

Bruksela, 14 listopada 2023 r.
(OR. en)

15417/23

COPS 547
POLMIL 303
EUMC 477
TRANS 505
UD 259

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	14 listopada 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	JOIN(2023) 37 final
Dotyczy:	WSPÓLNE SPRAWOZDANIE DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY na temat realizacji Planu działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0 w okresie od listopada 2022 r. do października 2023 r.

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument JOIN(2023) 37 final.

Załącznik: JOIN(2023) 37 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

WYSOKI PRZEDSTAWICIEL UNII
DO SPRAW ZAGRANICZNYCH I
POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA

Bruksela, dnia 13.11.2023 r.
JOIN(2023) 37 final

WSPÓLNE SPRAWOZDANIE DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**na temat realizacji Planu działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0 w okresie od
listopada 2022 r. do października 2023 r.**

WSPÓLNE SPRAWOZDANIE DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
na temat realizacji Planu działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0 w okresie od listopada
2022 r. do października 2023 r.

I – WPROWADZENIE

1. W Strategicznym kompasie na rzecz bezpieczeństwa i obrony¹ z marca 2022 r. potwierdzono, że znaczne zwiększenie mobilności wojskowej ma kluczowe znaczenie dla europejskiego bezpieczeństwa i obronności, w szczególności w kontekście wojny napastniczej Rosji przeciwko Ukrainie. Dzięki niej siły państw członkowskich UE są w stanie szybko i na wymaganą skalę reagować na kryzysy powstałe na granicach zewnętrznych UE i poza jej granicami, w tym poprzez jak najszybsze i najsprawniejsze przesyłanie sprzętu wojskowego. Zgodnie ze Strategicznym kompasem unijny Plan działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0² zapewnia kompleksowe ramy rozwoju dobrze połączonej sieci mobilności wojskowej, charakteryzującej się krótszym czasem reakcji oraz wydolną, bezpieczną, zrównoważoną i odporną infrastrukturą transportową i zdolnościami transportowymi.
2. Niniejsze pierwsze sprawozdanie z postępów w realizacji unijnego Planu działania UE na rzecz mobilności wojskowej 2.0 odzwierciedla bieżące prace poszczególnych instytucji, organów, urzędów i agencji Unii w celu wdrożenia określonych działań w głównych obszarach priorytetowych Planu działania. Obejmuje ono również, w razie potrzeby, postępy poczynione w różnych obszarach od czasu ostatniego sprawozdania z postępów w realizacji Planu działania na rzecz mobilności wojskowej z 2018 r., które przedstawiono we wrześniu 2021 r.³
3. Plan działania zapewnia strategiczne podejście mające na celu skuteczne zaangażowanie szerokiego grona zainteresowanych stron, w tym w państwach członkowskich. W ten sposób ułatwia zapewnienie spójności i powiązań między działaniami państw członkowskich – w tym za pomocą różnych odpowiednich projektów PESCO, w szczególności dotyczących mobilności wojskowej i centrów logistycznych⁴ – a aspektami pracy na szczeblu UE obejmującymi pełen zakres zagadnień. Jak przewidziano w Planie działania, pierwsze „coroczne wydarzenie” dotyczące mobilności wojskowej odbyło się w czerwcu 2023 r. pod auspicjami szwedzkiej prezydencji w Radzie, gromadząc ekspertów z instytucji Unii, odpowiednich projektów PESCO i partnerów, takich jak NATO.

II – KORYTARZE MULTIMODALNE I CENTRA LOGISTYCZNE

A. Finansowanie infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania

4. Wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027 przewidują budżet w wysokości 1,69 mld EUR na współfinansowanie infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania za pośrednictwem instrumentu „Łącząc Europę”. We wrześniu 2021 r. Komisja ogłosiła pierwsze zaproszenie do składania wniosków projektowych. Początkowo planowano, że Komisja będzie ogłaszać coroczne zaproszenia do składania wniosków projektowych z orientacyjnymi budżetami w wysokości 330 mln EUR⁵.

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

² [Action plan on military mobility 2.0.pdf \(europa.eu\)](#)

³ Wspólne sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat realizacji Planu działania na rzecz mobilności wojskowej w okresie od października 2020 r. do września 2021 r. (JOIN(2021) 26 final).

