

Bruksela, 24 listopada 2025 r.
(OR. en)

15793/25

COPS 614	MAP 134
POLMIL 373	CYBER 341
TRANS 575	POLMAR 75
MAR 163	HYBRID 151
AVIATION 165	CFSP/PESC 1695
INDEF 158	CSDP/PSDC 720
EUMC 417	PESCO 23
PROCIV 159	JAI 1754
IND 534	ENER 614

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 20 listopada 2025 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: JOIN(2025) 846 final

Dotyczy: WSPÓLNY KOMUNIKAT DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie mobilności wojskowej

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument JOIN(2025) 846 final.

Załącznik: JOIN(2025) 846 final



WYSOKI PRZEDSTAWICIEL UNII
DO SPRAW ZAGRANICZNYCH I
POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA

Bruksela, dnia 19.11.2025 r.
JOIN(2025) 846 final

WSPÓLNY KOMUNIKAT DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie mobilności wojskowej

Wspólny komunikat w sprawie mobilności wojskowej

Mobilność wojskowa jako kluczowy czynnik zwiększający gotowość obronną i skuteczność odstraszania

W obliczu szybko zmieniającej się **sytuacji w zakresie bezpieczeństwa na świecie** mobilność wojskowa jest kluczowym czynnikiem wzmacniającym postawę obronną i zdolności obronne, których Europa pilnie potrzebuje, aby w wiarygodny sposób odstraszając swoich przeciwników i reagować na każdy kryzys. Przyczynia się ona do bezpieczeństwa i obrony oraz do gotowości Unii. Stanowi ona również fundament współpracy UE-NATO i ma kluczowe znaczenie dla wsparcia udzielanego przez UE Ukrainie.

„Pokój na świecie nie mógłby być zachowany bez twórczych wysiłków na miarę grożących mu niebezpieczeństw” – jak oświadczył Robert Schuman w 1950 r. Słowa te są dziś bardziej aktualne niż kiedykolwiek wcześniej. Aby zapewnić pokój poprzez odstraszanie, państwa członkowskie muszą być w stanie płynnie, szybko i na dużą skalę przemieszczać swoje siły zbrojne i sprzęt wojskowy na terytorium UE i poza nim. Wymaga to **systemu transportowego podwójnego zastosowania**, który jest w stanie wspierać mobilność wojskową, a jednocześnie minimalizować zakłócenia i łagodzić wpływ takiego transportu na transport cywilny, a tym samym na gospodarkę i społeczeństwo jako całość.

Pomimo poczynienia znacznych postępów nadal istnieją **poważne przeszkody** utrudniające skuteczną mobilność wojskową w UE. Przepisy krajowe są często rozbieżne, rozdrobnione i niezharmonizowane – w tym w przypadku wykorzystywania operatorów cywilnych do świadczenia usług transportu wojskowego – i nie odpowiadają obecnemu kontekstowi bezpieczeństwa. Musimy lepiej koordynować i przyspieszyć transport wojskowy, aby rozwiązać te problemy. Ponadto unijna infrastruktura transportowa nie jest w wystarczającym stopniu dostosowana do potrzeb podwójnego zastosowania. System pozostaje podatny na zakłócenia i coraz częstsze ataki cybernetyczne i hybrydowe. Ponadto zdolności transportowe, takie jak wagony platformy i promy podwójnego zastosowania – mające kluczowe znaczenie dla przemieszczania sił zbrojnych – są niewystarczające. Kwestie te ujawniają krytyczne słabości unijnej sieci transportowej, a tym samym osłabiają zdolności UE w zakresie bezpieczeństwa i obrony, a także zdolność sił zbrojnych do wspierania ochrony ludności. W tym celu Europa musi jednoznacznie zintensyfikować działania i usunąć wszystkie pozostałe bariery.

We wspólnej białej księdze w sprawie obronności europejskiej – Gotowość 2030 i opartym na niej planie działania na rzecz gotowości obronnej wskazano mobilność wojskową jako priorytetowy obszar zdolności na rzecz solidnej europejskiej obronności. Chociaż państwa członkowskie zachowują swobodę decydowania o tym, czy zezwolić zagranicznym siłom

zbrojnym na przemieszczanie się przez ich terytorium, w ramach ich bezpieczeństwa narodowego i obrony narodowej, UE musi dysponować ramami mobilności wojskowej, które równoważą potrzeby wojskowe i cywilne. W tym celu Komisja i wysoka przedstawicielka Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa (WP) proponują kompleksowy zestaw środków ułatwiających płynną mobilność wojskową z zastosowaniem **podejścia 360 stopni**, w ścisłej koordynacji z NATO. Ma on na celu utworzenie **do końca 2027 r. ogólnounijnego obszaru mobilności wojskowej** jako pierwszego kroku w kierunku stopniowego powstania „wojskowej strefy Schengen” w wymiarze regulacyjnym, infrastrukturalnym i w zakresie zdolności.

Dotychczasowe postępy

Zmiany w europejskiej architekturze bezpieczeństwa w następstwie inwazji Rosji na Krym, a następnie rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę, skłoniły UE, państwa członkowskie i partnerów do podjęcia działań. Od 2017 r. UE realizuje specjalny program na rzecz zwiększenia mobilności wojskowej. W dwóch **planach działania na rzecz mobilności wojskowej** z 2018 i 2022 r. określono szereg środków mających na celu usunięcie barier fizycznych, proceduralnych i regulacyjnych utrudniających przemieszczanie sił zbrojnych. W **zobowiązaniu dotyczącym mobilności wojskowej** z 2024 r. państwa członkowskie zadeklarowały, że wyeliminują pozostałe luki dotyczące mobilności wojskowej.

W zmienionym **rozporządzeniu w sprawie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)** z 2024 r. zobowiązuje się państwa członkowskie do włączenia mobilności wojskowej do europejskiej polityki transportowej, dzięki czemu transeuropejska sieć transportowa stanie się w dużej mierze siecią podwójnego zastosowania. Aby ukierunkować i priorytetowo potraktować przyszłe inwestycje w infrastrukturę podwójnego zastosowania w tej sieci, w marcu 2025 r. Rada zatwierdziła **cztery priorytetowe multimodalne korytarze mobilności wojskowej** na potrzeby szybkiego i zakrojonego na szeroką skalę przemieszczania sił zbrojnych, wraz ze wspólnymi wymogami dotyczącymi infrastruktury wojskowej. Korytarze te umożliwią ściślejszą współpracę i spójne planowanie inwestycji między państwami członkowskimi w wymiarze transgranicznym.

Stworzenie transeuropejskiej sieci transportowej, która zaspokaja zarówno potrzeby cywilne, jak i wojskowe, wymaga znacznych inwestycji. W **wieloletnich ramach finansowych (WRF)** na lata 2021–2027 przeznaczono budżet w wysokości 1,69 mld EUR na współfinansowanie infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania za pośrednictwem instrumentu „Łącząc Europę”, przy czym w 21 państwach członkowskich wybrano 95 projektów dotyczących infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania. Ponieważ zapotrzebowanie na finansowanie unijne znacznie przekroczyło dostępne zasoby, a w przypadku wszystkich zaproszeń odnotowano ponadplanową liczbę wniosków¹, w lipcu

¹ W trzecim i ostatnim zaproszeniu do składania wniosków na projekty dotyczące infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania z budżetem 807 mln EUR wskaźnik ponadplanowych wniosków wyniósł 4,7: 22 państwa członkowskie złożyły wnioski dotyczące 112 projektów (na łączną wnioskowaną kwotę współfinansowania UE w wysokości 3,7 mld EUR).

