

U 1/2026 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens meddelande om militär rörlighet och kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en åtgärdsram för att underlägga transport av militär utrustning, militära varor och militär personal i hela unionen

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen kommissionens meddelande om militär rörlighet av den 19 november 2025 och kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en åtgärdsram för att underlätta transport av militär utrustning, militära varor och militär personal i hela unionen samt en promemoria angående kommissionens meddelande och förslag.

Helsingfors den 5 februari 2026

Försvarsminister Antti Häkkinen

Konsultativ tjänsteman Erkki Aalto

**KOMMISSIONENS MEDDELANDE OM MILITÄR RÖRLIGHET SAMT FÖRSLAG
TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM INRÄTTANDE
AV EN ÅTGÄRDSRAM FÖR ATT UNDERLÄTTA TRANSPORT AV MILITÄR
UTRUSTNING, MILITÄRA VAROR OCH MILITÄR PERSONAL I HELA UNIONEN****1 Bakgrund**

Kommissionen antog den 19 november 2025 ett meddelande om militär rörlighet (JOIN(2025) 846 final) och lämnade samtidigt ett förslag (COM(2025) 847 final) till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en åtgärdsram för att underlätta transport av militär utrustning, militära varor och militär personal i hela unionen. Bakgrunden till meddelandet om militär rörlighet och till den föreslagna förordningen (tillsammans ”paketet för militär rörlighet”) är den debatt om de strategiska målen för militär rörlighet som fördes i den strategiska kompassen från 2022 och den gemensamma vitboken om europeisk försvarsberedskap från våren 2025. I vitboken och färdplanen för försvarsberedskap från oktober 2025 pekas militär rörlighet ut som ett prioriterat område för förstärkning av det europeiska försvaret.

I meddelandet lyfts militär rörlighet fram som en avgörande faktor för försvarsberedskap och stärkt avskräckning. Utmaningar för fungerande militär rörlighet utgörs enligt kommissionens meddelande i nuläget av fortsatt fragmenterade och inkonsekventa nationella bestämmelser gällande gränsöverskridande aktivitet, brister i infrastrukturen och otillräcklig transportkapacitet. Dessutom ökar cyber- och hybridhoten sårbarheten i den infrastruktur som är avgörande för militär rörlighet.

Den föreslagna förordningen är ett steg i paketet för militär rörlighet för att undanröja hinder för den militära rörligheten. Den syftar till att inrätta ett EU-omfattande område för militär rörlighet senast till slutet av 2027 som ett första steg mot att successivt uppnå ett ”militärt Schengenområde” inom såväl reglering och infrastruktur som militär rörlighet och kapacitet.

Förslaget till lagstiftningsakt kommer att behandlas i en enkom för detta syfte inrättade ad hoc-grupp för militär rörlighet (*Ad hoc Working Party on Military Mobility*). Gruppen inledde behandlingen av förslaget i början av januari 2026.

Samtidigt med paketet för militär rörlighet lämnade kommissionen ett meddelande om EU:s färdplan för omvandling av försvarsindustrin, om vilket en separat E-skrivelse kommer att upprättas.

2 Förslagets syfte

Målet med den föreslagna förordningen är att inrätta en sammanhängande och harmoniserad ram på EU-nivå som möjliggör, underlättar och påskyndar transport av militär personal, militär materiel och militär utrustning inom Europeiska unionens territorium.

Vid harmoniseringen av tillståndsförfarandena för militär rörlighet används de möjligheter som nya digitala verktyg ger för att effektivisera processerna. Väpnade styrkors tillgång och

nyttjanderätt till infrastruktur, transportkapacitet och centrala tjänster bör garanteras genom inrättande av ett regelverk för gränsöverskridande militära transporter under undantagsförhållanden (European Military Mobility Enhanced Response System – Emers). Syftet med Emers är att stärka militära transporters förmåga att reagera snabbt och effektivt i akuta situationer samt utveckla EU:s och Natos samlade operativa kapacitet genom att aktivt informera Nato när systemet används.

Förslaget syftar till att öka dubbelanvändningen av transportinfrastrukturen. Detta ska genomföras primärt genom att utveckla de fyra identifierade korridorerna för militär rörlighet och verkställa förteckningen över cirka 500 hotspot-projekt, som identifierats med medlemsstaterna. Vad gäller finansieringen av infrastrukturen har kommissionen föreslagit en betydande ökning av anslagen till Fonden för ett sammanlänkat Europa i den föreslagna fleråriga budgetramen för 2028–2034. Den föreslagna förordningen om militär rörlighet fokuserar på att främja militär rörlighet genom lagstiftning, medan förhandlingarna om finansieringen av militär rörlighet genomförs inom förhandlingarna om den fleråriga budgetramen. Statsrådets ståndpunkter gällande kommissionens förslag till flerårig budgetram för 2028–2034, inbegripet det föreslagna instrumentet Fonden för ett sammanlänkat Europa, har lagts fram i E-skrivelsen E 73/2025 rd och U-skrivelsen U 52/2025 rd.

Med den nya verktygslådan med resiliens- och skyddsåtgärder ska medlemsstaterna kunna skydda sin strategiska transport-, energi- och kommunikationsinfrastruktur mot hot. I enlighet med vitboken om försvarsberedskap innefattar verktygslådan kraftfullare åtgärder gällande strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden. För att minska riskerna i samband med utländskt ägande eller utländsk kontroll skulle medlemsstaterna ges möjlighet att tillfälligt överta kontrollen av viktig infrastruktur, utrustning och tillgångar. I syfte att förbättra resiliensen vidtas dessutom åtgärder för att stärka cybersäkerheten och energitryggheten.

Ett viktigt mål gällande förbättring av transportkapaciteten för militär rörlighet är att inrätta en solidaritetspool för militär rörlighet. Poolen bygger frivillighet och i den kan medlemsstaterna meddela sin tillgängliga kapacitet för samtliga transportsätt, vilket skulle effektivisera medlemsstaternas förmåga för militära transporter. Det föreslås också att Europeiska konkurrenskraftsfonden i den kommande budgetramen ska användas för upphandling av ny transportkapacitet.

