

1. **Wprowadzenie**

W Strategicznym kompasie na rzecz bezpieczeństwa i obrony[[1]](#footnote-2), który Rada Europejska zatwierdziła w marcu 2022 r., podkreślono, że: „[a]agresja wojskowa Rosji wobec Ukrainy potwierdziła pilną potrzebę znacznego zwiększenia mobilności wojskowejnaszych sił zbrojnych w obrębie Unii i poza nią”. Ze względu na „nowe zobowiązania w celu znacznego zwiększenia mobilności wojskowej”, w planie wezwano do uzgodnienia „ambitnego, zmienionego planu działania do końca 2022 r.”. Plan działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0 stanowi odpowiedź na to wezwanie.

Mobilność wojskowa ma zasadnicze znaczenie dla europejskiego bezpieczeństwa i obronności. Siły państw członkowskich muszą być w stanie szybko i na odpowiednią skalę reagować na kryzysy powstałe na granicach zewnętrznych UE i poza jej granicami. W kontekście rosyjskiej agresji na Ukrainę ponadto stało się jasne, jak ważne jest jak najszybsze i najsprawniejsze przesyłanie pomocy wojskowej.

Doświadczenie zdobyte przez państwa członkowskie w kontekście Ukrainy pokazuje, że Unia podjęła działania na rzecz zwiększenia mobilności wojskowej. Na przykład odpowiednie uzgodnienia wypracowane przez Europejską Agencję Obrony pomogły państwom członkowskim przyspieszyć ruch transgraniczny. Biorąc pod uwagę wspomniane wyjątkowe okoliczności, państwa członkowskie – by znieść swoje krajowe ograniczenia – często były gotowe do stosowania odstępstw w celu rozwiązania problemów w sposób indywidualny. Teraz należy jednak zmienić podejście indywidualne na rzecz rozwiązań strukturalnych. Jednocześnie można było również zaobserwować inne ograniczenia, na przykład różne systemy kolejowe między Ukrainą a państwami członkowskimi UE, a także w obrębie Unii Europejskiej uniemożliwiały zastosowanie optymalnych rozwiązań w zakresie mobilności. Uwidoczniła się także silna zależność od zakontraktowanych rozwiązań w zakresie transportu cywilnego.

Opierając się na postępach poczynionych od momentu wprowadzenia inicjatywy na rzecz mobilności wojskowej w 2017 r.[[2]](#footnote-3), niniejszy nowy plan działania **otwiera kolejny rozdział prac nad mobilnością wojskową w latach 2022–2026**. Plan ten, którego zakres rozszerzono i w którym zaproponowano **dodatkowe środki,** przyczyni się do rozwoju **dobrze połączonej sieci mobilności wojskowej**, charakteryzującej się **krótszym czasem reakcji** oraz **wydolną, bezpieczną, zrównoważoną i odporną infrastrukturą transportową i zdolnościami transportowymi**.

Niniejszy plan działania jest odpowiedzią na dalszą potrzebę zwiększenia zdolności przewozowej infrastruktury transportowej pozwalającej na obsługę przemieszczanego ciężkiego i dużego ruchu wojskowego na wielką skalę za pomocą nowych środków, aby nadać priorytet prowadzonym pracom i uwzględnić wymogi dotyczące łańcucha dostaw paliw dla transportów wojskowych. Stanowi on kontynuację starań na rzecz usprawnienia i zharmonizowania złożonych, nadmiernie rozbudowanych i rozbieżnych krajowych przepisów i procedur, między innymi dzięki zainicjowaniu nowych działań służących wspieraniu dalszej transformacji cyfrowej procesów administracyjnych. W planie działania dodano nowy filar gotowości i odporności, który obejmuje rozwój strategicznych zdolności transportowych zgodnie ze skoordynowanym rocznym przeglądem w zakresie obronności (CARD) z listopada 2020 r. Zaproponowano w nim środki służące zwiększeniu ochrony sektora transportu przed cyberatakami i innymi zagrożeniami hybrydowymi oraz mające na celu propagowanie jego odporności na zmianę klimatu i bezpieczeństwa energetycznego. W nowym filarze partnerstwa zawarto propozycje służące wzmocnieniu dialogu, współpracy i łączności z wieloma partnerami zewnętrznymi.

**Elementy wypracowane od 2018 r. stanowią solidną podstawę** nowego planu działania:

* Rada zatwierdziła wymogi wojskowe w zakresie mobilności wojskowej w UE i poza jej granicami, w tym specyfikacje techniczne i główne trasy wojskowe[[3]](#footnote-4);
* w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na projekty w dziedzinie infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania na lata 2021–2027 przewidziano budżet w wysokości 1,69 mld EUR[[4]](#footnote-5);
* pierwszy program prac CEF na lata 2021–2023 i rozporządzenie wykonawcze w sprawie wymogów podwójnego zastosowania dla tych projektów przyjęto w sierpniu 2021 r.[[5]](#footnote-6) Umożliwiło to przyjęcie w dniu 24 maja 2022 r. pierwszej serii projektów o wartości 339 mln EUR, natomiast wcześniej w tym samym miesiącu ogłoszono drugie zaproszenie do składania wniosków. W związku z wojną w Ukrainie terminy te przyspieszono w porównaniu z pierwotnie zakładanym harmonogramem, aby przyspieszyć realizację projektów infrastrukturalnych, które poprawią mobilność wojskową;
* Komisja przedstawiła wniosek dotyczący zmienionego rozporządzenia w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej[[6]](#footnote-7), w którym po raz pierwszy uwzględniono także mobilność wojskową w transeuropejskiej sieci transportowej. Zwiększono spójność między unijną siecią wojskową a transeuropejskimi sieciami transportowymi oraz zaproponowano nowe normy dotyczące infrastruktury, których wprowadzenie spowoduje bezpośrednie usprawnienie mobilności wojskowej we wszystkich rodzajach transportu;
* zajęto się również aspektami regulacyjnymi i proceduralnymi: uproszczono formalności celne dotyczące transgranicznych przemieszczeń wojskowych; zharmonizowano wojskowy transport towarów niebezpiecznych; w nowej dyrektywie (2019/2235) przewidziano zwolnienie z podatku od wartości dodanej i akcyzy towarów lub usług wykorzystywanych lub nabywanych w ramach działań obronnych prowadzonych w celu realizacji działania Unii w ramach wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony; dwadzieścia cztery państwa członkowskie oraz Norwegia przystąpiły do programu Europejskiej Agencji Obrony na rzecz optymalizacji europejskich procedur udzielania zezwoleń na ruch transgraniczny (ang. *„Optimising Cross-Border Movement Permission procedures in Europe”*).
* w ramach stałej współpracy strukturalnej (PESCO) państwa członkowskie uruchomiły różnego rodzaju projekty oparte na współpracy. Projekt dotyczący mobilności wojskowej skupia dwadzieścia pięć państw członkowskich i państwa trzecie[[7]](#footnote-8) w celu koordynacji odpowiednich środków krajowych, takich jak środki uzgodnione przez państwa członkowskie w ramach tzw. „zobowiązania dotyczące mobilności wojskowej” z dnia 25 czerwca 2018 r.[[8]](#footnote-9) W projekcie dotyczącym centrów logistycznych uczestniczy 17 państw członkowskich współpracujących ze sobą w celu połączenia swoich składów logistycznych i posiadanych zdolności, aby zapewnić krótszy czas reakcji i zoptymalizować wykorzystanie zdolności.