2025 r. Komisja zaproponowała dziesięciokrotne zwiększenie budżetu na mobilność wojskową w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w następnych WRF od 2028 r. Ponadto do końca obecnego okresu WRF państwa członkowskie mogą wykorzystywać środki z polityki spójności na inwestycje związane z obronnością – z zachętami finansowymi, jeżeli wnioski w tej sprawie zostaną złożone do końca 2025 r. – oraz instrument SAFE do finansowania projektów dotyczących infrastruktury podwójnego zastosowania i mobilności wojskowej.

Oprócz infrastruktury kluczowymi czynnikami umożliwiającymi mobilność wojskową są zdolności transportowe i logistyczne. Kluczowe znaczenie ma zwiększenie orientacji na szczeblu UE na temat dostępnych zasobów transportowych, optymalne wykorzystanie tych zdolności i zlikwidowanie luk w zdolnościach w całej Unii. Aby wzmocnić te czynniki, UE wspiera projekty dotyczące cyfrowych systemów wymiany informacji, transportu lotniczego ładunków wielkogabarytowych oraz badań nad przyszłymi systemami lotniczymi za pośrednictwem **Europejskiego Funduszu Obronnego (EFO)**.

Chociaż państwa członkowskie poczyniły znaczne wysiłki, aby zapewnić niezbędne dostosowania, rozbieżne przepisy skutkują opóźnieniami, które mają duży wpływ na mobilność wojskową. **Europejska Agencja Obrony (EDA)** i wnoszące wkład państwa członkowskie opracowały uzgodnienia techniczne dotyczące procedur udzielania zezwoleń na przemieszczanie transgraniczne w celu harmonizacji i uproszczenia tych przepisów. Wdrażanie uzgodnień technicznych nie przebiega jednak wystarczająco optymalnie, a do osiągnięcia harmonizacji konieczne są zmiany w unijnych ramach prawnych. Potrzebna jest cyfryzacja, aby zwiększyć szybkość i efektywność oraz zminimalizować ryzyko operacyjne.

Ogólnie rzecz biorąc, pomimo postępów poczynionych w ostatnich latach nadal istnieją pewne wyzwania. Jest to również konkluzja zawarta w **sprawozdaniu specjalnym Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w sprawie mobilności wojskowej UE**, w którym podkreślono, że podejście UE do mobilności wojskowej przyniosło niejednolite rezultaty oraz że pozostaje ono fragmentaryczne i niewystarczająco wiążące.

W białej księdze w sprawie obronności europejskiej – Gotowość 2030 wzywa się do poprawy łączności podwójnego zastosowania z naszymi sąsiadami, w szczególności z Ukrainą i Mołdawią. Cztery z dziewięciu europejskich korytarzy transportowych TEN-T przedłużono już do Ukrainy, a jeden do Mołdawii, przy czym realizuje się pierwsze ważne inwestycje w infrastrukturę podwójnego zastosowania. Na przykład dzięki współfinansowaniu z instrumentu „Łącząc Europę” i ze środków Europejskiego Banku Inwestycyjnego we wrześniu 2025 r. otwarto pierwszy 22-kilometrowy odcinek kolejowy (o europejskiej nominalnej standardowej szerokości toru) łączący zachodnią Ukrainę ze Słowacją i pozostałą częścią Europy Środkowej. Równolegle trwają prace przygotowawcze nad wdrożeniem europejskiej nominalnej standardowej szerokości toru w europejskich korytarzach transportowych łączących Mołdawię i Ukrainę z państwami członkowskimi.

Usprawnienie i dostosowanie zasad oraz procedur w celu szybszego przemieszczania sił zbrojnych

Europa musi podjąć zdecydowane działania. Chociaż poczyniono postępy, działania UE nadal są ograniczane przez rozdrobnione podejścia, które osłabiają naszą zdolność do przemieszczania sprzętu wojskowego i personelu wojskowego w całej Europie. Obecna **sytuacja, w której krajowe przepisy i procedury są rozdrobnione i niespójne, oraz przeszkody biurokratyczne** powodują powstawanie wąskich gardeł i opóźnień o krytycznym znaczeniu.

Transgraniczny transport wojskowy nadal napotyka ograniczenia, w szczególności ze względu na fakt, że przepisy UE nie są stosowane względem transportu wojskowego lub nie są stosowane spójnie, przepisy krajowe są rozbieżne, a transportowi wojskowemu nie nadaje się wystarczającego priorytetu. Podmioty cywilne zatrudnione przez wojsko muszą przestrzegać przepisów cywilnych, które nie są dostosowane do potrzeb transportu wojskowego. Ponadto operacje transportu wojskowego wiążą się ze znacznie bardziej rygorystycznymi wymogami niż operacje cywilne. Siły zbrojne również korzystają z infrastruktury i pojazdów wykorzystywanych w transporcie cywilnym, co stwarza sytuację, w której różne potrzeby konkurują ze sobą. Prowadzi to do powstawania **opóźnień, nieefektywności operacyjnej, krytycznych wąskich gardeł i ograniczeń przepustowości**.

Procedury wydawania przepustek dyplomatycznych są często skomplikowane i oparte na dokumentacji papierowej, co wiąże się z długimi terminami zatwierdzenia. Na przykład czas potrzebny na uzyskanie **zezwoleń transgranicznych** na transport wojskowy znacznie się różni w poszczególnych państwach członkowskich, przy czym niektóre z nich wymagają powiadomienia z 45-dniowym wyprzedzeniem, co znacznie przekracza termin **trzech dni roboczych** na udzielenie zezwoleń, którego przestrzeganie państwa członkowskie zadeklarowały w zobowiązaniu dotyczącym mobilności wojskowej z 2024 r. Ponadto stosowanie formalności celnych może powodować opóźnienia, chyba że stosowane są odpowiednie uproszczenia celne, takie jak formularz UE 302 lub formularz NATO 302.

Ponadto transport wojskowy często obejmuje **towary niebezpieczne i niestandardowe ładunki**, które wymagają odpowiedniego planowania w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji (na przykład w przypadku transportu ciężkiego sprzętu, takiego jak czołgi, oraz amunicji). Zharmonizowane przepisy UE dotyczące towarów niebezpiecznych nie mają jednak zastosowania do transportu wojskowego, a procedury związane z niestandardowymi ładunkami są powolne i zróżnicowane. W związku z tym uzgadnianie bezpiecznych tras i ustaleń odbywa się na zasadzie *ad hoc* między poszczególnymi państwami członkowskimi, władzami lokalnymi i zarządcami infrastruktury, co czasami trwa wiele tygodni.

Odpowiedzialność za procesy związane z mobilnością wojskową jest rozdrobniona w państwach członkowskich i niespójna między nimi. **Projekt dotyczący mobilności wojskowej realizowany w ramach stałej współpracy strukturalnej (PESCO)**, obejmujący 30 państw uczestniczących, przyczynił się do rozwiązania tego problemu, w tym poprzez utworzenie sieci punktów kontaktowych ds. mobilności wojskowej na szczeblu krajowym.

Sprostanie tym wyzwaniom przekracza możliwości poszczególnych państw członkowskich. Wysiłki krajowe i niewiążące środki nie mają wystarczająco pilnego charakteru i nie są wystarczająco jasne, aby sprostać wymogom wynikającym z niestabilnej sytuacji geopolitycznej. Konieczne są znaczne postępy, aby przyspieszyć tempo rozwoju mobilności wojskowej w UE i zwiększyć jej skalę.

