43, y formular recomendaciones sobre la base de estos, cuando proceda;
  - g) asesorar sobre las especificaciones técnicas y los módulos del Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar, cuando se establezca de conformidad con el artículo 14, teniendo debidamente en cuenta la legislación aduanera de la Unión aplicable;
  - h) atender consultas sobre la lista de infraestructuras estratégicas de doble uso a que se refiere el artículo 33, apartado 3.
3. El Grupo de Transporte de Movilidad Militar estará compuesto por representantes de la Comisión, del SEAE, incluido el Estado Mayor de la Unión Europea, de la Agencia Europea de Defensa y de los Estados miembros. Los representantes de cada Estado miembro podrán representar la posición de sus respectivos Gobiernos. Cuando sea pertinente para las formalidades aduaneras, también se invitará a participar a las autoridades aduaneras de los Estados miembros y a la Autoridad Aduanera de la Unión Europea. La Comisión presidirá el Grupo de Transporte de Movilidad Militar y se encargará de su secretaría.
  4. Cuando proceda, el Grupo de Transporte de Movilidad Militar podrá invitar, de conformidad con su reglamento interno y con el debido respeto a los intereses de seguridad y defensa de la Unión y de sus Estados miembros, a Ucrania, Moldavia y los países del Espacio Económico Europeo a asistir a las reuniones en calidad de observadores.
  5. La Comisión garantizará la transparencia ofreciendo a los miembros del Grupo de Transporte de Movilidad Militar igualdad de acceso a la información.
  6. El Grupo de Transporte de Movilidad Militar se reunirá periódicamente, y siempre que la situación lo requiera, a petición de la Comisión o de un Estado miembro. Adoptará su reglamento interno sobre la base de una propuesta presentada por la Comisión.
  7. El Grupo de Transporte de Movilidad Militar podrá emitir dictámenes, consejos y recomendaciones a petición de la Comisión o por iniciativa propia. El Grupo de Transporte de Movilidad Militar se esforzará por encontrar soluciones que reciban el apoyo más amplio posible.

#### *Artículo 42*

##### **Comprobación de la preparación en materia de transporte militar**

1. Los Estados miembros llevarán a cabo una comprobación de la preparación en materia de transporte militar una vez al año para evaluar su disposición para llevar a

cabo transportes militares. La comprobación de la preparación en materia de transporte militar constará de información sobre todo lo siguiente:

- a) las medidas necesarias adoptadas a nivel nacional para garantizar la aplicación del EMERS;
  - b) las medidas adoptadas a nivel nacional para garantizar el enfoque de la Administración en su conjunto a la hora de abordar el transporte militar;
  - c) si se han adoptado las medidas y las configuraciones de tráfico necesarias para las operaciones de transporte militar transfronterizo previstas;
  - d) si se han adoptado medidas de apoyo de la nación anfitriona para dar cabida en su territorio al transporte militar transfronterizo previsto;
  - e) si las solicitudes de permiso de transporte militar se han presentado a otros Estados miembros y han sido recibidas por ellos de conformidad con los artículos 5 y 6;
  - f) cuando se ponga en funcionamiento un contingente de solidaridad de conformidad con el artículo 35, si se han presentado solicitudes de apoyo del contingente de solidaridad.
2. El coordinador nacional para el transporte militar transfronterizo de cada Estado miembro compartirá los resultados de su comprobación de la preparación en materia de transporte militar con el Grupo de Transporte de Movilidad Militar.

#### *Artículo 43*

#### **Pruebas de resistencia**

1. La Comisión podrá llevar a cabo pruebas de resistencia, en colaboración con los Estados miembros y los organismos pertinentes de la Unión, para someter a ensayo y evaluar la preparación de la Unión para facilitar el transporte militar. En dichas pruebas se deberá hacer lo siguiente:
  - a) prepararse para la activación del EMERS;
  - b) comprobar la eficacia de la perspectiva de la Administración en su conjunto por lo que respecta a la aplicación de los objetivos del presente Reglamento, incluida la coordinación y la cooperación entre los organismos, las autoridades y las partes interesadas pertinentes;
  - c) probar la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento en una zona geográfica específica, como un corredor de movilidad militar específico, en las regiones fronterizas de un Estado miembro con un tercer país, o en una zona sectorial específica, incluidas las aduanas.
2. Los Estados miembros podrán solicitar a la Comisión que lleve a cabo las pruebas de resistencia a que se refiere el apartado 1.
3. La Comisión comunicará los resultados de las pruebas de resistencia realizadas con arreglo al presente artículo a los Estados miembros participantes y al Grupo de Transporte de Movilidad Militar.
4. La Comisión también podrá participar en pruebas o ejercicios de resistencia, a petición de un Estado miembro o sobre la base de cualquier invitación pertinente, con el objetivo de comprobar y evaluar la preparación de la Unión para facilitar el transporte militar.

#### Artículo 44

##### **Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en los artículos 5 y 8 se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [FECHA DE ENTRADA EN VIGOR].
3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 5 y 8 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 5 y 8 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

#### Artículo 45

##### **Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Dicho Comité será un comité a efectos del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. Se invitará al Servicio Europeo de Acción Exterior a ayudar al Comité.
3. Se invitará a la Agencia Europea de Defensa, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima, al gestor de la red [definido en el artículo 2, punto 49, del Reglamento (UE) 2024/2803] y a la Agencia de Seguridad de las Redes y de la Información de la Unión Europea a aportar sus puntos de vista y conocimientos especializados al Comité en calidad de observadores.
4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

## **Capítulo VI**

### **Modificaciones de otros actos de la Unión**

#### *Artículo 46*

##### **Modificación del Reglamento (UE) 2016/796**

El Reglamento (UE) 2016/796 se modifica como sigue:

1. En el artículo 1, apartado 3, se añade la letra siguiente: «d) la preparación del sistema ferroviario de la Unión que se prevé en el Reglamento (UE) 202X/XXX.».
2. En el artículo 2, la última frase se sustituye por el texto siguiente: «En la realización de estos objetivos, la Agencia tendrá plenamente en cuenta el proceso de ampliación de la Unión y las limitaciones específicas de los enlaces ferroviarios con terceros países y contribuirá a garantizar la resiliencia y la capacidad de respuesta en materia de seguridad del sistema ferroviario de la Unión.».
3. En el artículo 19, apartado 1, se añade la letra siguiente: «m) asistir a la Comisión a la hora de establecer especificaciones técnicas relativas a la movilidad militar para la determinación de los vehículos aptos para ser utilizados como parte de un transporte militar de conformidad con el artículo 37 del Reglamento (UE) 202X/XXX.».
4. En el artículo 20, se añade el párrafo siguiente: «La Agencia asignará un número de vehículo europeo (NVE) de conformidad con el artículo 46, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797.».
5. En el artículo 80, apartado 2, se añade la letra siguiente: «e) el registro de vehículos en el registro europeo de vehículos de conformidad con el artículo 22 de la Directiva (UE) 2016/797.».

#### *Artículo 47*

##### **Modificaciones de la Directiva (UE) 2016/797**

La Directiva (UE) 2016/797 se modifica como sigue:

1. En el artículo 21, se añade el apartado siguiente:

«18. En los casos en que el área de uso esté limitada a una o más redes dentro de un Estado miembro, los Estados miembros podrán acordar con la Agencia delegar en ella su facultad de autorizar vehículos ferroviarios que puedan utilizarse para el transporte militar, tal como se define en el artículo 37 del Reglamento (UE) 202X/XXXX. Los detalles de tal delegación se acordarán en acuerdos de cooperación de conformidad con el artículo 76 del Reglamento (UE) 2016/796, y la Agencia compartirá las delegaciones que haya recibido del Estado miembro a través de la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 12 del Reglamento (UE) 2016/796.».
2. En el artículo 22, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Cuando el área de uso del vehículo abarque el territorio de más de un Estado miembro, el vehículo se registrará, o bien en uno de los Estados miembros de que se trate, o bien por parte de la Agencia.».
3. En el artículo 46, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Tras su registro y de conformidad con el artículo 22, la autoridad competente asignará a cada vehículo un número de vehículo europeo (en lo sucesivo, «NVE»). Se marcará cada vehículo con un NVE asignado.».

#### *Artículo 48*

### **Modificaciones del Reglamento (UE) 2024/2803**

El Reglamento (UE) 2024/2803 se modifica como sigue:

1. En el artículo 9, apartado 1, después del párrafo primero se inserta el párrafo siguiente:

«No obstante lo dispuesto en [en el párrafo primero], los proveedores de servicios de navegación aérea podrán, hasta el 31 de diciembre de 2030, recurrir a los servicios de comunicación de otros proveedores de servicios que no estén certificados o que no hayan declarado su capacidad de conformidad con el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139, a condición de que tales proveedores hayan prestado servicios de comunicación en la Unión con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento.».

2. En el artículo 11, apartado 6, se añaden los párrafos siguientes:

«No obstante lo dispuesto en el presente apartado, el proveedor de servicios de comunicaciones que haya prestado tales servicios en la Unión con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento podrá, hasta el 31 de diciembre de 2030, ser seleccionado para prestar los mismos servicios en la Unión aunque no cumpla la condición prevista en la letra a).

No obstante lo dispuesto en el presente apartado, el proveedor de servicios de comunicaciones que haya prestado tales servicios en la Unión con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento podrá, hasta el 31 de diciembre de 2033, ser seleccionado para prestar los mismos servicios en la Unión aunque no cumpla las condiciones previstas en las letras b) y c).».

#### *Artículo 49*

### **Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/1139**

El Reglamento (UE) 2018/1139 se modifica como sigue:

1. En el artículo 3, se añade el punto siguiente:

«35) “espacio controlado de pruebas”: un marco temporal y controlado, establecido por un Estado miembro o por la Agencia, para permitir el diseño, el desarrollo, el ensayo y la demostración de productos y servicios innovadores, incluidos los de doble uso, en un entorno real, en condiciones y plazos predefinidos, con el objetivo de fomentar la innovación y la movilidad militar, y bajo la supervisión de una autoridad competente.».

2. En el artículo 71, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros podrán conceder a las personas físicas o jurídicas sujetas al presente Reglamento exenciones de los requisitos aplicables a dichas personas en virtud del capítulo III, que no sean los requisitos esenciales establecidos en dicho capítulo, o de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud de dicho capítulo, en las circunstancias siguientes:

- a) en caso de circunstancias urgentes imprevisibles que afecten a tales personas o de necesidades operativas urgentes de dichas personas;
- b) cuando esos requisitos impidan la certificación, el uso o el funcionamiento de tecnologías, productos, equipos, sistemas, componentes, conceptos operativos o modelos de negocio innovadores.

Las exenciones a que se refiere el párrafo primero podrán concederse cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) no es posible hacer frente a esas circunstancias o necesidades de forma adecuada cumpliendo los requisitos aplicables;
- b) la seguridad, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables están garantizados, en caso necesario mediante la aplicación de medidas de mitigación;
- c) el Estado miembro ha mitigado cualquier posible distorsión de las condiciones del mercado como consecuencia de la concesión de la exención en la medida de lo posible, y
- d) el alcance y la duración de la exención están limitados a lo que resulta estrictamente necesario y esta se aplica sin discriminación.

En tal caso, el Estado miembro afectado informará de inmediato a la Comisión, a la Agencia y a los demás Estados miembros, a través del repositorio establecido en virtud del artículo 74, de la exención concedida, su duración, la razón de la concesión y, en su caso, las medidas de mitigación necesarias aplicadas.».

3. En el artículo 74, apartado 1, párrafo segundo, se añade la letra siguiente:

«s) las notificaciones de las decisiones de los Estados miembros o de la Agencia relativas al establecimiento, la suspensión y la finalización de los espacios controlados de pruebas de conformidad con el artículo 86 *bis*, y el informe conjunto correspondiente.».

4. En el artículo 75, apartado 2, se añade el siguiente punto:

«k) cooperará con las autoridades militares nacionales y con los organismos de la Unión e internacionales pertinentes para permitir soluciones de transporte aéreo de doble uso, así como su integración segura en el tránsito aéreo civil.».