1. **podejście strategiczne**

Zgodnie z kierunkiem wyznaczonym w Strategicznym kompasie i biorąc pod uwagę zarówno wytyczne określone w planie działania na 2018 r.[[9]](#footnote-10), jak i zmieniony kontekst strategiczny, w niniejszym planie działania przedstawiono kompleksowe ramy na rzecz zwiększenia mobilności wojskowej. Przedstawiono w nim dalsze działania mające na celu umożliwienie **szybkiego, skutecznego i niezakłóconego przemieszczania sił zbrojnych na potencjalnie dużą skalę,** w tym personelu i sprzętu wojskowego, zarówno w kontekście wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony UE, jak również na potrzeby działań krajowych i wielonarodowych, zwłaszcza w ramach NATO.

W celu zapewnienia spójności tych działań, odzwierciedlenia rozszerzonego zakresu „mobilności wojskowej 2.0” i ułatwienia skutecznego zaangażowania szerokiego grona zainteresowanych stron, wymagane jest przyjęcie podejścia strategicznego. Strategiczne podejście w ramach niniejszego planu działania skoncentrowane jest na potrzebie stworzenia***dobrze połączonej sieci mobilności wojskowej*** obejmującej:

* **multimodalne korytarze transportowe,** w tym drogi, koleje, trasy lotnicze i śródlądowe drogi wodne z infrastrukturą transportową podwójnego zastosowania umożliwiające obsługę transportów wojskowych;
* **węzły transportowe i centra logistyczne** zapewniające wymagane wsparcie i utrzymanie zasobów przez państwo przyjmujące i tranzytowe w celu ułatwienia rozmieszczenia wojsk i materiałów;
* **zharmonizowane zasady, przepisy, procedury** i **cyfrowe ustalenia administracyjne**;
* bardziej **zrównoważony charakter** oraz większą **odporność i gotowość** cywilnego i wojskowego potencjału transportowego i logistycznego.

Zgodnie z tym podejściem i odzwierciedlając zasadniczą rolę państw członkowskich, w planie działania określono **zalecane działania, do których podjęcia**, w sposób komplementarny i spójny oraz przy pełnym poszanowaniu suwerenności państw członkowskich UE na ich terytorium, a także krajowych procesów decyzyjnych dotyczących ruchów wojskowych, **wzywa się państwa członkowskie**. Obejmują one działania państw członkowskich polegające na realizacji projektów w ramach PESCO.

Spójne i skoordynowane podejście do mobilności wojskowej leży we wspólnym interesie UE i NATO. Mobilność wojskowa pozostaje **„inicjatywą przewodnią” na rzecz wzmocnionej i zintensyfikowanej współpracy między obiema organizacjami**, zgodnie z wytycznymi UE-NATO, obejmującej skuteczną współpracę i wymianę informacji w ramach ugruntowanego, zorganizowanego dialogu między pracownikami poszczególnych instytucji.

1. **OKREŚLONE DZIAŁANIA**

Zgodnie ze wspomnianym podejściem strategicznym określone działania opierają się na **czterech głównych filarach: korytarzach multimodalnych i centrach logistycznych, regulacyjnych środkach wsparcia, odporności i gotowości oraz partnerstwach.**

**3.1** **Korytarze multimodalne i centra logistyczne: inwestowanie w infrastrukturę transportową podwójnego zastosowania**

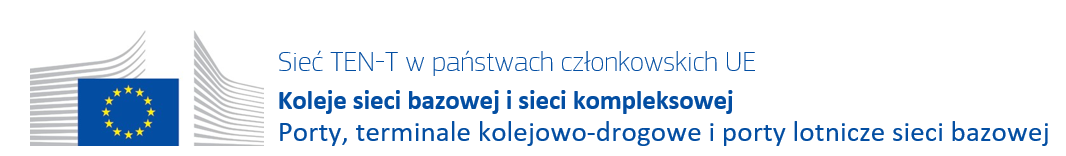
Podstawowym celem mobilności wojskowej jest potrzeba modernizacji infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania w ramach całej sieci mobilności wojskowej, która składa się z multimodalnych szlaków transportowych połączonych centrami logistycznymi, tak aby infrastruktura ta była zdolna do obsługi potencjalnie ciężkich transportów wojskowych na dużą skalę w krótkim czasie. Państwa członkowskie w znacznej mierze używają tej samej infrastruktury transportowej do ruchu i transportu zarówno cywilnego, jak i wojskowego. Wzmocnienie infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania w całej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) wymaga zatem rozwoju multimodalnych korytarzy transportowych oraz węzłów transportowych. W rezultacie rozwój infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania, który jest możliwy za sprawą współfinansowania z instrumentu „Łącząc Europę”, pozostaje zasadniczym filarem niniejszego planu działania.