Utöver den föreslagna regleringen bidrar en fördjupning av partnerskapen med i synnerhet Nato samt Ukraina och Moldavien till främjandet av den militära rörligheten. Därtill kommer det att genomföras årliga övningar av militär rörlighet för att i praktiken testa förfarandena och funktionaliteten för militär rörlighet.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Kapitel I av den föreslagna förordningen anger de allmänna bestämmelserna. Kapitel II fastställer en enhetlig ram för militär rörlighet (enhetliga tillståndsförfaranden och tillståndsregler för militär transport anges i avsnitt 1, och det europeiska systemet för militär rörlighet beskrivs i avsnitt 2). Kapitel III handlar om transportinfrastrukturens resiliens och kapitel IV om tillgången till transport- och logistikförmågor, kapitel V innehåller övergripande bestämmelser, kapitel VI anger ändringar av andra unionsakter och kapitel VII utgörs av slutbestämmelser.

Mål och struktur

1. Kapitel I – Allmänna bestämmelser

I enlighet med artikel 1 i förslaget fastställs i förordningen en enhetlig ram för tillståndsförfaranden för gränsöverskridande militär transport och åtgärder som säkerställer oavbruten militär transport, inbegripet åtgärder som förenklar tullformalityter vid unionens yttre gränser. Förslaget innehåller även bestämmelser om åtgärder som underlättar militär transport för att hantera extraordinära situationer, bättre anpassning och skydd av transportinfrastruktur med dubbla användningsområden till både civilt och militärt bruk, åtgärder för att dela transportförmågor och öka överblicken över befintliga transportförmågor för militär transport. Avsikten är att minimera och lindra militära transporters inverkan på övrig transport. Artikel 2 innehåller bestämmelser om den föreslagna förordningens tillämpningsområde, som omfattar sådan transport av varor, personal och utrustning som helt eller delvis äger rum i unionen och genomförs av väpnade styrkor av medlemsstaterna eller, i de fall som anges i artiklarna 17 och 19, av de allierade i Nato. De definitioner som gäller i förordningen fastställs i artikel 3.

2. Kapitel II – Enhetlig ram för militär rörlighet (enhetliga tillståndsförfaranden och tillstandsregler för militär transport, samt Europeiska systemet för militär rörlighet)

Avsnitt 1 i kapitel II fokuserar på enhetliga tillståndsförfaranden och tillstandsregler för militär transport. Avsnittet innehåller förslag gällande tillståndsförfaranden för militär transport, transporter av farligt gods, cabotageregler, digitalisering och tullförfaranden, vilka i enlighet med artikel 17 i förordningen skulle vara tillämpliga även på insatser, uppdrag och övningar inom Nato samt på bilaterala och multilaterala insatser, uppdrag och övningar mellan Natos medlemsstater.

Artiklarna 4–6 i förslaget gäller permanenta och tillfälliga tillstånd för inresa och uppehåll av militär transport. I Finland omfattar detta de nationella bestämmelserna enligt territorialövervakningslagen (755/2000) om tillståndsförfaranden för en främmande stats militärpersoners, militärfordons, örlogsfartygs, militära luftfartygs eller annat statsfartygs eller statsluftsfartygs ankomst till och uppehåll i landet.

Artiklarna 4–6 hänför sig till inrättande av enhetliga tillståndsförfaranden. De ålägger inte medlemsstaterna att godkänna dessa tillstånd. Varje medlemsstat skulle själva avgöra om den beviljar ett tillstånd, men i förordningen fastställs vissa villkor för återkallande eller ändring av beviljade tillstånd.

Artikel 5 möjliggör permanenta tillstånd för militär transport (som inbegriper minst de militära transportinsatser som avses i bilaga 1 till förordningen). I fråga om permanenta tillstånd för militär transport ska det mottagande landet bevilja eller avslå en begäran om tillstånd inom två månader. Det begärande och det mottagande landet ska komma överens om de närmare villkoren för militär transport. Permanenta tillstånd ska gälla tills den mottagande staten upphäver eller återkallar tillståndet, vilket det kan göra endast på vägande grunder (force majeure eller ett allvarligt hot mot den allmänna ordningen eller den nationella säkerheten). Ifall ett bilateralt permanent tillstånd inte innehåller bestämmelser om en kortare anmälningsfrist, ska den begärande medlemsstaten anmäla en militär transportinsats till den mottagande medlemsstaten minst 72 timmar före insatsen, inklusive eventuell begäran om värdlandsstöd. Den mottagande medlemsstaten får i motiverade fall ändra ett permanent tillstånd, i vilket fall den ska anmäla det minst tre dagar innan till den begärande medlemsstaten.

Enligt artikel 6 i förslaget får den begärande medlemsstaten genom ett tillfälligt tillstånd för militär transport begära tillstånd av den mottagande medlemsstaten för sådana militära transportinsatser som inte omfattas av ett eventuellt giltigt permanent tillstånd. Den mottagande medlemsstaten ska bevilja eller avslå tillståndet inom tre dagar efter mottagandet av begäran. Den mottagande medlemsstaten kan fastställa specifika trafikarrangemang eller andra villkor,

särskilt om det behövs för säker transport av farligt gods. Den mottagande staten beslutar om det tillfälliga tillståndets giltighetstid och kan i vederbörligen motiverade fall göra ändringar i tillståndet. Den mottagande staten kan endast upphäva tillståndet på vägande grunder (force majeure eller ett allvarligt hot mot ordningen eller den nationella säkerheten). Samtliga begäranden som hänför sig till artiklarna 5 och 6 ska förmedlas via den samordnare för gränsöverskridande militär transport som utsetts i enlighet med artikel 40.1. De begäranden för militär transport som avses i kapitlet ska upprättas enligt det underlag som finns i bilaga II.

Enligt föreslagna artikel 5 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 44 för att uppdatera förteckningen i bilaga I över de verksamheter som omfattas av permanenta tillstånd för militär transport. Avseende tillståndsförfaranden ges kommissionen i föreslagna artikel 8 befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 44 för att ändra bilaga II till förordningen genom att uppdatera innehållet i mallen för tillståndsförfaranden för att ta hänsyn till den operativa utvecklingen. Enligt artikel 14 får kommissionen anta genomförandeakter om inrättande av ett digitalt informationssystem för militär rörlighet.

Om en medlemsstat beslutar att bevilja ett tillstånd för militär transport enligt artikel 5 eller 6, ska den också tillåta sådan transport av farlig gods som uppfyller kraven i något av följande instrument: ADR (överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg; Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road), ADN (överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar; European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways), RID (reglementet om internationell transport av farligt gods på järnväg; Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail), IMDG-koden (internationella koden om transport av farligt gods till sjöss; International Maritime Dangerous Goods Code), ICAO-TI (Internationella civila luftfartsorganisationen – tekniska instruktioner; International Civil Aviation Organization – Technical Instructions) och AMovP-6 (Natos Allied Movement Publication 6).

