

1. **INTRODUCCIÓN**
2. La iniciativa por la movilidad militar es un factor clave para el desplazamiento rápido y sin dificultades del personal, los materiales y los equipos militares para actividades rutinarias, así como durante crisis y conflictos dentro y fuera de la UE. También resulta pertinente ante la crisis de la COVID-19, pues refuerza la preparación y la resiliencia generales de la Unión. Asimismo, puede contribuir a la recuperación económica de los sectores críticos de la UE — por ejemplo, defensa y transporte — en un contexto pospandemia, sobre todo, por medio de inversiones públicas.
3. La iniciativa por la movilidad militar se puso en marcha el 10 de noviembre de 2017[[1]](#footnote-1) y se desarrolló con mayor detalle en el Plan de Acción de la UE sobre Movilidad Militar (en adelante, el «Plan de Acción»), de 28 de marzo de 2018[[2]](#footnote-2). Este aborda tres ámbitos principales: infraestructura de transporte, aspectos normativos y de procedimiento y otras cuestiones transversales, al fomentar sinergias entre lo civil y lo militar y aprovechar las políticas e instrumentos vigentes. Además, se centra en el valor añadido que aporta la Unión al permitir a los Estados miembros actuar de forma más rápida y eficaz, tanto en el contexto de la Política Común de Seguridad y Defensa como en el de las actividades nacionales y multinacionales.
4. La presidenta von der Leyen ha hecho hincapié en la necesidad de que la UE instaure una auténtica Unión Europea de Defensa[[3]](#footnote-3). El Plan de Acción que han presentado la Alta Representante y la Comisión representa un posible elemento constitutivo para dicha Unión. Además, contribuye al cumplimiento del nivel de ambición en materia de seguridad y defensa acordado por el Consejo el 14 de noviembre de 2016[[4]](#footnote-4), tras la presentación de la Estrategia Global sobre Política Exterior y de Seguridad de la Unión Europea en junio de 2016[[5]](#footnote-5).
5. El Plan de Acción se ejecuta en consonancia con la Cooperación Estructurada Permanente, incluido a nivel de proyecto, y es coherente respecto de las medidas concretas adoptadas por los Estados miembros de la UE el 25 de junio de 2018[[6]](#footnote-6). Como iniciativa «emblemática» de la cooperación UE-OTAN, las interacciones efectivas entre el personal de ambas continúan en materia de movilidad militar con objetivos concretos sobre la base de los resultados anteriores; en particular, la coherencia entre los respectivos conjuntos de necesidades militares en los que se apoya el trabajo realizado por ambas organizaciones en este ámbito. Esta cooperación está en curso en el marco de la ejecución de las declaraciones conjuntas de Varsovia y Bruselas[[7]](#footnote-7), el correspondiente conjunto común de propuestas[[8]](#footnote-8) y el subsiguiente diálogo estructurado establecido sobre movilidad militar a escala de personal. Dicho diálogo se analiza en mayor profundidad en el quinto informe de situación sobre la cooperación UE-OTAN[[9]](#footnote-9), el más reciente hasta la fecha.
6. La ejecución del Plan de Acción ha avanzado a buen ritmo gracias a una cooperación estrecha y continua entre los servicios de la Comisión, el Servicio Europeo de Acción Exterior, incluido el Estado Mayor de la UE y la Agencia Europea de Defensa, así como a la participación integral de los Estados miembros de la UE, con una perspectiva de la Administración en su conjunto y respetando al mismo tiempo la soberanía nacional y la toma de decisiones.
7. El Plan de Acción exige al Alto Representante y a la Comisión presentar informes de situación periódicos[[10]](#footnote-10). El primer informe de situación conjunto sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar (en adelante, el «informe») se remitió el 3 de junio de 2019[[11]](#footnote-11). En él se concluía que se habían realizado progresos sustanciales y concretos en todos los ámbitos, y se indicaba que se presentaría un nuevo informe de situación a finales de verano de 2020. El Consejo acogió con satisfacción el informe, así como el hecho de que se hubieran realizado avances significativos y logrado resultados tangibles en ámbitos fundamentales[[12]](#footnote-12).
8. El segundo informe se presenta en conjunto con el segundo informe anual sobre movilidad militar de la Agencia Europea de Defensa[[13]](#footnote-13), que la Junta Directiva de la Agencia acogió con satisfacción el 25 de mayo de 2020.