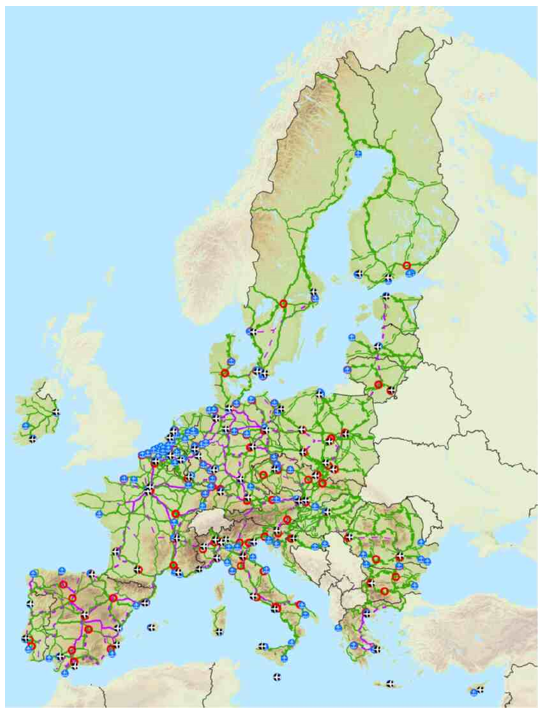
Zgodnie ze Strategicznym kompasem UE będzie dalej wzmacniać infrastrukturę transportową podwójnego zastosowania w całej transeuropejskiej sieci transportowej, aby promować szybkie i sprawne przemieszczanie personelu wojskowego, materiałów wojskowych i sprzętu wojskowego na potrzeby rozmieszczeń i ćwiczeń operacyjnych w ścisłej współpracy z NATO i innymi partnerami.

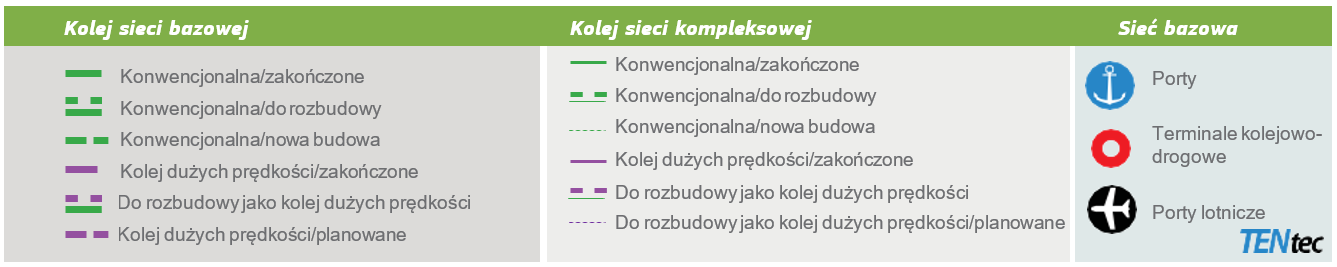
Jednym z działań wdrożonych w ramach pierwszego planu działania na rzecz mobilności wojskowej było współfinansowanie projektów dotyczących infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania zarówno w unijnej sieci wojskowej, jak i w sieci TEN-T. Obecna sieć TEN-T, która została zatwierdzona przez Parlament Europejski i Radę Europejską w 2013 r., obejmuje w szczególności drogi, linie kolejowe, porty i porty lotnicze w Unii Europejskiej. W 2019 r. służby Komisji i Europejska Służba Działań Zewnętrznych (ESDZ) przeprowadziły analizę luk w celu porównania TEN-T i unijnej sieci wojskowej. Ponadto w tej analizie z 2019 r. porównano wymogi wojskowe w zakresie infrastruktury transportowej z wymogami technicznymi dotyczącymi infrastruktury transportowej TEN-T. Porównując sieć wojskową państw członkowskich z TEN-T, stwierdzono, że obie sieci pokrywają się ze sobą w 93 %. Oznacza to, że inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej, realizowane w ramach transeuropejskiej sieci transportowej, przyczyniają się bezpośrednio do zwiększenia mobilności wojskowej. Celem jest stworzenie sieci bazowej TEN-T do 2030 r.

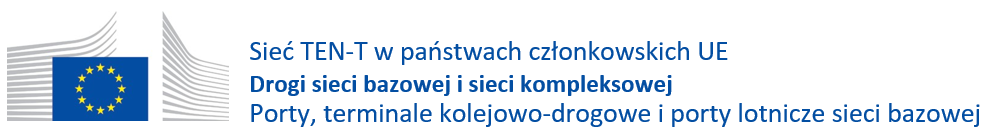
W dniu 14 grudnia 2021 r. Komisja zaproponowała przegląd rozporządzenia w sprawie TEN-T z 2013 r. W szczególności zaproponowała objęcie korytarzami sieci bazowej partnerów z Bałkanów Zachodnich. Podczas przeglądu rozporządzenia w sprawie TEN-T Komisja włączyła dodatkowe drogi i odcinki kolejowe do istniejącej sieci geograficznej w celu wyeliminowania luk w sieci wojskowej. Celem było zwiększenie synergii między wykorzystywaniem istniejącej infrastruktury transportowej przez sektory cywilny i wojskowy. Oprócz tego Komisja zaproponowała podwyższenie kilku standardów technicznych dotyczących infrastruktury TEN-T. Przyniesie to bezpośrednie korzyści, jeżeli chodzi o przemieszczanie oddziałów i materiałów wojskowych, a tym samym przyczyni się do zwiększenia mobilności wojskowej w obrębie UE i poza nią. Dnia 27 lipca 2022 r. Komisja przyjęła zmieniony wniosek dotyczący TEN-T, aby odzwierciedlić nowy kontekst geopolityczny wynikający z wojny napastniczej Rosji przeciwko Ukrainie. Zaproponowano w nim rozszerzenie czterech europejskich korytarzy transportowych na terytorium Ukrainy i Republiki Mołdawii w celu poprawy połączeń między Unią a jej sąsiadującymi krajami partnerskimi. We wniosku Komisja uwzględniła również problem różnych szerokości torów kolejowych stosowanych w Ukrainie, Mołdawii i niektórych państwach członkowskich (państwa bałtyckie, Finlandia, Półwysep Iberyjski), który utrudnia interoperacyjność kolei i w rezultacie zmniejsza odporność sieci. Oprócz tego Komisja zaproponowała środki umożliwiające stopniowe przechodzenie linii kolejowych na standardową europejską szerokość torów[[10]](#footnote-11).