5. Se añade el nuevo artículo 86 *bis* siguiente:

«Artículo 86 *bis*

Espacios controlados de pruebas

1. Los espacios controlados de pruebas podrán establecerlos un Estado miembro o la Agencia, por iniciativa propia o a petición de una organización, para contribuir a los siguientes objetivos:

- a) promover la innovación y la competitividad en el sector de la aviación;
- b) permitir la introducción oportuna y segura de innovaciones en el mercado de la aviación de la Unión;
- c) mejorar la seguridad jurídica y facilitar el cumplimiento del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este y, en su caso, de otra legislación nacional y de la Unión aplicable; apoyar

el aprendizaje normativo basado en datos contrastados y el desarrollo de requisitos basados en el rendimiento.

2. Podrá establecerse un espacio controlado de pruebas cuando se cumplan los siguientes criterios:

- a) que las tecnologías, productos, equipos, sistemas, componentes, conceptos operativos o modelos de negocio que deban someterse a ensayo representen una auténtica innovación y se espere que aporten beneficios para los consumidores o para la sociedad en general;
- b) que la innovación esté suficientemente madura para someterse a ensayo en un entorno controlado en condiciones reales, y se hayan detectado las barreras o lagunas legislativas pertinentes;
- c) que se garantice la seguridad y la protección del medio ambiente, y se logre el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables, en su caso mediante la aplicación de medidas de mitigación.

3. En un espacio controlado de pruebas deberá establecerse claramente lo siguiente:

- a) los objetivos;
- b) el alcance y la duración, que se limitarán a lo estrictamente necesario para alcanzar los objetivos propuestos;
- c) la estructura de gobernanza, incluidas las funciones y responsabilidades de todas las autoridades y entidades participantes, que:
  - i) incluirán la designación de una autoridad competente responsable de la supervisión y vigilancia del espacio controlado de pruebas;
  - ii) velarán por que todos los Estados miembros y autoridades afectados por los objetivos y el alcance del espacio controlado de pruebas participen adecuadamente en su creación y ejecución;
  - iii) garantizarán la participación de la Agencia, en particular en el desarrollo del informe de seguridad y del aprendizaje normativo previsto;
- d) los criterios de seguimiento y de evaluación;
- e) los criterios de admisibilidad y los procedimientos de admisión, que deben ser transparentes y no discriminatorios;
- f) las obligaciones de presentación de información, que deben contribuir a un seguimiento adecuado de las actividades.

4. Toda organización que solicite participar en un espacio controlado de pruebas demostrará que las tecnologías, los productos, los equipos, los sistemas, los componentes, los conceptos operativos o los modelos de negocio que vayan a someterse a ensayo cumplen los criterios que figuran en el apartado 2. Para ello, la organización deberá hacer lo siguiente:

- a) especificar los objetivos del proyecto o solución innovadores;
- b) identificar los obstáculos o lagunas reglamentarios concretos que deben abordarse;
- c) elaborar un informe de seguridad en el que se describan las medidas de mitigación que deban aplicarse para garantizar un nivel adecuado de seguridad

y protección del medio ambiente y, en la medida de lo posible, el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables.

5. Tras recibir una petición o solicitud de una organización, el Estado miembro o la Agencia evaluarán si las medidas de mitigación propuestas son apropiadas y suficientes para garantizar un nivel adecuado de seguridad, y propondrán las medidas adicionales que consideren necesarias. También especificarán el aprendizaje normativo previsto gracias al espacio controlado de pruebas.

6. Un Estado miembro o la Agencia que establezca un espacio controlado de pruebas notificarán inmediatamente a los demás Estados miembros y a la Agencia la creación de dicho espacio. La notificación incluirá la información que se menciona en el apartado 3.

7. El establecimiento de un espacio controlado de pruebas no afectará a los poderes de supervisión o correctivos de las autoridades competentes que supervisen tal espacio. Las autoridades nacionales competentes y la Agencia estarán facultadas para suspender o poner fin al proceso de ensayo o a la participación en el espacio controlado de pruebas si no es posible una mitigación eficaz. Informarán de dichas decisiones a la Agencia y a los Estados miembros a través del repositorio establecido de conformidad con el artículo 74.

8. Tras la finalización del espacio controlado de pruebas, la organización y el Estado miembro pertinente o la Agencia elaborarán un informe conjunto. En el informe se detallarán las actividades realizadas, los resultados obtenidos y los frutos del aprendizaje normativo. Las organizaciones podrán utilizar dicho informe para demostrar el cumplimiento del presente Reglamento, así como de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este. La Agencia incluirá tal informe en el repositorio establecido de conformidad con el artículo 74.

9. Los Estados miembros y la Agencia coordinarán sus actividades relacionadas con espacios controlados de pruebas e intercambiarán las mejores prácticas.

10. Las organizaciones que participen en los espacios controlados de pruebas responderán de cualquier daño infligido a terceros como resultado de la experimentación realizada en el espacio controlado de pruebas, con arreglo al Derecho de la Unión y al Derecho nacional aplicable. No obstante, siempre que la organización cumpla el plan del espacio controlado de pruebas y sus condiciones, y siga las orientaciones facilitadas por el Estado miembro o la Agencia de buena fe, no se impondrán multas administrativas ni se adoptarán medidas contra los certificados existentes por infracciones del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este.

11. Para apoyar la aplicación del presente artículo, la Agencia adoptará, de conformidad con el artículo 115, orientaciones sobre el establecimiento y el funcionamiento de espacios controlados de pruebas. Las orientaciones incluirán, como mínimo, principios y procedimientos comunes relativos a las siguientes cuestiones:

- a) los criterios de admisibilidad y selección para participar en los espacios controlados de pruebas;
- b) la aplicación, la participación, el seguimiento, la salida y la finalización de los espacios controlados de pruebas, incluidos el plan del espacio controlado de pruebas y el informe conjunto;

- c) las condiciones aplicables a los participantes.».
6. En el artículo 126, apartado 1, párrafo primero, se añade la letra siguiente:
- «d) el establecimiento, el funcionamiento y la vigilancia de los espacios controlados de pruebas a que se refiere el artículo 86 *bis*.».

## **Capítulo VII**

### **Disposiciones finales**

#### *Artículo 50*

##### **Normas de confidencialidad y seguridad para la protección de la información recibida**

1. La información recibida como resultado de la aplicación del presente Reglamento solo podrá utilizarse para el fin para el que haya sido solicitada.
2. Los Estados miembros y la Comisión garantizarán la protección adecuada de los secretos comerciales y empresariales, y de otra información sensible y confidencial obtenida y generada en aplicación del presente Reglamento, de conformidad con el Derecho de la Unión y con el Derecho nacional.
3. La Comisión no compartirá ninguna información que haya recibido en virtud del presente Reglamento de un modo que pueda llevar a la identificación de un operador económico concreto cuando el intercambio de la información diese lugar a un posible perjuicio comercial o para la reputación del operador económico o a la divulgación de secretos comerciales.
4. Los Estados miembros y la Comisión velarán por que la información clasificada que se haya facilitado o intercambiado con arreglo al presente Reglamento no sufra una reducción del grado de clasificación o una desclasificación sin el consentimiento previo por escrito del originador de la información.

#### *Artículo 51*

##### **Protección de datos personales**

1. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros en relación con el tratamiento de datos de carácter personal, en particular con arreglo al Reglamento (UE) 2016/679 y a la Directiva 2002/58/CE, o de las obligaciones de la Comisión y, en su caso, de otras instituciones, órganos y organismos de la Unión, en relación con el tratamiento de datos personales, en particular con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1725 en el cumplimiento de sus obligaciones.
2. Los Estados miembros, la Comisión y, cuando proceda, otras instituciones, órganos y organismos de la Unión podrán tratar datos personales cuando sea necesario para cumplir las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, o cuando sea necesario para el ejercicio de la autoridad pública o para las tareas de interés público que se les encomienden en el presente Reglamento.

#### *Artículo 52*

##### **Evaluación**

La Comisión evaluará y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento a más tardar [tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento]. El informe de evaluación se basará en las consultas con los Estados miembros y las principales partes interesadas.

### *Artículo 53*

#### **Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*La Presidenta*  
[...]

*Por el Consejo*  
*El Presidente / La Presidenta*  
[...]

## FICHA LEGISLATIVA DE FINANCIACIÓN Y DIGITAL (AGENCIAS)

1.	CONTEXTO DE LA PROPUESTA.....	1
•	Razones y objetivos de la propuesta .....	1
•	Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial .....	2
•	Coherencia con otras políticas de la Unión.....	4
2.	BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD .....	5
•	Base jurídica.....	5
•	Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva) .....	6
•	Proporcionalidad .....	7
•	Elección del instrumento.....	7
3.	RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES <i>EX POST</i> , DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO.....	8
•	Evaluaciones <i>ex post</i> / controles de la adecuación de la legislación existente.....	8
•	Consultas con las partes interesadas .....	8
•	Obtención y uso de asesoramiento especializado .....	8
•	Evaluación de impacto .....	9
•	Adecuación regulatoria y simplificación .....	9
•	Derechos fundamentales .....	9
4.	REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS .....	10
5.	OTROS ELEMENTOS .....	11
•	Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información .....	11
•	Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta.....	11
1.	MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA .....	4
1.1.	Denominación de la propuesta/iniciativa .....	4
1.2.	Ámbito(s) afectado(s).....	4
1.3.	Objetivo(s) .....	4
1.3.1.	Objetivo(s) general(es).....	4
1.3.2.	Objetivo(s) específico(s) .....	4
1.3.3.	Resultado(s) e incidencia esperados.....	5
	Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/grupos destinatarios.....	5
1.3.4.	Indicadores de rendimiento .....	7
	Especificar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.....	7
1.4.	La propuesta/iniciativa se refiere a: .....	8

1.5.	Justificación de la propuesta/iniciativa .....	8
1.5.1.	Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la ejecución de la iniciativa.....	8
1.5.2.	Valor añadido de la intervención de la UE (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos de la presente sección, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la UE» el valor resultante de una intervención de la UE que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada. ....	10
1.5.3.	Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores .....	12
1.5.4.	Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados .....	12
1.5.5.	Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de redistribución.....	13
1.6.	Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera.....	14
1.7.	Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s).....	14
2.	MEDIDAS DE GESTIÓN .....	16
2.1.	Disposiciones en materia de seguimiento e informes .....	16
2.2.	Sistema(s) de gestión y de control .....	16
2.2.1.	Justificación del / de los método(s) de ejecución presupuestaria, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos .....	16
2.2.2.	Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos.....	17
2.2.3.	Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)17	
2.3.	Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades .....	18
3.	INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA ..	19
3.1.	Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s) .....	19
3.2.	Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos.....	20
3.2.1.	Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos.....	20
3.2.1.1.	Créditos procedentes del presupuesto aprobado .....	20
3.2.2.	Resultados estimados financiados con créditos operativos.....	25
3.2.3.	Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos.....	26
3.2.3.1.	Créditos procedentes del presupuesto aprobado .....	26
3.2.3.3.	Total de los créditos .....	26
3.2.4.	Necesidades estimadas de recursos humanos .....	27
3.2.4.1.	Financiadas con el presupuesto aprobado .....	27

3.2.5.	Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital.....	29
3.2.6.	Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente .....	29
3.2.7.	Contribución de terceros .....	30
3.3.	Incidencia estimada en los ingresos .....	35
4.	Dimensiones digitales .....	36
4.1.	Obligaciones con repercusión digital .....	36
4.2.	Datos .....	38
4.3.	Soluciones digitales.....	39
	Armonización con la Estrategia Europea de Datos .....	40
4.4.	<i>Evaluación de la interoperabilidad</i> .....	40
4.5.	Medidas de apoyo a la digitalización .....	40

## 1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

### 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco de medidas relacionadas con la movilidad militar para facilitar el transporte de equipos, mercancías y personal militares en toda la Unión

### 1.2. Ámbito(s) afectado(s)

Política industrial de defensa de la Unión  
Política de transportes de la Unión  
Política aduanera y fiscal de la Unión  
Política de seguridad alimentaria de la Unión

### 1.3. Objetivo(s)

#### 1.3.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo general del Reglamento sobre movilidad militar es establecer un marco coherente y armonizado a nivel de la UE que permita, facilite y acelere el transporte de personal, material y equipos militares en todo el territorio de la Unión Europea.

El Reglamento tiene por objeto reflejar las necesidades y los requisitos en materia de transporte militar en la legislación y los programas de la UE mediante modificaciones de la legislación vigente y nuevas disposiciones autónomas, en caso necesario.

