



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2023. gada 14. novembrī
(OR. en)

15417/23

COPS 547
POLMIL 303
EUMC 477
TRANS 505
UD 259

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2023. gada 14. novembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	JOIN(2023) 37 final
Temats:	KOPĪGS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI par Militārās mobilitātes rīcības plāna 2.0 īstenošanu no 2022. gada novembra līdz 2023. gada oktobrim

Pielikumā ir pievienots dokuments JOIN(2023) 37 *final*.

Pielikumā: JOIN(2023) 37 *final*



EIROPAS
KOMISIJA

SAVIENĪBAS AUGSTAIS
PĀRSTĀVIS ĀRLIETĀS UN
DROŠĪBAS POLITIKAS
JAUTĀJUMOS

Briselē, 13.11.2023.
JOIN(2023) 37 final

KOPĪGS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**par Militārās mobilitātes rīcības plāna 2.0 īstenošanu no 2022. gada novembra līdz
2023. gada oktobrim**

KOPĪGS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par Militārās mobilitātes rīcības plāna 2.0 īstenošanu no 2022. gada novembra līdz 2023. gada oktobrim

I. IEVADS

1. 2022. gada marta Stratēģiskajā kompās drošībai un aizsardzībai¹ ir apstiprināts, ka būtiska militārās mobilitātes uzlabošana ir vitāli svarīga Eiropas drošībai un aizsardzībai, jo īpaši saistībā ar Krievijas agresijas karu pret Ukrainu. Tā dod iespēju ES dalībvalstu spēkiem ātri un pietiekamā mērā reaģēt uz krīzēm pie ES ārējām robežām un aiz tām, citastarp pārvietojot militāro ekipējumu pēc iespējas ātrāk un raitāk. Saskaņā ar Stratēģisko kompasu ES Militārās mobilitātes rīcības plāns 2.0² nodrošina visaptverošu sistēmu tāda labi savienota militārās mobilitātes tīkla attīstībai, kas garantē īsāku reakcijas laiku un spējīgu, drošu, ilgtspējīgu un noturīgu transporta infrastruktūru un spējas.
2. Pirmais progressa ziņojums par ES Militārās mobilitātes rīcības plānu 2.0 atspoguļo darbu, ko veic dažādas ES iestādes, struktūras un aģentūras, lai īstenotu konstatētās vajadzīgās darbības rīcības plāna prioritārajās jomās. Šis ziņojums attiecīgajos gadījumos aptver arī progresu, kas dažādās jomās panākts kopš pēdējā progressa ziņojuma par 2018. gada Militārās mobilitātes rīcības plānu, kurš tika iesniegts 2021. gada septembrī³.
3. Rīcības plānā ir noteikta stratēģiska pieeja, kuras mērķis ir efektīvi iesaistīt plašu ieinteresēto personu loku, arī dalībvalstīs. Tādējādi tas veicina saskaņotību un sasaisti starp dalībvalstu darbībām, arī ar dažādiem atbilstošiem pastāvīgās strukturētās sadarbības (*PESCO*) projektiem, galvenokārt attiecībā uz militāro mobilitāti un loģistikas centriem⁴, un starp ES līmeņa darba virzieniem visos tematiskajos aspektos. Saskaņā ar rīcības plānu pirmais ikgadējais pasākums attiecībā uz militāro mobilitāti notika 2023. gada jūnijā Zviedrijas Padomes prezidentūras aizbildnībā, pulcējot ekspertus no ES iestādēm, attiecīgajiem *PESCO* projektiem un partneriem, piemēram, NATO.

II. MULTIMODĀLI KORIDORI UN LOĢISTIKAS CENTRI

A. Finansējums divējāda lietojuma transporta infrastruktūrai

4. Daudzgažu finanšu shēma 2021.–2027. gadam ietver budžetu 1,69 miljardu EUR apmērā divējāda lietojuma transporta infrastruktūras līdzfinansēšanai, izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu. 2021. gada septembrī Komisija izsludināja pirmo uzaicinājumu iesniegt projektu priekšlikumus. Sākotnēji tika plānots, ka Komisija izsludinās uzaicinājumus iesniegt projektu priekšlikumus katru gadu ar indikatīvu budžetu 330 miljoni EUR⁵.
5. Pēc Krievijas neprovocētās agresijas pret Ukrainu Komisija būtiski pastiprināja atbalstu divējāda lietojuma transporta infrastruktūrai militārās mobilitātes vajadzībām, paātrinot priekšlikumu izvērtēšanu un pārceļot pieejamo budžetu uz agrāku laiku.

¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/lv/pdf>.

² [Militārās mobilitātes rīcības plāns 2.0.pdf \(europa.eu\)](#).

³ Kopīgs ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par Militārās mobilitātes rīcības plāna īstenošanu no 2020. gada oktobra līdz 2021. gada septembrim (JOIN(2021) 26 final).

⁴ Loģistikas centru tīkls Eiropā un atbalsts operācijām.