Dessutom ska medlemsstaten tillåta militär transport som utförs av en Natoallierad som inte är part i ovannämnda avtal, förutsatt att denna stat följer Natos AMovP-6. Kapitlet innehåller också bestämmelser om exceptionell militär transport på väg, undantag för militär transport från trafikrestriktioner, samt digitalisering av tillståndsförfaranden (digitalt informationssystem för militär rörlighet), inklusive digitalisering av EU-formulär 302.

Enligt artikel 17 i nämnda avsnitt ska medlemsstaterna inom Nato och inom ramen för insatser, uppdrag och övningar mellan Natos medlemsstater på multilateral och bilateral nivå behandla de övriga Natoallierade som likvärdiga med EU-medlemsstater vid tillämpningen av artiklarna 4–13. Även medlemsstater som inte är parter i Nato får besluta att behandla Natoallierade som likvärdiga med EU-medlemsstater.

Effektivisering av gränsöverskridande militär transport genomförs genom förenklade tullformaliteter vid unionens yttre gränser samt digitalisering av EU-formulär 302 i enlighet med artiklarna 1, 15 och 16. De föreslagna bestämmelserna om tullförfaranden för militär transport är förenliga med den kommande översynen av unionens tullkodex (customs reform) som fastställer tullregler och tullförfaranden inom EU. Då Emers är aktiverat ska livsmedel, foder och hundar avsedda för militär användning undantas från kontroller i enlighet med artikel 30 och transporteras under övervakning av militära myndigheter. Dessutom ska i enlighet med artikel 31 påskyndat tullförfarande och krishanteringsmekanismen enligt EU:s tullkodex (efter tullreformen) aktiveras.

I andra avsnittet i kapitlet föreslås inrättande av Europeiska systemet för militär rörlighet (Emers). Det är tänkt att Emers får aktiveras i exceptionella situationer, där behovet för militär transport överskrider kapaciteten i transportnätet och de sedvanliga militära transportarrangemangen inte är tillräckliga för att dessa behov ska kunna tillgodoses. Emers skulle aktiveras på kommissionens förslag genom en genomförandeakt som rådet antar med kvalificerad majoritet. Kommissionen lägger fram förslaget antingen på eget initiativ eller på motiverad begäran från en medlemsstat. Beslutet om aktivering ska fattas senast 48 timmar efter mottagandet av aktiveringsbegäran. Emers kan aktiveras för högst 12 månader och det kan förlängas om situationen kräver det. Under den tid som Emers tillämpas kan kommissionen samråda med den separat inrättade transportgruppen för militär rörlighet.

Rådet ska i genomförandeakten om aktivering av Emers besluta om vilka verkningar av förordningen Natoallierade medlemsstater ska utvidga till Natoallierade som inte är medlemsstater i unionen. Även medlemsstater som inte är parter i Nato skulle få fatta beslut om att utvidga reglerna för Emers till Natoallierade som inte är medlemsstater. När rådet fattar dessa beslut ska det beakta insatser, uppdrag och övningar som man kommit överens om inom Nato och som hänför sig till tillämpningen av Emers. Rådet ska härvid respektera unionens och dess medlemsstaters säkerhets- och försvarsintressen. När Emers är aktiverat införs unionsomfattande nödgärder för att säkerställa snabb och oavbruten militär transport. Avvikande från artiklarna 5 och 6 i förordningen, skulle begäranden om tillstånd för inresa och uppehåll av militär transport anses vara godkända medan Emers tillämpas. Den begärande medlemsstaten ska informera den mottagande medlemsstaten senast sex timmar före gränsövergången.

Åtgärderna medan Emers är aktiverat inbegriper också prioriterad tillgång till infrastruktur och transportkapacitet. Under den period som Emers är aktiverat ska medlemsstater, samt ägare, operatörer och förvaltare av infrastruktur bevilja militära transporter prioriterad tillgång till transportförbindelser och infrastruktur, inklusive vägnät, viloplats, järnvägsnät, stationer, tjänster, infrastruktur för sjöfart och inre vattenvägar, farleder, kanaler, hamninlopp, områden som omfattas av lotsning, hamnterminaler, flygplatser, luftrum och tankningsinfrastruktur.

Den solidaritetsreserv som avses i artikel 35 skulle utgöras av medlemsstaternas transport- och logistikförmågor samt av resurser som finansieras av unionen eller upphandlas genom avtal. Ifall solidaritetsreserven är operativ då Emers är aktiverat får kommissionen identifiera särskilda förmågor i reserven som behövs för medlemsstaters specifika behov. Kommissionen samordnar delningen av resurserna och kan vid behov upphandla ytterligare förmågor, efter råd från transportgruppen för militär rörlighet. I brådskande situationer ska resurserna i reserven prioriteras till kritiska transporter, och medlemsstaterna får inte vägra att överlåta unionsfinansierade resurser om dessa är nödvändiga. Ansökningsprocesserna ska påskyndas så att fördröjningarna minimeras och transporterna kan genomföras inom några timmar.

Därtill skulle det vara möjligt att göra undantag till de normala reglerna, såsom normerna för transport av farligt gods, körtider och viloperioder samt kontroll av livsmedel, foder och hundar vid införsel till unionen. Tullförfaranden och offentliga kontroller förenklas och påskyndas och användningen av digitala anmälningar främjas. Likaså effektiviseras skyddet av den strategiska infrastrukturen medan Emers är aktiverat.

Samtliga ovannämnda tillfälliga åtgärder ska gälla i hela unionen under den period som Emers är aktiverat.

3. Kapitel III – Transportinfrastrukturens resiliens

Tredje kapitlet i förordningen handlar om transportinfrastrukturens resiliens. Enligt föreslagna artikel 32 skulle medlemsstaterna uppgradera korridorerna för militär rörlighet genom att särskilt prioritera projekt för att avlägsna flaskhalsar, säkerställa driftskompatibilitet, inbegripet övergång till spårvidd enligt europeisk standard, anpassning till exceptionella transporter, uppgradera tunnlar, förbättra tillgången för trafikknutpunkter samt förbättra infrastrukturen för kommunikation, trafikkontroll, navigering, övervakning och energiförsörjning.