9. **NECESIDADES MILITARES PARA LA MOVILIDAD MILITAR DENTRO Y FUERA DE LA UE**
10. **Actualización de las necesidades militares**
11. El 8 de mayo de 2019, el Comité Político y de Seguridad invitó al Servicio Europeo de Acción Exterior/Estado Mayor de la UE a facilitar una actualización de los parámetros aplicables a las infraestructuras de transporte y los datos geográficos de las Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE[[14]](#footnote-14) (en adelante, las «necesidades militares»). El 15 de julio de 2019, el Consejo aprobó las necesidades militares actualizadas preparadas por el Estado Mayor de la UE en estrecha colaboración con los servicios de la Comisión, la Agencia Europea de Defensa y los Estados miembros de la UE. La actualización de los datos geográficos permitió a los Estados miembros de la UE revisar y ajustar la información relativa a ciertas partes de la red de transporte militar (p. ej., enlaces pendientes y elementos transfronterizos), así como analizar en mayor profundidad las necesidades técnicas, con una perspectiva de la Administración en su conjunto en la que participaban las autoridades nacionales competentes pertinentes más allá de los Ministerios de Defensa. En general, el trabajo se basó en información de la OTAN y se completó en coordinación con esta, según correspondiera, a escala del personal[[15]](#footnote-15).
12. La actualización de las necesidades militares constituye una base sólida para los próximos pasos de la aplicación del Plan de Acción en materia de infraestructura, sobre todo, la actualización del análisis de diferencias y las necesidades de doble uso aplicables para la financiación de la infraestructura de transporte de doble uso del Mecanismo «Conectar Europa» 2021-2027 (véanse los puntos 14 a 20 a continuación).
13. **INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**
14. Dado que el Ejército depende de la infraestructura de transporte civil para desplazarse, potenciar las sinergias entre la red transeuropea de transporte y las necesidades militares supone un pilar fundamental del Plan de Acción.
15. **Financiación de la infraestructura de transporte de doble uso**
16. Para la primavera de 2019, los colegisladores habían llegado a un consenso y aprobado el texto propuesto del Reglamento por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» 2021-2027, que incluía las disposiciones necesarias para financiar los proyectos de infraestructura de transporte de doble uso (actualizaciones de la infraestructura existente y construcción de infraestructura nueva[[16]](#footnote-16)). Las asignaciones financieras para el Mecanismo «Conectar Europa» 2021-2027 quedaron pendientes de ser finalizadas en las negociaciones del marco financiero plurianual 2021-2027.
17. El 21 de julio de 2020, el Consejo Europeo llegó a un acuerdo sobre el nuevo presupuesto de la UE a largo plazo. Este asigna 1 500 millones EUR (1 690 millones EUR en precios actuales) para la movilidad militar en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» 2021-2027[[17]](#footnote-17). A fecha de septiembre de 2020, el acuerdo está todavía pendiente de aprobación por parte del Parlamento Europeo.

*Actualización de las necesidades militares*

1. El análisis inicial de diferencias entre las necesidades militares y las necesidades de la red transeuropea de transporte observó diferencias entre los conjuntos civil y militar de necesidades de infraestructura, así como enlaces pendientes en la red de transporte militar[[18]](#footnote-18). Habida cuenta de las conclusiones del análisis de diferencias inicial, se decidió actualizar las necesidades militares. El documento sobre las necesidades militares actualizadas, aprobado por el Consejo el 15 de julio de 2019[[19]](#footnote-19), alberga revisiones de las necesidades de infraestructura genéricas y los datos geográficos estratégicos (véanse los puntos 8 y 9 anteriores).

*Análisis de diferencias actualizado*

1. Después de la actualización de las necesidades militares y de la salida del Reino Unido de la UE el 31 de enero de 2020, los servicios de la Comisión y el SEAE presentaron al Consejo un análisis de diferencias actualizado entre las necesidades militares y las necesidades de la red transeuropea de transporte el 17 de julio de 2020[[20]](#footnote-20).
2. El análisis de diferencias actualizado concluye que la actualización de las necesidades militares ha afectado a la movilidad militar dentro y fuera de la UE de manera positiva. En primer lugar, ahora se observan menos diferencias entre los conjuntos civil y militar de necesidades técnicas de infraestructura, y donde aún se detectan, son, en algunos casos menores. En consecuencia, actualmente se necesitan menos medidas de mitigación para los desplazamientos militares. En segundo lugar, se han incrementado la longitud total y la cantidad de nodos de la red de transporte militar. Algunas de estas incorporaciones a la red de transporte militar han reducido el número de enlaces transfronterizos pendientes. Aunque el solapamiento entre la red de transporte militar y la red transeuropea de transporte ha disminuido ligeramente, del 94 % al 93 %, sigue siendo muy alto.