6. 2022. gada maijā Komisija piešķīra ES līdzfinansējumu kopumā 339 miljonu EUR apmērā 22 projektiem 15 dalībvalstīs attiecībā uz visiem transporta veidiem⁶.
7. Komisija sagatavoja otro uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus un izsludināja to 2022. gada maijā. Arī šajā kārtā indikatīvais budžets bija 330 miljoni EUR. Uz šo uzaicinājumu dalībvalstis atsaucās ar lielāku interesi, un pieprasītais ES līdzfinansējums kopumā bija 1,39 miljardi EUR, t. i., četras reizes lielāks nekā piešķirtais budžets. Komisija 2022. gada novembrī atlasīja 35 augstas kvalitātes projektus, jo bija steidzami jāreaģē uz jauno ģeopolitisko situāciju, un kopumā piešķīra tiem ES līdzfinansējumu 616 miljonu EUR apmērā⁷.
8. Tādēļ pašlaik kopumā tiek īstenoti 57 projekti 18 dalībvalstīs, un tiem piešķirtais ES līdzfinansējums ir 944 miljoni EUR: 35 % no minētās summas ir piešķirti infrastruktūras projektiem dzelzceļa nozarē, 28 % — autoceļu nozarē, 21 % — lidostu nozarē un 16 % — kuģniecības nozarē. Visizplatītākie līdzfinansēto projektu veidi citastarp ir šādi: dzelzceļa jaudas uzlabošana (galvenokārt ar mērķi nodrošinātu 740 m vilcienu apriti); automaģistrāļu (jo īpaši viaduktu un ceļu tiltu) un lidostu jaudas uzlabošana; multimodālo apstrādes spēju uzlabošana, kā arī ostu jaudas un savienojamības uzlabošana.
9. Trešais un pēdējais uzaicinājums iesniegt priekšlikumus tika izsludināts 2023. gada maijā ar projektu iesniegšanas termiņu 2023. gada septembrī, un tā mērķis bija izlietot atlikušo budžetu — aptuveni 790 miljonus EUR. Trešais uzaicinājums radīja līdz šim vislielāko dalībvalstu interesi: 22 dalībvalstis iesniedza kopā 112 projektu pieteikumus, un kopējais prasītais ES līdzfinansējums bija 3,7 miljardi EUR, t. i., 4,7 reizes lielāks nekā piešķirtais budžets. Paredzams, ka piešķiršanas lēmumu saistībā ar šo trešo uzaicinājumu Komisija publicēs 2024. gada sākumā. Ir ļoti iespējams, ka, īstenojot šo trešo uzaicinājumu, kopējais pieejamais budžets divējāda lietojuma transporta infrastruktūrai militārās mobilitātes nolūkā saskaņā ar šo daudzgadu finanšu shēmu tiks izsmelts.
10. Visbeidzot, neformālās Eiropadomes Granadā 2023. gada oktobra deklarācijā ES līderi atkārtoti apstiprināja, ka koncentrēsies uz militāro mobilitāti⁸.
11. Eiropas Investīciju bankas Direktoru padome 2023. gada 15. jūnijā apstiprināja Stratēģisko Eiropas drošības iniciatīvu PLUS. Šī iniciatīva padara pieejamus papildu līdzekļus investīcijām drošībā un aizsardzībā — līdz pat 8 miljardiem EUR pašreizējā daudzgadu finanšu shēmas periodā no 2021. līdz 2027. gadam ar plašāku tvērumu, kā papildu jomas iekļaujot galvenokārt militāro mobilitāti un kritisko infrastruktūru. Eiropas Investīciju banka atzīst izmaiņas ģeopolitiskajā situācijā, kas ir radījušas vajadzību pēc lielāka finansējuma dažādās jomās, kuras saistītas ar Eiropas drošību un aizsardzības nozari, citastarp ar tās piegādes ķēdēm. Ņemot vērā minēto aktīvu un investīciju veidu, nākamais solis būs identificēt potenciālos projektus. Jau notiek sarunas ar Eiropas Komisiju par to, kā šo jomu varētu atbalstīt.

B. Eiropas transporta tīklu pārskatīšana

⁶ Komisijas Īstenošanas lēmums C(2022) 3261 final (2022. gada 24. maijs) par militārās mobilitātes projektu atlasi pēc 2021. gada uzaicinājuma iesniegt priekšlikumus dotācijām Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta ietvaros — transporta nozare atbilstoši Īstenošanas lēmumam C(2021) 5763.

⁷ Komisijas Īstenošanas lēmums C(2023) 2298 final (2023. gada 11. aprīlis) par militārās mobilitātes projektu atlasi pēc 2022. gada uzaicinājuma iesniegt priekšlikumus dotācijām Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta ietvaros — transporta nozare atbilstoši Īstenošanas lēmumam C(2021) 5763.

⁸ Granadas deklarācija, Eiropadome, 2023. gada 6. oktobris, <https://www.consilium.europa.eu/lv/press/press-releases/2023/10/06/granada-declaration>.