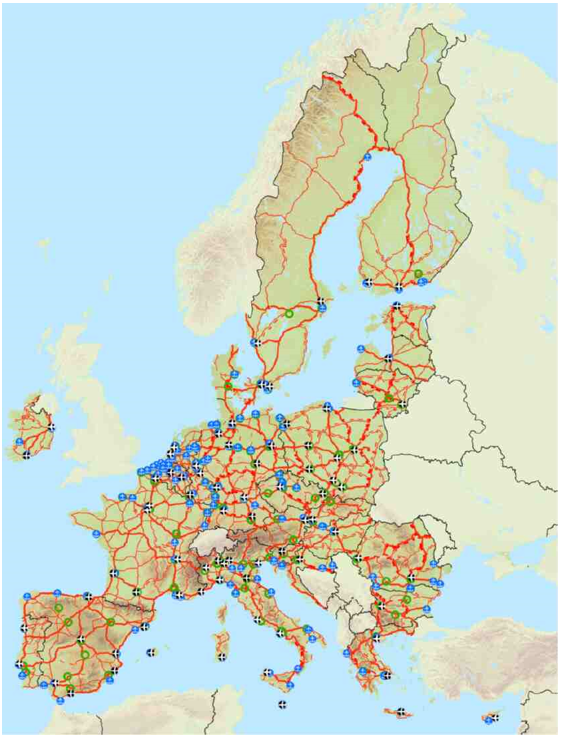
Poniższe mapy przedstawiają obecne sieci TEN-T obejmujące drogi, linie kolejowe, porty i porty lotnicze w Unii Europejskiej (rozporządzenie (UE) 1315/2013).













Potrzebne są również dalsze starania mające na celu zidentyfikowanie luk i wąskich gardeł w istniejącej infrastrukturze transportowej w państwach członkowskich. Do tej pory służby Komisji i ESDZ (w tym Sztab Wojskowy Unii Europejskiej) pracowały w ramach przeglądu TEN-T nad zmniejszeniem luk między TEN-T i unijnymi sieciami wojskowymi, zabezpieczając w instrumencie „Łącząc Europę” środki na rzecz mobilności wojskowej w celu wsparcia projektów podwójnego zastosowania. Należy obecnie ukierunkować działania na zapewnienie możliwości jak najskuteczniejszego wykorzystania infrastruktury w przypadku konieczności przemieszczania się sił wojskowych. Celem jest zwiększenie zdolności przepustowej infrastruktury i optymalizacja jej wykorzystania do celów zarówno cywilnych, jak i wojskowych. Wymaga to zapewnienia wysokiej odporności infrastruktury, technologii wspomagających i dostępu do energii, co pozwoli siłom wojskowym na przemieszczanie znacznych zdolności w bardzo krótkim czasie.

Należy zatem zaktualizować wymogi wojskowe w UE i poza jej granicami, aby umożliwić dalsze dostosowanie norm dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej i wojskowej sieci transportowej UE. W ramach tej aktualizacji należy rozszerzyć zakres wymogów wojskowych, tak aby obejmował on infrastrukturę łańcucha dostaw paliwa. Podczas przemieszczania sił wojskowych na dużą skalę na znaczne odległości w czasie kryzysu niezbędne jest zabezpieczenie dostaw paliwa na całej trasie. Ponadto, ze względu na postępującą transformację w kierunku czystej energii, w interesie geostrategicznym leży zapewnienie, aby siły wojskowe przemieszczane na dużą skalę były w mniejszym stopniu zależne od paliw kopalnych. Co więcej, wymogi wojskowe powinny odnosić się również do infrastruktury i systemów umożliwiających skuteczny dostęp do przestrzeni powietrznej i korzystanie z systemów żeglugi powietrznej. Dalsze zwiększenie przepustowości TEN-T wymaga również przeanalizowania powiązań z rozwojem centrów logistycznych.

Konieczne jest określenie, w jakim stopniu wojskowa sieć transportowa UE spełnia w praktyce wymogi wojskowe dotyczące infrastruktury. Na podstawie analizy luk między wymogami cywilnymi i wojskowymi (przedstawionej po raz pierwszy w 2019 r., a następnie zaktualizowanej w 2020 r.) należy ocenić, w jakim stopniu *infrastruktura* fizyczna spełnia *wymogi wojskowe*. Taka ocena pozwoliłaby na wskazanie regionów, w których występują luki, a także określenie rodzajów luk, w stosownych przypadkach po konsultacji z NATO. Dzięki temu łatwiej byłoby wyznaczyć priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury i finansowania na szczeblu UE, aby przyspieszyć rozwój infrastruktury podwójnego zastosowania i zapewnić odporność sieci transportowej. Takie środki pomogą stworzyć niezakłócone połączenie wojskowych składów logistycznych i infrastruktury wojskowej z ogólnounijną siecią transportową. Infrastruktura umożliwiająca szybkie rozmieszczenie sił wojskowych przyniesie również bezpośrednie korzyści dla zastosowań cywilnych, np. nowa przepustowość infrastruktury, która mogłaby być wykorzystywana przez państwa członkowskie udzielające sobie wzajemnie pomocy w przypadku pilnych interwencji na potrzeby zwalczania pożarów roślinności.