⁴ Sieć centrów logistycznych w Europie i wsparcie operacji

5. Po niczym niesprobowanej agresji Rosji wobec Ukrainy Komisja znacznie zwiększyła swoje wsparcie na rzecz infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania dla mobilności wojskowej, przyspieszając ocenę wniosków i zwiększając dostępny budżet.
6. W maju 2022 r. Komisja wybrała 22 projekty na łączną kwotę 339 mln EUR, współfinansowanych przez UE, w 15 państwach członkowskich we wszystkich rodzajach transportu⁶.
7. Komisja poczyniła postępy w związku z drugim zaproszeniem do składania wniosków i ogłosiła je w maju 2022 r., ponownie z orientacyjnym budżetem w wysokości 330 mln EUR. Państwa członkowskie odpowiedziały na zaproszenie zwiększonym zainteresowaniem, a wnioskowana kwota współfinansowania UE wyniosła w sumie 1,39 mld EUR, co czterokrotnie przekraczało przyznany budżet. Ze względu na wysoką jakość projektów i pilną potrzebę zareagowania na nowe otoczenie geopolityczne, w listopadzie 2022 r. Komisja wybrała 35 projektów na łączną kwotę 616 mln EUR, współfinansowanych przez UE⁷.
8. W związku z tym w 18 państwach członkowskich realizowanych jest łącznie 57 projektów współfinansowanych przez UE na kwotę 944 mln EUR. 35 % tej kwoty przeznaczono na kolej, 28 % na drogi, 21 % na porty lotnicze, a 16 % na projekty związane z infrastrukturą morską. Do najczęstszych rodzajów projektów objętych współfinansowaniem należą projekty zwiększające przepustowość kolei (głównie w celu zapewnienia ruchu pociągów o długości 740 m); projekty zwiększające przepustowość autostrad (zwłaszcza wiaduktów i mostów drogowych) i portów lotniczych; projekty zwiększające multimodalne zdolności przeładunkowe, a także zwiększające przepustowość portów i połączeń.
9. Trzecie i ostatnie zaproszenie do składania wniosków ogłoszono w maju 2023 r., a termin składania projektów ustalono na wrzesień 2023 r. w celu wykorzystania pozostałego budżetu w wysokości około 790 mln EUR. Trzecie zaproszenie wzbudziło jak dotąd największe zainteresowanie wśród państw członkowskich: 22 państwa członkowskie zgłosiły 112 projektów na łączną wnioskowaną kwotę współfinansowania UE w wysokości 3,7 mld EUR, osiągając tym samym wskaźnik nadsubskrypcji na poziomie 4,7. Oczekuje się, że Komisja opublikuje decyzję o udzieleniu zamówienia w ramach trzeciego zaproszenia do składania wniosków na początku 2024 r. Wraz z realizacją trzeciego zaproszenia jest bardzo prawdopodobne, że budżet całkowity dostępny na infrastrukturę transportową podwójnego zastosowania dla mobilności wojskowej w ramach tych WRF zostanie wyczerpany.
10. Ponadto, w deklaracji z nieformalnego posiedzenia Rady Europejskiej w Granadzie w październiku 2023 r. przywódcy UE ponownie potwierdzili, że koncentrują się na mobilności wojskowej⁸.
11. 15 czerwca 2023 r. Rada Dyrektorów Europejskiego Banku Inwestycyjnego zatwierdziła „inicjatywę strategiczną na rzecz bezpieczeństwa w Europie PLUS”. W ramach inicjatywy dostępnych jest więcej środków na inwestycje w bezpieczeństwo i obronność – do 8 mld EUR w okresie obecnej wieloletniej perspektywy finansowej na lata 2021–2027, przy czym jej zakres jest szerszy i obejmuje w szczególności mobilność wojskową i infrastrukturę krytyczną jako dodatkowe obszary. Europejski Bank Inwestycyjny dostrzega zmianę otoczenia geopolitycznego, która doprowadziła do wzrostu potrzeb finansowych w różnych obszarach związanych

⁶ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 24.5.2022 r. w sprawie wyboru projektów dotyczących mobilności wojskowej w następstwie zaproszenia do składania wniosków o dotacje w 2021 r. w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – sektor transportu zgodnie z decyzją wykonawczą C(2021) 5763, (C(2022) 3261 final).

⁷ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 11.04.2023 r. w sprawie wyboru projektów dotyczących mobilności wojskowej w następstwie zaproszenia do składania wniosków o dotacje w 2022 r. w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – sektor transportu zgodnie z decyzją wykonawczą C(2021) 5763, (C(2023) 2298 final).

⁸ Deklaracja z Granady, Rada Europejska, 6 października 2023 r.,
<https://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2023/10/06/granada-declaration>

z bezpieczeństwem europejskim i sektorem obronnym, w tym z jego łańcuchami dostaw. Biorąc pod uwagę charakter takich aktywów i inwestycji, kolejnym krokiem będzie wskazanie potencjalnych projektów. Trwają już rozmowy z Komisją Europejską na temat możliwości wsparcia tego obszaru.