3. Asimismo, debido a la expansión de la red total de transporte militar, ahora una mayor cantidad de proyectos de infraestructura de transporte podrían cumplir con los requisitos para recibir financiación de futuras convocatorias de propuestas sobre movilidad militar organizadas por el Mecanismo «Conectar Europa».

*Necesidades de doble uso*

1. El texto del Reglamento por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» 2021-2027, aprobado por los colegisladores, estipula que la Comisión adoptará un Reglamento de Ejecución que especifique las necesidades de infraestructura aplicables a las acciones de infraestructura de doble uso. Aunque todavía no se ha adoptado el Reglamento por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» 2021-2027, los servicios de la Comisión han comenzado a redactar el Reglamento de Ejecución relativo a las necesidades de doble uso para empezar a financiar los proyectos lo más pronto posible a partir de 2021.
2. Desde mediados de abril al final del verano de 2019, los servicios de la Comisión consultaron a las asociaciones pertinentes de todos los modos de transporte para determinar los límites superiores de las necesidades de infraestructura que podrían ser útiles para fines civiles. Tras recibir contribuciones de las asociaciones de transporte, los servicios de la Comisión, en estrecha coordinación con el Servicio Europeo de Acción Exterior, incluido el Estado Mayor de la UE, y en consulta con la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, la Agencia Europea de Defensa y la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes, prepararon el primer borrador de las necesidades de doble uso. Este se basaba en el solapamiento entre los parámetros de infraestructura especificados en las necesidades militares y la información facilitada por las asociaciones de transporte.
3. El borrador de las necesidades de doble uso se ha mejorado a lo largo de tres reuniones celebradas entre septiembre de 2019 y enero de 2020, a las que asistieron los miembros del Comité para la red transeuropea de transporte y los expertos de los Ministerios de Defensa de los Estados miembros de la UE. En la última reunión se elaboró un borrador que acordaron los Estados miembros de la UE de manera informal. El 17 de julio de 2020, los servicios de la Comisión enviaron un proyecto de Reglamento de Ejecución a los Estados miembros de la UE para recibir sus comentarios y prepararse para su adopción tan pronto como entre en vigor el Mecanismo «Conectar Europa» 2021-2027.
4. Las necesidades de doble uso se convertirán en el punto de referencia para los futuros planes de infraestructura de los Estados miembros de la UE que deseen aprovechar las sinergias entre la movilidad civil y militar.

*Cartera de proyectos de doble uso*

1. Los servicios de la Comisión habían animado a los Estados miembros de la UE a identificar sus proyectos de doble uso prioritarios y presentarlos a lo largo del primer semestre de 2020 para poder preparar, en estrecha consulta con el Servicio Europeo de Acción Exterior, incluido el Estado Mayor de la UE, una cartera de proyectos que se corresponda con las necesidades de doble uso a nivel europeo.
2. Si bien se logró un impulso muy positivo en 2019, incluyendo la finalización informal de las necesidades de doble uso en enero de 2020, el proceso de preparación de la cartera de proyectos se ha frenado en 2020 a causa de la pandemia de COVID-19. Sin embargo, se están realizando esfuerzos para asegurar que los servicios de la Comisión terminen la cartera de proyectos a finales de 2020, según lo planeado. Se han celebrado varias reuniones hasta la fecha, y las tendencias iniciales ponen de manifiesto un gran interés por parte de los Estados miembros de la UE.
3. Como ya se ha mencionado, el Consejo Europeo ha acordado un presupuesto para la financiación de la infraestructura de transporte de doble uso por valor de 1 690 millones EUR[[21]](#footnote-21). Habida cuenta del gran interés y de la buena disposición de los Estados miembros para invertir, el presupuesto ayudará a estimular la economía, contribuyendo también, de esta manera, a la recuperación de la crisis de la COVID-19, en especial, si se pudiera adelantar la financiación para los proyectos.