Aby ułatwić zapewnienie spójności i powiązań między działaniami państw członkowskich – w tym za pomocą różnych odpowiednich projektów PESCO, w szczególności dotyczących mobilności wojskowej i centrów logistycznych – a aspektami pracy na szczeblu UE obejmującymi pełen zakres zagadnień, **można by ustanowić coroczne wydarzenie,** podczas którego spotykałyby się różne zainteresowane strony reprezentujące instytucje Unii, odpowiednie projekty PESCO i partnerzy, tacy jak NATO. Pierwsze wydarzenie mogłoby się odbyć w drugiej połowie 2023 r.

|  |
| --- |
| **Najważniejsze działania na szczeblu UE:**   * do końca 2022 r. ESDZ (w tym EUMS) we współpracy z państwami członkowskimi, służbami Komisji i EDA zaktualizuje wymogi wojskowe w UE i poza jej granicami. Wymogi wojskowe zostaną rozszerzone w taki sposób, aby obejmowały infrastrukturę łańcucha dostaw paliw oraz uwzględniały podwójne zastosowanie systemów i infrastruktury łączności, nawigacji i dozorowania na potrzeby zarządzania ruchem lotniczym, co umożliwi skuteczny dostęp do przestrzeni powietrznej oraz korzystanie z usług służb żeglugi powietrznej[[11]](#footnote-12). W stosownych przypadkach nadal będzie zapewniana spójność z działaniami NATO; * EDA i służby Komisji będą dalej współpracować 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); * do połowy 2023 r. służby Komisji wraz z ESDZ przeprowadzą badanie mające 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. Badanie to obejmie analizę, aby określić, w jakim stopniu fizyczna wojskowa sieć transportowa UE spełnia wymogi dotyczące infrastruktury określone w wymogach wojskowych, w stosownych przypadkach w porozumieniu z NATO. Na podstawie informacji przekazanych przez organy krajowe służby Komisji i ESDZ przeprowadzą analizę ewentualnych luk i zaproponują działania służące ich zniwelowaniu; * do lata 2023 r. ESDZ, w porozumieniu ze służbami Komisji i EDA, nawiąże współpracę z chętnym państwem członkowskim w celu zorganizowania pierwszego corocznego wydarzenia dotyczącego mobilności wojskowej, z uwzględnieniem podejścia przewidującego zaangażowanie całej administracji rządowej oraz odpowiednich zainteresowanych stron; * jak wskazano we wspólnym komunikacie pt. „Analiza luk inwestycyjnych w zakresie obronności i dalsze działania”, podczas ogólnego przeglądu priorytetów w ramach przeglądu śródokresowego wieloletnich ram finansowych (WRF) Komisja rozważy zwiększenie budżetu na mobilność wojskową za pomocą instrumentu „Łącząc Europę” z myślą o realizacji projektów dotyczących infrastruktury podwójnego zastosowania w ramach ograniczeń określonych w wieloletnich ramach finansowych. |

|  |
| --- |
| **Państwa członkowskie UE wzywa się do:**   * utrzymywania i rozwijania sieci krajowych punktów kontaktowych ds. mobilności wojskowej; * opracowania i złożenia wniosków w sprawie projektów dotyczących infrastruktury podwójnego zastosowania we wszystkich dziedzinach transportu, które to projekty usprawnią mobilność wojskową zgodnie z założeniami i priorytetami instrumentu „Łącząc Europę”, ze szczególnym uwzględnieniem działań w zakresie transportu, które jednocześnie odnoszą się do działań w dziedzinie klimatu, w tym projektów mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego; * wniesienia wkładu w aktualizację wymogów wojskowych w zakresie mobilności wojskowej w UE i poza jej granicami oraz przedłożenia wniosków w sprawie nowych obszarów, które należy uwzględnić; * przedstawienia do połowy 2023 r. służbom Komisji i ESDZ krajowych ocen zdolności sieci fizycznych do spełnienia wymogów dotyczących infrastruktury określonych w wymogach wojskowych, aby wykorzystać je w wyżej wspomnianym badaniu; * poszukiwania synergii w obszarze efektywności energetycznej w krajowych strategiach służących przygotowaniu sił zbrojnych na zmianę klimatu przed końcem 2023 r., zgodnie z wezwaniem zawartym w Strategicznym kompasie. |

**3.2**  **Regulacyjne środki wsparcia**

Zharmonizowane procedury i usunięcie barier proceduralnych ułatwi szybkie przemieszczenia wojskowe. Takie środki powinny zapewniać pełne poszanowanie suwerenności państw członkowskich UE na ich terytorium, a także krajowych procesów decyzyjnych. Przyszłe prace powinny koncentrować się na realizacji i uzupełnianiu różnych aspektów pracy podejmowanych od 2018 r. w celu wsparcia państw członkowskich w wypełnianiu ich „zobowiązania dotyczącego mobilności wojskowej” z 2018 r.[[12]](#footnote-13)

***3.2.1*** ***Zezwolenia na ruch transgraniczny***

Aby wesprzeć przemieszczanie personelu wojskowego i zasobów wojskowych, UE ułatwiła przekraczanie granic przy użyciu różnych rodzajów transportu. Program EDA na rzecz optymalizacji europejskich procedur udzielania zezwoleń na ruch transgraniczny (ang. *„Optimising Cross-Border Movement Permission procedures in Europe”*) został ustanowiony z myślą o harmonizacji i uproszczeniu procedur dotyczących ruchu transgranicznego i uwzględniono w nim kwestie zarówno regulacyjne, jak i proceduralne. W listopadzie 2021 r. podpisano dwa uzgodnienia techniczne, jedno w dziedzinie ruchu naziemnego[[13]](#footnote-14), a drugie – ruchu lotniczego[[14]](#footnote-15). W uzgodnieniach tych określono procedury, które muszą być przestrzegane w zakresie przemieszczeń w czasie kryzysu, przygotowań do kryzysów, szkoleń i codziennej pracy.