Dessutom ålägger artikeln de medlemsstater som är belägna längs en korridor att samarbeta sinsemellan för att identifiera potentiella risker för gränsöverskridande transport. Medlemsstaterna ska inom ramen för samarbetet bland annat analysera hur väl infrastrukturen i korridorerna uppfyller kraven med avseende på transportinfrastrukturen i rådets militära krav samt bedöma aspekter som påverkar funktionen, säkerheten och resiliensen i korridoren. På grundval av dessa analyser ska kommissionen i samarbete med medlemsstaterna identifiera de investeringar som medlemsstaterna ska genomföra. Enligt artikeln ska medlemsstaterna också säkra samarbetet med olika aktörer, såsom järnvägsinfrastrukturförvaltare och luftfartsmyndigheter.

Enligt artikel 33 ska medlemsstaterna identifiera strategiska infrastrukturer med dubbla användningsområden som komplement till tillämpningsområdet av direktiv (EU) 2022/2557 om kritiska entiteters motståndskraft (CER-direktivet). Senast två år efter förordningens ikraftträdande ska medlemsstaterna överlämna en förteckning över den identifierade infrastrukturen till kommissionen.

Enligt artikel 34 ska medlemsstaterna skydda de identifierade delarna av strategisk infrastruktur mot störningar, stärka deras resiliens och säkerställa driften under alla omständigheter. Kommissionen får anta genomförandeakter för att identifiera nödvändiga skyddsåtgärder, särskilt de för skydd av infrastruktur med dubbla användningsområden som avses i artikel 24. I detta syfte får kommissionen rådfråga transportgruppen för militär rörlighet och TENT-T-kommittén.

4. Kapitel IV – Tillgång till transport- och logistikförmågor, inkl. solidaritetsreserv

Artiklarna 35–39 i kapitel IV behandlar inrättande av en solidaritetsreserv, tillgång till fordons- och materielregister, tekniska specifikationer för testning, godkännande och identifiering av järnvägsutrustning, inrättande av en ram för tillfällig nyttjanderätt samt ramavtal med leverantörer av transporttjänster med dubbla användningsområden.

Solidaritetsreserven skulle bestå av medlemsstaternas och eventuellt unionens registrerade förmågor. Reserven är avsedd att vara en mekanism genom vilken medlemsstaterna kan dela och låna transport- och logistikförmågor med varandra och som används för att genomföra och underlätta militära transportinsatser. Enligt artikel 35 aktiveras solidaritetsreserven genom att kommissionen antar en genomförandeakt om det. Åtgärder för att avhjälpa unionens kapacitetsbrister vidtas utifrån råd av transportgruppen för militär rörlighet och de stresstester som avses i kapitel fem. Utifrån dessa antas riktlinjer som fastställer och preciserar de centrala transportförmågor som krävs för solidaritetsreserven.

I enlighet med föreslagna artikel 35 får medlemsstaterna frivilligt registrera sina egna förmågor i solidaritetsreserven. I gengäld ska de förmågor som medlemsstaterna har förvärvat med ekonomiskt stöd från unionsfinansiering registreras i solidaritetsreserven. Likaså ska eventuella gemensamma transportförmågor som upphandlats av unionen automatiskt registreras i solidaritetsreserven. Medlemsstaterna ska överlåta de resurser som de registrerat i solidaritetsreserven, ifall det på unionsnivå fastställs att resurserna måste sättas in för att trygga

militär rörlighet, visserligen med beaktande av att de förmågor som är registrerade i reserven kvarstår under medlemsstatens ledning och kontroll. En medlemsstats förmågor som är registrerade i solidaritetsreserven får undantas från stöd som ges inom reserven, ifall den registrerande medlemsstaten ställs inför en exceptionell situation som kräver användning av dessa förmågor. Kostnaderna för underhåll och användning av förmågor ska bäras av den registrerande medlemsstaten, om inte annat föreskrivs i genomförandeakten om solidaritetsreserven.

Enligt föreslagna artikel 36 om tillgång till fordonsregister ska medlemsstaterna säkerställa att de tjänster som ansvarar för att utföra militära transportinsatser samt kommissionen har tillgång till nationella vägfordonsregister samt till nationella och EU:s järnvägsbyrås register över järnvägsfordon. Därigenom är det möjligt att identifiera vägtransportfordon, järnvägsfordon samt luftfartyg och fartyg med dubbla användningsområden.

I enlighet med artikel 37 får kommissionen anta genomförandeakter i syfte att identifiera de kategorier av järnvägsfordon som är mest lämpade för användning för militär transport, vilket kräver att innehavare och tillverkare av järnvägsutrustning också ska anmäla fordon som utrustning för militär transport samt på tillbörligt sätt registrera dessa i det europeiska fordonsregistret.

I syfte att säkerställa militär transport innehåller artikel 38 bestämmelser om en ram som varje medlemsstat ska ha inrättat senast ett år efter förordningens ikraftträdande. Denna ram ska utgöra en sista åtgärd för utfärdande av bindande beslut för att erhålla tillfällig kontroll över eller nyttjanderätt till infrastruktur eller utrustning som är belägna på medlemsstatens territorium och som är nödvändiga för utförandet av militära transportinsatser. Ramen ska innefatta en kompensationsmekanism för de utgifter som uppkommit genom tillfällig kontroll samt transparenta regler för sådan tillfällig kontroll. Enligt artikel 39 får medlemsstaterna ingå ramavtal med leverantörer av transporttjänster med dubbla användningsområden för att säkerställa tillgång till transportkapacitet för militära transportinsatser. Ramavtalen ska utformas så att andra medlemsstater kan ansluta som avtalsslutande parter.

5. Kapitel V–VII – Övergripande bestämmelser, ändringar av andra unionsakter, och slutbestämmelser

Bestämmelserna i kapitel V Övergripande bestämmelser omfattar bland annat tillsättande av en nationell samordnare för gränsöverskridande militär transport, inrättande av transportgruppen för militär rörlighet, beredskapskontroll av militär transport och övergripande tester för att utvärdera militära transportinsatser (stresstester). Medlemsstaterna ska utse en nationell samordnare för gränsöverskridande militär transport inom sex månader efter förordningens ikraftträdande. Samordnaren tar emot och skickar sådana begäranden om tillstånd för militär transport som avses i artiklarna 8.3 och 20.2, ger råd i fråga om tullformalityter, tar emot och besvarar begäranden om prioriterad tillgång som lämnas in när Emers är aktiverat i enlighet med artikel 21 samt samordnar med alla relevanta aktörer vid kontroller av militär transportberedskap och när Emers är aktiverat.