4. **Revisión del Reglamento sobre la Red Transeuropea de Transporte[[22]](#footnote-22)**
5. Los servicios de la Comisión están esforzándose para concluir el proceso de revisión del Reglamento sobre la Red Transeuropea de Transporte antes del fin de noviembre de 2020. Como se indica en el Plan de Acción[[23]](#footnote-23), evaluarán si se deben incluir ciertas necesidades de doble uso en el Reglamento revisado, así como añadir ciertas partes de la red de transporte militar a la red transeuropea de transporte en los casos donde se observen flujos civiles significativos.
6. **Sistema de información TENtec**
7. Después de que el Consejo aprobara la primera versión de las necesidades militares en noviembre de 2018, los servicios de la Comisión superpusieron los datos de la red de transporte militar sobre el visor interactivo del mapa de TENtec[[24]](#footnote-24), permitiendo visualizar cómodamente la red de transporte militar de la UE. Una vez actualizadas las necesidades militares en julio de 2019, los servicios de la Comisión también actualizaron el visor interactivo de la red de transporte militar. y lo actualizaron de nuevo después de que el Reino Unido saliera de la UE en enero de 2020. Los servicios de la Comisión siguen buscando maneras para continuar mejorándolo aún más.
8. El visor TENtec ha recibido comentarios positivos y sigue siendo el medio principal del personal de las instituciones de la UE y de los representantes de los Estados miembros de la UE para acceder a la red de transporte militar de la UE y analizarla.
9. Finalmente, en relación con la posible interconexión de las bases de datos militares y civiles, tal y como se refiere a ello el Plan de Acción, se espera que las consultas con las partes interesadas empiecen en el segundo semestre de 2020.
10. **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**
11. El ámbito militar se beneficiaría de una mayor armonización en materia de transporte de mercancías peligrosas a nivel de la UE. En 2019, la Agencia Europea de Defensa presentó los resultados de su encuesta sobre las normas y reglamentos actuales que se aplican al transporte de mercancías peligrosas en el sector militar. Así, se elaboró un mapa de los marcos legislativos nacionales centrado en los obstáculos y restricciones existentes en este ámbito. Si bien se están abordando las conclusiones pertinentes a nivel nacional, se decidió tratar los hallazgos de la encuesta en el contexto del actual programa «Optimising Cross-Border Movement Permission procedures in Europe» (Optimizando los procedimientos para el permiso de desplazamientos transfronterizos en Europa), de la Agencia Europea de Defensa.
12. Los servicios de la Comisión y la Agencia Europea de Defensa han establecido una plataforma para el intercambio de conocimientos entre los expertos civiles y militares sobre el transporte de mercancías peligrosas. Dicho intercambio ha tenido lugar mediante la participación en reuniones de las respectivas comunidades y a través de contactos a escala del personal. Los expertos siguen cooperando estrechamente, sobre todo con relación a los Acuerdos técnicos para la superficie y el ámbito aéreo, que en la actualidad se están analizando en el marco del programa de permiso de desplazamientos transfronterizos. Además, en febrero de 2020 se organizó un taller específico sobre el transporte de mercancías peligrosas para fomentar una interpretación consensuada entre todos los miembros participantes del programa «Optimizando los procedimientos para el permiso de desplazamientos transfronterizos en Europa».
13. Los servicios de la Comisión continúan prestando apoyo al Servicio Europeo de Acción Exterior (en particular, al Estado Mayor de la UE) y a la Agencia Europea de Defensa para establecer prácticas voluntarias coherentes a nivel de los Estados miembros, basadas en las normas civiles aplicables al transporte de mercancías peligrosas. En este sentido, en el contexto del diálogo estructurado UE-OTAN sobre movilidad militar, las instituciones y organismos de la UE han seguido sopesando la posibilidad de remitirse al Acuerdo de normalización AMovP6 de la OTAN como el conjunto de normas de referencia para el transporte de mercancías peligrosas en el sector militar a fin de aprovechar su desclasificación en 2019.
14. El trabajo realizado por la Agencia Europea de Defensa en el marco del Acuerdo técnico sobre el permiso de desplazamientos transfronterizos (CBMP TA) para la superficie muestra con claridad que la cooperación reforzada y la confianza mutua entre los Estados miembros de la UE en el sector militar favorecerían los esfuerzos para abordar unos enfoques nacionales divergentes. Una medida que combine la aplicación de normas civiles como enfoque predeterminado y, cuando sea necesario, complementado con las disposiciones del Acuerdo de normalización AMovP6 de la OTAN debería, en principio, ser suficiente para permitir que el transporte internacional de mercancías peligrosas con fines militares dentro de la UE fuera rápido y fluido.