W niektórych przypadkach państwa członkowskie muszą jeszcze włączyć te uzgodnienia do procesów krajowych. EDA obecnie ułatwia ich wdrażanie, również za pomocą sieci krajowych punktów kontaktowych (NPOC) ustanowionej w ramach projektu PESCO pt. „Mobilność wojskowa”. Skróci to procesy wydawania zezwoleń na przemieszczenia, a tym samym pomoże uczestniczącym państwom członkowskim osiągnąć uzgodniony cel polegający na reagowaniu w ciągu pięciu dni roboczych. EDA rozpoczęła również prace nad opracowaniem trzeciego uzgodnienia dotyczącego zezwoleń na ruch transgraniczny w transporcie morskim.

***3.2.2*** ***Cła***

W lipcu 2020 r. weszły w życie zmiany prawne[[15]](#footnote-16) mające na celu uproszczenie formalności celnych w odniesieniu do towarów wojskowych oraz ustanowienie ram prawnych dotyczących unijnego formularza 302[[16]](#footnote-17).

W maju 2021 r. 23 państwa członkowskie wnoszące wkład i Norwegia podpisały porozumienie programowe programu kategorii A w sprawie harmonizacji wymogów wojskowych dotyczących ceł (ang. „*Harmonising Military Requirements Related to Customs*”) Europejskiej Agencji Obrony. Ma ono na celu cyfryzację działań celnych związanych z wojskowością oraz udostępnienie powstałego w ten sposób zbioru danych na potrzeby wymiany informacji z cywilnymi organami celnymi. Dotychczas prace koncentrowały się na pierwszym celu programu, tj. ocenie potrzeb, korzyści i zagrożeń związanych z opracowaniem wojskowego systemu ceł stosowanego przez państwa członkowskie wnoszące wkład. Państwa te, wspierane przez EDA, pracują w ścisłej współpracy ze służbami Komisji, aby zapewnić zgodność z procedurami celnymi opisanymi w unijnym kodeksie celnym. Wyniki wspomnianej oceny będą stanowić podstawę do podjęcia kolejnych kroków, w szczególności do określenia specyfikacji i wymogów w zakresie cyfryzacji ceł wojskowych, w tym przede wszystkim technik elektronicznego przetwarzania danych na potrzeby wymiany informacji między organami celnymi i siłami wojskowymi.

W razie potrzeby Komisja opracuje zmiany prawne i będzie monitorować opracowanie cyfrowego systemu umożliwiającego bezpieczną i szybką wymianę informacji dotyczących mobilności wojskowej, aby zapewnić ramy prawne obejmujące korzystanie z systemu przez państwa członkowskie oraz dostosowanie systemu do procedur celnych ustanowionych w prawie celnym UE.

***3.2.3*** ***Cyfryzacja procesów administracyjnych***

Jak wskazano powyżej, w ramach rocznego programu prac na 2021 r. Europejski Fundusz Obronny (EFO) uwzględnił wniosek w sprawie opracowania cyfrowego systemu umożliwiającego bezpieczną i szybką wymianę informacji dotyczących mobilności wojskowej. Konsorcjum składające się z przedsiębiorstw z dziewięciu państw członkowskich i jednego kraju partnerskiego[[17]](#footnote-18) zostało wstępnie wybrane do otrzymania środków na opracowanie tego systemu cyfrowego, który mógłby być dostępny w połowie 2025 r.

Komisja zapewniłaby wsparcie wykonawcy opracowującemu system i zapewniłaby korzystanie z tego systemu przez wszystkie państwa członkowskie.

***3.2.4*** ***Rozwój logistyki***

Rozwój logistyki jest kluczowym czynnikiem umożliwiającym funkcjonowanie sił zbrojnych państw członkowskich we wszystkich dziedzinach operacyjnych. Zróżnicowane krajowe systemy i procesy logistyczne dostosowane do indywidualnych potrzeb są głównym wyzwaniem, jeżeli chodzi o spójność europejskiego krajobrazu zdolności. W związku z tym EDA wspiera opracowanie wspólnych norm ogólnounijnej logistycznej sieci informatycznej[[18]](#footnote-19) zgodnie z odpowiednim priorytetem rozwoju zdolności UE oraz konkretnymi aspektami pracy w ramach obszaru zainteresowania CARD, jakim jest zwiększona mobilność wojskowa. Taka sieć informatyczna umożliwiłaby skuteczne zarządzanie zapasami i dostawami, obejmujące wspólne zarządzanie zasobami magazynowymi oraz zdolność identyfikacji i śledzenia w celu zwiększenia wiedzy o logistycznym łańcuchu dostaw.

Ponadto należy opracować wspólne normy dotyczące rozwiązań z zakresu obróbki przyrostowej do celów wojskowych, aby wykorzystać technologię, która potencjalnie może zapewnić szybkie przemieszczenia wojskowe poprzez przyspieszenie dostarczania części zamiennych w ramach logistycznego łańcucha dostaw. Oprócz tego obróbka przyrostowa stanowiąca jedną z głównych technologii przyczynia się zarówno do zrównoważonego charakteru, jak i konkurencyjności przemysłowej. Co więcej, zmniejszenie śladu logistycznego – np. poprzez wymagane (ponowne) dostawy, utrzymanie i inne działania logistyczne niezbędne przy przemieszczaniu jednostek lub materiałów wojskowych – uwolniłoby zdolności i zasoby, a tym samym zwiększyłoby skuteczność i szybkość przemieszczeń wojskowych. Na przykład kontrolę i utrzymanie wspólnie używanego sprzętu oraz certyfikację sprzętu wojskowego, takiego jak amunicja, można by przeprowadzać w sposób oparty na współpracy na miejscu albo w centrach logistycznych przy zastosowaniu obowiązujących norm. Większe wsparcie ze strony państwa przyjmującego lub inne formy współpracy wielonarodowej mogłyby pomóc w zmniejszeniu śladu logistycznego w tym względzie.