Aby rozwiązać te problemy systemowe, UE potrzebuje **jednolitego podejścia**, które byłoby włączone do szerszego dorobku prawnego UE w dziedzinie transportu, dostosowanego do wyjątkowych potrzeb operacji wojskowych. W tym celu Komisja i WP proponują pakiet na rzecz mobilności wojskowej.

Pakiet będzie obejmował jednolity zbiór przepisów dotyczących procedur udzielania zezwoleń na transgraniczny transport wojskowy, w tym przepustek dyplomatycznych i transportu towarów niebezpiecznych oraz wojskowych ładunków wielkogabarytowych i ponadnormatywnych, ze skróconym czasem realizacji i znormalizowanymi wzorami wniosków i powiadomień. Obecnie zezwolenia między państwami członkowskimi muszą być odnawiane co roku, podczas gdy istnieje potrzeba większej przewidywalności i stabilności. Ten nowy zbiór przepisów zapewni ważność zezwoleń do czasu ich uchylecia i umożliwi rozszerzenie ich zakresu. Ulepszone zasady i procedury dotyczące zezwoleń transgranicznych mają również na celu ułatwienie przemieszczania sił zbrojnych sojuszników NATO spoza UE, gdy jest to istotne dla naszego bezpieczeństwa, oraz zapewnienie, aby nie naruszało to interesów Unii i jej państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa i obrony.

Siły zbrojne potrzebują zharmonizowanych przepisów i harmonogramów w odniesieniu do ustaleń technicznych i operacyjnych dotyczących transportu – niezależnie od tego, czy realizowanego z wykorzystaniem własnej floty, czy przez operatorów cywilnych – zapewniających jasność co do tras, z których mogą korzystać, zwłaszcza w przypadku towarów niebezpiecznych i niestandardowych ładunków, a jednocześnie elastyczność w dostosowywaniu transportu wojskowego do konkretnego charakteru każdego kryzysu. Komisja i WP zachęcają państwa członkowskie do współpracy w zakresie planowania tras, zapewniającej zgodność z pracami realizowanymi w ramach projektu PESCO „**Sieć węzłów logistycznych w Europie i wsparcie operacji**” (**NetLogHubs**), którego celem jest poprawa planowania i koordynacji infrastruktury. Zharmonizowane przepisy zaproponowane przez Komisję będą wspierać taką zwiększoną i zaawansowaną koordynację między państwami członkowskimi i odpowiednimi podmiotami.

Aby uprościć transport wojskowy prowadzony przez operatorów cywilnych („biała flota”) na wzór transportu wojskowego prowadzonego przez siły wojskowe („zielona flota”), Komisja proponuje w ramach rozporządzenia zawartego w pakiecie na rzecz mobilności wojskowej **zwolnienie transportu wojskowego z niektórych przepisów cywilnych**, takich jak **zakazy ruchu w dni świąteczne**, oraz uwzględnienie możliwości zawieszenia przez państwa członkowskie przepisów dotyczących **kabotażu** w niektórych sytuacjach.

Rozbieżne wdrażanie unijnych przepisów celnych na szczeblu krajowym oraz niewystarczające stosowanie przez podmioty odpowiednich formularzy zgłoszeń celnych (tj. formularza UE 302 lub formularza NATO 302) powodują możliwe do uniknięcia opóźnienia w transporcie towarów. Operatorzy powinni domyślnie stosować odpowiednio **formularze UE 302 i NATO 302** – chyba że władze wojskowe odstąpią od ich stosowania na rzecz zwykłych formalności celnych – aby usprawnić transport transgraniczny i w stosownych przypadkach nadać odpowiedni priorytet w ramach kontroli celnych. Aby zwiększyć pewność prawa w zakresie stosowania i obsługi formularzy 302, w ramach wdrożenia nowego unijnego kodeksu celnego można by doprecyzować wymogi dotyczące danych i odpowiednie formalności celne. Aby zwiększyć wpływ usprawnionych formalności celnych, należy połączyć odpowiednie przepisy ze środkami miękkimi, takimi jak udzielanie jasnych wytycznych i prowadzenie szkoleń dla podmiotów cywilnych oraz organów celnych i wojskowych.

Cyfryzacja procesów mobilności wojskowej pomoże zapewnić szybkie procedury i lepszą koordynację. Należy rozważyć stworzenie jednego narzędzia cyfrowego do obsługi procesów transgranicznej mobilności wojskowej. Narzędzie to służyłoby do zarządzania przepustkami dyplomatycznymi, śledzenia ustaleń dotyczących transportu i zawierałoby zdigitalizowany formularz UE 302, a także ułatwiłoby wymianę i przechowywanie informacji. Jest to długoterminowy, znaczący projekt, który należy realizować stopniowo, uwzględniając aspekty celne i wojskowe, i którego celem będzie usprawnienie procesów, przy czym warunki i specyfikacje techniczne należy omówić z państwami członkowskimi. Komisja wsparła projekt dotyczący cyfryzacji procesów mobilności wojskowej w ramach EFO, który mógłby potencjalnie służyć jako jeden z elementów składowych. Równolegle EDA poczyniła również postępy w pracach nad cyfryzacją wymogów celnych dla transportu wojskowego. W następnych WRF Komisja zaproponowała specjalny komponent dotyczący mobilności wojskowej w ramach wniosku w sprawie Europejskiego Funduszu Konkurencyjności (EFK), w tym działania związane z cyfryzacją procesów mobilności wojskowej.

Przepisy zaproponowane w rozporządzeniu **zmniejszą opóźnienia i ryzyko operacyjne**, dostosowując się do zobowiązania UE do rozpatrywania w ciągu trzech dni wniosków dotyczących transgranicznego transportu wojskowego i zwiększając gotowość obronną poprzez umożliwienie bezproblemowego transgranicznego przemieszczania personelu wojskowego i sprzętu wojskowego. **Zwiększy to spójność i zminimalizuje przeszkody biurokratyczne**, które od dawna utrudniają mobilność wojskową. Dzięki temu UE zbliży się do osiągnięcia celu, jakim jest stworzenie „wojskowej strefy Schengen”.

W 2026 r. Komisja dokona przeglądu **rozporządzenia w sprawie obiektów infrastruktury kolejowej** w celu zapewnienia, aby zaspokajało ono potrzeby w zakresie transportu wojskowego, a jednocześnie uwzględniało wkład Sztabu Wojskowego Unii Europejskiej. Podobnie w 2026 r. Komisja dokona przeglądu **rozporządzenia w sprawie przewozów lotniczych**, aby umożliwić większą elastyczność w stosowaniu wyjątkowych ograniczeń ruchu lotniczego w celu ułatwienia transportu wojskowego w czasie pokoju. Ponadto Komisja, we współpracy z EDA, Eurocontrole działającym jako menedżer sieci oraz Agencją Unii

Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), poprawi koordynację cywilno-wojskową w celu ułatwienia transgranicznych lotów wojskowych poprzez wspieranie **sieci portów lotniczych odpowiednich do podwójnego zastosowania**, z góry określonych transgranicznych punktów połączeń oraz cyfrowego pojedynczego punktu kontaktowego do celów wydawania zezwoleń. Będzie to wsparte oceną **rozporządzenia w sprawie elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej w 2026 r.**

Wzmocnienie naszej obronności dzięki ramom na wypadek stanów zagrożenia dla transgranicznego transportu wojskowego

W sytuacjach kryzysowych, kiedy czas ma kluczowe znaczenie dla podjęcia jakichkolwiek działań, Europa nie może sobie pozwolić na powolne reagowanie. W takich sytuacjach nie możemy polegać na doraźnej koordynacji i dobrej woli poszczególnych państw. Musimy mieć jasny plan i przygotowaną szybką ścieżkę dla naszych sił zbrojnych. Bez tego nasze zdolności odstraszenia pozostają jedynie teoretyczne.