15. En el contexto de la evaluación de la viabilidad y la necesidad de medidas adicionales a escala de la Unión, los servicios de la Comisión han analizado diversas opciones con objeto de instaurar un marco de referencia para las normas que deben aplicarse al transporte de mercancías peligrosas en el campo militar. El fundamento jurídico para cualquier acción adicional aún está por determinar mediante consulta entre los servicios de la Comisión y el Servicio Europeo de Acción Exterior, con la participación de la Agencia Europea de Defensa.
16. **ADUANAS E IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO**
17. **Aduanas**
18. Entre las medidas específicas identificadas en el Plan de Acción dirigidas a racionalizar y simplificar las formalidades aduaneras para los movimientos militares transfronterizos a la vez que se garantizan las sinergias con la OTAN, se incluyen en particular las modificaciones de dos Reglamentos de la Comisión[[25]](#footnote-25) relacionados con la legislación aduanera de la Unión.
19. El 3 de abril de 2020, la Comisión adoptó una modificación del Reglamento Delegado (UE) 2015/2446, que entró en vigor el 16 de julio de 2020[[26]](#footnote-26). Dicha modificación define el concepto de mercancías desplazadas o utilizadas en el contexto de actividades militares y establece un impreso 302 de la UE como documento aduanero que deben usar los Estados miembros de la UE, también en el contexto de las actividades militares relacionadas con la Política Común de Seguridad y Defensa de la Unión. Además, permite utilizar el impreso 302 de la UE, junto con el actual impreso 302 de la OTAN, como declaración en aduana para distintos movimientos transfronterizos.
20. La plantilla del impreso 302 de la UE se desarrolló en conjunto con los Estados miembros de la Unión en el marco del programa de la Agencia Europea de Defensa sobre aduanas. Tras la aprobación por parte de la Junta Directiva en agosto de 2019, la Agencia facilitó la plantilla del impreso 302 de la UE a la Comisión en septiembre del mismo año, a fin de incorporarla a la revisión de la legislación aduanera de la Unión.
21. En paralelo al trabajo sobre el Reglamento Delegado, el 29 de junio de 2020 la Comisión adoptó una modificación del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 que entró en vigor el 20 de julio de 2020[[27]](#footnote-27). Entre las modificaciones del Reglamento de Ejecución se cuentan, en particular, normas procedimentales para el uso de los impresos 302 de la UE y la OTAN.
22. Tales modificaciones, cuya aplicación efectiva se prevé para después del verano de 2020, ayudarán de manera significativa a alcanzar los objetivos fijados en el Plan de Acción para simplificar y racionalizar los procesos aduaneros relacionados en toda la UE y garantizar el tratamiento uniforme de los movimientos militares transfronterizos en las normativas de aduanas de todos los Estados miembros de la UE. Para reforzar aún más este tratamiento uniforme, los servicios de la Comisión están preparando actualmente orientaciones específicas sobre el uso del impreso 302 de la UE, destinadas a los usuarios militares y a los responsables de las aduanas. A tal fin, se basarán en las pautas elaboradas por la Agencia Europea de Defensa, y consultarán también al Servicio Europeo de Acción Exterior. Se prevé que la primera versión de estas orientaciones esté disponible para finales de 2020.
23. El impreso 302 de la UE se elaboró con total transparencia y en comunicación con la OTAN. Para lograr la plena armonización entre las plantillas de los impresos 302 de la UE y de la OTAN, esta última debería aplicar ciertas adaptaciones. A fin de simplificar el proceso aduanero, los usuarios militares siguen prefiriendo que la UE y la OTAN utilicen impresos 302 idénticos a la vez que se conservan sus respectivos fundamentos jurídicos.
24. En cuanto a la posibilidad de emplear el impreso 302 de la UE en formato digital, la Agencia Europea de Defensa ha redactado un acuerdo programático en colaboración con los Estados miembros contribuyentes. El primer paso es una evaluación de la necesidad de digitalizar el impreso 302 y de los posibles riesgos y ventajas de dicha medida. En función del resultado de tal evaluación, se espera que un estudio para definir las especificaciones técnicas de un sistema aduanero militar apropiado establezca el marco para los siguientes pasos de la digitalización. Se prevé, asimismo, que se firme el acuerdo programático a finales de 2020.