Transportgruppen för militär rörlighet (Military Mobility Transport Group) inrättas för att ge råd till kommissionen och underlätta informationsutbyte mellan medlemsstaterna samt samarbetet i frågor som rör förordningen, inbegripet att underlätta identifieringen av förmågor för solidaritetsreserven, beviljandet av tillstånd för militär transport och trafikarrangemang, gemensam upphandling av logistikförmågor och granska kontrollerna av militär transportberedskap. Transportgruppen ska bestå av företrädare för kommissionen, utrikestjänsten, Europeiska unionens militära stab, Europeiska försvarsbyrå och

medlemsstaterna. Gruppen ska bjuda in tullexperter från medlemsstaterna och EU bjudas att delta vid behandling av tullärenden. Den får, när så är relevant, bjuda in Ukraina, Moldavien och EES-länderna att delta i möten som observatörer.

I enlighet med föreslagna artikel 42 ska medlemsstaterna en gång om året göra en beredskapskontroll av militär transport. Den nationella samordnare för gränsöverskridande transport ska dela resultaten från kontrollerna med transportgruppen för militär rörlighet. Beredskapskontrollerna ska omfatta information om bland annat åtgärder för planering av trafikarrangemang för gränsöverskridande militära transportinsatser, åtgärder för att säkerställa ett myndighetsövergripande tillvägagångssätt, åtgärder för värdlandsstöd, huruvida begäranden om tillstånd för militär transport har lämnats in, nationella åtgärder för att genomföra Emers, samt eventuella begäranden om stöd från solidaritetsreserven.

I enlighet med artikel 43 får kommissionen, i samarbete med medlemsstaterna och relevanta unionsorgan, genomföra stresstester för att testa beredskapen för militär transport. Testerna ska förbereda aktivering av Emers, testa ändamålsenligheten i ett myndighetsövergripande tillvägagångssätt och testa genomförandet av förordningen i specifika geografiska områden, såsom i gränsområden mot ett tredjeland eller inom en specifik korridor för militär rörlighet. Medlemsstaterna får begära att kommissionen genomför stresstesten, och kommissionen ska förmedla resultaten av testen till deltagande medlemsstater och transportgruppen för militär rörlighet.

I kapitel VI räknas upp de förändringar som förordningen ger upphov till i förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå, direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, förordning (EU) 2024/2803 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, och förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet.

Slutbestämmelserna i kapitel VII omfattar säkerhetsskyddsklassificeringen av de uppgifter som erhålls vid tillämpningen av förordningen, samt integritetsskydd, utvärdering och ikraftträdande. Förordningen ska träda i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning. Förordningen är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen

Rättslig grund

Förslaget till förordning grundar sig på bestämmelserna i artikel 91 om transportfrågor och i artikel 100.2 om sjöfart och luftfart i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Dessa sinsemellan kompatibla rättsliga grunder ger unionslagstiftaren ett stort utrymme att anta relevanta bestämmelser om såväl internationella som unionsinterna transporter. Förslagets främsta syfte är att underlätta militär transport inom unionen och över dess yttre gränser samt minimera och mildra inverkan av sådan transport på civil transport. Vad gäller de enhetliga tillståndsförfaranden för militär transport som avses i de föreslagna artiklarna 4–6 och 20, det vill säga tillståndsförfaranden för en främmande stats väpnade styrkors ankomst till och uppehåll i Finland enligt territorialövervakningslagen (755/2000), kommer statsrådet att ytterligare klarlägga om frågan kan anses höra till unionens behörighet. I övrigt kommer statsrådet att granska vissa detaljer i förordningen, men enligt den preliminära bedömningen är den föreslagna rättsliga grunden lämplig.

I enlighet med artikel 91.1 och artikel 100.2 i EUF-fördraget ska förslaget behandlas enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet och antas i rådet med kvalificerad majoritet.

Kommissionen har i förslaget tagit ställning till valet av rättsligt instrument. Kommissionen motiverar valet med att endast en förordning kan ge den grad av enhetlig och bindande tillämpning som krävs för att effektivisera militär transport. Valet av en förordning i stället för ett direktiv möjliggör dessutom ett snabbare genomförande för att uppnå de mål för militär rörlighet som beskrivs i vitboken om europeisk försvarsberedskap.

Subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen

I enlighet med subsidiaritetsprincipen kan unionen på de områden där den inte har exklusiv befogenhet vidta en åtgärd endast om det kan ske effektivare än på medlemsstaternas nationella eller lokala nivåer.

Enligt kommissionen är åtgärder på unionsnivå nödvändiga för undanröjande av hinder för regleringen, gemensamt utnyttjande av resurser (pooling), samt säkerställande av koherensen mellan EU och Nato, med beaktande av att EU har exklusiv befogenhet i fråga om tullagstiftningen. Kommissionen anser att förslaget potentiellt kan ge påvisat mervärde jämfört med medlemsstaternas egna åtgärder, genom att det kan (i) minska fragmenteringen av gränsöverskridande reglering med hjälp av bindande regelverk, (ii) mobilisera EU:s budgetinstrument i en bred skala, (iii) generera transparent och kompatibel ("interoperable") information och digital samordning, (iv) tillhandahålla ett rättsligt och institutionaliserat instrument för synkronisering av EU:s och Natos operativa krav, och (v) ge stordriftsfördelar för upphandling och lagring av förmågor. Statsrådet anser att förslagets syften inte kan uppnås genom medlemsstaternas ensidiga åtgärder och att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Enligt proportionalitetsprincipen får unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen. Statsrådet kommer att noggrannare utvärdera huruvida denna princip uppfylls i förhållande till de många detaljerna i förslaget under den fortsatta behandlingen.

5 Förslagets konsekvenser

Konsekvenser på EU-nivå

Enligt kommissionen kan de investeringar i infrastruktur som föreslås i avsnittet om infrastruktur (inbegripet den föreslagna budgeten för militär rörlighet genom Fonden för ett sammanlänkat Europa i den fleråriga budgetramen för 2028–2034) förbättra effektiviteten i TEN-T-nätet genom att avlägsna flaskhalsar och möjliggöra bättre interoperabilitet av civil och militär transport. Sannolikt kommer konsekvenserna att ha en ojämn geografisk spridning. Avlägsnandet av flaskhalsarna för hotspot-projekt kan förväntas göra dem mindre sårbara för störningar, i synnerhet hybridhot.