12. Komisija 2021. gada 14. decembrī iesniedza savu priekšlikumu pārskatīt Eiropas transporta tīklu regulu⁹. Tas ietver divus galvenos aspektus, kas veicinātu militāro mobilitāti ES robežās un ārpus tām: pirmkārt, ir pastiprinātas vairākas prasības transporta infrastruktūrai, jo īpaši attiecībā uz dzelzceļu, un, otrkārt, atjauninātās kartes noteiktos gadījumos atspoguļo arī militārās vajadzības. Komisija 2022. gada 27. jūlijā iesniedza grozītu priekšlikumu, kas atspoguļoja pārmaiņas ģeopolitiskajā situācijā¹⁰.
13. Uz Eiropas transporta tīklu pārskatīšanas procesu attiecas parastā likumdošanas procedūra, proti, Padomei un Parlamentam ir jāvienojas par regulas galīgo tekstu, balstoties uz Komisijas priekšlikumu. Padome 2022. gada 5. decembrī piekrita vispārējai pieejai¹¹. Savukārt Eiropas Parlaments 2023. gada 13. aprīlī pieņēma savu ziņojumu un sarunu pilnvarojumu¹². Tajā ir iekļauts priekšlikums pievienot jaunu 47.a pantu par militāro mobilitāti. Minētajā pantā dalībvalstīm jo īpaši tiktu pieprasīts ņemt vērā militārās mobilitātes vajadzības, būvējot vai modernizējot infrastruktūru Eiropas transporta tīklā¹³. Turklāt jaunajā pantā Komisijai būtu noteikts pienākums veikt pētījumu par iepriekš neplānotu liela apjoma militāro pārvietošanos¹⁴.
14. Līdz šim ir notikuši četri politiskie dialogi starp Padomi, Eiropas Parlamentu un Komisiju ar cerību, ka sarunas varētu noslēgt līdz Padomes Spānijas prezidentūrai (līdz 2023. gada beigām) un regula stātos spēkā 2024. gada pavasarī.

C. Militārās prasības

15. Nolūkā turpināt saskaņot Eiropas transporta tīkla un ES militārā transporta tīkla standartus, 2023. gada 23. oktobrī Padome pieņēma pārskatītas militārās prasības, arī II pielikumu "Multimodālie transporta koridori". Pārskatīšanas process ietvēra arī apspriešanos ar NATO. Militāro prasību palielinātais tvērums ietver loģistikas centrus, degvielas piegādes ķēdes infrastruktūru, pieredzi saistībā ar Krievijas agresijas karu pret Ukrainu, kā arī militāros kritērijus divējāda lietojuma infrastruktūras projektu priekšlikumu izvērtēšanai.
16. Jaunajā pielikumā par degvielas piegādes ķēdes infrastruktūru¹⁵ ir izklāstītas tehniskās specifikācijas degvielas sistēmām, objektiem un iekārtām, lai nodrošinātu to spēju efektīvi apgādāt liela apjoma militāro pārvietošanos, vienlaikus saglabājot sadarbību ar stratēģiskajiem partneriem, piemēram, NATO. Pielikumā ietvertās prasības atbilst NATO izmantotajiem standartiem, kas tika kopīgi ar Eiropas Savienības Militāro štābu (ESMŠ)¹⁶. Tā kā šis pielikums kļūst par daļu no militārajām prasībām, tas nākotnē paver iespējas potenciālam līdzfinansējumam divējāda lietojuma degvielas piegādes ķēdes infrastruktūras projektiem Eiropas infrastruktūras

⁹ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (COM(2021) 812).

¹⁰ Grozīts priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (COM(2022) 384 final).

¹¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15058-2022-INIT/lv/pdf>.

¹² https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147_LV.html#_section1.

¹³ "1. Būvējot vai modernizējot infrastruktūru Eiropas transporta tīklā, dalībvalstis novērtē nepieciešamību, atbilstību un iespējamību pastiprināt III nodaļā izklāstītās prasības, lai pielāgotu to karaspēka un materiālu militārā transporta svāra, lieluma vai apjoma pārvietošanai."

¹⁴ "2. Līdz ... [viens gads pēc šīs regulas stāšanās spēkā] Komisija veic pētījumu, lai apzinātu iespējas iepriekš neplānotai liela apjoma pārvietošanai Savienībā, tostarp stratēģiskos maršrūtus, lai uzlabotu Eiropas transporta tīkla divējāda lietojuma iespējas. Pētījumā aplūko elementus infrastruktūras ilgtermiņa plānošanai divējāda lietojuma mobilitātes vajadzībām. Veicot pētījumu, Komisija apspriežas ar dalībvalstīm."

¹⁵ Sk. "Militārās prasības attiecībā uz militāro mobilitāti Eiropas Savienībā un ārpus tās", ST 10440/23, XI pielikums, ko Padome apstiprinājusi 2023. gada 23. oktobrī (TBD).

¹⁶ Dokuments "NATO tehniskie kritēriji un standarti naftas, eļļas un smērvielu iekārtām", "AC/4-N(2017)0002 (INV)", 2017. gada 19. janvāris, grozīts 2023. gada 9. jūnijā.

savienošanas instrumenta ietvaros, lai motivētu dalībvalstis investēt savā degvielas piegādes ķēdes infrastruktūrā.