#### 1.3.2. Objetivo(s) específico(s)

Racionalizar el transporte militar transfronterizo (creando un marco uniforme para los procedimientos de permiso y garantizando un transporte militar ininterrumpido y seguro), en particular simplificando las formalidades aduaneras aplicables a dicho transporte en las fronteras exteriores de la Unión.

Mejorar la respuesta de emergencia (creando un marco eficiente, coordinado y eficaz para facilitar el transporte militar en respuesta a situaciones temporales, extraordinarias y urgentes).

Mejorar la preparación y la protección de las infraestructuras (estableciendo normas para mejorar la preparación y el despliegue seguro de las infraestructuras de transporte de doble uso y protegiendo mejor las infraestructuras estratégicas de doble uso frente a todos los peligros y amenazas, incluidas las amenazas al espectro de radiofrecuencias que apoyan el transporte).

Fomentar la solidaridad y el intercambio de capacidades (fomentando el intercambio y la puesta en común de capacidades logísticas y de transporte a través de un contingente de solidaridad y aumentando la visibilidad de las capacidades de transporte existentes para el transporte militar).

### 1.3.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/grupos destinatarios.

#### Generales:

El Reglamento logra un cuidadoso equilibrio entre facilitar las operaciones de transporte militar y mitigar sus repercusiones sobre la población civil. Dado que trata de aclarar el marco regulador para los operadores y distinguir entre las normas normales de transporte militar y las medidas de emergencia previstas en el marco del EMERS, el Reglamento adopta un enfoque gradual y progresivo. Este enfoque específico y proporcional minimiza las repercusiones en el sector civil, limitándolas a lo que resulte estrictamente necesario para dar cabida al aumento de las operaciones de transporte militar en la Unión. Además, las medidas mejoran la previsibilidad de las actividades civiles y ofrecen oportunidades para que el sector civil contribuya activamente a mejorar la movilidad militar en la Unión, fomentando un entorno colaborativo y mutuamente beneficioso.

- d) refuerzo de la capacidad para organizar el transporte militar, en tiempos de paz, mucho más rápido que en la actualidad y con una carga administrativa mucho menor;
- e) disponibilidad de operadores de transporte, que se contratarán con fines de movilidad militar: disponibilidad de suficientes activos desplazables y especializados para llevar a cabo los transportes; capacidad para utilizarlos en toda Europa en caso de emergencia, reducción de la carga administrativa;
- f) operadores y administradores de infraestructuras: preparados para circunstancias operativas extraordinarias y desplazamientos militares a gran escala (resiliencia y seguridad);
- g) mejora de la resiliencia y la protección de las infraestructuras estratégicas de doble uso;

#### En relación con el Grupo de Transporte de Movilidad Militar:

- h) mejor coordinación entre los Estados miembros mediante la creación de un Grupo de Transporte de Movilidad Militar pertinente, con capacidad para supervisar la aplicación del presente Reglamento;

#### En relación con el contingente de solidaridad:

- i) mejora de la disponibilidad de capacidades de movilidad militar (medios de transporte y equipos logísticos) y del acceso a ellas mediante la puesta en común y el uso compartido entre los Estados miembros;

#### En relación con la AFE:

- j) solicitudes simplificadas de autorización de vehículos, como ajustes militares o readaptaciones de vehículos ferroviarios;
- k) requisitos; la determinación de las necesidades militares debe convertirse en especificaciones técnicas para las ETI;
- l) determinación de los requisitos nacionales y armonización de los requisitos relativos al transporte excepcional «con exceso de peso / sobredimensionado» para cumplir el tiempo de escala de veinticuatro horas (actualmente, de hasta ochenta días) en el caso de los permisos para los desplazamientos de movilidad

militar y las configuraciones de transporte, similares a los aplicables al transporte por carretera; (EJC financiados por subvenciones)

- m) determinación: detección y digitalización, utilizando el Registro de la Infraestructura Ferroviaria, de líneas de rutas adecuadas para hacer más predecibles las solicitudes de transporte excepcionales; (EJC financiados por subvenciones)
- n) colaboración con las partes interesadas con orientación comercial a la hora de determinar el material móvil de la flota existente que pueda ser utilizado también con fines militares;
- o) colaboración con las partes interesadas con orientación comercial respecto de la determinación del material móvil de la flota existente que pueda ser utilizado también con fines militares (EJC financiados por subvenciones);
- p) autorizaciones de vehículos adicionales para ampliar el área de uso de los vehículos existentes determinados que puedan utilizarse en transportes militares fuera de su zona de operación comercialmente viable; (EJC financiados por tasas)
- q) registro: a fin de acelerar los procesos, la AFE debe registrar material móvil, al igual que los Estados miembros, una tarea completamente nueva que exige conocimientos de Derecho privado además de conocimientos técnicos (prestación clave para acelerar la eficacia de la autorización de vehículos de movilidad militar, pero que a largo plazo beneficia a todas las autorizaciones) (EJC financiados por tasas); (EJC financiados por tasas)
- r) armonización: armonización del modo degradado y resiliente de control, mando y señalización de los trenes; (EJC financiados por subvenciones)
- s) desarrollo: desarrollo y aplicación de cambios en los registros de la AFE para vincular la gestión del registro de vehículos en el REV con el proceso de autorización y, posiblemente, con la ventanilla única relacionada con el registro de vehículos por parte de la AFE; (EJC financiados por subvenciones)
- t) organización y presidencia de foros que reúnan a expertos ferroviarios con expertos militares para resolver cuestiones técnicas (JNS militar); (EJC financiados por subvenciones)
- u) organización y presidencia de foros que reúnan a expertos ferroviarios con expertos militares para resolver cuestiones técnicas (JNS militar); (EJC financiados por subvenciones)
- v) revisión y armonización de las normas militares existentes;
- w) revisión: revisión y armonización de las normas militares existentes; (EJC financiados por subvenciones)
- x) adaptación: adaptación de las ETI afectadas, los MCS, las configuraciones prácticas para la autorización de vehículos y otros documentos afectados;
- y)

En relación con la AESA:
--------------------------

- z) aceleración del desarrollo de normas para los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) en la categoría certificada en apoyo del doble uso de los UAS; contribuir al desarrollo de normas para las operaciones de UAS civiles

en la categoría certificada también acelerará el desarrollo europeo de UAS de doble uso y su integración en el espacio aéreo europeo; debe darse prioridad a la elaboración de un reglamento sobre los drones de categoría certificada por la AESA, en asociación con las autoridades militares;

- aa) aceleración de la provisión de nuevas capacidades de movilidad militar mediante la facilitación de pruebas y la demostración de drones de doble uso innovadores, aeronaves tripuladas y sistemas contra UAS (C-UAS), a través del establecimiento de una red de centros de pruebas civiles y militares, y un marco armonizado para los espacios controlados de pruebas;
- bb) normas técnicas armonizadas y orientaciones para los sistemas contra UAS a fin de reforzar la resiliencia de las infraestructuras y mitigar sus repercusiones en la seguridad aérea;
- cc) normas técnicas y orientaciones armonizadas para facilitar la movilidad militar aérea y la interoperabilidad con la aviación civil, garantizando al mismo tiempo el nivel adecuado de seguridad en los ámbitos de i) la explotación de aeronaves militares o el uso de equipos en aeródromos de doble uso, ii) las aeronaves de transporte de doble uso del contingente de solidaridad, iii) el uso común entre la UE y la OTAN de normas técnicas (en particular relativas a los drones, con funciones basadas en IA), iv) la metodología para la evaluación de la fiabilidad de las funciones basadas en IA de los drones, y v) la integración del tránsito aéreo en espacios aéreos de baja altitud y U-Space;
- dd) desarrollo de las modificaciones propuestas para incluir la protección de las infraestructuras esenciales de comunicación, navegación y vigilancia, así como del espectro utilizado por dichos sistemas, en la lista de servicios esenciales que deben protegerse con arreglo a la Directiva (UE) 2022/2557, relativa a la resiliencia de las entidades críticas, y al Reglamento Delegado (UE) 2023/2450 de la Comisión, por el que se establece una lista de servicios esenciales;
- ee) elaboración de orientaciones para mejorar la vigilancia de las interferencias de radiofrecuencias y reforzar la coordinación con las autoridades locales responsables del espectro y del cumplimiento de la ley para prevenir las interferencias de las infraestructuras de CNS y responder a ellas;
- ff)

#### 1.3.4. *Indicadores de rendimiento*

Especificar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros

Generales:

Teniendo en cuenta el objetivo general del Reglamento sobre movilidad militar, sus resultados y repercusiones se evaluarán mediante una evaluación retrospectiva tras el período de aplicación. La Comisión velará por que se establezcan los indicadores de rendimiento adecuados y se haga un seguimiento de estos. Entre estos indicadores podrán incluirse los siguientes:

- la reducción del tiempo medio de tramitación de las autorizaciones de desplazamiento militar transfronterizo,
- el número de activos de transporte de doble uso y proveedores de servicios registrados en el contingente de solidaridad,

— el aumento de la disponibilidad y la interoperabilidad de las infraestructuras de doble uso consideradas estratégicas para la movilidad militar,  
— el número de Estados miembros que participen en el contingente de solidaridad o se beneficien de él, — el número de reuniones del Grupo de Movilidad Militar y la ayuda pertinente en materia de secretaría prestada por la Comisión para su organización,  
— el número de ejercicios, pruebas de resistencia o simulaciones de contingencia realizados en el marco de la preparación y la resiliencia,  
— la reducción de los cuellos de botella procedimentales o infraestructurales notificados que afecten a la movilidad militar en toda la Unión.

En relación con la AFE:

— el número de vehículos de doble uso determinados en los registros de la AFE (REV, RETAV) y el número autorizado por la AFE tras la delegación de la ANS de los Estados miembros,  
— la reducción de la duración del proceso de autorización de estos vehículos,  
— el número de normas técnicas y operativas cuya modificación se recomienda para facilitar el transporte militar,  
— el número de parámetros del registro de la AFE añadidos para facilitar los transportes excepcionales.

En relación con la AESA:

— el número de solicitudes de certificación de aeronaves de doble uso o de modificación (incluidos los UAS) de conformidad con las normas comunes elaboradas por la AESA,  
— el número de espacios controlados de pruebas establecidos para las tecnologías innovadoras en las aeronaves de doble uso,  
— el número de normas técnicas y operativas adoptadas o modificadas para facilitar el transporte militar o reforzar la resiliencia de las infraestructuras críticas.

#### **1.4. La propuesta/iniciativa se refiere a:**

- una acción nueva
- una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria<sup>8</sup>
- la prolongación de una acción existente
- una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

#### **1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa**

##### *1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la ejecución de la iniciativa*

Generales:

<sup>8</sup> Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

El Reglamento establece un marco jurídico armonizado que permite el transporte rápido, seguro y predecible de personal y equipos militares en toda la Unión. Este marco será vinculante a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento. A corto plazo, la ejecución se centrará en la adopción de los actos de ejecución necesarios. Inmediatamente después de la entrada en vigor del Reglamento, que se espera que tenga lugar en el marco del presente MFP 2021-2027, se adoptarán medidas concretas para crear el contingente de solidaridad y aumentar la visibilidad de los activos de transporte de doble uso disponibles. Entre estas medidas se incluirá la creación de un módulo informático seguro con capacidad para registrar las capacidades de movilidad militar del contingente y tramitar las solicitudes de asistencia. Se estima que esto requerirá recursos informáticos (2 EJC) en 2027.

Además, inmediatamente después de la entrada en vigor del Reglamento, a fin de garantizar la secretaría del Grupo de Transporte de Movilidad Militar y supervisar el proceso de creación del contingente de solidaridad, la Comisión requerirá 2 EJC en la DG DEFIS para 2027.

En el marco del MFP 2028-2034, se estima que la administración operativa y la gestión del contingente (registro real de capacidades, tramitación de solicitudes y despliegues) requerirán 30 EJC al año en el marco del próximo MFP 2028-2034. El Fondo Europeo de Competitividad prevé acciones subvencionables para apoyar los gastos relacionados con la creación y las operaciones del contingente de solidaridad en el próximo MFP.

El apoyo a la secretaría del Grupo de Transporte de Movilidad Militar y la supervisión de la creación y gestión del contingente de solidaridad seguirán requiriendo 2 EJC anuales en la DG DEFIS.