B. Przegląd transeuropejskich sieci transportowych

12. 14 grudnia 2021 r. Komisja przedstawiła swój wniosek dotyczący przeglądu rozporządzenia w sprawie transeuropejskich sieci transportowych⁹. Obejmuje on dwa kluczowe aspekty, które ułatwiłyby mobilność wojskową w UE i poza jej granicami: po pierwsze, zaostrenie szeregu wymogów dotyczących infrastruktury transportowej, zwłaszcza kolejowej; a po drugie, odzwierciedlenie potrzeb wojskowych również na zaktualizowanych mapach w niektórych przypadkach. 27 lipca 2022 r. Komisja przedstawiła zmieniony wniosek odzwierciedlający zmienioną sytuację geopolityczną¹⁰.
13. Proces przeglądu transeuropejskich sieci transportowych podlega zwykłej procedurze ustawodawczej, co oznacza, że Rada i Parlament muszą uzgodnić ostateczny tekst rozporządzenia w oparciu o wniosek Komisji. 5 grudnia 2022 r. Rada przyjęła podejście ogólne¹¹. Tymczasem 13 kwietnia 2023 r. Parlament Europejski przyjął swoje sprawozdanie i mandat negocjacyjny¹². Sprawozdanie zawiera propozycję nowego art. 47a dotyczącego mobilności wojskowej. W szczególności zgodnie z tym artykułem państwa członkowskie zobowiązane byłyby uwzględnić potrzeby w zakresie mobilności wojskowej przy budowie lub modernizacji infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej¹³. Ponadto nowy artykuł zobowiązywałby Komisję do przeprowadzenia badania dotyczącego przemieszczania się wojsk na dużą skalę z krótkim wyprzedzeniem¹⁴.
14. Do chwili obecnej odbyły się cztery polityczne rozmowy trójstronne między Radą, Parlamentem Europejskim i Komisją, których założeniem było zakończenie negocjacji przez hiszpańską prezydencję Rady do końca 2023 r. oraz możliwe wejście w życie rozporządzenia wiosną 2024 r.

C. Wymogi wojskowe

15. Z myślą o dalszym dostosowywaniu norm transeuropejskiej sieci transportowej i wojskowej sieci transportowej UE 23 października 2023 r. Rada przyjęła zmienione wymogi wojskowe, w tym załącznik II „Multimodalne korytarze transportowe”. Proces rewizji obejmował również konsultacje z NATO. Rozszerzony zakres wymogów wojskowych obejmuje centra logistyczne, infrastrukturę łańcucha dostaw paliwa, wnioski wyciągnięte w związku z wojną napastniczą Rosji

⁹ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (COM(2021) 812 final).

¹⁰ Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (COM/2022/384 final).

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

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

¹³ „1. Przy budowie lub modernizacji infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej państwa członkowskie oceniają potrzebę, adekwatność i wykonalność wyjścia poza wymogi określone w rozdziale III w celu uwzględnienia wagi, wielkości lub skali wojskowego transportu żołnierzy i sprzętu”.

¹⁴ „2. Do dnia ... [dzień przypadający rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przeprowadzi badanie w celu określenia możliwości przemieszczania się na dużą skalę z krótkim wyprzedzeniem w całej Unii w celu poprawy podwójnego zastosowania infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej. Badanie zawiera elementy długoterminowego planowania infrastruktury do celów mobilności podwójnego zastosowania. W trakcie tego badania Komisja zasięga opinii państw członkowskich”.

przeciwko Ukrainie oraz wojskowe kryteria oceny propozycji projektów dotyczących infrastruktury podwójnego zastosowania.

16. W nowym załączniku dotyczącym infrastruktury łańcucha dostaw paliwa¹⁵ określono specyfikacje techniczne systemów paliwowych, obiektów i sprzętu, aby zagwarantować, że są one w stanie skutecznie wspierać ruchy wojskowe na dużą skalę przy jednoczesnym zachowaniu interoperacyjności ze strategicznymi partnerami, takimi jak NATO. Zawiera on te same wymogi, co normy stosowane przez NATO, udostępnione Sztabowi Wojskowemu UE (EUMS)¹⁶. Załącznik ten, stając się częścią wymogów wojskowych, otwiera możliwość potencjalnego przyszłego współfinansowania projektów dotyczących infrastruktury łańcucha dostaw paliw podwójnego zastosowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, aby zachęcić państwa członkowskie do inwestowania w infrastrukturę łańcucha dostaw paliw.

D. Długoterminowe planowanie infrastruktury na potrzeby przemieszczania się sił wojskowych na dużą skalę w krótkim czasie

17. Służby Komisji wraz z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych (ESDZ), w tym EUMS, przekazały państwom członkowskim notę wyjaśniającą dotyczącą metodologii podejścia i harmonogramu badania mającego na celu określenie możliwości dokonywania przemieszczeń na dużą skalę w krótkim czasie w celu zwiększenia odporności pod względem dostaw paliw, poprawy długoterminowego planowania infrastruktury oraz zapewnienia optymalnego wykorzystania tej infrastruktury. Prace nad badaniem zostały rozpoczęte i powinny zakończyć się wiosną 2024 r. W pierwszym etapie, który rozpoczął się w lipcu tego roku i jest obecnie realizowany w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, zostaną określone główne korytarze do przemieszczania personelu i sprzętu wojskowego na dużą skalę w krótkim czasie w przypadku konfliktu lub ćwiczeń wojskowych. Drugim etapem będzie zidentyfikowanie braków w infrastrukturze na głównych korytarzach określonych jako priorytetowe dla przemieszczeń wojskowych. Na trzecim etapie konieczne będzie określenie działań mających na celu zmniejszenie tych braków i zapewnienie sprawnego przemieszczania się personelu i sprzętu wojskowego. Mając na uwadze ogólny cel polegający na nadaniu wyższego priorytetu niezbędnym inwestycjom wspierającym przemieszczanie się wojsk na dużą skalę w krótkim czasie, badanie wspiera cel polegający na zbudowaniu dobrze zorganizowanej sieci, w tym zdolności do transportu i przechowywania towarów niebezpiecznych oraz zapewnienia dostępności paliwa w odpowiednich ilościach.
18. Prace te zwiększą synergię między polityką TEN-T a mobilnością wojskową UE, przy jednoczesnym wykorzystaniu ograniczonych zasobów w najbardziej efektywny sposób. Zidentyfikowane działania mające na celu zmniejszenie braków i wzmocnienie mobilności wojskowej posłużą jako ważny wkład w przyszłe współfinansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, a także w krajowe priorytety inwestycyjne państw członkowskich. Analiza posłuży również Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu jako podstawa do identyfikacji, w ścisłej współpracy z Komisją, projektów podwójnego zastosowania o wysokiej wartości dodanej dla obronności.
19. Dzięki analizie państwa członkowskie będą mogły lepiej koordynować planowanie z innymi państwami członkowskimi w celu zapewnienia tej samej jakości infrastruktury w całym korytarzu rozciągającym się na kilka państw członkowskich. Wskutek analizy usprawniona zostanie również koordynacja między ministerstwami obrony i ministerstwami infrastruktury państw