D. Infrastruktūras ilgtermiņa plānošana iepriekš neplānotas un liela mēroga militārās pārvietošanās īstenošanai

17. Komisijas dienesti kopā ar Eiropas Ārējās darbības dienestu (EĀDD), citastarp ESMŠ, ir snieguši dalībvalstīm skaidrojumus par pieejas metodiku un termiņu pētījumam, kura mērķis ir identificēt iepriekš neplānotas liela mēroga pārvietošanās iespējas nolūkā uzlabot degvielas noturību, ilgtermiņa infrastruktūras plānošanu un šīs infrastruktūras optimālu izmantošanu. Pētījums ir uzsākts un būtu jāpabeidz līdz 2024. gada pavasarim. Pirmajā posmā, kas tika uzsākts šā gada jūlijā un pašlaik tiek īstenots ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm, tiks identificēti galvenie koridori iepriekš neplānotai un liela mēroga militārā personāla un ekipējuma pārvietošanai konflikta vai militāro mācību gadījumā. Otrajā posmā tiks identificēti infrastruktūras trūkumi galvenajos koridoros, kas definēti kā prioritāri militārajai pārvietošanai. Trešajā posmā būs jāidentificē darbības trūkumu novēršanai un nolūkā nodrošināt militārā personāla un ekipējuma raitu pārvietošanu. Ar vispārējo mērķi labāk noteikt nepieciešamo investīciju prioritātes, kas veicinātu iepriekš neplānotu liela mēroga militāro pārvietošanu, pētījums atbalsta mērķi izveidot labi strukturētu tīklu, paredzot arī spēju transportēt un glabāt bīstamas preces un nodrošināt nepieciešamo degvielas apjomu.
18. Šis darbs palielinās sinerģiju starp *TEN-T* politiku un ES militāro mobilitāti, vienlaikus visefektīvākajā veidā izmantojot ierobežotus resursus. Konstatētās vajadzīgās darbības trūkumu novēršanai un militārās mobilitātes stiprināšanai kalpos kā svarīgs ieguldījums nākotnes līdzfinansējumam EISI ietvaros, kā arī dalībvalstu nacionālajām investīciju prioritātēm. Šo analīzi izmantos arī Eiropas Investīciju banka, lai ciešā sadarbībā ar Komisiju identificētu divējāda lietojuma projektus ar augstu pievienoto vērtību aizsardzībai.
19. Turklāt šī analīze dos iespēju dalībvalstīm labāk koordinēt plānošanas darbības ar citām dalībvalstīm, lai nodrošinātu vienādu infrastruktūras kvalitāti visā koridorā, kas stiepjas cauri vairākām dalībvalstīm. Analīze arī palīdzēs veidot labāku koordināciju starp dalībvalstu aizsardzības ministrijiem un infrastruktūras ministrijiem. Turklāt šī analīze sekmēs ciešāku sadarbību un sinhronizāciju starp dalībvalstīm, veicot investīcijas infrastruktūrā, tādējādi veicinot labāku savienojamību liela mēroga militāro pārvietošanos īstenošanai Eiropas līmenī.

E. Piekļuve gaisa telpai un aeronavigācijas pakalpojumiem (*SES* un *SESAR*)

20. Eiropas Aizsardzības aģentūra (EAA) un attiecīgie Komisijas dienesti ir turpinājuši sadarbību, nodrošinot civilās un militārās aviācijas piekļuvi gaisa telpai un aeronavigācijas pakalpojumiem saistībā ar Eiropas vienoto gaisa telpu (*SES*) un ar to saistīto gaisa satiksmes pārvaldības modernizācijas projektu (*SESAR*) Sadarbības trūkums starp militārajām un civilajām sistēmām varētu radīt riskus militārajai jomai attiecībā uz piekļuvi gaisa telpai un aeronavigācijas pakalpojumu izmantošanu. Dažos gadījumos tā var būt arī problēma, jo īpaši tad, ja militārās struktūras sniedz pakalpojumus civilajiem lietotājiem. Aviācijas un gaisa satiksmes pārvaldības iekļaušana militārās mobilitātes iniciatīvā, kas atspoguļojas Militāro prasību jaunākajā atjauninājumā¹⁷, liecina par tās nozīmīgumu sadarbības trūkumu novēršanā. Nākotnē atjauninot Īstenošanas regulu par divējāda lietojuma prasībām¹⁸, militārās aviācijas kopiena varētu piedalīties Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta militārās mobilitātes uzaicinājumos

¹⁷ Sk. pārskatīto II pielikumu dokumentā "Militārās prasības attiecībā uz militāro mobilitāti Eiropas Savienībā un ārpus tās" (ST 11373/19), 2023. gada 27. marts.

¹⁸ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/1328 (2021. gada 10. augusts), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1153 precizē infrastruktūras prasības, kas piemērojamas konkrētām divējāda lietojuma infrastruktūras darbību kategorijām, C/2021/5859 (OV L 288, 11.8.2021.).

iesniegt priekšlikumus. Turklāt saistībā ar to, ka divējāda lietojuma aprīkojuma nozīme arvien palielinās, būs jāņem vērā Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras (EASA) kā civilās sertifikācijas iestādes loma.