W związku z tym Komisja proponuje w ramach rozporządzenia **ramy na wypadek stanów zagrożenia dla transgranicznego transportu wojskowego – europejski system wzmocnionej reakcji w zakresie mobilności wojskowej (EMERS)**, który uruchamia wzmocnione i skoordynowane mechanizmy reagowania na potrzeby transgranicznego transportu wojskowego w sytuacjach nadzwyczajnych, w których standardowe procedury są niewystarczające. Umożliwi to wprowadzenie tymczasowych, nadzwyczajnych środków w celu zagwarantowania usprawnionego transgranicznego transportu wojskowego i **priorytetowego dostępu sił zbrojnych do infrastruktury, zasobów transportowych i podstawowych usług**. Będzie on obejmował ujednocnione procedury i przepisy regulacyjne, **ukierunkowane odstępstwa i zwolnienia, zwiększoną gotowość i środki solidarnościowe oraz zwiększoną odporność infrastruktury**.

System EMERS będzie stanowił unijne ramy na wypadek stanów zagrożenia dla transportu wojskowego, **wzmacniając zdolność Unii do szybkiego i skutecznego reagowania** na pilne sytuacje oraz minimalizowania zakłóceń w ruchu cywilnym, przyczyniając się do gotowości obronnej w przypadku, gdy istniejący lub oczekiwany wzrost wolumenu, częstotliwości lub prędkości transportu wojskowego w Unii nie może zostać zaspokojony na podstawie zwykłych unijnych przepisów dotyczących transportu lub ze względu na przepustowość unijnej sieci transportowej. Rada może go uruchomić w ciągu 48 godzin, działając na wniosek Komisji z własnej inicjatywy lub na wniosek co najmniej jednego państwa członkowskiego. W miarę możliwości Komisja skonsultuje się z grupą ds. transportowej mobilności wojskowej, której utworzenie proponuje się w rozporządzeniu.

W ramach tego procesu Komisja we współpracy z WP wykorzysta całą dostępną wiedzę fachową i będzie współpracować z NATO w uzgodnionych formatach, informując sojusz o uruchomieniu lub o przedłużeniu lub zakończeniu okresu uruchomienia systemu EMERS. Takie podejście oparte na współpracy zapewnia spójność i wzmacnia interoperacyjność między mechanizmami reagowania UE i NATO, dodatkowo wspierając gotowość obronną UE.

Po uruchomieniu systemu EMERS zastosowanie będą miały przepisy szczególne. Transgraniczny transport wojskowy będzie wymagał jedynie powiadomienia z krótszym wyprzedzeniem o przemieszczaniu sił zbrojnych z pominięciem standardowych procedur, z wyjątkiem formalności i przepisów celnych. Nawet w sytuacji nadzwyczajnej operacje transportu wojskowego muszą być planowane, aby zapewnić dopasowanie ładunków ponadnormatywnych do infrastruktury, bezpieczny transport towarów niebezpiecznych oraz dostępność infrastruktury wspierającej transport drogowy na trasie. Ustalenia te muszą zostać bardzo szybko uproszczone i sfinalizowane, z wykorzystaniem w miarę możliwości wcześniej wyznaczonych tras. **Ogólnounijny priorytetowy dostęp do sieci transportowych**, infrastruktury i powiązanych usług zostanie przyznany wszystkim operacjom transportu wojskowego, niezależnie od tego, czy prowadzi je wojsko, czy jego (cywilni) podwykonawcy. Ponadto przewidziane zostaną odstępstwa związane z **przepisami dotyczącymi kabotażu, czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku** w odniesieniu do transportu wojskowego wykonywanego przez podmioty cywilne. Transport wojskowy będzie zwolniony z **ograniczeń ruchu** na podstawie efektywności środowiskowej pojazdów lub na podstawie kontroli jakości powietrza i hałasu wprowadzonej na lotniskach i w portach. Pojazdy kolejowe mogą kursować w sposób bardziej elastyczny, poza dozwolonym obszarem użytkowania, a wzmocnione środki ochronne zabezpieczą strategiczną infrastrukturę podwójnego zastosowania.

Proponowany nowy unijny kodeks celny mógłby również wprowadzić **szybsze i specjalne procedury celne** na wypadek sytuacji kryzysowych na granicach celnych Unii. Aby wesprzeć stosowanie tych przepisów celnych w odniesieniu do operacji transportu wojskowego, Urząd UE ds. Celnych, w porozumieniu z Komisją, opracuje szczegółowe protokoły i procedury mające na celu przyspieszenie formalności celnych w przypadku uruchomienia systemu EMERS. Jego uruchomienie spowoduje również uruchomienie mechanizmu zarządzania kryzysowego w zakresie ceł zgodnie z nowym unijnym kodeksem celnym, co zapewni usprawnienie procedur w sytuacjach nadzwyczajnych. Ponadto dla utrzymania sił zbrojnych ważne jest szybkie przemieszczanie wojskowych dostaw żywności z państw spoza UE, co będzie wspierane przez przepisy dotyczące systemu EMERS.

Zmiana tempa w obszarze infrastruktury: dostosowanie infrastruktury transportowej do podwójnego zastosowania

Konieczne są znaczne inwestycje na wszystkich szczeblach, aby zmodernizować europejską infrastrukturę transportową do standardów podwójnego zastosowania do celów cywilnych i wojskowych. Ponieważ konwoje wojskowe są często znacznych rozmiarów i składają się z pojazdów o ponadnormatywnych wymiarach i ponadnormatywnej masie, **naszą infrastrukturę należy dostosować do wymogów takiego niestandardowego transportu**, w szczególności w drodze wzmocnienia i poszerzenia mostów oraz tuneli kolejowych i drogowych, a także znacznego zwiększenia zdolności przewozowej, zwłaszcza w portach i na lotniskach. Przejście na europejską nominalną szerokość toru oraz inne ulepszenia techniczne umożliwiające płynny transport kolejowy do wszystkich części Europy będą miały

równie kluczowe znaczenie, podobnie jak zwiększenie odporności naszej infrastruktury komunikacyjnej i energetycznej.

W pierwszej kolejności należy zmodernizować **cztery priorytetowe korytarze mobilności wojskowej** zgodnie z normami infrastrukturalnymi określonymi w wymaganiach wojskowych Rady, aby stworzyć odporną i funkcjonującą sieć mobilności wojskowej. Wydatki muszą mieć charakter strategiczny, koncentrować się przede wszystkim na głównych wąskich gardłach i opierać się na ocenie funkcjonalności korytarzy.