Además, a partir de la entrada en vigor del Reglamento y en el marco del próximo MFP 2028-2034, se necesitarán [5] EJC (AD) en la DG MOVE. En primer lugar, se necesitarán recursos humanos adicionales para la coordinación de los cuatro corredores de movilidad militar, ya que el Reglamento impone nuevas obligaciones a los Estados miembros y crea nuevas tareas y responsabilidades para la Comisión. A medida que sea obligatorio adaptar los cuatro corredores a las normas de infraestructura militar, la DG MOVE tendrá que analizar la conformidad de los corredores con dichas normas. Tendrá que gestionar nuevos procesos y ejercer tareas de coordinación adicionales relacionadas con la armonización de las necesidades de inversión y los plazos de ejecución a lo largo de los corredores, la coherencia de la planificación de las inversiones y la coordinación entre los Ministerios de Defensa y de Transportes de los Estados miembros. La DG MOVE también tendrá que apoyar a los Estados miembros con sus nuevas obligaciones de coordinación, tal como se establece en el artículo 32, en particular en lo que respecta a la designación de rutas, nodos de transporte e instalaciones en los corredores, y a la evaluación exhaustiva de los riesgos. Para garantizar la nueva responsabilidad de la Comisión, con arreglo al Reglamento, de apoyar a los Estados miembros en la determinación y ejecución coherente de las inversiones en los «puntos críticos» a lo largo de los corredores (artículo 32), es necesario un trabajo de coordinación significativo adicional. En segundo lugar, se necesitarán recursos adicionales en la DG MOVE para cumplir la nueva responsabilidad de la Comisión de evaluar periódicamente las listas de infraestructuras estratégicas de doble uso presentadas por los Estados miembros y definir medidas básicas y reforzadas de protección y resiliencia para este ejercicio (artículos 33 y 34). Por último, la próxima revisión de las necesidades militares de la

UE en materia de infraestructuras requerirá tareas y recursos adicionales para la DG MOVE.

Entre los objetivos a medio plazo se incluyen el uso operativo de procedimientos armonizados, puntos de contacto nacionales y una plataforma digital dedicada a los permisos para los desplazamientos. Los objetivos a más largo plazo incluyen la integración de medidas de resiliencia para las infraestructuras estratégicas de doble uso y la convergencia hacia una mayor interoperabilidad con la OTAN y otros socios. Así pues, el Reglamento está diseñado para su aplicación progresiva, previéndose una funcionalidad temprana y una posible consecución de la plena madurez en el siguiente período del marco financiero plurianual.

Por lo que se refiere a la DG TAXUD, será necesario un EJC adicional para la simplificación de las formalidades aduaneras y la digitalización del impreso 302 de la UE, lo que incluye el trabajo analítico y preparatorio para garantizar el establecimiento del marco para el aspecto aduanero y los requisitos específicos, así como para hacer un seguimiento de la correcta aplicación de estos aspectos aduaneros en la posible futura herramienta informática.

En relación con la AFE:

- adaptar las ETI y los MCS de conformidad con el paquete de movilidad militar,
- armonizar los requisitos técnicos de movilidad militar,
- adaptar los registros y las herramientas de la AFE.

En relación con la AESA:

En primer lugar, la AESA debe acelerar el desarrollo de normas aplicables a los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) en la categoría certificada, y en particular su integración en el tránsito aéreo general, y promover los espacios controlados de pruebas en consecuencia. Tras una primera experimentación, realizada a iniciativa de varios Estados miembros de la UE, la AESA debe seguir elaborando orientaciones para evaluar los nuevos riesgos relacionados con la explotación de aeronaves militares o la instalación de equipos en aeródromos civiles. Esto obligará a reforzar la AESA con 2 EJC adicionales en una fase muy temprana del proceso.

Llevar a cabo las actividades prioritarias relacionadas con los C-UAS o con reglas, orientaciones y normas armonizadas. Las tareas y los objetivos enumerados en el punto 1.3.3 no forman parte actualmente del mandato de la AESA, que se centra en el ámbito civil. La consecución de estos objetivos requiere recursos adicionales, estimados en 6 EJC. Algunas de las actividades correspondientes se financiarán mediante tasas y gravámenes (3 EJC en total), mientras que otros objetivos y tareas son de carácter puramente reglamentario y tienen por objeto establecer y mantener con el tiempo nuevas normas para complementar el actual marco regulador de la UE y permitir operaciones aéreas duales armonizadas, fluidas y seguras. No pueden financiarse mediante tasas y gravámenes y, por lo tanto, requieren financiación adicional mediante subvenciones (3 EJC). La AESA carece de conocimientos especializados para cubrir las actividades propuestas; se evaluó la reasignación interna de recursos, pero no se consideró adecuada (falta de conocimientos especializados) ni posible sin poner en peligro las actividades en curso encomendadas a la AESA por el Reglamento de base.

1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la UE (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o*

*complementariedades). A efectos de la presente sección, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la UE» el valor resultante de una intervención de la UE que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

Motivos para la intervención de la UE (*ex ante*)

La participación de la UE aporta un claro valor añadido al garantizar la coherencia, la interoperabilidad y la seguridad jurídica en todos los Estados miembros en el ámbito de la movilidad militar (objetivos que no pueden alcanzarse únicamente mediante la acción nacional). El Reglamento crea un marco para los procedimientos de transporte transfronterizo y prevé medidas para aumentar la resiliencia de las infraestructuras y la puesta en común de capacidades, eliminando así la fragmentación, reduciendo la carga administrativa y permitiendo una respuesta coordinada a escala de la Unión en situaciones de emergencia. Garantiza la complementariedad con los procesos de planificación de la OTAN y maximiza la eficiencia mediante la creación de la herramienta digital y su enfoque en la interoperabilidad. Se respeta el principio de subsidiariedad y se confirma el valor añadido de la UE

Valor añadido de la UE que se prevé generar (*ex post*)

La armonización de las normas pertinentes para la movilidad militar a nivel de la UE redundará en beneficio de la coordinación.

En relación con el contingente de solidaridad:

- aumento de la disponibilidad de capacidades de movilidad militar,
- aumento del uso eficaz de las capacidades disponibles,
- mejora de la coordinación para colmar las lagunas de capacidades a nivel de la UE.

En relación con el Grupo de Transporte de Movilidad Militar:

- mejora de la coordinación en materia de movilidad militar entre los Estados miembros,
- mejora de la rentabilidad de las acciones de los Estados miembros,
- provisión de un foro para la revisión por pares, la evaluación de los avances y la toma de decisiones estratégicas sobre el contingente de solidaridad.

En relación con la AFE:

- mayor eficacia mediante el uso de los procesos existentes para armonizar las normas técnicas y operativas en el sector ferroviario.

En relación con la AESA:

- las autoridades de aviación militar de la UE reconocieron que la armonización aporta eficacia; desarrollaron requisitos comunes en el contexto del Foro de Autoridades de Aeronavegabilidad Militar dirigido por la AED, pero su aplicación a nivel nacional ha limitado esta eficacia; los conocimientos técnicos y el marco regulador de la AESA aportan una mayor eficacia y rentabilidad gracias a las sinergias con el entorno actual de la aviación civil;
- una mayor armonización, cuando proceda, también dará lugar a una mejor interoperabilidad y debe ampliarse a nuevos tipos de aeronaves, como los drones de

doble uso, y a otros ámbitos de la aviación, como los aeródromos, la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea,

— aumento del nivel de seguridad aérea en el contexto de las operaciones civiles y militares.

### 1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

La experiencia adquirida con la aplicación de los anteriores planes de acción sobre movilidad militar y los instrumentos de financiación conexos de la UE ha demostrado la necesidad de una coordinación más sólida, estructuras de gobernanza más claras y procedimientos jurídicamente vinculantes para garantizar una aplicación uniforme en todos los Estados miembros. Aunque se han realizado avances sustanciales, las iniciativas anteriores han dado lugar a un progreso desigual, a inversiones fragmentadas y a beneficios limitados en materia de interoperabilidad.

El Tribunal de Cuentas Europeo, en su Informe Especial 04/2025, destacó aspectos que podrían mejorarse en cuanto a la priorización estratégica, el seguimiento y la selección de proyectos. Estos aprendizajes han servido de base para la concepción del presente Reglamento, que introduce procedimientos vinculantes para garantizar la coherencia, la eficiencia y la rendición de cuentas en la futura aplicación.

Los recursos asignados a la AFE en el marco del 4.º paquete ferroviario (2016) resultaron insuficientes para completar las tareas establecidas en los actos de ejecución y delegados en el plazo previsto.

El mandato de la AESA con arreglo al Reglamento de base, el Reglamento (UE) 2018/1039, no abarca las aeronaves de Estado ni las militares. Sin embargo, algunos proyectos específicos para grandes aeronaves de carga militares y algunos helicópteros derivados civiles militares han demostrado el valor añadido de las actividades de certificación del doble uso. La ampliación de estos ejemplos de éxito a otros ámbitos de la aviación aporta muchos beneficios en términos de eficacia, rentabilidad e interoperabilidad. Dado que las actividades en beneficio del sector militar no forman parte del mandato de la AESA, los recursos actualmente asignados a la Agencia son insuficientes para permitirle apoyar a la Comisión en el ámbito de la movilidad aérea militar, en particular en los ámbitos prioritarios de los drones de doble uso y los antidrones, los aeródromos de doble uso, la reserva de transporte aéreo estratégico, la investigación de doble uso y el apoyo a la innovación.

Es urgente facilitar la movilidad militar. Por lo tanto, la AFE y la AESA deben contar con recursos suficientes para desempeñar las tareas adicionales relacionadas con la movilidad militar que deban llevar a cabo.

### 1.5.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

La iniciativa es plenamente coherente con el actual MFP y completa los instrumentos existentes de la Unión en apoyo de la seguridad, la defensa y el transporte. Se basa en los avances realizados con respecto a la digitalización de los movimientos transfronterizos en el marco del Fondo Europeo de Defensa. Se prevén complementariedades adicionales con el Mecanismo de Protección Civil de la Unión (rescEU) y el CECRE, en el marco de los cuales el contingente de solidaridad podría basarse en las experiencias y —si es posible— estructuras existentes. El Fondo Europeo de Competitividad propuesto en el marco del próximo MFP prevé posibles acciones elegibles para apoyar el mecanismo de digitalización y solidaridad, así

como la adquisición de capacidades de movilidad militar destinadas a ser registradas en el contingente.

Se lograrán sinergias mediante el uso de procesos, herramientas y conocimientos especializados establecidos en la AFE y la AESA para llevar a cabo tareas de movilidad militar.

1.5.5. *Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de redistribución*

Las repercusiones presupuestarias de la presente propuesta se tratan en la presente ficha de financiación legislativa.

Por lo que respecta a los gastos, las repercusiones presupuestarias específicas de esta iniciativa se limitan a los créditos destinados a recursos humanos (para garantizar la secretaría del Grupo de Transporte de Movilidad Militar, supervisar la creación y gestión del contingente de solidaridad, cumplir las nuevas tareas y responsabilidades de la Comisión en relación con los corredores de movilidad militar, los proyectos de puntos críticos y la determinación y protección de infraestructuras estratégicas de doble uso, tal como se indica en la sección 1.5) y recursos financieros y humanos para garantizar el desarrollo informático del contingente de solidaridad en un entorno seguro durante la fase de creación tras la entrada en vigor del presente Reglamento. La continuación en el marco del próximo MFP dependerá del resultado de las negociaciones. También se abordarán los trabajos exploratorios sobre el desarrollo de la herramienta digital.

La importancia de los recursos humanos y financieros en el marco del MFP actual se deriva del hecho de que el tiempo previo al próximo MFP debe aprovecharse eficazmente para construir la estructura del contingente de solidaridad a fin de permitir avances rápidos y eficientes hacia el registro de activos, proceder rápidamente a la determinación de medidas de protección para las infraestructuras estratégicas de doble uso con el fin de apoyar a los Estados miembros en sus nuevas obligaciones, apoyar la revisión de las necesidades militares de la UE en materia de infraestructuras y cumplir las nuevas responsabilidades de la Comisión en relación con los corredores de movilidad militar y los proyectos de «puntos críticos».