25. **Impuesto sobre el valor añadido**
26. Otra meta importante alcanzada desde el informe del año pasado es la adopción de la Directiva (UE) 2019/2235 del Consejo[[28]](#footnote-28), de 16 de diciembre de 2019. Esta asegura el tratamiento igualitario de los esfuerzos en materia de defensa de la OTAN y en el marco de la UE desde el punto de vista tributario, al introducir exenciones del impuesto sobre el valor añadido e impuestos especiales para los suministros destinados a las fuerzas armadas cuando estas se despliegan fuera del Estado miembro que las envía y participan en un esfuerzo de defensa en el contexto de la Política Común de Seguridad y Defensa. Tal exención ya existe para los suministros destinados a las fuerzas armadas que forman parte de esfuerzos de defensa de la OTAN fuera de su país. Al alinear el tratamiento de los impuestos indirectos de ambos esfuerzos de defensa, esta enmienda reconoce la importancia creciente de la Política Común de Seguridad y Defensa y de la movilidad militar.
27. Los Estados miembros de la UE deben adoptar las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas necesarias para cumplir con esta Directiva, de manera que tales medidas puedan aplicarse desde el 1 de julio de 2022.
28. **Permiso de desplazamientos transfronterizos**
29. Las actividades de este ámbito se desarrollaron con mayor detalle en el marco del programa «Optimizando los procedimientos para el permiso de desplazamientos transfronterizos en Europa» de la Agencia Europea de Defensa, al que se han adherido veinticinco Estados miembros participantes, además de Noruega, en virtud de su acuerdo administrativo con dicha Agencia. El objetivo del programa es servir como marco para desarrollar dos Acuerdos técnicos, uno para la superficie y otro para el ámbito aéreo. El programa avanza a muy buen ritmo gracias a la participación activa de todos los interesados pertinentes en numerosos grupos de trabajo *ad hoc*, con el apoyo de los servicios de la Comisión y el Servicio Europeo de Acción Exterior, incluido el Estado Mayor de la UE. Los Estados miembros contribuyentes ya han elaborado un primer proyecto de ambos Acuerdos técnicos, y sus expertos continuarán desarrollándolos a fin de suprimir las restricciones vigentes en la legislación nacional. El mantenimiento del firme compromiso de los Estados miembros de la UE con la meta del programa es fundamental para establecer un procedimiento de aprobación de movimientos armonizado dentro de Europa.
30. El programa «Optimizando los procedimientos para el permiso de desplazamientos transfronterizos en Europa» también se basa en los anteriores proyectos y actividades de la AED. Uno de dichos proyectos es el Acuerdo técnico sobre el cruce de fronteras y el tránsito militar en los desplazamientos de superficie en el contexto del proyecto del Centro de Operaciones de Transporte Multimodal de la UE de la Agencia Europea de Defensa, al que se han unido diecisiete Estados miembros de la Unión. Un segundo ejemplo es la incorporación de las lecciones aprendidas en el contexto del Acuerdo técnico sobre salvoconductos diplomáticos, establecido en 2012 y firmado por veinte Estados miembros de la UE. El Acuerdo técnico permite a los participantes sobrevolar o aterrizar en los territorios de tales Estados miembros con una aeronave de transporte militar.
31. **Otras cuestiones**
32. Como se esboza en el Plan de Acción, ciertas cuestiones transversales, como la desinformación, la ciberseguridad y la protección de infraestructuras críticas, se han considerado pertinentes para la movilidad militar. Estos ámbitos forman parte de las veintidós acciones del Marco común para la lucha contra las amenazas híbridas de 2016[[29]](#footnote-29), y su aplicación está en curso. El 24 de julio de 2020 se publicó el cuarto informe sobre la puesta en práctica de este Marco y de la Comunicación conjunta sobre el incremento de la resiliencia y el refuerzo de capacidades para hacer frente a las amenazas híbridas de 2018[[30]](#footnote-30).
33. **CONCLUSIONES Y PERSPECTIVAS**
34. Desde el primer informe de situación, la aplicación del Plan de Acción continúa con resultados concretos y materiales, en concreto, la actualización de las necesidades militares, la actualización del análisis de diferencias, el acuerdo sobre las necesidades de doble uso y la adopción del impreso 302 de la UE, así como de la Directiva que garantiza el tratamiento igualitario de los esfuerzos en materia de defensa de la OTAN y en el marco de la UE desde el punto de vista tributario.