¹⁵ Zob. „Wymogi wojskowe w zakresie mobilności wojskowej w UE i poza jej granicami”, ST 10440/23, załącznik XI, zatwierdzone przez Radę Unii Europejskiej 23 października 2023 r. (TBD).

¹⁶Dokument „NATO Technical Criteria and Standards for Pol Facilities” [„Kryteria i standardy techniczne NATO dotyczące obiektów MPS”], „AC/4-N(2017)0002 (INV)”, z dnia 19 stycznia 2017 r., zmieniony 9 czerwca 2023 r.

członkowskich. Ponadto analiza przyczyni się do ściślejszej współpracy i synchronizacji między państwami członkowskimi przy inwestowaniu w infrastrukturę, promując w ten sposób lepszą łączność w obsłudze ruchów wojskowych na dużą skalę na poziomie europejskim.

E. Dostęp do przestrzeni powietrznej i usług służb żeglugi powietrznej (SES i SESAR)

20. Europejska Agencja Obrony (EDA) i odpowiednie służby Komisji kontynuowały współpracę w zakresie zapewniania dostępu do przestrzeni powietrznej i usług służb żeglugi powietrznej dla lotnictwa cywilnego i wojskowego w kontekście jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) i powiązanego projektu europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR). Jakikolwiek brak interoperacyjności między systemami wojskowymi i cywilnymi może stwarzać ryzyko dla wojska w zakresie dostępu do przestrzeni powietrznej i korzystania z usług służb żeglugi powietrznej. W niektórych przypadkach może to również stanowić wyzwanie, w szczególności gdy wojsko świadczy usługi użytkownikom cywilnym. Włączenie lotnictwa i zarządzania ruchem lotniczym do inicjatywy na rzecz mobilności wojskowej, co znalazło odzwierciedlenie w najnowszej aktualizacji wymogów wojskowych¹⁷, jest wyrazem uznania ich znaczenia dla przezwyciężenia luk w interoperacyjności. Z zastrzeżeniem przyszłej aktualizacji rozporządzenia wykonawczego w sprawie wymogów dotyczących podwójnego zastosowania¹⁸, umożliwiłoby to w przyszłości społeczności lotnictwa wojskowego udział w zaproszeniach do składania wniosków dotyczących mobilności wojskowej w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. Ponadto rosnące znaczenie urządzeń podwójnego zastosowania będzie musiało uwzględniać rolę Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) jako cywilnego organu certyfikacji.

III – REGULACYJNE ŚRODKI WSPARCIA

A. Zezwolenia na ruch transgraniczny

21. W ramach programu A EDA „Optymalizacja europejskich procedur udzielania zezwoleń na ruch transgraniczny” zharmonizowano i uproszczono procedury oraz opracowano rozwiązania na terytoriach, w przestrzeni powietrznej i na wodach śródlądowych państw członkowskich. 12 września 2023 r. Dania stała się ostatnim sygnatariuszem dwóch uzgodnień technicznych: jednego w dziedzinie ruchu naziemnego i drugiego w dziedzinie ruchu lotniczego. W ten sposób uzgodnienia techniczne w dziedzinie ruchu naziemnego i lotniczego zostały podpisane przez 25 państw członkowskich wnoszących wkład, w tym Norwegię. Obecnie państwa członkowskie wnoszące wkład opracowują, przy wsparciu EDA, uzgodnienie techniczne dotyczące obszarów morskich, a procedura jego podpisania ma zostać uruchomiona na początku 2024 r.
22. Aby wesprzeć wdrażanie podpisanych uzgodnień technicznych, EDA opracowała matrycę monitorowania wdrażania (IMM), która umożliwia monitorowanie postępów we wdrażaniu poszczególnych działań w ramach uzgodnień. Ponadto sieć krajowych punktów kontaktowych ds. mobilności wojskowej zapewni cenne informacje zwrotne od państw członkowskich w kontekście przyszłych zmian. EDA będzie współpracować z państwami członkowskimi UE w celu zorganizowania ćwiczeń symulacyjnych lub warsztatów, które ułatwią pełne wdrożenie uzgodnień technicznych, a także w trakcie których przetestowany zostanie opracowany szablon rocznego zezwolenia na uzgodnienia techniczne dotyczące ruchu naziemnego.