III. REGULATĪVĀ ATBALSTA PASĀKUMI

A. Pārrobežu pārvietošanās atļaujas

21. Eiropas Aizsardzības aģentūras (EAA) A kategorijas programma “Robežšķērsošanas atļauju procedūru optimizēšana Eiropā” [*“Optimising Cross-Border Movement Permission Procedures in Europe”*] saskaņo un vienkāršo procedūras un paredz risinājumus dalībvalstu teritorijās, gaisa telpās un iekšzemes ūdeņos. 2023. gada 12. septembrī Dānija kā pēdējā parakstīja divus tehniskos risinājumus: vienu attiecībā uz sauszemi un otru attiecībā uz gaisa telpu. Tādējādi tehniskos risinājumus attiecībā uz sauszemi un gaisa telpu tagad ir parakstījušas 25 iesaistītās dalībvalstis, arī Norvēģija. Pašlaik iesaistītās dalībvalstis ar EAA atbalstu izstrādā tehnisko risinājumu attiecībā uz jūru, un paredzams, ka tā parakstīšanas procedūra tiks uzsākta 2024. gada sākumā.
22. Lai palīdzētu īstenot parakstītos tehniskos risinājumus, EAA ir izstrādājusi Īstenošanas uzraudzības matricu (ĪUM), kas dod iespēju uzraudzīt panākto progresu, īstenojot dažādas šajos risinājumos paredzētās darbības. Turklāt valsts kontaktpunktu tīkls militārās mobilitātes jomā sniegs vērtīgu atgriezenisko saiti no dalībvalstīm nolūkā veikt turpmākus grozījumus. EAA sadarbosies ar ES dalībvalstīm, lai rīkotu teorētiskās mācības vai darbsemināru, kas veicinās tehnisko risinājumu pilnīgu īstenošanu, un arī pārbaudīs izstrādāto veidni sauszemes tehnisko risinājumu gada atļaujai.
23. Lai izpētītu iespējas apvienot *PESCO* projektus “Militārā mobilitāte” un “Loģistikas centru tīkls”, EAA 2023. gada 5. jūlijā sarīkoja pirmo tikšanos ar koordinējošajām dalībvalstīm. Ņemot vērā tās iznākumus, EAA turpinās pētīt iespējas kopā ar iesaistītajām dalībvalstīm. Turklāt projektu īstenošanai ir piekrituši nodrošināt savstarpēju līdzdalību savās sanāksmēs, lai veicinātu sinerģiju un koordināciju.

B. Loģistikas procesu digitalizācija

24. Eiropas Aizsardzības fonds (EAF) 2021. gada darba programmā iekļāva priekšlikumu par digitālas sistēmas izstrādi ar militāro mobilitāti saistītas informācijas ātrai un drošai apmaiņai (turpmāk tekstā “*SDMMS*”). Komisija paziņoja izraudzīto pretendentu 2022. gada 21. jūlijā: tas ir konsorcijs, kuru vada Igaunija un kura sastāvā ir uzņēmumi no deviņām dalībvalstīm¹⁹, kā arī Norvēģijas. Konsorcijs saņems vairāk nekā 9 miljonu EUR finansējumu digitālās sistēmas izstrādei. Dotācijas līgums tika parakstīts 2022. gada decembra beigās, un 2023. gada janvārī notika pirmā sanāksme par darbības uzsākšanu. Projekta kopējais ilgums ir 30 mēneši, tādējādi digitālajai sistēmai ar militāro mobilitāti saistītas informācijas ātrai un drošai apmaiņai būtu jābūt pieejamai 2025. gada vidū. Šī digitālā sistēma atvieglos tiešu un drošu informācijas apmaiņu starp iesaistītajām valdībām, kuras pieprasa un apstiprina jebkuru militāro pārvietošanu.
25. Šajā *SDMMS* projektā pirmā gada laikā galvenokārt uzmanība tiks pievērsta darba struktūras izveidei un visu ieinteresēto personu pilnīgai integrēšanai projektā. Līdz projekta pirmā gada beigām mērķis ir vienoties par visām funkcionālajām un nefunkcionālajām prasībām, lai noteiktu detalizētus mērķus un plānus projekta īstenošanas posmam. Turklāt tiks izstrādātas darbības priekšrocības un izmaksu plāns, lai labāk novērtētu to izmaiņu vērtības, kas tiks ieviestas šajā sistēmā. Visi šie elementi veido svarīgu pamatu sistēmas gaidāmajai izstrādei kopumā.

¹⁹ Lietuva, Vācija, Igaunija, Bulgārija, Polija, Luksemburga, Rumānija, Čehija, Latvija.

C. Muita

26. EAA kopā ar Komisiju un iesaistītajām dalībvalstīm veic dokumenta “Vajadzību, ieguvumu un risku novērtējums militāras muitas sistēmas izveidei” pārskatīšanu, kas kļūs par pamatu visiem turpmākajiem centieniem. Paralēli Komisija gaida pirmos taustāmos *SDMMS* projekta rezultātus, pirms sākt gatavot juridiskus grozījumus ES muitas jomas tiesību aktos. Juridiski grozījumi nodrošinās tiesisko regulējumu tam, lai dalībvalstis varētu izmantot šo sistēmu, kā arī sistēmas saskaņošanai ar muitas procedūrām, kas noteiktas ES muitas jomas tiesību aktos.

D. Uzlabota loģistika

27. Nolūkā piedāvāt ES līmeņa loģistikas IT tīkla koncepciju, kas ļautu apmainīties ar loģistikas datiem starp dažādiem dalībniekiem, EAA 2023. gada pirmajā pusē iepazīstināja ar secinājumiem, kas tika izdarīti pētījumā, kartējot valstu loģistikas IT sistēmas un Uzņēmumu resursu plānošanas (*ERP*) programmatūru, kā arī valstu sūtījuma virzības izsekošanas sistēmu iespējas un citas IT lietojumprogrammas, piemēram, NATO loģistikas funkcionālās jomas pakalpojumus (*LOGFAS*). Šajā pētījumā izdarītie secinājumi kļūs par pamatu otrajam pētījumam, kura mērķis būs nodrošināt koncepciju, kā izveidot federatīvu loģistikas sakaru tīklu.
28. Saistībā ar aditīvās ražošanas izmantošanu, ko plašāk pazīst kā 3D drukāšanu militārās loģistikas kontekstā, nesen izveidotā EAA B kategorijas projekta “Aditīvā ražošana loģistikas atbalstam” mērķis ir izvērtēt un noteikt kopīgus standartus nolūkā uzlabot sadarbību. Lai atbalstītu šīs aktivitātes, EAA ir veikusi vairākus pētījumus, kas tika prezentēti 2023. gadā. Šajā sakarā viens no pētījumiem sniedza vadlīnijas bruņotajiem spēkiem no juridiskā viedokļa, kā izmantot aditīvās ražošanas risinājumus dažādos militāros scenārijos.