35. Además, los servicios de la Comisión, el Servicio Europeo de Acción Exterior y la Agencia Europea de Defensa seguirán ejecutando el Plan de Acción y evaluando sus avances. Esto se realizará de manera coordinada a nivel de la UE en estrecha consulta con sus Estados miembros y con pleno respeto de su soberanía nacional y su toma de decisiones, así como en colaboración entre los servicios de la Comisión, el Servicio Europeo de Acción Exterior y la Agencia Europea de Defensa. Más aún, las actividades dirigidas por los Estados miembros de la UE, sobre todo en el marco de la Cooperación Estructurada Permanente y sus proyectos pertinentes, así como la ejecución de los compromisos nacionales de 2018, contribuyen de manera directa a mejorar la movilidad militar. El diálogo estructurado UE-OTAN a escala de personal potencia todavía más la cooperación en este ámbito. La Comisión y el Alto Representante acogen favorablemente este enfoque y se comprometen a seguir trabajando de manera inclusiva y eficaz.
36. El Alto Representante y la Comisión presentarán el siguiente informe de situación para finales del verano de 2021.

1. Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo «Mejora de la movilidad militar en la Unión Europea» [JOIN(2017) 41 final]. [↑](#footnote-ref-1)
2. Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo «Plan de Acción sobre Movilidad Militar» [JOIN(2018) 5 final]. [↑](#footnote-ref-2)
3. Por ejemplo: Una Unión que se esfuerza por lograr más resultados. Mi agenda para Europa: orientaciones políticas para la próxima Comisión Europea 2019-2024, U. von der Leyen, 10 de septiembre de 2019, <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/43a17056-ebf1-11e9-9c4e-01aa75ed71a1>; o el discurso de apertura de la presidenta von der Leyen en el Foro Económico Mundial, 22 de enero de 2020, <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_20_102>. [↑](#footnote-ref-3)
4. Conclusiones del Consejo sobre la aplicación de la Estrategia Global de la UE en materia de Seguridad y Defensa, 14 de noviembre de 2016, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14149-2016-INIT/es/pdf>. [↑](#footnote-ref-4)
5. Una visión común, una actuación conjunta: una Europa más fuerte. Estrategia global para la política exterior y

   de seguridad de la Unión Europea, junio de 2016, <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/3eaae2cf-9ac5-11e6-868c-01aa75ed71a1>. [↑](#footnote-ref-5)
6. Conclusiones del Consejo sobre seguridad y defensa en el contexto de la Estrategia Global de la UE, 25 de junio de 2018, apartado 18, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10246-2018-INIT/es/pdf>. [↑](#footnote-ref-6)
7. Declaración conjunta firmada por el presidente del Consejo Europeo, el presidente de la Comisión Europea y el secretario general de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, 8 de julio de 2016, <https://www.consilium.europa.eu/media/21481/nato-eu-declaration-8-july-en-final.pdf>; Declaración conjunta sobre la cooperación UE-OTAN firmada por el presidente del Consejo Europeo, el presidente de la Comisión Europea y el secretario general de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, 10 de julio de 2018, <https://www.consilium.europa.eu/media/36096/nato_eu_final_eng.pdf>. [↑](#footnote-ref-7)
8. Conclusiones del Consejo sobre la ejecución de la declaración conjunta del presidente del Consejo Europeo, el presidente de la Comisión Europea y el secretario general de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, 6 de diciembre de 2016, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15283-2016-INIT/es/pdf>; Conclusiones del Consejo sobre la ejecución de la declaración conjunta del presidente del Consejo Europeo, el presidente de la Comisión Europea y el secretario general de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, 5 de diciembre de 2017, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14802-2017-INIT/es/pdf>. [↑](#footnote-ref-8)
9. Quinto informe de situación relativo a la ejecución del conjunto común de propuestas aprobado por los Consejos de la UE y la OTAN el 6 de diciembre de 2016 y el 5 de diciembre de 2017, 16 de junio de 2020, <https://www.consilium.europa.eu/media/44451/200616-progress-report-nr5-eu-nato-eng.pdf>. [↑](#footnote-ref-9)
10. Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo relativa al plan de acción sobre movilidad militar, 28 de marzo de 2018 [JOIN(2018) 5 final], p. 10. [↑](#footnote-ref-10)