¹⁷ Zmieniony załącznik II do wymogów wojskowych w zakresie mobilności wojskowej w UE i poza jej granicami (ST 11373/19), 27 marca 2023 r.

¹⁸ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1328 z dnia 10 sierpnia 2021 r. określające wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do niektórych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153, C/2021/5859, Dz.U. L 288 z 11.8.2021.

23. Aby zbadać możliwości połączenia projektów PESCO pt. „Mobilność wojskowa” i „Sieć centrów logistycznych”, 5 lipca 2023 r. EDA zorganizowała pierwsze spotkanie z koordynującymi państwami członkowskimi. Na podstawie wyników EDA, we współpracy z uczestniczącymi państwami członkowskimi, dogłębniej rozważy możliwości. W ramach projektów uzgodniono ponadto kwestię zapewnienia wzajemnego uczestnictwa w spotkaniach w celu promowania synergii i koordynacji.

B. Cyfryzacja procesów logistycznych

24. Zakres rocznego programu prac na 2021 r. realizowanego w ramach Europejskiego Funduszu Obronnego obejmował wniosek w sprawie opracowania cyfrowego systemu umożliwiającego bezpieczną i szybką wymianę informacji dotyczących mobilności wojskowej (zwanego dalej „SDMMS”). 21 lipca 2022 r. Komisja ogłosiła zwycięskiego oferenta: jest nim konsorcjum pod przewodnictwem Estonii, składające się z przedsiębiorstw z 9 państw członkowskich¹⁹ oraz Norwegii, które otrzyma środki finansowe w wysokości ponad 9 mln EUR na opracowanie systemu cyfrowego. Umowę o udzielenie dotacji podpisano pod koniec grudnia 2022 r., a w styczniu 2023 r. odbyło się pierwsze posiedzenie inauguracyjne. Całkowity czas trwania projektu wynosi 30 miesięcy, a zatem cyfrowy system umożliwiający bezpieczną i szybką wymianę informacji dotyczących mobilności wojskowej powinien być dostępny najpóźniej w połowie 2025 r. Wspomniany cyfrowy system ułatwi bezpośrednią i bezpieczną wymianę informacji między uczestniczącymi rządami, które wnioskuje o wszelkie przemieszczenia wojskowe i zatwierdzają je.
25. Głównym celem projektu SDMMS w pierwszym roku było ustanowienie struktury pracy i pełne włączenie wszystkich zainteresowanych stron w realizację projektu. Na koniec pierwszego roku realizacji projektu celem jest uzgodnienie wszystkich wymogów funkcjonalnych i niefunkcjonalnych, aby określić szczegółowe cele i plany dotyczące etapu realizacji projektu. Opracowany zostanie ponadto plan korzyści operacyjnych i kosztów, aby skuteczniej ocenić wartości zmian wprowadzonych do systemu. Wszystko to stanowi ważną podstawę dla przyszłego rozwoju całego systemu.

A. Cła

26. EDA, we współpracy z Komisją i wnoszącymi wkład państwami członkowskimi, pracuje nad przeglądem „oceny potrzeb, korzyści i zagrożeń związanych z opracowywaniem wojskowego systemu cel”, która będzie stanowiła podstawę wszystkich dalszych wysiłków. Jednocześnie Komisja oczekuje pierwszych wymiernych rezultatów projektu SDMMS przed rozpoczęciem opracowywania zmian prawnych w prawie celnym UE. Zmiany prawne przyczynią się do zapewnienia ram prawnych dotyczących korzystania z systemu przez państwa członkowskie oraz dostosowania systemu do procedur celnych ustanowionych w prawie celnym UE.

D. Rozwój logistyki

27. W celu opracowania koncepcji ogólnounijnej logistycznej sieci informatycznej umożliwiającej wymianę danych logistycznych między poszczególnymi uczestnikami, w pierwszej połowie 2023 r. EDA przedstawiła wyniki badania, w ramach którego stworzono mapy krajowych logistycznych systemów informatycznych i oprogramowania do planowania zasobów przedsiębiorstwa (ERP), w tym krajowych zdolności identyfikacji i śledzenia i innych aplikacji informatycznych, takich jak usługi logistycznego obszaru funkcjonalnego NATO (LOGFAS).

¹⁹ Litwa, Niemcy, Estonia, Bułgaria, Polska, Luksemburg, Rumunia, Republika Czeska, Łotwa.

Wyniki wspomnianego badania posłużą za podstawę drugiego badania ukierunkowanego na przedstawienie koncepcji utworzenia sfederalizowanej logistycznej sieci komunikacyjnej.