IV. NOTURĪBA UN GATAVĪBA

A. Stratēģiskās pārvadājumu spējas

29. Atbilstoši Stratēģiskajam kompasam²⁰ ES dalībvalstis vienojās pastiprināt sadarbību un koordināciju gaisa telpas jomā, attīstot spējas kopīgi veikt gaisa telpas aizsardzības operācijas, to vidū uzdevumus, kas saistīti ar atbalstu gaisā, glābšanu un evakuāciju, novērošanu un katastrofu seku likvidēšanu. Lai veicinātu militāro gaisa aktīvu koordinētu izmantošanu kopējās drošības un aizsardzības politikas (KDAP) misiju un operāciju atbalstam, ES dalībvalstis arī plāno stiprināt sadarbību un partnerību starp ES un tādām daudzpusējām struktūrām un iniciatīvām gaisa telpas jomā kā, piemēram, Eiropas Gaisa transporta pavēlniecība (*EATC*). Šajā sakarā ESMŠ un valstis, kas iesaistītas *EATC*²¹, 2023. gada 28. jūnijā parakstīja tehnisko risinājumu. Ar šo tehnisko risinājumu tiek standartizētas procedūras, kas atvieglo ESMŠ piekļuvi *EATC* gaisa transporta pakalpojumiem, dodot priekšroku ES militārajām KDAP misijām un operācijām stratēģiskajai aeromedicīniskajai evakuācijai un gaisa transportam. Steidzamības gadījumā šīs procedūras varētu izmantot arī citas ES iesaistītās personas, piemēram, Civilās plānošanas un īstenošanas centrs civiliedzīvotāju KDAP misijām un Krīžu reaģēšanas centrs attiecībā uz konsulārajām krīzēm. Septiņas *EATC* valstis ir atvēlējušas ESMŠ Līdzvērtīgu lidojumu laiku (*EFH*) bez maksas un uz brīvprātības principa pamata, lai vienu gadu izmēģinātu šīs procedūras.

²⁰ Stratēģiskais kompass drošībai un aizsardzībai — Eiropas Savienībai, kas aizsargā savus pilsoņus, vērtības un intereses un veicina starptautisko mieru un drošību (ST 7371/22), 2022. gada 21. marts.

²¹ BE, DE, ES, FR, IT, LU un NL.

Sadarbība starp ESMS un EATC būs pirmais posms, veidojot dziļāku sadarbību starp abām minētajām struktūrām. Turklāt šis tehniskais risinājums var kļūt par paraugu, īstenojot citus projektus un iniciatīvas, piemēram, atvieglojot ES ātrās izvēršanas spēju²² izvietojumu.

30. Ir turpināts darbs EAA sistēmā, lai attīstītu nepieciešamās jūras un gaisa transporta / aviopārvadājumu spējas atbilstoši 2020. gada Ziņojumam par koordinēto ikgadējo pārskatu par aizsardzību un saistībā ar attiecīgajiem *PESCO* projektiem. Projektā “Nākotnes vidēja izmēra taktiskais lidaparāts kravu transportēšanai” tiek izstrādāts rūpnieciskās attīstības vadlīniju dokuments, kā arī pētījums, kas ir jāfinansē saskaņā ar 2022. gada Eiropas aizsardzības fonda darba programmu. Projektā “Stratēģisks gaisa transports sevišķi lielu gaisa kravu transportēšanai” tiek izstrādātas augsta līmeņa kopīgas prasības, bet uzaicinājums veikt pētījumu šajā jomā 2023. gada Eiropas Aizsardzības fonda darba programmas ietvaros ir atvērts projektu pieteikumiem. Projekts “Nākamās paaudzes vidēja izmēra helikopters” tika uzsākts 2023. gada jūnijā, un pašlaik tiek apkopoti dalībvalstu iesniegumi par nākotnes plāniem attiecībā uz helikopteriem saistībā gan ar esošās flotes uzlabošanu, gan jaunu platformu izstrādi.
31. Attiecībā uz militāro vajadzību pēc specializēta dzelzceļa transporta sadarbība starp ES dalībvalstīm, Komisiju un EAA ir devusi iespēju iekļaut noteikumus Priekšlikumā regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu²³, kas ļautu noteiktos apstākļos kā prioritārus noteikt militārus pārvadājumus. Turklāt EAA drīz uzsāks pētījumu par ES dzelzceļa jaudu, lai nodrošinātu pārskatu par valstu un komerciālo dzelzceļa aktīvu esošo jaudu, ko izmanto militāriem mērķiem, nolūkā definēt iespējamās prasības specializētiem dzelzceļa transporta aktīviem un dzelzceļa infrastruktūrai militāriem lietojumiem.