Por lo que respecta a los gastos, las repercusiones presupuestarias específicas de esta iniciativa se limitan a los créditos destinados a recursos humanos para llevar a cabo las tareas y los objetivos enumerados anteriormente, y a las actualizaciones necesarias de los sistemas informáticos para apoyar el desarrollo y el mantenimiento de las bases de datos. Estas constituyen una ampliación y un aumento de las tareas de la AFE y la AESA relacionadas específicamente con la movilidad militar y serán permanentes, mientras que las tareas ya existentes no disminuirán. Por consiguiente, los recursos para los períodos en el marco del actual MFP se cubrirán mediante una reducción compensatoria del programa Mecanismo «Conectar Europa» (MCE); la continuación de la financiación a partir de 2028 debe compensarse con un programa pertinente del próximo MFP, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

## 1.6. Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera

### Duración limitada

- en vigor desde [el DD.MM.]AAAA hasta [el DD.MM.]AAAA
- incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

### Duración ilimitada

- Ejecución: fase de puesta en marcha desde 2027 hasta AAAA
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

## 1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)

### Gestión directa por la Comisión

- por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
- por las agencias ejecutivas.

### Gestión compartida con los Estados miembros

### Gestión indirecta mediante delegación de competencias de ejecución del presupuesto en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el Banco Europeo de Inversiones y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a que se refieren los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que estén dotados de garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos o personas a los cuales se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la política exterior y de seguridad común, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificados en el acto de base pertinente;
- organismos establecidos en un Estado miembro, que se rijan por el Derecho privado de un Estado miembro o el Derecho de la Unión y reúnan las condiciones para que se les encomiende, de conformidad con las normas sectoriales específicas, la ejecución de fondos de la Unión o garantías presupuestarias, en la medida en que estén controlados por organismos de Derecho público o por organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público y estén dotados de unas garantías financieras suficientes, en forma de responsabilidad solidaria de los organismos controladores o garantías financieras equivalentes, que podrán limitarse, para cada acción, al importe máximo de la ayuda de la Unión.

Observaciones



## 2. MEDIDAS DE GESTIÓN

### 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

La Comisión será, en general, responsable de la aplicación del Reglamento propuesto, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo sobre su aplicación y cumplimiento.

La Comisión informará al Grupo de Transporte de Movilidad Militar sobre la aplicación del contingente de solidaridad.

La AFE informará periódicamente sobre la aplicación de los convenios de contribución (MFP 2021-2027), las subvenciones (MFP 2028-2034) y las acciones conexas.

La AESA informará a la autoridad presupuestaria sobre la ejecución de los convenios de contribución, las subvenciones y las acciones conexas como parte de la aprobación anual de la gestión.

Se exige la recogida de datos de diferentes fuentes, incluidas las de las autoridades de los Estados miembros. Cada agencia descentralizada coordina las actividades de recogida de datos.

Para los aspectos digitales en relación con el posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar, véanse también las explicaciones facilitadas en la sección 4 de la presente ficha legislativa de financiación y digital.

Los servicios de la Comisión supervisarán la ejecución y la eficacia de la presente iniciativa a través de varias acciones y un conjunto de indicadores básicos que cuantificarán los avances hacia la consecución de los objetivos. Tres años después de la fecha de aplicación del acto legislativo, los servicios de la Comisión deberían llevar a cabo una evaluación para verificar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

### 2.2. Sistema(s) de gestión y de control

#### 2.2.1. *Justificación del / de los método(s) de ejecución presupuestaria, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*

La Comisión estará asistida por la AFE a la hora de aplicar las disposiciones del Reglamento relacionadas con el transporte ferroviario, en particular i) las tareas de autorización adicionales relacionadas con los vehículos de doble uso, también como entidad de registro; ii) la armonización de las normas de movilidad militar existentes y su integración en las especificaciones técnicas de interoperabilidad (para que puedan ejecutarse, en su caso), y iii) la armonización de las normas operativas (de seguridad) y técnicas para la movilidad militar, la adaptación de los registros y las herramientas, y la revocación de las normas nacionales existentes que hayan quedado obsoletas por estas nuevas normas armonizadas.

La AFE está en la mejor posición para llevar a cabo estas tareas a nivel de la UE, ya que requieren una sólida experiencia en materia de armonización de las normas ferroviarias y un conocimiento profundo de cuestiones técnicas complejas relacionadas tanto con la interoperabilidad como con la seguridad, lo que justifica el modo de gestión indirecta.

La Comisión estará asistida por la AESA en la aplicación de las disposiciones del Reglamento relativas a la aviación. La AESA está en la mejor posición para llevar a cabo estas tareas a nivel de la UE, ya que requieren una sólida experiencia en materia de certificación de productos de aviación y aeródromos / ámbitos de la ATM, así como un conocimiento profundo de cuestiones técnicas complejas relacionadas tanto con el doble uso como con la seguridad, lo que justifica el modo de gestión indirecta.

La DG MOVE, en el marco de su supervisión de las entidades descentralizadas, la AFE y la AESA aplicarán sus respectivas estrategias de control a este gasto.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

Los principales riesgos detectados están relacionados con i) posibles retrasos en el establecimiento del contingente de solidaridad (sistema informático seguro).

Los riesgos asociados son de un volumen presupuestario insuficiente en comparación con las necesidades reales. Los riesgos financieros se consideran bajos, dada la limitada exposición presupuestaria y la dependencia de los programas existentes de la UE con estructuras de control establecidas.

Si bien la Comisión será responsable, en general, de la aplicación del Reglamento propuesto, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y el cumplimiento, la AFE y la AESA serán responsables de la ejecución de las tareas establecidas, y del funcionamiento y la aplicación de su marco de control interno. La AFE deberá desarrollar las herramientas y módulos informáticos existentes.

La AFE y la AESA, organismos autónomos de la UE, tienen la responsabilidad de establecer los sistemas de control adecuados para garantizar el cumplimiento de los cinco objetivos de control interno, a saber, legalidad y regularidad, rendimiento de sus operaciones, prevención del fraude, protección de los activos e información veraz y fiel. Se prevé que el riesgo de errores relacionados con la ejecución de las contribuciones de la UE, a nivel de las agencias, se sitúe muy por debajo del umbral de materialidad del 2 %. Los recursos adicionales puestos a disposición de la AFE y la AESA estarán por lo tanto cubiertos por el sistema de control interno y gestión del riesgo de dichas agencias, que está armonizado con las normas internacionales pertinentes e incluye controles específicos para prevenir los conflictos de intereses y garantizar la protección de los denunciantes.

A nivel de la Comisión, la DG MOVE aplicará los controles relacionados con su supervisión de la AFE y la AESA como agencias descentralizadas. Las contribuciones realizadas a las agencias de la UE se consideran exentas de riesgo de error en el momento del pago y del cierre. No se han detectado otros riesgos específicos en relación con la ejecución del presupuesto adicional que debe proporcionarse a la AFE y a la AESA.

2.2.3. *Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

La AFE y la AESA son plenamente responsables de la ejecución de su presupuesto, mientras que la DG MOVE es responsable del pago periódico de las contribuciones establecidas por la Autoridad Presupuestaria durante el MFP 2021-2027 y del aumento de la subvención establecido por la Autoridad Presupuestaria a partir del

MFP 2028-2034. No se prevé que las tareas adicionales derivadas del Reglamento propuesto generen controles adicionales significativos. Por lo tanto, se prevé que el coste del control (medido con respecto al valor de los fondos gestionados) para la DG MOVE se mantenga estable.

Sobre la base de la experiencia con instrumentos comparables, se espera que el riesgo residual de error en el momento del pago siga siendo bajo (< 2 %). En general, el marco de control se considera proporcionado a la escala y al perfil de riesgo de los gastos previstos en el marco de la iniciativa.

### **2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades**

Además de los controles derivados de la estrategia de control mencionada anteriormente, la acción está sujeta al control del Servicio de Auditoría Interna, en su calidad de auditor interno de la Comisión y de las agencias descentralizadas, y del Tribunal de Cuentas Europeo, en su calidad de auditor externo de las instituciones de la UE.

La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) es competente para llevar a cabo investigaciones sobre las operaciones financiadas en el marco de la presente iniciativa. Las acciones derivadas del presente Reglamento preverán la supervisión y el control financiero por parte de la Comisión, o de cualquier representante autorizado por ella, y las auditorías por parte del Tribunal de Cuentas Europeo, la Fiscalía Europea o la OLAF; en caso necesario, *in situ*.

Los convenios de contribución entre la Comisión y la AFE y la AESA incluirán disposiciones específicas para garantizar que los auditores y, en caso necesario, las autoridades de investigación (Fiscalía Europea y OLAF) tengan acceso ilimitado a la información necesaria. Asimismo, incluirán las disposiciones necesarias para garantizar que la Comisión esté oportunamente informada de cualquier cuestión que pueda afectar a la ejecución de las acciones.

La Comisión mantiene una sólida estrategia de lucha contra el fraude y la DG MOVE la completa con estrategias locales de lucha contra el fraude que abarcan las actividades que entran dentro de sus respectivas competencias.

La AFE y la AESA, organismos autónomos de la UE, tienen la responsabilidad de mantener una estrategia de lucha contra el fraude y de garantizar la protección de los intereses de la UE.

### 3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

*En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.*

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
1	02.10.03 — Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE)	CD	SÍ	NO	NO	NO
1	02.10.1 — Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA)	CD	SÍ	NO	NO	NO
1	02.03.01 — Mecanismo «Conectar Europa»: Transporte	CD	NO	NO	NO	NO
5	13.08.01 — Programa para la Industria de Defensa Europea (EDIP)	CD	SÍ	NO	NO	NO

### 3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

#### 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos operativos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos operativos, tal como se explica a continuación

Los importes posteriores a 2027 son indicativos y no prejuzgan el resultado de las negociaciones en curso sobre el próximo MFP.

#### 3.2.1.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

En millones EUR (al tercer decimal)

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	1	Mercado único, innovación y economía digital
--	---	--

DG		Año		Año		Año		Año		Total MFP 2021-2027
		2024	2025	2026	2027	2027	2027			
Créditos operativos										
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)				0	0			0
	Pagos	(2a)				0	0			0
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)								
	Pagos	(2b)								
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos										
Línea presupuestaria		(3)								
<b>TOTAL de los créditos</b>	Compromisos	= 1a + 1b + 3								
	Pagos	= 2a + 2b + 3								

En millones EUR (al tercer decimal)

Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE)	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027	Total MFP 2028-2034
Línea presupuestaria: 02 10 03 — Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE) / Contribución del presupuesto de la UE a la Agencia			2,064	2,064	11,124

Los créditos o la contribución del presupuesto de la UE a la agencia se compensarán con una reducción de la dotación del programa MCE: Transporte / de la línea presupuestaria siguiente: 02.0301 / en el año o los años: 2027. Sin perjuicio de las negociaciones sobre el próximo MFP, los créditos asignados a la agencia a partir de 2028 se compensarán con una reducción de la dotación de uno de los programas relacionados con esta iniciativa en la misma rúbrica del MFP que la subvención de la agencia.

Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA)	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027	Total MFP 2028-2034
Línea presupuestaria: 02 10 01 — Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea / Contribución del presupuesto de la UE a la Agencia			0. 498	0. 498	3,771

Los créditos o la contribución del presupuesto de la UE a la agencia se compensarán con una reducción de la dotación del programa MCE: Transporte / de la línea presupuestaria siguiente: 02.0301 / en el año o los años: 2027. Sin perjuicio de las negociaciones sobre el próximo MFP, los créditos asignados a la agencia a partir de 2028 se compensarán con una reducción de la dotación de uno de los programas relacionados con esta iniciativa en la misma rúbrica del MFP que la subvención de la agencia.

			Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027	Total MFP 2028-2034
TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	(4)	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894
	Pagos	(5)	0,000	0,000	2,562	2,562	14,894

TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 1</b> del marco financiero plurianual	Compromisos	= 4 + 6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>2,562</b>	<b>2,562</b>	<b>14,894</b>
	Pagos	= 5 + 6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>2,562</b>	<b>2,562</b>	<b>14,894</b>

En millones EUR (al tercer decimal)

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	<b>5</b>	<b>Seguridad y defensa</b>
--	----------	----------------------------

DG DEFIS			Año	Año	Año	Año	Total MFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Créditos operativos							
Línea presupuestaria 13.08.01 EDIP	Compromisos	(1a)			0	2,500	<b>2,500</b>
	Pagos	(2a)			0	2,500	<b>2,500</b>
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					
	Pagos	(2b)					
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		(3)					
<b>TOTAL de los créditos para la DG</b>	Compromisos	= 1a + 1b + 3				<b>2,500</b>	<b>2,500</b>
	Pagos	= 2a + 2b + 3				<b>2,500</b>	<b>2,500</b>

Los créditos del EDIP se utilizarán para financiar la herramienta informática de gestión del futuro contingente de solidaridad.

			Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027	Total MFP 2028-2034
• TOTAL de los créditos operativos (todas las rúbricas operativas)	Compromisos	(4)	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
	Pagos	(5)	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las rúbricas operativas)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL de los créditos de las rúbricas 1 a 6</b> del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	= 4 + 6	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894
	Pagos	= 5 + 6	0,000	0,000	5,062	5,062	14,894

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	<b>7</b>	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

DG: DEFIS		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021- 2027	TOTAL MFP 2028- 2034
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,376	0,376	2,632
• Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL PARA LA DG DEFIS</b>		<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,376</b>	<b>0,376</b>	<b>2,632</b>
		Créditos					

DG ECHO		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	TOTAL MFP 2021- 2027	TOTAL MFP 2028- 2034
• Recursos humanos		0,000	0,000	1,504	1,504	3,008	39,480
• Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL PARA LA DG ECHO</b>		<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>1,504</b>	<b>1,504</b>	<b>3,008</b>	<b>39,480</b>
		Créditos					

DG TAXUD		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	TOTAL MFP 2021-2027	TOTAL MFP 2028-2034
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,101	0,101	0,303
• Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00
<b>TOTAL PARA LA DG TAXUD</b>	Créditos	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,101</b>	<b>0,101</b>	<b>0,303</b>

En millones EUR (al tercer decimal)

DG MOVE		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	TOTAL MFP 2021-2027	TOTAL MFP 2028-2034
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,940	0,940	6,580
• Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
<b>TOTAL PARA LA DG MOVE</b>	Créditos	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,970</b>	<b>0,970</b>	<b>6,790</b>

<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>	(Total de compromisos = Total de pagos)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>1,504</b>	<b>2,951</b>	<b>4,455</b>	<b>49,205</b>
--	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total MFP 2021-2027	Total MFP 2028-2034
<b>TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 7</b>	Compromisos	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>1,504</b>	<b>8,013</b>	<b>9,517</b>	<b>64,099</b>
del marco financiero plurianual	Pagos	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>1,504</b>	<b>8,013</b>	<b>9,517</b>	<b>64,099</b>

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos operativos

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓			Año 2024		Año 2025		Año 2026		Año 2027		Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase la sección 1.6)						TOTAL		
	RESULTADOS																		
	Tipo <sup>9</sup>	Coste medio	° Z:	Coste	° Z:	Coste	° Z:	Coste	° Z:	Coste	° Z:	Coste	° Z:	Coste	° Z:	Coste	° Z:	Coste	Número total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 <sup>10</sup> ...																			
— Resultado																			
— Resultado																			
— Resultado																			
Subtotal del objetivo específico n.º 1																			
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																			
— Resultado																			
Subtotal del objetivo específico n.º 2																			
<b>TOTALES</b>																			

<sup>9</sup> Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

<sup>10</sup> Tal como se describe en la sección 1.3.2. «Objetivo(s) específico(s)».

### 3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación

#### 3.2.3.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

CRÉDITOS APROBADOS	Año	Año	Año	Año	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034
	2024	2025	2026	2027		
<b>RÚBRICA 7</b>						
Recursos humanos	0,000	0,000	1,504	2,921	4,425	48,995
Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
<b>Subtotal de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>1,504</b>	<b>2,951</b>	<b>4,455</b>	<b>49,205</b>
<b>Al margen de la RÚBRICA 7</b>						
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Otros gastos de carácter administrativo	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
<b>Subtotal al margen de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>1,504</b>	<b>2,951</b>	<b>4,455</b>	<b>49,205</b>

#### 3.2.3.3. Total de los créditos

TOTAL DE CRÉDITOS APROBADOS + INGRESOS AFECTADOS EXTERNOS	Año	Año	Año	Año	TOTAL 2021-2027	TOTAL 2028-2034
	2024	2025	2026	2027		
<b>RÚBRICA 7</b>						
Recursos humanos	0,000	0,000	1,504	2,921	4,425	48,995
Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,030	0,030	0,210
<b>Subtotal de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>1,504</b>	<b>2,951</b>	<b>4,455</b>	<b>49,205</b>
<b>Al margen de la RÚBRICA 7</b>						
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Otros gastos de carácter administrativo	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
<b>Subtotal al margen de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>1,504</b>	<b>2,951</b>	<b>4,455</b>	<b>49,205</b>

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

### 3.2.4. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación

#### 3.2.4.1. Financiadas con el presupuesto aprobado

*Estimación que debe expresarse en equivalentes a jornada completa (EJC)*

<b>CRÉDITOS APROBADOS</b>	<b>Año 2024</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>
<b>• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)</b>				
20 01 02 01 (Sede y oficinas de representación de la Comisión)	0	0	8	15
20 01 02 03 (Delegaciones de la Unión)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Investigación indirecta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Investigación directa)	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar)	0	0	0	0
<b>• Personal externo (en EJC)</b>				
20 02 01 (AC, ENCS de la «dotación global»)	0	0	0	1
20 02 03 (AC, AL, ENCS y JPD en las Delegaciones de la Unión)	0	0	0	0
Línea de apoyo administrativo [XX.01.YY.YY]	— en la sede	0	0	0
	— en las Delegaciones de la Unión	0	0	0
01 01 01 02 (AC, ENCS: Investigación indirecta)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, ENCS: Investigación directa)	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) de la rúbrica 7	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) al margen de la rúbrica 7	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>16</b>

Personal necesario para dar efecto a la propuesta (en EJC):

<b>2026</b>	<b>Personal actual disponible en los servicios de la Comisión</b>	<b>Personal adicional*</b>		
		<b>Financiado con cargo a la Rúbrica 7 o a Investigación</b>	<b>Financiado con cargo a la línea BA</b>	<b>Financiado con tasas</b>
Empleos de plantilla	8			
Personal externo (AC, ENCS, INT)				

2027	Personal actual disponible en los servicios de la Comisión	Personal adicional*		
		Financiado con cargo a la Rúbrica 7 o a Investigación	Financiado con cargo a la línea BA	Financiado con tasas
Empleos de plantilla	15			
Personal externo (AC, ENCS, INT)	1			

2028-2034	Personal actual disponible en los servicios de la Comisión	Personal adicional*		
		Financiado con cargo a la Rúbrica 7 o a Investigación	Financiado con cargo a la línea BA	Financiado con tasas
Empleos de plantilla	37			
Personal externo (AC, ENCS, INT)	1			

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes. Las cifras posteriores a 2027 son indicativas y no prejuzgan el resultado de las negociaciones en curso sobre el próximo MFP.

Descripción de las tareas que deben llevar a cabo:

Funcionarios y personal temporal	<p>En 2026:</p> <p>8 EJC para la DG ECHO: 4 EJC (personal informático AD) para supervisar el desarrollo del módulo seguro de la herramienta informática de gestión del futuro contingente de solidaridad + 4 EJC (personal AD) para reforzar el Centro de Coordinación de la Respuesta a Emergencias a fin de que se prepare para nuevas funcionalidades</p> <p>En 2027:</p> <p>2 EJC (AD) para DEFIS a fin de garantizar la secretaría del Grupo de Transporte de Movilidad Militar y supervisar la creación y gestión del contingente de solidaridad</p> <p>8 EJC para la DG ECHO: 4 EJC (personal informático AD) para supervisar el desarrollo del módulo seguro de la herramienta informática de gestión del futuro contingente de solidaridad + 4 EJC (personal AD) para reforzar el Centro de Coordinación de la Respuesta a Emergencias a fin de que se prepare</p>
----------------------------------	---

	<p>para nuevas funcionalidades.</p> <p>5 EJC (AD) para que la DG MOVE cumpla las nuevas responsabilidades de la Comisión en lo que respecta a la coordinación de los cuatro corredores de movilidad militar y a la ejecución de proyectos de «puntos críticos» (descritos en la sección 1.5.1), defina medidas básicas y reforzadas de protección y resiliencia para las infraestructuras estratégicas de doble uso, evalúe las listas presentadas por los Estados miembros de dichas infraestructuras y apoye la revisión de las necesidades militares de la UE en materia de infraestructuras.</p> <p>En 2028-2034:</p> <p>2 EJC (AD) para DEFIS a fin de garantizar la secretaría del Grupo de Transporte de Movilidad Militar y supervisar la creación y gestión del contingente de solidaridad</p> <p>30 EJC para la DG ECHO, para la gestión operativa y administrativa del contingente de solidaridad. Estas cifras proceden de la DG ECHO para gestionar el contingente de solidaridad para la movilidad militar.</p> <p>Los 5 EJC (AD) solicitados para la DG MOVE para 2027 continuarían en el próximo MFP para evaluar periódicamente las listas de infraestructuras estratégicas de doble uso presentadas por los Estados miembros y, cuando proceda, actualizar las medidas básicas y reforzadas de protección y resiliencia necesarias para ese ejercicio, garantizar las responsabilidades de coordinación adicionales de la Comisión con arreglo al Reglamento en relación con los corredores de movilidad militar y la determinación de proyectos de «puntos críticos» para apoyar a los Estados miembros con sus nuevas obligaciones.</p>
Personal externo	<p>1 EJC (AC GF IV) para la DG TAXUD para 2027, y hasta 2030, para la digitalización del impreso 302 de la UE, que incluye el trabajo analítico y preparatorio para establecer el marco aduanero y definir requisitos específicos, así como la supervisión de la correcta aplicación de la dimensión aduanera en la futura herramienta informática.</p>

### 3.2.5. Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital

TOTAL Créditos para fines digitales e informáticos	Año	Año	Año	Año	TOTAL MFP 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>RÚBRICA 7</b>					
Gasto informático (institucional)	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Subtotal de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Al margen de la RÚBRICA 7</b>					
Gasto informático en programas operativos	0,000	0,000	0,000	2,500	<b>2,500</b>
<b>Subtotal al margen de la RÚBRICA 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>2,500</b>	<b>2,500</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>2,500</b>	<b>2,500</b>

### 3.2.6. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad mediante una redistribución dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

El presupuesto actual de los programas se utilizará para financiar las repercusiones de los costes operativos

- requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.
- requiere una revisión del MFP.

### 3.2.7. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total
Especificar el organismo de cofinanciación					
<b>TOTAL de los créditos cofinanciados</b>					

### 3.2.8. Recursos humanos estimados y uso de créditos necesario en la agencia descentralizada

Necesidades de personal (en equivalentes a jornada completa)

<b>Agencia: Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE)</b>	Año 2025	Año 2026	Año 2027	<b>MFP 2028-2034</b>
Agentes temporales (grados de AD)			9 <sup>11</sup>	9
Agentes temporales (grados de AST)				
<i>Subtotal de agentes temporales (AD + AST)</i>	<b>0</b>		<b>9</b>	<b>9</b>
Agentes contractuales			3 <sup>12</sup>	3
Expertos nacionales en comisión de servicios				
<i>Subtotal de agentes contractuales y expertos nacionales en comisión de servicios</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>TOTAL del personal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

En el contexto de su tarea principal de armonización técnica del sistema ferroviario de la UE, y desde el punto de vista del doble uso de las infraestructuras, la AFE ha emprendido tareas preliminares en el ámbito de la movilidad militar. Para ello, la AFE ha reasignado internamente EJC para apoyar a otras organizaciones y agencias de la UE (como la OTAN y la AED), y para prestar apoyo previo a los

<sup>11</sup> 3 agentes temporales (grados AD) a partir de 2027 se financian mediante créditos cubiertos con tasas.

<sup>12</sup> 3 agentes contractuales (GF IV) a partir de 2027 se financian mediante créditos cubiertos con tasas.

proveedores en la producción de vagones de escolta militares. Además, las solicitudes de autorización de vehículos han llegado a una cifra sin precedentes y la carga de trabajo de la AFE ha aumentado exponencialmente, lo que ha impedido a la Agencia redistribuir más EJC para las tareas asignadas en el marco de la presente propuesta.