W tym celu wspólnie z państwami członkowskimi zidentyfikowano już **500 projektów priorytetowych w zakresie mobilności wojskowej**, w ramach których obecnie szacuje się, że potrzeby inwestycyjne w zakresie pilnych interwencji w czterech korytarzach wyniosą około 100 mld EUR. Te ukierunkowane i szczególnie krótkoterminowe inwestycje doprowadzą do szybkiej poprawy stanu korytarzy i muszą zostać realizowane w pierwszej kolejności, aby korytarze mogły zostać uruchomione. Poprzez organizowanie i koordynowanie regularnych spotkań poświęconych korytarzom Komisja – przy wsparciu WP oraz w konsultacji z NATO – będzie współpracować z państwami członkowskimi **za pośrednictwem Komitetu ds. TEN-T**², aby zapewnić szybkie podejmowanie takich kluczowych inwestycji w ramach skoordynowanego i spójnego podejścia dotyczącego korytarzy oraz zagwarantować solidną, dojrzałą listę projektów.

Aby wesprzeć te inwestycje, we wniosku Komisji dotyczącym **następnych WRF (2028–2034)** proponuje się dziesięciokrotne zwiększenie dostępnego budżetu na mobilność wojskową, przy czym proponowany budżet w ramach przyszłego **instrumentu „Łącząc Europę” (CEF)** na inwestycje w infrastrukturę transportową TEN-T podwójnego zastosowania wynosi 17,65 mld EUR. Krajowe odcinki sieci TEN-T podwójnego zastosowania mogłyby zostać uzupełnione inwestycjami w ramach proponowanych planów partnerstwa krajowego i regionalnego. Ponadto Komisja zaproponowała, jako jeden z ogólnych celów przyszłego **Europejskiego Funduszu Konkurencyjności (EFK)**, rozwój unijnej infrastruktury transgranicznej i krytycznej o kluczowym znaczeniu dla zwiększania konkurencyjności Unii i zapewnienia jej strategicznej niezależności, w szczególności w zakresie energii i transportu, infrastruktury cyfrowej i bezpieczeństwa, obronności i infrastruktury kosmicznej, a także infrastruktury społecznej oraz powiązanych danych i usług. Instrument **EFK InvestEU** może dodatkowo wspierać inwestycje w infrastrukturę podwójnego zastosowania poprzez pożyczki i gwarancje. Ponadto we wniosku Komisji dotyczącym WRF określono, że kolejny **program ramowy „Horyzont Europa”** może wspierać działania na rzecz podwójnego zastosowania, w tym działania istotne dla mobilności wojskowej.

Dostosowanie sieci transportowej mobilności wojskowej do norm wojskowych wymaga również dokładnej **inwentaryzacji obecnego stanu infrastruktury transportowej** w odniesieniu do potrzeb wojskowych. Dzięki temu inwestycje będą dobrze ukierunkowane i proporcjonalne do rzeczywistych potrzeb. Komisja przyspieszy trwające badania dotyczące

² Zgodnie z [art. 61 rozporządzenia \(UE\) 2024/1679](#).

stanu tuneli i mostów w UE oraz dostępności zdolności podwójnego zastosowania w portach i na lotniskach UE. Ponadto w 2026 r. Komisja, przy wsparciu WP, Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarządców infrastruktury kolejowej, dokona ponownej oceny fizycznych ograniczeń infrastruktury kolejowej w priorytetowych korytarzach mobilności wojskowej, aby ułatwić transport ładunków wielkogabarytowych i ponadnormatywnych.

W ujęciu bardziej ogólnym, WP³, przy wsparciu Komisji i w ścisłej współpracy z odpowiednimi europejskimi agencjami transportowymi i EDA oraz w porozumieniu z NATO, **dokona ponownej oceny standardów infrastruktury transportowej zawartych w wymogach wojskowych Rady** i w miarę możliwości ujednocili wymagania techniczne UE w zakresie transportu.

Uzupełniając te wysiłki, Komisja będzie współpracować z WP i zainteresowanymi stronami z branży w celu **optymalizacji projektowania produktów i wymiarów pojazdów wojskowych i sprzętu wojskowego**, zwłaszcza w celu ułatwienia ich transportu, biorąc pod uwagę ograniczenia sieci transportowej, oraz wykorzysta swoje wspólne narzędzia zamówień publicznych i narzędzia finansowe, aby wesprzeć wdrożenie tych ulepszonych norm projektowania produktów.

Zwiększanie odporności naszej infrastruktury

Aby umożliwić i utrzymać płynną mobilność wojskową, europejska sieć transportowa i jej zasoby muszą być odporne i operacyjne. Nasza infrastruktura musi być chroniona, ponieważ stanowi ona nie tylko fundament funkcjonowania naszego rynku wewnętrznego, ale jest również niezbędna dla naszych zdolności odstraszania, naszego bezpieczeństwa i obrony. Pojedyncze zakłócenia w węzłach infrastruktury krytycznej mogą mieć rozległe skutki dla całej sieci. Wymaga to podejścia uwzględniającego wszystkie zagrożenia w celu ochrony sieci.

Chociaż w **dyrektywie w sprawie odporności podmiotów krytycznych (dyrektywa CER)**⁴ określono zharmonizowane wymagania dotyczące zwiększania odporności podmiotów krytycznych w UE, infrastruktura, która ma kluczowe znaczenie dla mobilności wojskowej, wymaga szczególnej ochrony. Aby zapewnić jej lepszą ochronę, Komisja proponuje ustanowienie procesu identyfikacji przez państwa członkowskie **strategicznej infrastruktury podwójnego zastosowania**. W oparciu o wspólny **zestaw narzędzi służących zapewnieniu odporności i środków ochronnych**, które wykraczają poza instrumenty przewidziane w dyrektywie CER, państwa członkowskie będą mogły zapewnić, aby strategiczna infrastruktura transportowa, energetyczna i komunikacyjna była odporna na wszelkie zagrożenia i pozostawała operacyjna. Zgodnie z zapowiedzią zawartą w białej księdze w sprawie gotowości obronnej obejmuje to wprowadzenie bardziej zdecydowanych środków

³ W tym Sztab Wojskowy Unii Europejskiej.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2557 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie odporności podmiotów krytycznych i uchylająca dyrektywę Rady 2008/114/WE.

ograniczających ryzyko wynikające z **faktu posiadania przez podmioty zagraniczne udziałów własnościowych w infrastrukturze lub z ich kontroli nad strategiczną infrastrukturą podwójnego zastosowania**, a także stworzenie możliwości tymczasowego przejścia przez państwa członkowskie kontroli nad kluczową infrastrukturą, sprzętem i zasobami.

Zasadnicze znaczenie ma ochrona wzajemnie połączonych sieci infrastruktury, które są narażone na rosnące ryzyko cyberataków i zagrożeń hybrydowych. Ostatnie wydarzenia, takie jak ataki hybrydowe na główne porty lotnicze w Niemczech i Danii oraz na system kolejowy we Francji, podkreśliły znaczenie jednolitej polityki UE na rzecz wzmocnienia odporności i wspólnej cywilno-wojskowej orientacji sytuacyjnej. Niewystarczająca konserwacja i modernizacja systemów infrastruktury zwiększa ryzyko, umożliwiając cyberpodmiotom o złych zamiarach zdalne zaburzanie bezpieczeństwa pociągów, podczas gdy sektor morski coraz częściej staje w obliczu cyberataków zagrażających łańcuchom dostaw i funkcjonowaniu portów. Kontrolowana przez UE łączność satelitarna ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia bezpiecznej łączności rządowej i koordynacji wojskowej w czasie rzeczywistym w przypadku awarii sieci naziemnych. Zasoby morskie również mogą pomóc w ochronie infrastruktury krytycznej. Ważne jest zapewnienie, aby podmioty zarządzające strategiczną infrastrukturą podwójnego zastosowania wprowadziły środki cyberbezpieczeństwa określone w **dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa sieci i informacji**.