B. Aizsardzība pret drošības riskiem

32. Komisija, Tīklu un informācijas sistēmu (*NIS*) sadarbības grupa un EĀDD pēc Padomes pieprasījuma²⁴ izstrādā kiberdrošības risku scenārijus. Sākotnēji galvenā uzmanība tiek pievērsta telekomunikāciju un elektroenerģijas nozarei. Taču nākamajos uzdevumos tiks izvērtētas arī citas kritiski svarīgās nozares, piemēram, transports. Efektīvai digitālo datu kopīgošanai starp attiecīgajām civilajām un militārajām ieinteresētajām personām un operatoriem ir nepieciešams noturīgs un stabils datu kopīgošanas tīkls, kas garantē augsta līmeņa kiberdrošību. Šāds tīkls varētu ļaut efektīvāk izmantot tādu ES infrastruktūru kā, piemēram, Savienības drošības savienojamības programma (*IRIS*)²⁵.
33. 2023. gada janvārī stājās spēkā Direktīva par kritisko vienību noturību (*CER*)²⁵. Lai gan aizsardzība neietilpst minētās direktīvas darbības jomā, ar to tiks uzlabota tādu vienību fiziskā noturība, kuras pārvalda kritisko infrastruktūru 11 nozarēs, citastarp autotransporta, dzelzceļa transporta, gaisa transporta un jūras transporta nozarē. Tādēļ ar to tiks veicināta tādu pamatpakalpojumu sniegšanas nodrošināšana transporta nozarē, kas nepieciešami arī militārajai mobilitātei. Jaunās *CER* sistēmas pamatpīlārs ir Kritisko vienību noturības grupa, kurā dalībvalstu eksperti un Komisijas dienesti apspriež arī apdraudējumus kritiskajai infrastruktūrai. Reaģējot uz paaugstinātajiem sabotāžas draudiem saistībā ar Krievijas karu pret Ukrainu, Padome 2022. gada decembrī pieņēma arī lēmumu par koordinētu pieeju kritiskās infrastruktūras noturības

²² ES attīsta ātrās izvēršanas spējas (*EU RDC*), kas sastāv gandrīz no 5000 vienībām. Šis *EU RDC* būs stabils, elastīgs un mērogojams militārais instruments, kas papildinās ES plašo krīžu pārvarēšanas rīku kopumu.

²³ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (COM(2023) 443 final).

²⁴ Padomes secinājumi par Eiropas Savienības pozīcijas kiberjautājumos izstrādi; ST09364/22, 2022. gada 23. maijs.

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2557 (2022. gada 14. decembris) par kritisko vienību noturību.

stiprināšanai²⁶. Kā viena no četrām galvenajām nozarēm, kurai pievērsta uzmanība ieteikumā, ir identificēts transports.

34. 2023. gada jūnijā EAA un attiecīgie Komisijas dienesti iesniedza pētījuma rezultātus par klimata pārmaiņu ietekmi uz kritisko energoapgādes infrastruktūru, kas attiecas uz aizsardzību²⁷, arī par ietekmi uz transportu. Saistībā ar apspriežu forumu par ilgtspējīgu enerģiju aizsardzības un drošības nozarē tika turpināta izpēte, kā palielināt atjaunīgo energoresursu izmantošanu transportā, citastarp, piemēram, analizējot militārās prasības attiecībā uz udeņraža risinājumiem lielas noslodzes militārās loģistikas transportlīdzekļiem un infrastruktūrai. Turklāt 2023. gada maijā EAA un attiecīgie Komisijas dienesti rīkoja teorētiskās mācības, lai novērtētu klimata pārmaiņu un pārejas uz zaļo enerģiju ietekmi uz tās kritiskās enerģētikas infrastruktūras noturību un energodrošību, kas saistīta ar aizsardzību, citastarp ietekmi uz dalībvalstu militārā transporta infrastruktūru un spējām.
35. EAA turpināja akcentēt vajadzību pēc noturīga un stabila datu kopīgošanas tīkla, kas garantē augsta līmeņa kiberdrošību un atbalsta digitālo datu efektīvu kopīgošanu starp attiecīgajām civilajām un militārajām ieinteresētajām personām un operatoriem.
36. Atbilstoši Kopīgajam paziņojumam “Klimata un drošības kopsakars jaunā perspektīvā”, kas pieņemts 2023. gada jūnijā²⁸, EĀDD, Komisijas dienesti un EAA analizēs veidus, kā samazināt atkarību no fosilajiem kurināmajiem militārā transporta jomā, veicinot atjaunīgo energoresursu un saistīto tehnoloģiju ieviešanu.