Las tareas adicionales asignadas a la Agencia en virtud de la presente propuesta incluyen, entre otras, la determinación de las necesidades militares y su traducción en especificaciones técnicas para las ETI, la armonización de los requisitos nacionales para acelerar los permisos de transporte de material militar de gran tamaño y la ampliación de las autorizaciones de vehículos para uso militar más allá de las zonas comerciales, con una financiación que varía entre subvenciones y tasas. Además, existe el requisito de establecer un registro de material móvil similar al de los Estados miembros para mejorar la eficiencia de la autorización de vehículos, lo que exige conocimientos técnicos y jurídicos. Otra tarea es la armonización de las normas de control, mando y señalización, junto con las normas militares existentes, que es esencial para garantizar operaciones resilientes y coherentes, financiadas mediante subvenciones.

La AFE necesitará 6 EJC (grados AD AT) financiados mediante subvenciones y 6 EJC (3 grados de AC GF IV y 3 grados de AD AT) financiados por F&C para llevar a cabo las tareas adicionales que se le han asignado.

<b>Agencia: Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA)</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>	<b>MFP 2028-2034</b>
Agentes temporales (grados de AD)			4 <sup>13</sup>	4
Agentes temporales (grados de AST)				
<i>Subtotal de agentes temporales (AD + AST)</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
Agentes contractuales			2 <sup>14</sup>	2
Expertos nacionales en comisión de servicios				
<i>Subtotal de agentes contractuales y expertos nacionales en comisión de servicios</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>TOTAL del personal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>6</b>

Las tareas y los objetivos enumerados en el punto 1.3.3 no forman parte actualmente del mandato de la AESA, que se centra en el ámbito civil. La consecución de estos objetivos requiere recursos adicionales, estimados en 6 EJC. Algunas de las actividades correspondientes se financiarán mediante tasas y gravámenes (3 EJC en total). Otros objetivos y tareas son de carácter puramente reglamentario. Su objetivo es establecer y mantener a lo largo del tiempo nuevas normas que complementen el actual marco regulador de la UE y permitan realizar operaciones aéreas duales armonizadas, fluidas y seguras. No pueden financiarse mediante tasas y gravámenes y, por lo tanto, requieren financiación adicional mediante subvenciones (3 EJC).

<sup>13</sup> 2 agentes temporales (grados AD) a partir de 2027 se financian mediante créditos cubiertos con tasas.

<sup>14</sup> 1 agente contractual (GF IV) a partir de 2027 se financia mediante créditos cubiertos con tasas.

Estas necesidades no pueden satisfacerse mediante una redistribución interna debido a la falta de recursos con conocimientos especializados específicos y a la necesidad. La redistribución interna y el riesgo de que la AESA carezca de conocimientos específicos sobre la plena asignación de los recursos existentes para las actividades propuestas, lo que hace imposible la redistribución interna de recursos sin poner en peligro las actividades en curso encomendadas a la AESA por el Reglamento de base.

<b>DG DEFIS</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>	<b>MFP 2028-2034</b>
Agentes temporales (grados de AD)			2	14 (2 EJC x 7 años)
Agentes temporales (grados de AST)				
<i>Subtotal de agentes temporales (AD + AST)</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	2	<b>14 (2 EJC x 7 años)</b>
Agentes contractuales				
Expertos nacionales en comisión de servicios				
<i>Subtotal de agentes contractuales y expertos nacionales en comisión de servicios</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	0	<b>0</b>
<b>TOTAL del personal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	2	<b>14 (2 EJC x 7 años)</b>

<b>DG MOVE</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>	<b>Total MFP 2028-2034</b>
Agentes temporales (grados de AD)			5	5 (anualmente)
Agentes temporales (grados de AST)				
<i>Subtotal de agentes temporales (AD + AST)</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	5	<b>5 (anualmente)</b>
Agentes contractuales				
Expertos nacionales en comisión de servicios				
<i>Subtotal de agentes contractuales y expertos nacionales en comisión de servicios</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	0	<b>0</b>
<b>TOTAL del personal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	5	<b>5 (anualmente)</b>

<b>DG ECHO</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>	<b>MFP 2028-2034</b>
----------------	-----------------	-----------------	-----------------	----------------------

Agentes temporales (grados de AD)		8	8	210 (30 EJC x 7 años)
Agentes temporales (grados de AST)				
<i>Subtotal de agentes temporales (AD + AST)</i>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>210 (30 EJC x 7 años)</b>
Agentes contractuales				
Expertos nacionales en comisión de servicios				
<i>Subtotal de agentes contractuales y expertos nacionales en comisión de servicios</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL del personal</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>210 (30 EJC x 7 años)</b>

Créditos cubiertos con la contribución del presupuesto de la UE en millones EUR (al tercer decimal)

<b>Agencia: AFE</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>	<b>TOTAL 2021-2027</b>	<b>TOTAL 2028-2034<sup>15</sup></b>
Título 1: Gastos de personal			1,314	<b>1,314</b>	<b>9,964</b>
Título 2: Gastos de infraestructura y de funcionamiento				<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
Título 3: Gastos operativos			0,750	<b>0,750</b>	<b>1,160</b>
<b>TOTAL de los créditos cubiertos con el presupuesto de la UE</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>2,064</b>	<b>2,064</b>	<b>11,124</b>

<b>Agencia: AESA</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>	<b>TOTAL 2021-2027</b>	<b>TOTAL 2028-2034<sup>16</sup></b>
Título 1: Gastos de personal			0,498	<b>0,498</b>	<b>3,771</b>
Título 2: Gastos de infraestructura y de funcionamiento				<b>0,000</b>	
Título 3: Gastos operativos				<b>0,000</b>	

<sup>15</sup> Las cifras de esta columna tienen en cuenta el gasto salarial total cubierto por la contribución del presupuesto de la UE para el MFP 2028-2034 y 150 000 EUR anuales para el mantenimiento informático, sin perjuicio de las negociaciones del MFP 2028-2034.

<sup>16</sup> Las cifras de esta columna tienen en cuenta el gasto salarial total cubierto por la contribución del presupuesto de la UE para el MFP 2028-2034, sin perjuicio de las negociaciones de dicho MFP.

<b>TOTAL de los créditos cubiertos con el presupuesto de la UE</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,498</b>	<b>0,498</b>	<b>3,771</b>
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Créditos cubiertos con tasas, si procede, en millones EUR (al tercer decimal)

<b>Agencia: AFE</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>	<b>TOTAL 2021-2027</b>	<b>TOTAL 2028-2034<sup>17</sup></b>
Título 1: Gastos de personal			1,010	<b>1,010</b>	<b>7,658</b>
Título 2: Gastos de infraestructura y de funcionamiento				<b>0,000</b>	
Título 3: Gastos operativos				<b>0,000</b>	
<b>TOTAL de los créditos cubiertos con tasas</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>1,010</b>	<b>1,010</b>	<b>7,658</b>

<b>Agencia: AESA</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>	<b>TOTAL 2021-2027</b>	<b>TOTAL 2028-2034<sup>18</sup></b>
Título 1: Gastos de personal			0,498	<b>0,498</b>	<b>3,771</b>
Título 2: Gastos de infraestructura y de funcionamiento				<b>0,000</b>	
Título 3: Gastos operativos				<b>0,000</b>	
<b>TOTAL de los créditos cubiertos con tasas</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,498</b>	<b>0,498</b>	<b>3,771</b>

**Descripción/resumen de los recursos humanos y créditos (en millones EUR) necesarios para la propuesta/iniciativa en la agencia descentralizada**

<b>Agencia: AFE</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>	<b>TOTAL 2021-2027</b>	<b>Total MFP 2028-2034</b>
Agentes temporales (AD + AST)	0	0	9	<b>9</b>	<b>9</b>
Agentes contractuales	0	0	3	<b>3</b>	<b>3</b>
Expertos nacionales en comisión de servicios	0	0	0	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>17</sup> Las cifras de esta columna tienen en cuenta el gasto salarial total cubierto por las tasas del MFP 2028-2034, sin perjuicio de las negociaciones de dicho MFP.

<sup>18</sup> Las cifras de esta columna tienen en cuenta el gasto salarial total cubierto por las tasas del MFP 2028-2034, sin perjuicio de las negociaciones de dicho MFP.

<b>Total del personal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
Créditos cubiertos con el presupuesto de la UE	0,000	0,000	2,064	<b>2,064</b>	<b>11,124</b>
Créditos cubiertos con tasas (si procede)	0,000	0,000	1,010	<b>1,010</b>	<b>7,658</b>
Créditos cofinanciados (si procede)	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>TOTAL de los créditos</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>3,074</b>	<b>3,074</b>	<b>18,782</b>

<b>Agencia: AESA</b>	<b>Año 2025</b>	<b>Año 2026</b>	<b>Año 2027</b>	<b>TOTAL 2021-2027</b>	<b>Total MFP 2028-2034</b>
Agentes temporales (AD + AST)	0	0	4	4	4
Agentes contractuales	0	0	2	2	2
Expertos nacionales en comisión de servicios	0	0	0	0	0
<b>Total del personal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
Créditos cubiertos con el presupuesto de la UE	0,000	0,000	0,498	<b>0,498</b>	<b>3,771</b>
Créditos cubiertos con tasas (si procede)	0,000	0,000	0,498	<b>0,498</b>	<b>3,771</b>
Créditos cofinanciados (si procede)	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>TOTAL de los créditos</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,996</b>	<b>0,996</b>	<b>7,541</b>

### 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
  - en los recursos propios
  - en otros ingresos
  - indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa <sup>19</sup>			
		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027
Artículo .....					

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

[...]

Otras observaciones (por ejemplo, método o fórmula utilizada para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

[...]

#### 4. DIMENSIONES DIGITALES

El trabajo que llevará a cabo la AFE dará lugar a la modificación de sus herramientas informáticas y registros existentes y, por lo tanto, tiene una dimensión digital. En esta fase no se conocen los detalles al respecto.

##### 4.1. Obligaciones con repercusión digital

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de esta propuesta de Reglamento, la Comisión podrá establecer, mediante la adopción de un acto de ejecución de la Comisión, un Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar seguro y restringido que se implantará de aquí a 2030. Este Sistema contribuirá a racionalizar y automatizar significativamente los procesos de transporte militar, en particular para las operaciones de transporte militar transfronterizo. Por ejemplo, este Sistema Digital incluiría, en particular, los aspectos aduaneros del impreso 302 de la UE de conformidad con el Reglamento (UE) 202X/XXXX [reforma aduanera]. [Esta nueva solución digital será gestionada y mantenida por la Comisión] y, una vez sea operativa, los Estados miembros la utilizarán para todos los procedimientos cubiertos por el presente capítulo y para las formalidades aduaneras relacionadas con el impreso 302 de la UE a que se refiere el presente Reglamento.

El artículo 16 establece que las autoridades aduaneras de los Estados miembros y la Autoridad Aduanera de la UE deben utilizar el Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar a que se refiere el artículo 14, una vez que sea operativo, a efectos del intercambio y almacenamiento de información relacionada con el impreso 302 de la UE, sobre la base de los requisitos comunes en materia de datos definidos de conformidad con el artículo 33 del Reglamento (UE) 202X/XXXX [reforma aduanera]. Las autoridades aduaneras de los Estados miembros y la Autoridad Aduanera de la UE tendrán acceso a este Sistema para cumplir sus obligaciones aduaneras en el contexto de la movilidad militar.

Para facilitar la interoperabilidad y el intercambio de datos entre sistemas, se dará prioridad al uso de formatos normalizados (es decir, JSON, JSON-LD, RDF y XML) para la digitalización del impreso. Además, se establecerá un marco eficaz de gobernanza de datos para asegurar la

<sup>19</sup> Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos menos la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.

gestión y la normalización de la calidad de los datos, garantizando así la exactitud, la fiabilidad y la coherencia entre los distintos sistemas y entidades.

El artículo 35 también prevé la posibilidad de que la Comisión cree un contingente de solidaridad para facilitar la ejecución de las operaciones de transporte militar. Este contingente de solidaridad podría requerir el desarrollo de una herramienta digital segura para su gestión basada en la herramienta existente utilizada por la DG ECHO en el marco del Centro Europeo de Coordinación de la Respuesta a Emergencias.