|  |
| --- |
| **Najważniejsze działania na szczeblu UE:**   * do 2024 r. EDA będzie wspierać uczestniczące państwa członkowskie w pełnym wdrożeniu uzgodnień technicznych w dziedzinie ruchu naziemnego i ruchu lotniczego dotyczących procedur udzielania zezwoleń na ruch transgraniczny poprzez monitorowanie ich wykorzystania, jak również poprzez identyfikację i usuwanie wąskich gardeł i przeszkód; określi obszary nieobjęte podpisanymi uzgodnieniami technicznymi i rozszerzy zakres tych uzgodnień; opracuje uzgodnienie techniczne dotyczące transportu morskiego; * do końca 2024 r. EDA oceni możliwości zwiększenia synergii między pracami prowadzonymi w ramach projektu PESCO „Mobilność wojskowa” a działaniami w ramach projektu PESCO „Sieć centrów logistycznych w Europie i wsparcie operacji”; * w przyszłych rocznych programach prac Komisja określi zagadnienia w ramach Europejskiego Funduszu Obronnego, które przyczynią się do zwiększenia mobilności wojskowej, o ile będą zgodne z celami i kryteriami EFO; * Komisja będzie monitorować opracowywanie cyfrowego systemu umożliwiającego bezpieczną i szybką wymianę informacji na temat mobilności wojskowej i w razie potrzeby przygotuje zmiany prawne w unijnym prawodawstwie celnym, aby zapewnić ramy prawne dotyczące korzystania z systemu przez państwa członkowskie oraz dostosowanie systemu do procedur celnych ustanowionych w unijnym prawodawstwie celnym; * do 2024 r. EDA opracuje koncepcję ogólnounijnej logistycznej sieci informatycznej, która umożliwi wymianę danych logistycznych między różnymi uczestnikami. Do 2023 r. EDA przedstawi wyniki badania dotyczącego tworzenia map krajowych i komercyjnych logistycznych systemów informatycznych, obejmujących oprogramowanie do identyfikacji i śledzenia oraz planowania zasobów przedsiębiorstwa, które to wyniki posłużą jako podstawa do rozpoczęcia dalszych działań; * do 2024 r. EDA opracuje pierwszy pakiet wspólnych norm, aby promować wykorzystanie rozwiązań z zakresu obróbki przyrostowej do celów wojskowych w sposób interoperacyjny. |

|  |
| --- |
| **Państwa członkowskie UE wzywa się do:**   * zrealizowania do końca 2023 r. celu dotyczącego czasu trwania procedur przekraczania granic wynoszącego maksymalnie 5 dni roboczych w ramach „zobowiązania dotyczącego mobilności wojskowej” uzgodnionego przez Radę w czerwcu 2018 r. oraz zbadania możliwości skrócenia tego czasu do 3 dni roboczych w przypadku jednostek szybkiego reagowania, z perspektywą ewentualnej aktualizacji „zobowiązania”; * udziału w odpowiednich badaniach prowadzonych na szczeblu UE i dostarczania niezbędnych danych; * aktywnego wspierania opracowywania uzgodnienia technicznego dotyczącego pozwoleń na przemieszczanie transgranicznego w transporcie morskim. |

**3.3** **Odporność i gotowość**

Sprawnie funkcjonująca sieć mobilności wojskowej musi być odporna, również w kontekście zagrożeń cyberbezpieczeństwa, zagrożeń związanych ze zmianą klimatu i innych zagrożeń hybrydowych, które mogą być ukierunkowane na najważniejsze węzły systemu transportowego wykorzystywanego przez wojsko. Na przykład cyberatak na systemy stosowane w portach lotniczych, w portach morskich lub na drogach kolejowych albo cyberatak na zasoby wojskowe mogłyby mieć poważne konsekwencje. W związku z tym cyfryzacja procesów i procedur, w tym w zakresie niezbędnej współpracy cywilnej i wojskowej, będzie wymagała uodpornienia systemów teleinformatycznych/informatycznych na zagrożenia cyberbezpieczeństwa. Państwa członkowskie będą musiały podjąć działania w tym zakresie, opierając się na pracach EDA. Ponadto, poza zapewnieniem podstaw na potrzeby mobilności wojskowej, państwa członkowskie powinny zwiększyć mobilność i zdolność do rozmieszczenia swoich sił zbrojnych w celu zagwarantowania, że w czasie kryzysu będą mogły polegać na cywilnej i wojskowej infrastrukturze transportowej i zdolnościach transportowych.

***3.3.1*** ***Zdolności transportu strategicznego***

Zdolności transportu strategicznego mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia państwom członkowskim możliwości szybkiego rozmieszczenia swoich sił i sprzętu w UE i poza nią. W pierwszym sprawozdaniu dotyczącym skoordynowanego rocznego przeglądu w zakresie obronności, zatwierdzonym przez unijnych ministrów obrony w listopadzie 2020 r.[[19]](#footnote-20), wskazano zwiększoną mobilność wojskową jako jeden z obszarów docelowych. W sprawozdaniu tym podkreślono potrzebę zwiększenia odporności, zdolności transportowych i logistycznych, przy jednoczesnym uwzględnieniu zagrożeń hybrydowych dla przemieszczeń wojskowych, oraz zaproponowano sposoby radzenia sobie z tego rodzaju zagrożeniami w holistyczny sposób.

Zgodnie z obszarem docelowym, jakim jest zwiększona mobilność wojskowa, UE musi zidentyfikować i wyeliminować luki i braki w zdolnościach logistycznych, w tym w zakresie transportu lądowego (także żeglugi śródlądowej), morskiego i powietrznego, wymaganych do skutecznego i sprawnego przemieszczania sił na dużą skalę. W związku z tym niezbędne jest zwiększenie europejskich zdolności strategicznego transportu powietrznego w obszarze o zasadniczym znaczeniu, jakim jest transport ładunków pozanormatywnych lub specjalistycznych (np. transport amunicji). Ramy EDA mogłyby stanowić wsparcie w kwestii dostosowania cywilnych zasobów w zakresie ładunków pozanormatywnych do celów wojskowych, a przez to maksymalizować synergie cywilno-wojskowe i uwzględniać działania w ramach projektu PESCO „Strategiczny transport lotniczy ładunków pozanormatywnych (SATOC)”[[20]](#footnote-21). Ponadto należy określić potencjalne wymogi dotyczące zasobów w zakresie transportu morskiego i specjalistycznego transportu kolejowego.