Nadmierne poleganie na dostawcach wysokiego ryzyka jeszcze bardziej zwiększa ekspozycję na zagrożenia, co podkreśla potrzebę dywersyfikacji dostaw komponentów infrastruktury, aby uniknąć tworzenia jednolitych powierzchni ataku dla incydentów w cyberbezpieczeństwie na dużą skalę. Zbliżający się przegląd aktu o cyberbezpieczeństwie przyczyni się do wzmocnienia cyberodporności łańcuchów dostaw technologii informacyjno-komunikacyjnych w Europie. Ponadto, aby zwalczać zagrożenie zakłóceniami radiowymi, Komisja, przy wsparciu EASA, Sztabu Wojskowego Unii Europejskiej i EDA, oceni potrzebę aktualizacji odpowiednich przepisów UE w celu zwiększenia odporności systemów ruchu lotniczego, w tym systemów łączności, nawigacji i dozoru, na bezprawne zakłócenia. Ponadto Komisja, wspierana przez ERA, będzie pracować nad zwiększeniem solidności systemu zarządzania ruchem kolejowym w sposób zharmonizowany, aby zapewnić ciągłość eksploatacji w przypadku sabotażu lub innych awarii systemu. Aby to ułatwić, do 2029 r. wprowadzone zostaną **skoordynowane procesy testów warunków skrajnych**.

Ponadto mobilność wojskowa w Europie w dużym stopniu zależy od niezawodnego dostępu do **paliw ciekłych i infrastruktury energetycznej**, jednak prognozowany spadek popytu na paliwa kopalne w sektorze cywilnym i zamykanie rafinerii stwarzają nowe zagrożenia i zależności od przywozu. UE zajmuje się problemem wąskich gardeł w dostawach energii. Zgodnie z zapowiedzią zawartą w planie działania na rzecz przystępnej cenowo energii Komisja dokona przeglądu ram bezpieczeństwa energetycznego, w tym dyrektywy w sprawie zapasów naftowych, aby ocenić możliwości dostosowania do zrównoważonych paliw, ograniczyć pojawiające się zagrożenia i zwiększyć gotowość w zakresie mobilności wojskowej poprzez poprawę odporności energetycznej. UE i NATO ściśle współpracują

w celu zbadania synergii między sektorem cywilnym i wojskowym w zakresie dostaw paliwa, określenia przyszłych trajektorii paliwowych, mapowania łańcuchów dostaw i zapewnienia dostępu do zapasów paliwa w sytuacjach nadzwyczajnych.

Oprócz tego wysiłki UE na rzecz wspierania produkcji i stosowania zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) oraz zrównoważonych paliw żeglugowych (SMF) stanowią istotną okazję do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego zarówno sił zbrojnych państw członkowskich, jak i sektora cywilnego. Komisja będzie wspierać **zwiększoną produkcję zrównoważonych paliw lotniczych i zrównoważonych paliw żeglugowych**, w tym, jeśli to możliwe, w **rozproszonych zakładach produkcyjnych**, aby poprawić odporność i bezpieczeństwo energetyczne. Niedawno przyjęty plan inwestycyjny na rzecz zrównoważonego transportu odegra ważną rolę w dalszym zwiększaniu skali stosowania zrównoważonych paliw lotniczych i zrównoważonych paliw żeglugowych.

Zwiększenie gotowości, solidarności i dostępności zdolności transportowych na potrzeby mobilności wojskowej

W obliczu kryzysu w Europie **żadne państwo członkowskie nie może działać w pojedynkę**. Gdy państwa członkowskie zmagają się z lukami w zdolnościach transportowych, ich możliwości działania są ograniczone. W sytuacjach ograniczonego dostępu do zdolności transportowych konieczne są ogólnounijne mechanizmy **solidarnościowe**, udostępnianie zasobów na poziomie UE oraz zapewnienie wiedzy o dostępnych w całej Unii zdolnościach transportowych podwójnego zastosowania.

EDA prowadzi obecnie prace nad identyfikacją luk w zakresie zdolności transportowych w transporcie kolejowym oraz żegludze śródlądowej. Wiedzę tę można wykorzystać przy podejmowaniu konkretnych działań zmierzających do wyeliminowania tych luk.

Kilka państw członkowskich z powodzeniem wdrożyło **inicjatywy wspólnego pozyskiwania i wykorzystywania zdolności wojskowych** w zakresie zdolności transportowych i logistycznych, zwłaszcza w obszarze strategicznego transportu lotniczego, transportu lądowego i morskiego. Inicjatywy te mają jednak charakter fragmentaryczny i ograniczony.

Na tej podstawie Komisja proponuje ustanowienie „**puli solidarnościowej na rzecz mobilności wojskowej**”. Obejmie ona zdolności transportowe we wszystkich rodzajach transportu i będzie miała na celu udostępnienie tych zdolności wszystkim państwom członkowskim. Komisja, wspierana przez WP i w porozumieniu z państwami członkowskimi, określi najodpowiedniejszy sposób uruchomienia puli, zarządzania nią i jej koordynacji. Komisja, pod kierunkiem grupy ds. transportowej mobilności wojskowej, będzie pracować nad zidentyfikowaniem rodzajów zdolności transportowych, które należy łączyć, i zapewnieniem, aby były one interoperacyjne.

W ramach tej inicjatywy państwa członkowskie będą mogły dobrowolnie rejestrować własne zdolności w zakresie transportu wojskowego, a także zdolności objęte umowami z operatorami

cywilnymi. Zarejestrowane zdolności będą udostępniane wszystkim państwom członkowskim, co zwiększy ich zdolność do prowadzenia operacji transportu wojskowego. Ponadto Unia będzie mogła **rejestrwać w puli dodatkowe zdolności transportowe i logistyczne** oraz włączać do niej zdolności objęte umowami. Jako uzupełnienie tej inicjatywy na mocy rozporządzenia, **rezerwa transportu strategicznego** umożliwi operatorom cywilnym rezerwowanie zdolności transportowych (zwłaszcza w zakresie transportu lotniczego i morskiego) do użytku UE lub państw członkowskich w wyjątkowych sytuacjach.

Aby zwiększyć istniejące zdolności i zachęcić do pozyskiwania i wykorzystywania zdolności, Komisja powinna również wspierać **zamawianie nowych zdolności transportowych i logistycznych na potrzeby mobilności wojskowej** oraz pomagać państwom członkowskim w podziale obciążeń związanych z kosztami rozmieszczenia, utrzymania i szkolenia personelu związanego z pulą. Ponadto w następnych WRF Komisja zaproponowała, aby w ramach Europejskiego Funduszu Konkurencyjności stworzyć możliwość zachęcania do zakupu sprzętu transportowego i logistycznego oraz wspierania państw członkowskich w uzyskaniu do niego dostępu.

Zapewnimy również naszym siłom zbrojnym lepsze rozeznanie w istniejących cywilnych zdolnościach transportowych, usprawniając ich planowanie i realizację działań w zakresie mobilności wojskowej. Komisja zobowiąże państwa członkowskie do **zapewnienia ich siłom zbrojnym dostępu do istniejących rejestrów pojazdów i statków powietrznych**, a także określi nowe przepisy mające na celu lepszą identyfikację pojazdów kolejowych podwójnego zastosowania. Komisja rozważy dalsze środki w celu zapewnienia kompleksowego przeglądu dostępnych zasobów i wiedzy fachowej na szczeblu UE.