Enligt kommissionens bedömning kan de föreslagna processerna för att främja digitaliseringen leda till snabbare behandling på operativ nivå och en bättre lägesbild av trafikflödet. På strategisk nivå kan detta innebära en bättre tillgång till samlade data om mobilitet, vilket kan hjälpa EU att identifiera flaskhalsar i systemet och förbättra åtgärderna för att underlätta militär rörlighet. Å andra sidan medför digitaliseringen risker, bland annat inom cybersäkerhet.

Bestämmelserna om prioriterad tillgång i den föreslagna förordningen skulle enligt kommissionen ha många olika slags konsekvenser. I fråga om militära transportinsatser kan prioriterad tillgång sannolikt underlätta processerna för planering av militär rörlighet i nödsituationer. För civila användare kan förslagen om prioriterad tillgång i gengäld orsaka tillfälliga störningar, och i transportknutpunkterna kan omdirigering av förmågor och kapacitet ge upphov till påtagliga dominoeffekter.

Konsekvenser för lagstiftningen

Förordningen skulle vara till alla delar förpliktande och direkt tillämplig i alla medlemsstater. Statsrådet kommer under den fortsatta behandlingen att utvärdera förslagets kompatibilitet med den nationella lagstiftningen. Den föreslagna förordningen kan när den träder i kraft föranleda ändringar i den nationella lagstiftningen. Tillämpning av förordningen kan kräva genomförandebestämmelser åtminstone gällande den nationella samordnare av gränsöverskridande militär transport som avses i föreslagna artikel 40.

Till exempel samordningsskyldigheterna i fråga om tillståndsförfarandena kan kräva precisering av lagstiftningen. Likaså kan identifiering av myndigheten för prioriterad tillgång för transporter och förfarandena för prioritering av transporter kräva ändringar i lagstiftningen. Eventuell bör också förhållandet mellan civil transport av farligt gods och lagen om transport om farliga ämnen inom Försvarsmakten, eftersom nämnda lag inte omfattar exempelvis järnvägstransporter.

Ekonomiska konsekvenser

Genomförandet av förslaget medför enligt kommissionens beräkningar utgifter för personal och informationssystem om cirka 9,6 miljoner euro under innevarande fleråriga budgetramen (2021–2027) och cirka 64,1 miljoner euro under följande fleråriga budgetram. Enligt förslaget ska driftsutgifterna under innevarande fleråriga budgetram (2021–2027) täckas från Fonden för ett sammanlänkat Europa. Under den kommande budgetramen ska driftsutgifterna också täckas genom respektive program, beroende på utfallet av förhandlingarna om den fleråriga budgetramen för 2028–2034.

Försvarsförvaltningen och transportförvaltningen har i samarbete med kommissionen identifierat lokaler för militär rörlighet som är belägna längs korridorer för militär rörlighet. Finland har lämnat till kommissionen en förteckning över utvecklingsbehoven av transportinfrastrukturen längs korridorerna för militär rörlighet (s.k. hotspots), vilka sammanlagt uppgår till över 3 miljarder euro. Infrastrukturbehoven för militär rörlighet preciseras hela tiden när försvarsplaneringen framskrider. En del av dessa behov kan eventuellt täckas med unionsfinansiering genom Fonden för ett sammanlänkat Europa. Unionens föreslagna bidrag till finansieringen är 50 procent, men förhandlingarna om detta pågår fortfarande. Förslaget verkar bredda det aktuella tillämpningsområdet, varigenom det belopp som behövs sannolikt kommer att öka ytterligare.

Utvidgning av den europeiska spårvidden till EU:s korridorer för militär rörlighet skulle enligt de preliminära beräkningarna som gjorts utifrån utredningarna kosta 3,5–5 miljarder euro.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet och förfaringssätt

Förslaget utvidgar tillämpningen av skyldigheterna enligt bland annat CER-direktivet om skydd av och resiliens hos kritisk infrastruktur samt cybersäkerhetsdirektivet (NIS2) till de ägare/operatörer/förvaltare av strategisk infrastruktur med dubbla användningsområden som

identifierats enligt denna förordning, oavsett om dessa omfattas av de nämnda akternas tillämpningsområde. Det kommer sannolikt att innebära en betydlig ökning av den administrativa bördan, särskilt vad gäller skyddsåtgärder, och medföra överlappande och komplicerade övervaknings- och rapporteringsskyldigheter för olika aktörer.

De förfaranden som läggs fram i föreslagna artikel 33 stödjer inte till alla delar identifieringen av nationellt viktiga behov av militär rörlighet. Däremot föreligger en risk för att de föreslagna förfarandena leder till identifiering av infrastruktur som är av sekundär betydelse för militär rörlighet, vilket ytterligare ökar i onödan den administrativa börda som hänför sig till skyddet av infrastrukturen.

Finland har fungerande förfaranden och samarbetsformer för identifiering av den militära rörlighetens behov, och det förefaller som att förslaget ökar mängden dubbelt arbete, utan något betydande mervärde. Eftersom förslagets koppling till exempelvis genomförandet av CER-direktivet är otydligt, är det svårt att urskilja nyttan av åtgärder för identifiering och skydd av infrastruktur utöver direktivet.

De föreslagna förfarandena för exempelvis prioritering av nationell och gränsöverskridande transport skulle kräva inrättande av nya verksamhetsmodeller både nationellt och inom Norden.

Åtagandena för tillstånd och samordning enligt artiklarna 4–7 skulle sannolikt också ha administrativa och ekonomiska konsekvenser för myndigheterna. De föreslagna tidsplanerna är pressade, vilket kan ge upphov till fler utmaningar för myndigheternas verksamhet.

Förfarandena enligt föreslagna artikel 3.10, artikel 3.11 och artikel 9 skulle kräva tilldelning av resurser till polisen och andra myndigheter, såsom huvudmannen för trafikleder, för säkerställande av trafikarrangemang och militära transportinsatser.

Förenkling av tullförfarandena vid unionens yttre gränser samt digitalisering av handlingar i enlighet med föreslagna artikel 15 respektive artikel 16 skulle vara en positiv utveckling för tullmyndigheterna. Digitaliseringen skulle effektivisera processerna och avveckla deras beroende av tid och plats. Ett steg i denna riktning är digitalisering av formulär 302 för militär rörlighet. Dessutom förtydligar artiklarna 30 och 31 tullmyndigheternas ansvar och uppgifter vid aktiveringen av Emers. Förslaget medför i praktiken inga ändringar i Tullens nuvarande förfaranden för övervakningen av begränsningar av införseln. Det omfattar tullformalitetserna vid transport över de yttre gränserna och begränsningarna till den del som dessa gäller utländsk militär materiel och militära trupper.