11. Informe conjunto al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar [JOIN(2019) 11 final]. [↑](#footnote-ref-11)
12. Conclusiones del Consejo sobre seguridad y defensa en el contexto de la Estrategia Global de la UE, l17 de junio de 2019, apartado 52, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10048-2019-INIT/es/pdf>. [↑](#footnote-ref-12)
13. Anexo al documento SB 2020/023, 25 de mayo de 2020. [↑](#footnote-ref-13)
14. Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE (ST 14770/18), 28 de noviembre de 2018. [↑](#footnote-ref-14)
15. Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE, actualización (ST 10921/19), 4 de julio de 2019, aprobado por el Consejo el 15 de julio y consolidado con la parte restante el 19 de julio (ST 11373/19). [↑](#footnote-ref-15)
16. Propuesta del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 - Informe de situación, Consejo de la Unión Europea, 2018/0228(COD), 13 de marzo de 2019, <https://www.consilium.europa.eu/media/38507/st07207-re01-en19.pdf>. [↑](#footnote-ref-16)
17. Reunión extraordinaria del Consejo Europeo (17, 18, 19, 20 y 21 de julio de 2020) – Conclusiones, 21 de julio de 2020, p. 53, https://www.consilium.europa.eu/media/45124/210720-euco-final-conclusions-es.pdf. [↑](#footnote-ref-17)
18. Documento de trabajo conjunto de los servicios de la Comisión: Necesidades militares y red transeuropea de transporte: análisis de diferencias, 3 de mayo de 2019 [SWD(2019) 175 final]. [↑](#footnote-ref-18)
19. Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE, actualización (ST 10921/19), 4 de julio de 2019, aprobada por el Consejo el 15 de julio y consolidada con la parte restante el 19 de julio (ST 11373/19). [↑](#footnote-ref-19)
20. Documento de trabajo conjunto de los servicios de la Comisión: Análisis actualizado de diferencias entre las necesidades militares y los requisitos de la red transeuropea de transporte, 17 de julio de 2020 [SWD(2020) 144 final]. [↑](#footnote-ref-20)
21. Véase nota a pie de página 17. [↑](#footnote-ref-21)
22. Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE, *DO L 348 de 20.12.2013, p. 1*. [↑](#footnote-ref-22)
23. Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo «Plan de Acción sobre Movilidad Militar» [JOIN(2018) 5 final], p. 5. [↑](#footnote-ref-23)
24. El acceso al visor interactivo se facilita según el principio de necesidad de conocer, previo contacto mediante la dirección de correo electrónico [move-tentec@ec.europa.eu](file:///\\net1.cec.eu.int\MOVE\B\1\700%20Military%20Mobility\Progress%20Report%202019\move-tentec@ec.europa.eu). [↑](#footnote-ref-24)
25. Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión, DO L 343 de 29.12.2015, p. 1; Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión, DO L 343 de 29.12.2015, p. 558. [↑](#footnote-ref-25)
26. Reglamento Delegado (UE) 2020/877 de la Comisión, de 3 de abril de 2020, por el que se modifica y se corrige el Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013, y se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2016/341 por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013, por el que se establece el Código Aduanero de la Unión, *DO L 203 de 26.6.2020, p. 1.* [↑](#footnote-ref-26)
27. Reglamento de Ejecución (UE) n.º 893/2020 de la Comisión, de 29 de junio de 2020, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión, *DO L 206 de 30.6.2020, p. 8.* [↑](#footnote-ref-27)
28. Directiva (UE) 2019/2235 del Consejo, de 16 de diciembre de 2019, por la que se modifican la Directiva 2006/112/CE, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido, y la Directiva 2008/118/CE, relativa al régimen general de los impuestos especiales, en lo que respecta al esfuerzo de defensa en el marco de la Unión, ST/14126/2019/INIT, *DO L 336 de 30.12.2019, p. 10.* [↑](#footnote-ref-28)
29. Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo «Marco común para la lucha contra las amenazas híbridas. Una respuesta de la Unión Europea» [JOIN(2016) 18 final]. [↑](#footnote-ref-29)
30. Documento de trabajo conjunto de los servicios de la Comisión: Informe sobre la puesta en práctica del Marco común de lucha contra las amenazas híbridas de 2016 y la Comunicación conjunta «Aumentar la resiliencia y desarrollar las capacidades para hacer frente a las amenazas híbridas» de 2018, 24 de julio de 2020 [SWD(2020) 153 final]. [↑](#footnote-ref-30)