Ponadto Komisja i WP zaproponują również utworzenie „**katalogu mobilności wojskowej**”, w którym europejskie przedsiębiorstwa będą mogły prezentować swoje odpowiednie zdolności i usługi w zakresie transportu wojskowego, zapewniając naszym siłom zbrojnym jasny przegląd usług europejskich, z których mogłyby korzystać.

Ze względu na ograniczone zdolności może dojść do sytuacji, w której państwo członkowskie **zawrze umowę wstępną** na usługi, które już zarezerwowało inne państwo członkowskie. Aby ograniczyć ryzyko związane z takim potencjalnym podwójnym zarezerwowaniem usług, proponujemy nałożenie na operatorów cywilnych obowiązku informowania państw członkowskich o takich przypadkach. Aby być gotowym na najtrudniejsze sytuacje, wszystkie państwa członkowskie powinny dysponować ramami **umożliwiającymi przejęcie tymczasowej kontroli nad sprzętem niezbędnym do operacji transportu wojskowego**, również w celu udzielania pomocy innym państwom członkowskim.

Rosnące zapotrzebowanie na transport wojskowy i produkcję sprzętu obronnego może nadwyrężyć istniejące zdolności podwójnego zastosowania, zagrażając terminowości dostaw i skuteczności transportu wojskowego. W następnych WRF Komisja zaproponowała możliwość **wspierania rozwoju zdolności przemysłowych do produkcji sprzętu na potrzeby mobilności wojskowej**, a także szkolenia, przekwalifikowanie i podnoszenie

kwalifikacji personelu w celu zwiększenia dostępności wykwalifikowanego personelu do transportu produktów związanych z obronnością.

Ponadto kolejnym sposobem zwiększenia dostępności zasobów transportowych dla sił zbrojnych jest wytwarzanie większej ilości zasobów transportowych w oparciu o podejście „**podwójnego zastosowania już w fazie projektowania**”, wspierane przez opracowanie norm podwójnego zastosowania dostosowanych do zastosowań wojskowych i cywilnych oraz uproszczenie procedur certyfikacji. Jako uzupełnienie rozporządzenia Komisja, we współpracy z EDA, zleci swoim odpowiednim agencjom (EASA, EMSA i ERA) oraz europejskim organizacjom normalizacyjnym opracowanie norm podwójnego zastosowania dla krytycznych zasobów transportowych mobilności wojskowej, zapewniając tym samym spójność z normami NATO dotyczącymi zasobów transportowych i zaktualizowanymi wymogami dotyczącymi infrastruktury podwójnego zastosowania. Zapewni to ogólnounijną interoperacyjność i spójność z priorytetami UE w zakresie zdolności obronnych.

W związku z rosnącą rolą bezzałogowych statków powietrznych będziemy wspierać utworzenie **unijnej sieci ośrodków testowania bezzałogowych statków powietrznych do celów obrony cywilnej**, aby pobudzać innowacje, wykorzystując bieżące inicjatywy UE, takie jak te określone w Europejskiej strategii na rzecz infrastruktury badawczej i technologicznej. Ponadto opracowane zostaną wspólne ramy dotyczące bezzałogowych statków powietrznych w celu integracji bezzałogowych statków powietrznych z przestrzenią powietrzną i zapewnienia możliwości prowadzenia operacji cywilnych i wojskowych za pomocą wspólnych norm i procedur. Komisja poczyniła znaczne postępy w realizacji działania określonego w komunikacie z 2023 r. w sprawie przeciwdziałania zagrożeniom stwarzanym przez bezzałogowe statki powietrzne⁵. Stworzymy również europejskie ramy regulacyjne dla technologii systemów zwalczania bezzałogowych statków powietrznych (SBSP), będziemy pracować nad utworzeniem metodyki oceny wiarygodności systemów bezzałogowych statków powietrznych opartych na sztucznej inteligencji oraz opracujemy zharmonizowane ramy certyfikacji dużych bezzałogowych statków powietrznych poprzez zmianę rozporządzenia podstawowego w sprawie EASA.

Komisja proponuje również zmianę rozporządzenia podstawowego w sprawie EASA, aby uwzględnić potrzebę wprowadzenia możliwości tworzenia przez państwa członkowskie lub EASA **regulacyjnych poletek doświadczalnych** w celu umożliwienia projektowania, opracowywania i testowania innowacyjnych produktów lotniczych w warunkach rzeczywistych. W przypadku braku takich możliwości rozwój i produkcja takich produktów w UE zostaną poważnie utrudnione lub spowolnione, co spowoduje konieczność polegania na dostawcach z państw trzecich.

⁵ Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom stwarzanym przez bezzałogowe statki powietrzne, COM(2023) 659.

Jedną z kwestii jest pilna potrzeba zajęcia się kwestią **certyfikacji sprzętu**, w szczególności największych bezzałogowych statków powietrznych wykorzystywanych w operacjach o najwyższym poziomie ryzyka. EASA i wojskowe organy lotnicze państw członkowskich powinny podjąć wspólne działania w celu określenia wymogów.

Zapewnienie skutecznej koordynacji i podejścia obejmującego całą administrację rządową przy zastosowaniu solidnych zasad zarządzania

Właściwe zarządzanie, koordynacja i nadzór są niezbędne, aby zagwarantować, że gdy Europa podejmuje działania, robi to jako jedna całość. Zagrożenia, przed którymi stoimy, mają charakter wspólny i taka też musi być nasza reakcja. Mobilność wojskowa to nie tylko transport, to kwestia zdolności UE do działania.

Podejście obejmujące całą administrację rządową jest istotnym czynnikiem umożliwiającym pomyślnie wdrożenie środków zawartych we wniosku Komisji w sprawie wyjątkowych ram mobilności wojskowej.

Komisja proponuje powołanie **grupy ds. transportowej mobilności wojskowej** w celu ułatwienia koordynacji wysiłków i kierowania wysiłkami państw członkowskich oraz wspierania Komisji we wdrażaniu różnych środków na podstawie rozporządzenia. W jej skład wejdą państwa członkowskie, Europejska Służba Działań Zewnętrznych (ESDZ), w tym Sztab Wojskowy Unii Europejskiej i EDA, a przewodniczyć jej będzie Komisja.

We wdrażaniu przepisów dotyczących mobilności wojskowej, sieci transportowej i korytarzy podwójnego zastosowania, a także w określaniu strategicznej infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania Komisja będzie wspierana przez **Komitet ds. TEN-T i Sztab Wojskowy Unii Europejskiej**.

Koordynacja transportu wojskowego na szczeblu krajowym odbywa się obecnie na zasadzie ad hoc. Każde państwo członkowskie będzie zobowiązane do wyznaczenia „**krajowego koordynatora ds. transportu wojskowego**”. Koordynator ten będzie odpowiedzialny za zapewnienie sprawnej koordynacji wewnętrznej i współpracy między wszystkimi odpowiednimi krajowymi, regionalnymi i lokalnymi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w operacje transportu wojskowego, w szczególności w okresie uruchomienia systemu EMERS. Koordynator ten musi dysponować również odpowiednią wiedzą techniczną i zdolnościami administracyjnymi, aby wspierać zainteresowane strony w dopełnianiu formalności celnych.