6 Förslagets förhållande till grundlagen och till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Såsom nämnts ovan, hänför sig de föreslagna artiklarna 4–6 och 20 till tillståndsförfaranden för en främmande stats väpnade styrkors ankomst till och uppehåll i Finland enligt territorialövervakningslagen (755/2000). Statsrådet kommer under den fortsatta behandlingen att klargöra om unionen har befogenhet att lagstifta om enhetliga tillståndsförfaranden för militär transport.

Under den fortsatta behandlingen bör förslagets grundlagsenlighet bedömas närmare åtminstone i förhållande till grundlagens 1 § om Finlands suveränitet och 15 § om egendomsskydd. Väsentliga frågor i förhållande till grundlagen är åtminstone tillståndsförfaranden enligt artiklarna 4-6 och 20, prioriterad tillgång enligt artikel 21 och inrättande av tillfällig kontroll eller nyttjanderätt enligt artikel 38.

7 Ålands behörighet

Statsrådet fortsätter utreda om förslaget hör till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet.

Åland är genom fördrag (1/1922 – Konvention angående Ålandsöarnas icke-befästande och neutralisering) ett demilitariserat område. Därmed får det demilitariserade området Åland inte användas för militär rörlighet. Området bör med andra ord beaktas vid den geografiska tillämpningen av förordningen.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

Rådets ordförandeland Cypern inledde i januari 2026 förhandlingar om förslaget till förordning i ad hoc-gruppen för militär rörlighet. Kommissionen lade fram förslaget för gruppen den 9 januari 2026.

9 Nationell behandling av förslaget

Under utarbetandet av U-skrivelsen har den breda sammansättningen av sektionen Försvarsfrågor i kommittén för EU-ärenden hörts. Förslaget behandlades i skriftligt förfarande av kommitténs sektion Försvarsfrågor (EU11) och av den mindre sammansättningen av sektionen Transport (EU22) den 15–19 januari 2026.

Statsrådets ståndpunkter fastställdes i EU-ministerutskottet den 22 januari 2026.

10 Statsrådets ståndpunkt

Finlands ståndpunkter till militär rörlighet har formulerats i utredningen E 33/2025 rd (EU:s vitbok om europeisk försvarsberedskap 2030), USP 6/2024 rd (utveckling av den militära rörligheten och nationell handlingsplan 2024), E 73/2025 rd (kommissionens förslag till EU:s fleråriga budgetram 2028–2034) och U-skrivelsen U 52/2025 rd (statsrådets skrivelse till riksdagen om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034). I dessa läggs fram följande ståndpunkter som är relevanta för det aktuella förslaget:

Finlands ståndpunkt är att främjandet av den militära rörligheten stärker Finlands försvarsförmåga, säkerheten och försvaret i Europa, Natos gemensamma avskräckande effekt och försvar samt stöder både deltagandet i det internationella försvarssamarbetet och den helhet som bildas av lämnande och mottagande av internationellt bistånd.

Finland ställer sig bakom ett fördjupat samarbete mellan EU och Nato för att utveckla den militära rörligheten. Utvecklingen av den militära rörligheten är en av de viktigaste frågor som Finland driver i fråga om samarbetet mellan EU och Nato

Finland betonar vikten av aktionsberedskap och annan beredskap samt försörjningsberedskap när den militära rörligheten utvecklas. Med tanke på den militära rörligheten är det viktigt att den kritiska infrastrukturen och funktioner som är kritiska ur samhällets synvinkel genomförs på ett säkert och kriståligt sätt.

Finland stöder utnyttjandet av digitaliseringen vid utvecklandet av den militära rörligheten samt utvecklandet av gemensamma standarder för ett logistikdatanät som omfattar hela EU. För

Finland är det viktigt att informationssystemen utvecklas med beaktande av internationella standarder och kompatibilitet.

Finland betonar att militär rörlighet är en central del av totalförsvaret och att det för att utveckla den militära rörligheten utöver förvaltningsövergripande samarbete också krävs ett samhällsövergripande tillvägagångssätt (Whole-of-Society approach).

Finland stöder kommissionens förslag att öka finansieringen av försvaret (inkl. militär rörlighet), krisberedskapen och gränssäkerheten i den kommande finansieringsramen.

Finland anser att Europas transportinfrastruktur bör främja transportnätets dubbla användningsområden effektivare än hittills, och samtidigt främja unionens övergripande säkerhet, i synnerhet den militära rörligheten. I finansieringen bör man beakta de särskilda utmaningar som hänför sig till Finlands tillgänglighet och ställning som en stat vid EU:s yttre gräns.

När det gäller militär rörlighet är Finlands viktigaste mål att den kommande finansieringen ska kunna riktas till övergången till en enhetlig europeisk spårvidd.

Finland betonar att EU bör fästa särskild hänsyn till och stödja utvecklingen av militär rörlighet i staterna vid unionens östgräns och i de norra regionerna av EU.

Finland anser att det är viktigt att EU riktar åtgärderna för utveckling och stöd av militär rörlighet till de syften som är mest kritiska för militär avskräckning och försvar, inbegripet hotet mot den kritiska infrastrukturen.

Finland betonar att det krävs åtgärder på EU-nivå för förbättring av förutsättningarna för militär försörjningsberedskap, åtgärdande av flaskhalsar i infrastrukturen och samordning av gränsöverskridande logistik för snabba insatser.

Finland ser det som viktigt att man i vitboken har lyft fram förbättringen av militär rörlighet som en möjliggörare för Europas säkerhet och stödet till Ukraina.

I fråga om den militära rörligheten betonar statsrådet att utvecklingen av förbindelser som säkerställer de mest sårbara punkterna i TEN-T-nätet (t.ex. omvägar för kritiska broar) och centrala knutpunkter för den militära rörligheten, bland annat hamnar, i det förändrade säkerhetsläget och med beaktande av medlemsstaternas särskilda förhållanden bör vara berättigad till EU-finansiering även utanför TEN-T-nätet.

Statsrådet tar separat ställning till frågorna om finansiering som en del av budgetramen.

Statsrådets ståndpunkter ovan kompletteras med denna U-skrivelse på följande sätt:

Statsrådet stöder förslaget och förhåller sig positivt till syftet med den föreslagna förordningen om militär rörlighet. Statsrådet ser underlättande av militär rörlighet som en avgörande åtgärd för att utveckla försvarsberedskapen i Europa.