28. W związku z wykorzystaniem obróbki przyrostowej, powszechnie znanej jako drukowanie przestrzenne w kontekście logistyki wojskowej, niedawno ustanowiony projekt EDA kategorii B pt. „obróbka przyrostowa na rzecz wsparcia logistycznego” jest ukierunkowany na opracowanie i określenie wspólnych norm w celu zwiększenia interoperacyjności. W ramach wspierania tych działań EDA przeprowadziła szereg badań, których wyniki przedstawiono w 2023 r. W tym względzie w ramach jednego z badań przedstawiono wytyczne odnoszące się do sił zbrojnych z perspektywy prawnej w zakresie stosowania rozwiązań dotyczących obróbki przyrostowej w różnych scenariuszach wojskowych.

IV – ODPORNOŚĆ I GOTOWOŚĆ

A. Zdolności transportu strategicznego

29. Zgodnie ze Strategicznym kompasem²⁰ państwa członkowskie UE uzgodniły, że wzmocnią współpracę i koordynację w przestrzeni powietrznej przez rozwijanie zdolności do wspólnego podejmowania operacji bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej, w tym powietrznych działań wspierających, zadań z zakresu ratownictwa i ewakuacji, obserwacji i pomocy w przypadku klęsk żywiołowych. Aby ułatwić skoordynowane wykorzystywanie wojskowych zasobów powietrznych do wsparcia misji i operacji w dziedzinie WPBiO, państwa członkowskie UE zamierzają wzmocnić również współpracę i partnerstwo między unijnymi i wielostronnymi strukturami i inicjatywami lotniczymi, takimi jak Europejskie Dowództwo Transportu Lotniczego (EATC). W związku z tym 28 czerwca 2023 r. EUMS i państwa uczestniczące w EATC²¹ podpisały uzgodnienie techniczne. W ramach uzgodnienia technicznego ujednolicono procedury ułatwiające EUMS dostęp do usług transportu lotniczego EATC na rzecz unijnych misji i operacji w dziedzinie WPBiO w zakresie strategicznej lotniczej ewakuacji medycznej i transportu lotniczego. W nagłych przypadkach inne podmioty UE, np. Komórka Planowania i Prowadzenia Operacji Cywilnych w zakresie cywilnych misji w dziedzinie WPBiO oraz centrum reagowania kryzysowego w przypadku kryzysu mającego implikacje konsularne, również mogłyby skorzystać z tych procedur. Siedem państw należących do EATC przeznaczyło równoważną liczbę godzin lotu (EFH) do dyspozycji EUMS bezpłatnie na zasadzie dobrowolności w celu przetestowania tych procedur przez okres jednego roku.

Współpraca między EUMS i EATC będzie pierwszym krokiem do pogłębienia współpracy między tymi dwoma podmiotami. Wspomniane uzgodnienie techniczne może ponadto stanowić wzorzec dla innych projektów i inicjatyw, takich jak ułatwianie wdrażania unijnej zdolności szybkiego rozmieszczania²².

30. W ramach EDA kontynuowano prace związane z rozwojem niezbędnych zdolności w zakresie transportu morskiego i powietrznego zgodnie ze sprawozdaniem z 2020 r. dotyczącym skoordynowanego rocznego przeglądu w zakresie obronności oraz w powiązaniu z odpowiednimi projektami PESCO. W ramach projektu pt. „Przyszły taktyczny lotniczy transport towarowego średniej wielkości” opracowuje się wytyczne dotyczące rozwoju przemysłu, a także badanie, które będzie finansowane w ramach programu prac Europejskiego Funduszu Obronnego na 2022 r.

²⁰ Strategiczny kompas na rzecz bezpieczeństwa i obrony – dla Unii Europejskiej, która chroni swoich obywateli, swoje wartości i interesy oraz przyczynia się do międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa, ST 7371/22, z dnia 21 marca 2022 r.

²¹ BE, DE, ES, FR, IT, LU i NL.

²² UE rozwija zdolność szybkiego rozmieszczania umożliwiającą rozmieszczenie do 5 000 żołnierzy. Ta unijna zdolność szybkiego rozmieszczania będzie solidnym, elastycznym i skalowalnym instrumentem wojskowym uzupełniającym szeroki zestaw narzędzi UE w zakresie zarządzania kryzysowego.

W ramach projektu pt. „Strategiczny transport lotniczy ładunków pozanormatywnych” opracowuje się wysokie wspólne wymogi oraz otwarte zaproszenie do składania wniosków dotyczących przeprowadzenia badania w tej dziedzinie w ramach programu prac Europejskiego Funduszu Obronnego na 2023 r. Realizację projektu pt. „Śmigłowiec średni następnej generacji” rozpoczęto w czerwcu 2023 r. i obecnie gromadzone są informacje od państw członkowskich na temat ich przyszłych planów dotyczących śmigłowców, zarówno pod względem modernizacji istniejących flot, jak i opracowywania nowych platform.

31. W odniesieniu do zapotrzebowania sektora wojskowego na specjalistyczny transport kolejowy współpraca między państwami członkowskimi UE, Komisją i EDA doprowadziła do włączenia przepisów do wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej²³, które umożliwią określenie priorytetów w zakresie przemieszczeń wojskowych pod pewnymi warunkami. Ponadto EDA wkrótce rozpocznie badanie zdolności przepustowej kolei w UE, aby dokonać przeglądu istniejących zdolności przepustowych krajowych i komercyjnych aktywów kolejowych wykorzystywanych przez wojsko w celu określenia możliwych wymogów dotyczących specjalistycznych aktywów transportu kolejowego i infrastruktury kolejowej do użytku wojskowego.