Aby zapewnić gotowość Unii, Komisja proponuje regularną ocenę w ramach corocznej „**oceny gotowości transportu wojskowego**” i przewiduje możliwość organizowania „testów warunków skrajnych”, koncentrujących się na konkretnych kwestiach, takich jak formalności celne lub wzajemne powiązania między ochroną ludności a mobilnością wojskową, w celu określenia obszarów wymagających poprawy i zwiększenia ogólnej skuteczności. Pierwsze

testy warunków skrajnych będą koncentrować się na zapewnieniu szybkiego transportu pomocy wojskowej do Ukrainy i na wschodnie granice Unii.

Istnieją obszary prac dotyczące mobilności wojskowej, które nie wchodzą w zakres proponowanego rozporządzenia, w tym intensywne dotychczasowe prace UE i państw członkowskich w zakresie mobilności wojskowej, w szczególności w ramach PESCO i EDA. **Komisja oraz wysoka przedstawicielka i wiceprzewodnicząca podejmą dalsze kroki w celu usprawnienia tych prac, w tym w zakresie koordynacji, przy pełnym poszanowaniu Traktatów i mających zastosowanie przepisów UE.**

Pogłębianie istniejących partnerstw

UE będzie nadal wzmacniać i rozszerzać wzajemnie korzystne partnerstwa z partnerami o podobnych poglądach, oparte na wspólnych wartościach i interesach, za pośrednictwem partnerstw w dziedzinie bezpieczeństwa i obrony. Często obejmują one PESCO, EDA i inne ramy związane z obronnością. UE będzie zwiększać swoje zaangażowanie poprzez projekty PESCO dotyczące mobilności wojskowej i centrów logistycznych we współpracy z odpowiednimi partnerami dwustronnymi.

UE będzie również dążyć do zacieśnienia „sztandarowej” współpracy z NATO w zakresie mobilności wojskowej, zgodnie z zasadami przewodnimi uzgodnionymi przez UE i NATO, przy jednoczesnym poszanowaniu prerogatyw i kompetencji państw członkowskich. Ogólnie rzecz biorąc, stosunki z NATO w kwestiach mobilności wojskowej zostaną zacieśnione i będą miały wzajemnie korzystny i transformacyjny wpływ na państwa członkowskie i sojuszników NATO spoza UE. W celu wspierania wymiany informacji zachęca się do wzajemnego zapraszania się na posiedzenia grup roboczych, tak aby umożliwić wzajemne przekazywanie informacji, w szczególności podczas posiedzeń EDA i NATO poświęconych logistyce. UE zaprosi NATO do udziału w ćwiczeniach symulacyjnych dotyczących mobilności wojskowej, pod warunkiem przestrzegania zasady wzajemności. Jak wspomniano, UE zaktualizuje wytyczne dotyczące stosowania formularzy UE 302 i NATO 302.

Dla bezpieczeństwa UE niezwykle ważne jest również, aby przepisy rozporządzenia były stosowane w krajach kandydujących, zwłaszcza w Ukrainie i Mołdawii. W tym kontekście należy wziąć pod uwagę stopień dostosowania krajów przystępujących do wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa.

Rozporządzenie przyniesie Ukrainie znaczne korzyści. Będzie to możliwe dzięki poprawie infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania, usprawnieniu przepisów dotyczących transportu sprzętu wojskowego i procedur przekraczania granic w całej Europie. Środki te przyczyniłyby się do przyspieszenia przekazywania pomocy wojskowej Ukrainie i na wschodnich granicach Unii. Łącznie wysiłki te mogłyby pomóc wzmocnić odporność powiązań logistycznych Ukrainy z Unią i przyczynić się do osiągnięcia szerszych celów związanych ze wzmocnieniem bezpieczeństwa i obronności Europy.

Wojna Rosji przeciwko Ukrainie dostarcza UE, państwom członkowskim i partnerom bezcennych wniosków dotyczących mobilności wojskowej. Grupa ds. transportowej mobilności wojskowej może zaprosić Ukrainę, Mołdawię i państwa Europejskiego Obszaru Gospodarczego w charakterze obserwatorów, aby wykorzystać cenne doświadczenia Ukrainy w zakresie wojskowości i przygotować Ukrainę do przyszłego członkostwa w UE. Współpraca publiczno-prywatna oraz współpraca cywilno-wojskowa mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia skutecznej mobilności wojskowej poprzez podejście obejmujące całe społeczeństwo i całą administrację rządową, zgodnie z założeniami strategii na rzecz unii gotowości. Zacieśnienie współpracy – poprzez budowanie zdolności, skuteczną komunikację, planowanie gotowości i odporności oraz aktywne zaangażowanie w ćwiczenia – może znacznie zwiększyć gotowość i koordynację. Zwiększenie świadomości i zaangażowania podmiotów cywilnych oraz organów władzy może przyczynić się do harmonizacji transgranicznych przemieszczeń i procedur dotyczących mobilności wojskowej.

Ćwiczenia

Ćwiczenia i testy usprawnią mobilność wojskową UE dzięki określeniu obszarów wymagających udoskonaleń operacyjnych, prawnych i infrastrukturalnych. **Ćwiczenia pozwolą na walidację procedur, poprawę koordynacji między państwami członkowskimi, zwiększenie interoperacyjności z partnerami oraz wyciągnięcie wniosków na potrzeby kształtowania polityki, planowania i inwestycji.** Dzięki ćwiczeniom taktycznym z udziałem wojska zidentyfikowane zostaną potencjalne słabe punkty procesu logistycznego, a następnie zaproponowane zostaną rozwiązania mające na celu usunięcie tych przeszkód. Symulacje te pozwolą sprawdzić zgodność priorytetowych korytarzy z kluczowymi normami wojskowymi w zakresie infrastruktury transportowej.

Od 2026 r. UE wraz z państwami członkowskimi będzie przeprowadzać coroczne ćwiczenia w zakresie mobilności wojskowej. Działania te będą realizowane poprzez ćwiczenia, takie jak unijne ćwiczenia wojskowe (MILEX), ćwiczenia dowódczo-sztabowe (CPX) i ćwiczenia taktyczne z wojskami (LIVEX), powiązane z zdolnością szybkiego rozmieszczenia, oraz poprzez udział w ćwiczeniach wielonarodowych, w tym poprzez ćwiczenia równoległe i skoordynowane organizowane przez UE i NATO.

Wnioski

Ponieważ zagrożenia, przed którymi stoimy, są wspólne, taka też musi być nasza reakcja. Przedmiotowy pakiet stanowi decydujący krok w kierunku usunięcia pozostałych barier dla mobilności wojskowej. Odzwierciedla on naszą wspólną ambicję dotyczącą szybszego reagowania i lepszej ochrony naszych obywateli na całym kontynencie. Za pomocą pakietu dążymy do ujednoczenia działań na rzecz mobilności wojskowej na szczeblu unijnym i krajowym z myślą o stopniowym utworzeniu ogólnounijnego obszaru mobilności wojskowej.

Nadszedł czas na zdecydowane działania. Utworzenie ogólnounijnego obszaru mobilności wojskowej nie jest już możliwością, lecz koniecznością. Stawką jest nasz pokój i nasze bezpieczeństwo.

Wzywa się Radę i Parlament Europejski do poparcia ambitnych celów określonych w niniejszym wspólnym komunikacie i do współpracy na rzecz ich realizacji. Wdrażanie pakietu będzie ściśle monitorowane, a zarówno Rada, jak i Parlament Europejski będą otrzymywały aktualne informacje w celu zapewnienia postępów.

Komisja Europejska i wysoka przedstawicielka Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa zwracają się do Rady Europejskiej o zatwierdzenie przedstawionych ram i monitorowanie osiągniętych postępów.