Statsrådet ser det som viktigt att EU främjar åtgärder som möjliggör och påskyndar transport av militär personal, militär materiel och militär utrustning inom Europeiska unionens territorium och inom Nato, särskilt i krissituationer.

Statsrådet framhäver samarbetet mellan civila och militära entiteter. Det är viktigt att säkerställa att även civila myndigheter genomför Natos militära planer.

Avseende de föreslagna åtgärderna för identifiering och skydd av infrastruktur med dubbla användningsområden anser statsrådet att de bör vara bättre proportionella och tydligare i förhållande till den gällande lagstiftningen och ta hänsyn till den nytta och eventuella tilläggsbörda som åtgärderna innebär. Statsrådet anser att åtgärderna för identifiering och skydd av infrastruktur med dubbla användningsområden bör harmoniseras med den befintliga lagstiftningen, inklusive genomförandet av direktivet om kritiska entiteters motståndskraft (CER-direktivet). Dubblering av uppgifter för undvikas.

De sensitiva aspekterna av informationsutbyte gällande nationell säkerhet och försvar ska beaktas på ett ändamålsenligt sätt. De sensitiva aspekterna av nationell säkerhet beaktas inte tillräckligt väl i de föreslagna bestämmelserna om informationsutbyte gällande infrastruktur med dubbla användningsområden i den föreslagna förordningen, som till denna del bör preciseras.

Statsrådet anser att i de lösningar och beslut som hänför sig till den europeiska spårvidden bör ingå en möjlighet till nationellt övervägande utifrån fastställda beslut samt utredningar och konsekvenser. Statsrådet betonar vidare att förordningen bör i en större utsträckning än i förslaget möjliggöra inriktning av de begränsade resurserna till utveckling av sådan militär infrastruktur som är mest relevant för Finland.

Vad gäller de enhetliga tillståndsförfaranden för militär transport som avses i de föreslagna artiklarna 4–6 och 20, det vill säga tillståndsförfaranden för en främmande stats väpnade styrkors ankomst till och uppehåll i Finland enligt territorialövervakningslagen (755/2000), kommer statsrådet att ytterligare klarlägga om frågan kan anses höra till unionens behörighet. Statsrådet anser dock att det är viktigt att det införs enhetliga förfaranden och regler för tillstånd för militär transport i enlighet med förslaget.

Med hänsyn till den ökande administrativa och ekonomiska bördan till följd av den föreslagna förordningen anser statsrådet att det behövs mer handlingsutrymme i samordningen av och tidsplanerna för de föreslagna tillståndsförfarandena. Statsrådet lyfter fram betydelsen av regelbundna övningar för smidig militär rörlighet även med hänsyn till tillståndsförfarandena. Förenklingen av tullförfarandena vid unionens yttre gränser samt digitalisering av tullhandlingarna bör också tas i beaktande.

Statsrådet förhåller sig positivt till förslaget att Natoallierade ska likställa Natoländerna med EU-medlemsstaterna i fråga om tillståndsbegäranden i processer som gäller insatser, uppdrag och övningar inom Nato.

Statsrådet förhåller sig positivt till avsnitten om smidigare tillståndsprcesser och prioriterad tillgång när Emers är aktiverat för att säkerställa militär rörlighet i krissituationer, med förbehåll för att artikel 20 kräver ytterligare utredningar om frågan kan anses höra till unionens behörighet. Statsrådet ser det som positivt att artikeln om aktivering av Emers tar hänsyn till de Natoallierade som inte är medlemsstater i EU.

Statsrådet stöder inrättandet av den föreslagna solidaritetsreserven, men anser att den ska bygga på frivillighet och att den registrerande medlemsstaten ska behålla den slutliga lednings- och besittningsrätten till sina registrerade förmågor. Enligt statsrådet bör man också granska möjligheten att använda kapacitet i solidaritetsreserven för civila beredskapsinsatser, såsom evakueringar.

Statsrådet anser att det med tanke på interoperabiliteten och samordningen mellan EU och Nato är viktigt att säkerställa komplementariteten och informationsutbytet mellan organisationerna gällande militär rörlighet. Med tanke på detta ser statsrådet det som viktigt att man såväl vid inrättandet av den föreslagna transportgruppen för militär rörlighet som i de föreslagna testerna av militär rörlighet säkerställer informationsutbytet mellan EU och Nato och undviker överlappningar med Natos verksamhet.

Statsrådet anser att förslagen om utgivning av uppgifter från fordonsregister bör ta hänsyn till att åtgärderna är proportionerliga till den administrativa bördan som uppstår genom överstatliga åtaganden för informationsspridning samt härvid bättre beakta de sensitiva aspekterna av nationell säkerhet och försvar. Statsrådet ser det som viktigt att bestämmelserna främst ska syfta till inrättande av nationella register i medlemsstaterna. Förslaget bör ge medlemsstaterna möjlighet att begränsa utlämnandet av uppgifter från registren till endast relevant information. Statsrådet anser att informationsutbytet bör byggas upp teknikneutralt, så att medlemsstaterna kan använda sina befintliga resurser. Detta skulle spara kostnader och påskynda genomförandet.

Statsrådet anser att förordningen bör tillåta tillfällig användning av all sådan järnvägsutrustning som godkänts av den nationella tillståndsmyndigheten för militär transport på järnväg, även om utrustningen inte uppfyller EU-kraven. Sådan utrustning bör kunna användas tillfälligt tills medlemsstaten har förvärvat ersättande järnvägsutrustning som uppfyller EU-kraven för militär transport.

Statsrådet betonar härvid betydelsen av utvecklingen av infrastrukturen i Finland för att stärka militär rörlighet och försörjningsberedskap. Det är synnerligen viktigt att förbättra bannätet och vägförbindelserna till Sverige och Norge. Statsrådet ser det som positivt att de gränsöverskridande förbindelser som kommissionen identifierat även inbegriper havsområdet och TEN-T-hamnarna i Europa. Däremot ser statsrådet det som otillräckligt att Finlands enda identifierade förbindelse är det gränsöverskridande avsnittet Umeå–Luleå–Uleåborg. Målet är att förbättra EU:s och Natos investeringsmöjligheter i utvecklingen av förbindelserna mellan öst och väst i Europas nordligaste regioner, inklusive förbindelser över Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken.

Statsrådet preciserar sina ståndpunkter efter behov när förhandlingarna fortskrider.