B. Ochrona przed ryzykiem związanym z bezpieczeństwem

32. W odpowiedzi na wniosek Rady²⁴ Komisja, grupa współpracy ds. bezpieczeństwa sieci i informacji (NIS) oraz ESDZ opracowują scenariusze dotyczące ryzyka w cyberprzestrzeni. Początkowo skoncentrowano się na sektorze telekomunikacji i energii elektrycznej. Inne sektory krytyczne, takie jak transport, zostaną jednak poddane ocenie w przyszłych edycjach ćwiczenia. Odporna i solidna sieć udostępniania danych charakteryzująca się wysokim poziomem cyberbezpieczeństwa jest niezbędna do wspierania skutecznej wymiany danych cyfrowych między odpowiednimi cywilnymi i wojskowymi zainteresowanymi stronami i podmiotami. W ramach takiej sieci można by korzystać z infrastruktury UE, takiej jak unijny program bezpiecznej łączności (IRIS²).
33. W styczniu 2023 r. weszła w życie dyrektywa w sprawie odporności podmiotów krytycznych (dyrektywa CER)²⁵. Choć obronność nie wchodzi w zakres stosowania wspomnianej dyrektywy, przyczyni się ona do zwiększenia fizycznej odporności podmiotów obsługujących infrastrukturę krytyczną w 11 sektorach, w tym w transporcie drogowym, kolejowym, lotniczym i morskim. W związku z tym przyczynia się do zapewnienia świadczenia podstawowych usług w sektorze transportu niezbędnych również do zapewnienia mobilności wojskowej. Kluczowym filarem nowych ram określonych w dyrektywie CER jest Grupa ds. Odporności Podmiotów Krytycznych, w ramach której eksperci z państw członkowskich i służby Komisji omawiają m.in. zagrożenia dla infrastruktury krytycznej. W odpowiedzi na wzmożone zagrożenie sabotażem w związku z wojną Rosji z Ukrainą, w grudniu 2022 r. Rada przyjęła ponadto zalecenie w sprawie skoordynowanego podejścia do kwestii wzmocnienia odporności infrastruktury krytycznej²⁶. Transport określono jako jeden z czterech kluczowych sektorów, o których mowa w zaleceniu.

²³ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmieniającego dyrektywę 2012/34/UE i uchylającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 (COM/2023/443 final).

²⁴ Konkluzje Rady w sprawie rozwijania pozycji Unii Europejskiej w kwestiach cyberprzestrzeni; ST09364/22, 23 maja 2022 r.

²⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2557 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie odporności podmiotów krytycznych.

²⁶ Zalecenie Rady z dnia 8 grudnia 2022 r. w sprawie ogólnounijnego skoordynowanego podejścia do kwestii wzmocnienia odporności infrastruktury krytycznej.

34. W czerwcu 2023 r. EDA i odpowiednie służby Komisji przedstawiły wyniki badania, w ramach którego oceniono wpływ zmiany klimatu na krytyczną infrastrukturę energetyczną związaną z obronnością²⁷, w tym transport. W kontekście forum konsultacyjnego na rzecz zrównoważonej energii w sektorze obrony i bezpieczeństwa kontynuowano prace nad zbadaniem sposobów zwiększenia wykorzystania odnawialnych źródeł energii w transporcie, w tym np. przez analizę wymogów wojskowych w odniesieniu do rozwiązań opartych na wodorze dla ciężkich wojskowych pojazdów logistycznych i infrastruktury. W maju 2023 r. EDA i odpowiednie służby Komisji zorganizowały ponadto ćwiczenie symulacyjne w celu oceny wpływu zmiany klimatu i zielonej transformacji energetycznej na odporność i bezpieczeństwo energetyczne krytycznej infrastruktury energetycznej związanej z obronnością, w tym wojskowej infrastruktury transportowej i wojskowych zdolności transportowych państw członkowskich.
35. EDA stale podkreślała potrzebę zapewnienia odpornej i solidnej sieci udostępniania danych charakteryzującej się wysokim poziomem cyberbezpieczeństwa, która wspiera skuteczną wymianę danych cyfrowych między odpowiednimi cywilnymi i wojskowymi zainteresowanymi stronami i podmiotami.
36. Zgodnie ze wspólnym komunikatem w sprawie nowych perspektyw dotyczących związku między klimatem a bezpieczeństwem przyjętym w czerwcu 2023 r.²⁸ ESDZ, służby Komisji i EDA przeanalizują sposoby zmniejszenia zależności od paliw kopalnych w transporcie wojskowym przez promowanie stosowania odnawialnych źródeł energii i powiązanych technologii.