V. PARTNERĪBAS

A. ES UN NATO

37. Trešajā ES un NATO kopīgajā deklarācijā, kas parakstīta 2023. gada 10. janvārī Briselē²⁹, tiek atzīti ES un NATO sasniegtie rezultāti militārās mobilitātes jomā. Joprojām notiek regulāras tikšanās ES un NATO strukturētā dialoga ietvaros, lai pulcētu abu šo organizāciju attiecīgos darbiniekus. Tā ir izrādījusies efektīva sistēma, kā izklāstīt jauno ES rīcības plānu un diskutēt par attiecīgajām turpmākās sadarbības jomām nolūkā nodrošināt saskaņotību un savstarpēju pastiprināšanu. Ir veiktas padziļinātas ekspertu līmeņa apmaiņas, galvenokārt koncentrējoties uz kiberneturību un transporta infrastruktūru, kas dod iespēju abām pusēm labāk saprast savas attiecīgās prioritātes. Turklāt NATO pārstāvji piedalījās pirmajā ikgadējā militārās mobilitātes pasākumā 2023. gada jūnijā, un NATO Kopīgā atbalsta un spēju palielināšanas pavēlniecība neformāli piedalās attiecīgajās sanāksmēs par militāro mobilitāti *PESCO* projekta ietvaros.
38. ES sastāvā neesošo NATO sadarbības partneru līdzdalība attiecīgajos *PESCO* projektos turpina nodrošināt pievienoto vērtību, citastarp no transatlantiskās un ES un NATO perspektīvas. Papildus ASV, Kanādai un Norvēģijai Padome atļāva uzaicināt arī Apvienoto Karalisti piedalīties militārās mobilitātes *PESCO* projektā 2022. gada novembrī. Administratīvā risinājuma noslēgšana ar šo projektu ir noslēguma stadijā. Turklāt 2023. gada martā Padome piekrita uzaicināt Kanādu pievienoties *PESCO* loģistikas centru projekta tīklam. Administratīvais risinājums par Kanādas dalību arī ir līguma noslēgšanas beigu fāzē. Minēto partneru pārstāvji jau ir uzaicināti piedalīties attiecīgo projektu sanāksmēs, bet šajā sakarā vēl ir jāpabeidz juridiskās procedūras.

²⁶ Padomes Ieteikums (2022. gada 8. decembris) par Savienības mēroga koordinētu pieeju kritiskās infrastruktūras noturības stiprināšanai.

²⁷ <https://eda.europa.eu/publications-and-data/impacts-of-climate-change-on-defence-related-critical-energy-infrastructure>.

²⁸ Kopīgs paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei “Klimata un drošības kopsakars jaunā perspektīvā”. Pievēršanās klimata pārmaiņu un vides degradācijas ietekmei uz mieru, drošību un aizsardzību (JOIN(2023) 19 final).

²⁹ <https://www.consilium.europa.eu/lv/press/press-releases/2023/01/10/eu-nato-joint-declaration-10-january-2023/>.

39. Eiropas Komisijas priekšsēdētāja un NATO ģenerālsekretārs 2023. gada janvārī paziņoja par īpašas ES un NATO darba grupas izveidošanu kritiskās infrastruktūras noturības jautājumos. Šī ES un NATO darba grupa kritiskās infrastruktūras noturības jautājumos 2023. gada 29. jūnijā prezentēja novērtējuma ziņojumu, kurā kartētas pašreizējās problēmas drošības jomā un izklāstīti ieteikumi, kā stiprināt kritiskās infrastruktūras noturību. Tajā minēts, ka transports ir viena no četrām pamata nozarēm (līdzās enerģētikai, digitālajai jomai un kosmosam), attiecībā uz kurām sadarbība būtu jāstiprina, atsaucoties uz Strukturēto dialogu par militāro mobilitāti. Tajā jo īpaši ir ieteikts uzlabot sadarbību saistībā ar transporta infrastruktūru, lai tā varētu uzņemt militārā transporta masu, izmērus vai apjomu.

B. Saikne ar citiem partneriem

40. Eiropas transporta tīklu pārskatīšanas procesa ietvaros, kā minēts iepriekš, ar grozīto priekšlikumu tiek paplašināti Eiropas transporta koridori (pašreizējā regulā tie ir apzīmēti kā pamattīkla koridori), iekļaujot arī Ukrainu un Moldovu. Šo koridoru paplašināšana papildina citus Savienības centienus stiprināt minēto valstu transporta savienojamību ar ES, piemēram, tā saukto solidaritātes joslu iniciatīvu, kuru Komisija izsludināja 2022. gada maijā, lai palīdzētu Ukrainai saglabāt atvērtus savus tirdzniecības ceļus pēc tam, kad Krievija bloķēja Ukrainas ostas.

VI. SECINĀJUMI UN TURPMĀKĀ RĪCĪBA

41. Vienu gadu pēc Militārās mobilitātes rīcības plāna 2.0 izsludināšanas četrās prioritārajās jomās ir uzsāktas attiecīgas darbības, kas apliecina nepārtrauktu progresu un atspoguļo kopīgo steidzamības sajūtu, kuru rada drošības pasliktināšanās. Lai sasniegtu kopīgo mērķi — labi funkcionējošu militārās mobilitātes tīklu —, visas attiecīgās ieinteresētās personas tiek aicinātas turpināt savas attiecīgās darbības, kas ir daļa no koordinētas visas valdības pieejas. Dalībvalstu militārās mobilitātes atjaunināts un uzlabots solījums, ja tā nolems Padome, ir turpināt veicināt šā mērķa sasniegšanu, izmantojot darbu attiecīgo *PESCO* projektu ietvaros plašākā Militārās mobilitātes rīcības plāna 2.0 tvērumā.
42. Nākamo progresu ziņojumu Augstais pārstāvis un Komisija iesniegs līdz 2024. gada novembra beigām.