<i>Referencia a la obligación</i>	<i>Descripción de la obligación</i>	<i>Agentes afectados por la obligación</i>	<i>Procesos generales</i>	<i>Categorías</i>
Artículo 14	Establecimiento de los datos del Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar, <i>a reserva de la adopción del acto de ejecución</i>	La Comisión, los Estados miembros, las autoridades aduaneras de los Estados miembros, las autoridades militares, la Autoridad Aduanera de la Unión Europea	Establecimiento del servicio público digital	Datos Solución digital Servicio público digital
Artículo 16	Digitalización del impreso 302 de la UE, <i>a reserva de la adopción del acto de ejecución por el que se establezca el Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar y de la adopción del Reglamento (UE) 202X/XXXX, por el que se establecen el Código Aduanero de la Unión y la Autoridad Aduanera de la</i>	Autoridades aduaneras de los Estados miembros, Autoridad Aduanera de la Unión Europea.	Intercambio y almacenamiento de información	Datos Solución digital Servicio público digital

	<i>Unión Europea, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 952/2013, y el acto de ejecución / delegado por el que se establezca el modelo de datos aduaneros de la UE.</i>			
Artículo 35	Establecimiento de un contingente de solidaridad (capacidades de transporte de los Estados miembros registradas voluntariamente y capacidades de transporte de la Unión para facilitar la ejecución de operaciones de transporte militar), a reserva de la adopción del acto de ejecución	La Comisión, los Estados miembros	Establecimiento del servicio público digital	Datos Solución digital Servicio público digital

#### 4.2. Datos

Toda autoridad pública y militar que utilice el posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar para la recogida, el tratamiento, la generación, el intercambio o la compartición de datos relacionados con las operaciones de transporte militar lo hará en estricto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, así como de las normas específicas que rigen el tratamiento de información sensible y clasificada. Lo mismo ocurriría con la recogida, el tratamiento, la generación, el intercambio o la compartición de datos relacionados con la herramienta digital segura que podría crearse para gestionar el

posible contingente de solidaridad.

La digitalización del impreso 302 de la UE se ajustará al modelo de datos aduaneros de la UE establecido en el marco de la reforma aduanera.

<i>Tipo de datos</i>	<i>Referencia a las obligaciones</i>	<i>Norma o especificación (si procede)</i>
Datos del Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar, <i>a reserva de la adopción del acto de ejecución por el que se establezca el Sistema</i>	Artículo 14	
Impreso 302 de la UE digitalizado, <i>a reserva de la adopción del acto de ejecución por el que se establezca el Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar y de la adopción del Reglamento (UE) 202X/XXXX, por el que se establecen el Código Aduanero de la Unión y la Autoridad Aduanera de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 952/2013, y los actos delegados o de ejecución por los que se establezca el modelo de datos aduaneros de la UE.</i>	Artículo 16	Sobre la base de los requisitos comunes en materia de datos definidos de conformidad con el artículo 36 del Reglamento (UE) 202X/XXXX [reforma aduanera]
Registro del contingente de solidaridad, <i>a reserva de la adopción del acto de ejecución por el que se cree el registro</i>	Artículo 35	//

### 4.3. Soluciones digitales

Las especificaciones técnicas y los módulos del posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar deberán definirse sobre la base del asesoramiento del Grupo de Transporte de Movilidad Militar. En lo relativo a los aspectos aduaneros relacionados con la digitalización del impreso 302 de la UE, la herramienta se desarrollará sobre la base de la legislación aduanera de la UE aplicable y del asesoramiento de las autoridades aduaneras de la UE y de la Autoridad Aduanera de la Unión Europea, en cooperación con la Comisión. Dado el carácter sensible de los datos tratados a través del posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar, esta solución digital se diseñará y se aplicará haciendo especial hincapié en la ciberseguridad, respetando las normas más estrictas y actualizadas y

las mejores prácticas. El mismo enfoque se aplicaría a la herramienta digital segura que podría crearse para gestionar el posible contingente de solidaridad.

### **Armonización con la Estrategia Europea de Datos**

Toda autoridad pública que utilice el posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar para la recogida, el tratamiento, la generación, el intercambio o la compartición de datos relacionados con las operaciones de transporte militar lo hará en estricto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, así como de las normas específicas que rigen el tratamiento de información sensible y clasificada. Lo mismo ocurriría con la recogida, el tratamiento, la generación, el intercambio o la compartición de datos relacionados con la herramienta digital segura que podría crearse para gestionar el posible contingente de solidaridad.

#### **4.4. Evaluación de la interoperabilidad**

El posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar puede requerir la interacción, a través de las fronteras de los Estados miembros, entre entidades de la UE o entre entidades de la UE y organismos del sector público, como las autoridades aduaneras. El posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar puede repercutir en la «interoperabilidad transfronteriza». Las implicaciones relacionadas dependerán de las especificaciones técnicas y los módulos que pueda conllevar el posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar.

También debe contemplarse la interoperabilidad del posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad con otras herramientas y organismos pertinentes en el marco de la OTAN, sin perjuicio de las disposiciones conexas de la legislación aduanera de la UE.

Se aplicaría un enfoque similar a la herramienta digital segura que podría crearse para gestionar el posible contingente de solidaridad.

#### **4.5. Medidas de apoyo a la digitalización**

La Comisión podrá adoptar un acto de ejecución para establecer el Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar. Sobre la base del asesoramiento del Grupo de Transporte de Movilidad Militar, sin perjuicio de las disposiciones conexas de la legislación aduanera de la UE y del posible asesoramiento de las autoridades aduaneras, el acto de ejecución de la Comisión debe incluir especificaciones y módulos de dicho Sistema. La posible financiación del futuro Fondo Europeo de Competitividad, en el marco del próximo MFP 2028-2034, debe apoyar el desarrollo, el despliegue y el funcionamiento de esta posible solución digital.

La herramienta digital segura que podría crearse para gestionar el posible contingente de solidaridad podría recibir financiación del Programa para la Industria de Defensa Europea.

#### *Descripción general de las soluciones digitales*

<b>Solución digital</b>	<b>Referencia a las obligaciones</b>	<b>Principales funcionalidades asignadas</b>	<b>Organismo responsable</b>	<b>¿Cómo se garantiza la accesibilidad</b>	<b>¿Cómo se tiene en cuenta la</b>	<b>Uso de tecnologías de IA (si</b>
-------------------------	--------------------------------------	--	------------------------------	--	------------------------------------	-------------------------------------

	s		e	?	reusabilidad ?	procede)
Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar, a reserva de la adopción del acto de ejecución por el que se establezca el Sistema	Artículo 14	<p><i>A reserva del acto de ejecución por el que se establezca el Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar</i></p> <p>Los Estados miembros deben utilizarlo para todos los procedimientos relacionados con el marco uniforme para la movilidad militar con arreglo al capítulo I intercambio y almacenamiento de información relacionada con el impreso 302 de la UE</p>	La Comisión	//	//	//
Registro del contingente de solidaridad y herramienta de gestión segura, a reserva de la adopción del acto de ejecución por el que se cree el registro	Artículo 35	<p><i>A reserva de la adopción del acto de ejecución por el que se cree el registro</i></p> <p>registrar las capacidades de transporte de los Estados miembros y de la Unión</p> <p>Capacidad operativa permanente</p>	La Comisión	//	//	//

Explíquese en qué medida se ajusta cada solución digital a las políticas digitales y los textos legislativos aplicables

### Solución digital #1

<b>Política digital o sectorial (cuando proceda)</b>	<b>Explicación de cómo se armoniza con ella</b>
<i>Reglamento de Inteligencia Artificial</i>	//
<i>Marco de ciberseguridad de la UE</i>	Toda autoridad pública que utilice el posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad para la recogida, el tratamiento, la generación, el intercambio o la compartición de datos relacionados con las operaciones de transporte militar lo hará en estricto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, así como de las normas específicas que rigen el tratamiento de información sensible y clasificada.
<i>Reglamento eIDAS</i>	//
<i>Pasarela digital única e IMI</i>	//
<i>Otras</i>	//

### Solución digital #2

<b>Política digital o sectorial (cuando proceda)</b>	<b>Explicación de cómo se armoniza con ella</b>
<i>Reglamento de Inteligencia Artificial</i>	//
<i>Marco de ciberseguridad de la UE</i>	La recogida, el tratamiento, la generación, el intercambio o la compartición de datos relacionados el contingente de solidaridad se llevarán a cabo en estricto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, así como de las normas específicas que rigen el tratamiento de información sensible y clasificada.
<i>Reglamento eIDAS</i>	//
<i>Pasarela digital única e IMI</i>	//

<i>Otras</i>	//
--------------	----

#### 4.4. Evaluación de la interoperabilidad

*Descripción general de los servicios públicos digitales afectados por las obligaciones*

<b>Servicio público digital o categoría de servicios públicos digitales</b>	<b>Descripción</b>	<b>Referencia a las obligaciones</b>	<b>Soluciones de la Europa Interoperable (NO PROCEDE)</b>	<b>Otras soluciones de interoperabilidad</b>
Servicio público digital #1	//	//	//	//
Categoría de servicios públicos digitales según la CFAP #1	//	//	//	//

*Repercusión de las obligaciones sobre la interoperabilidad transfronteriza por cada servicio público digital*

##### **Servicio público digital #1**

<b>Evaluación</b>	<b>Medidas</b>	<b>Posibles obstáculos restantes (si procede)</b>
<b>Armonización con las políticas digitales y sectoriales existentes</b> <b>Enumérense las políticas digitales y sectoriales aplicables que se hayan establecido</b>	//	//
<b>Medidas organizativas para la prestación sencilla de servicios públicos digitales transfronterizos</b> <b>Enumérense las medidas de gobernanza previstas</b>	//	//
<b>Medidas adoptadas para garantizar el consenso en cuanto a los datos</b> <b>Enumérense dichas medidas</b>	//	//
<b>Uso de especificaciones y normas técnicas abiertas acordadas en común</b> <b>Enumérense dichas medidas</b>	//	//

#### 4.5. Medidas de apoyo a la digitalización

*Descripción general de las medidas de apoyo a la digitalización*

<b>Descripción de la medida</b>	<b>Referencia(s) al requisito o a los requisitos</b>	<b>Función de la Comisión</b> (si procede)	<b>Agentes que deben participar</b> (si procede)	<b>Calendario previsto</b> (si procede)
<p>Acto de ejecución para establecer un Sistema Digital de Información sobre Movilidad Militar seguro y restringido</p> <p>Las especificaciones técnicas y los módulos del posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad deberán definirse sobre la base del asesoramiento del Grupo de Transporte de Movilidad Militar.</p> <p>Dado el carácter sensible de los datos tratados a través del posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad, esta solución digital se diseñará y se aplicará haciendo especial hincapié en la ciberseguridad, respetando las normas más estrictas y actualizadas y las mejores prácticas.</p> <p><u>Interoperabilidad.</u> El posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad puede requerir la interacción, a través de las fronteras de los Estados miembros, entre entidades de la UE o entre entidades de la UE y organismos del sector público, como las autoridades aduaneras. El posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad puede repercutir en la «interoperabilidad transfronteriza». Las implicaciones relacionadas dependerán de las especificaciones técnicas y los módulos que pueda conllevar el posible Sistema Digital de Información sobre Movilidad.</p> <p>Sobre la base del asesoramiento del Grupo de Transporte de Movilidad Militar, el acto de ejecución de la Comisión debe incluir las distintas especificaciones técnicas y módulos. La posible financiación del futuro Fondo Europeo de Competitividad, en el marco del próximo MFP 2028-2034, debe apoyar el desarrollo, el despliegue y el</p>	Artículo 14	Puede adoptar el acto	//	//

funcionamiento de esta posible solución digital.				
<p>Acto de ejecución, de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 45, apartado 3, por el que se crea un contingente de solidaridad para facilitar la ejecución de las operaciones de transporte militar.</p> <p>Dado el carácter sensible de los datos, esta solución digital se diseñará y se aplicará haciendo especial hincapié en la ciberseguridad, respetando las normas más estrictas y actualizadas y las mejores prácticas.</p> <p>También debe preverse y garantizarse la <u>interoperabilidad del registro / herramienta segura</u> con otras herramientas y organismos pertinentes en el marco de la OTAN.</p> <p>La herramienta digital segura que podría crearse para gestionar el posible contingente de solidaridad podría recibir financiación del Programa para la Industria de Defensa Europea.</p>	Artículo 38, apartado 1	Puede adoptar el acto	//	//
Directrices que definen los tipos y especifican el número de capacidades de transporte clave necesarias para el contingente de solidaridad	Artículo 35, apartado 2	Puede adoptar directrices	//	//