V – PARTNERSTWA

A. UE–NATO

37. W trzeciej wspólnej deklaracji UE-NATO podpisanej 10 stycznia 2023 r. w Brukseli²⁹ potwierdzono wyniki osiągnięte przez UE i NATO w zakresie mobilności wojskowej. Zorganizowany dialog UE–NATO nadal odbywa się regularnie, aby zgromadzić wszystkich odpowiednich pracowników obu organizacji. Okazał się on skutecznymi ramami służącymi przedstawieniu nowego planu działania UE i omówieniu istotnych obszarów dalszej współpracy w celu zapewnienia spójności i wzajemnego wzmocnienia. Przeprowadzono dogłębną wymianę na szczeblu ekspertów, w szczególności w zakresie cyberodporności i infrastruktury transportowej, co pozwoliło każdej ze stron lepiej zrozumieć swoje priorytety. Przedstawiciele NATO uczestniczyli ponadto w pierwszym rocznym wydarzeniu dotyczącym mobilności wojskowej w czerwcu 2023 r., a Połączone Dowództwo Wsparcia NATO bierze udział w istotnych spotkaniach w ramach projektu PESCO pt. „Mobilność wojskowa” na nieformalnych zasadach.
38. Udział sojuszników NATO spoza UE w odpowiednich projektach PESCO nadal zapewnia wartość dodaną, w tym z perspektywy transatlantycznej i UE–NATO. Oprócz Stanów Zjednoczonych, Kanady i Norwegii w listopadzie 2022 r. Rada zezwoliła na zaproszenie Zjednoczonego Królestwa do udziału w projekcie PESCO pt. „Mobilność wojskowa”. Zawarcie porozumienia administracyjnego w ramach projektu jest na końcowym etapie. W marcu 2023 r. Rada zgodziła się ponadto zaprosić Kanadę do przyłączenia się do projektu PESCO pt. „Sieć centrów logistycznych”. Porozumienie administracyjne dotyczące udziału Kanady również znajduje się na końcowym etapie uzgodnień. Przedstawiciele tych partnerów zaproszono już do udziału

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

²⁸ Wspólny komunikat do Parlamentu Europejskiego i Rady: „Nowe perspektywy dotyczące związku między klimatem a bezpieczeństwem: uwzględnianie wpływu zmiany klimatu i degradacji środowiska na pokój, bezpieczeństwo i obronę” {JOIN(2023) 19 final}.

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

w spotkaniach dotyczących odpowiednich projektów w oczekiwaniu na zawarcie porozumień prawnych.

39. W styczniu 2023 r. przewodnicząca Komisji Europejskiej i sekretarz generalny NATO ogłosili utworzenie specjalnej Grupy Zadaniowej UE–NATO ds. Odporności Infrastruktury Krytycznej. 29 czerwca 2023 r. Grupa Zadaniowa UE–NATO ds. Odporności Infrastruktury Krytycznej przedstawiła sprawozdanie oceniające, w którym zaprezentowała obecne zagrożenia bezpieczeństwa i przedstawiła zalecenia dotyczące zwiększenia odporności infrastruktury krytycznej. W sprawozdaniu uwzględniono kwestię transportu w czterech kluczowych sektorach (obok sektora energetycznego, cyfrowego i przestrzeni kosmicznej), w których należy wzmocnić współpracę, oraz odniesiono się do zorganizowanego dialogu na temat mobilności wojskowej. W sprawozdaniu w szczególności zaleca się wzmocnienie współpracy związanej z infrastrukturą transportową w celu dostosowania wagi, rozmiaru lub skali transportu wojskowego.

B. Współpraca z innymi partnerami

40. W ramach procesu przeglądu transeuropejskiej sieci transportowej, o którym mowa powyżej, w zmienionym wniosku rozszerza się zakres europejskich korytarzy transportowych (w obowiązującym rozporządzeniu zwanych korytarzami sieci bazowej) na Ukrainę i Mołdawię. Rozszerzenie zakresu korytarzy opiera się na innych działaniach Unii ukierunkowanych na zwiększeniu jakości sieci połączeń tych państw z UE, takich jak inicjatywa na rzecz korytarzy solidarnościowych podjęta w maju 2022 r. przez Komisję, aby pomóc Ukrainie w utrzymaniu otwartych szlaków handlowych po zablokowaniu ukraińskich portów przez Rosję.

VI – WNIOSKI I PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

41. Rok po rozpoczęciu realizacji planu działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0 podjęto odpowiednie działania w czterech głównych obszarach priorytetowych, co świadczy o stałym postępie i odzwierciedla wspólne poczucie konieczności podjęcia pilnych działań w świetle pogarszającego się kontekstu bezpieczeństwa. Aby osiągnąć wspólny cel, jakim jest sprawnie funkcjonująca sieć mobilności wojskowej, wszystkie zainteresowane strony zachęca się do kontynuowania ich działań w ramach skoordynowanego podejścia obejmującego cały rząd. Zaktualizowane i wzmocnione zobowiązanie państw członkowskich do mobilności wojskowej, jeżeli Rada podejmie taką decyzję, dodatkowo przyczyniłoby się do osiągnięcia tego celu, opierając się na pracach w ramach odpowiednich projektów PESCO w szerszym zakresie stosowania planu działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0.
42. Kolejne sprawozdanie z postępów w realizacji zostanie przedstawione przez wysokiego przedstawiciela i Komisję do końca listopada 2024 r.