Aby optymalnie wykorzystać zdolności transportu lotniczego, UE powinna usprawnić koordynację zdolności w zakresie przemieszczeń wojskowych, w tym poprzez nawiązanie współpracy z poszczególnymi wielonarodowymi strukturami koordynacji przemieszczania w Europie[[21]](#footnote-22). Obejmuje to tworzenie powiązań między ESDZ i EDA a takimi strukturami w celu odpowiadania na konkretne wnioski i koordynowania większych wyzwań logistycznych.

Ponadto wnioski wyciągnięte z wojny Rosji w Ukrainie wskazują na ograniczone zdolności sektora cywilnego do zaspokojenia pilnego zapotrzebowania ze strony wojska, potencjalnie na dużą skalę, w czasie kryzysu. Aby odejść od zasady „kto pierwszy, ten lepszy”, należy wprowadzić środki nadzwyczajne gwarantujące, że w przypadku stwierdzenia kryzysu związanego z bezpieczeństwem na szczeblu UE wojsko może uzyskać pierwszeństwo w dostępie do infrastruktury transportowej, zdolności przewozowych lub szlaków transportowych – na przykład na podstawie umów ramowych i innych praktycznych działań służących przygotowaniu na takie sytuacje i przy pełnym poszanowaniu suwerenności państw członkowskich UE na ich terytorium oraz procesów decyzyjnych dotyczących przemieszczeń wojskowych. W kontekście tym należy również w miarę możliwości ograniczyć zależność od paliw kopalnych. Zgodnie z tym uzasadnieniem UE mogłaby ocenić możliwości zabezpieczenia dostępu do zdolności w obszarze transportu strategicznego, na przykład za pomocą umów ramowych z dostawcami cywilnymi, w tym w odniesieniu do podwójnego zastosowania w ramach scenariuszy pomocy w przypadku katastrof (np. w celu przesłania infrastruktury medycznej i infrastruktury do dekontaminacji w przypadku skażenia chemicznego, biologicznego, radiologicznego i jądrowego). W celu zapewnienia wystarczających zdolności transportowych zasadnicze znaczenie ma współpraca z partnerami cywilnymi, którą należy rozpocząć od określenia wszystkich istotnych podmiotów cywilnych w odniesieniu do każdego rodzaju transportu.

***3.3.2*** ***Ćwiczenia***

Ćwiczenia w różnych formach są niezbędne do sprawdzenia usprawnień infrastrukturalnych i proceduralnych, a jednocześnie pozwalają zidentyfikować pozostałe przeszkody i wąskie gardła. W styczniu 2021 r. przeprowadzono opartą na scenariuszach debatę w sprawie mobilności wojskowej; debata ta była wydarzeniem towarzyszącym unijnemu ćwiczeniu zarządzania kryzysowego „Integrated Resolve 2020”[[22]](#footnote-23). Należy kontynuować te ćwiczenia symulacyjne i uwzględniać cele w zakresie mobilności wojskowej w ćwiczeniach taktycznych z wojskami, takich jak ćwiczenia proponowane w kontekście zdolności szybkiego rozmieszczania przedstawione w Strategicznym kompasie lub w drodze uczestnictwa w innych wielonarodowych ćwiczeniach, w tym w stosownych przypadkach w ramach NATO.

***3.3.3*** ***Ochrona przed ryzykiem dla bezpieczeństwa w sektorze transportu***

Coraz większa podatność naszego wojskowego systemu transportowego na zagrożenia może zostać wykorzystana do zakłócenia mobilności wojskowej. W związku z tym istnieje pilna potrzeba zajęcia się kwestią odporności sieci, którą tworzymy, aby chronić ją przed zagrożeniami hybrydowymi i zagrożeniami innego rodzaju, w tym dotyczącymi sektora transportu cywilnego i zarobkowego. Do dalszych prac w tym obszarze wykorzystane zostaną trwające działania na rzecz przeciwdziałania zagrożeniom hybrydowym[[23]](#footnote-24) i ochrony infrastruktury krytycznej, w tym w świetle przedstawionego niedawno wniosku dotyczącego zalecenia Rady w sprawie skoordynowanego podejścia Unii do kwestii wzmocnienia odporności infrastruktury krytycznej (2022/0338 (NLE))[[24]](#footnote-25).

W szczególności UE powinna zacieśnić współpracę w celu uwzględnienia następujących kwestii:

* wzmocnienie fizycznej odporności podmiotów, które świadczą usługi kluczowe w sektorze transportu, na zagrożenia naturalne i spowodowane przez człowieka. Obejmuje to wdrożenie dyrektywy w sprawie odporności podmiotów krytycznych[[25]](#footnote-26) (dyrektywa CER) w sektorze transportu, jak również ułatwienie szybkiego przyjęcia, a następnie wdrożenia wniosku dotyczącego zalecenia Rady w sprawie skoordynowanego podejścia Unii do kwestii wzmocnienia odporności infrastruktury krytycznej, w którym transport jest jednym z kluczowych sektorów[[26]](#footnote-27).;
  + cyberbezpieczeństwo sektora transportu cywilnego i jego systemów wsparcia, w tym systemów kontroli ruchu (lotniczego, kolejowego, morskiego), systemów zarządzania terminalami kontenerowymi, systemów kontroli śluz, mostów, tuneli itp. Obejmuje to przyspieszenie transpozycji i wdrożenia niedawno przyjętej zmienionej dyrektywy w sprawie środków wykonawczych dotyczących dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa sieci i informacji (dyrektywa NIS 2)[[27]](#footnote-28) w sektorze transportu oraz prac prowadzonych nad wyjściowymi poziomami odporności w kontekście przeciwdziałania zagrożeniom hybrydowym. W przypadku kryzysu cyberbezpieczeństwa zasadnicze znaczenie ma zapewnienie odpowiedniej wymiany niezbędnych informacji w celu zagwarantowania jak największej orientacji sytuacyjnej w sektorze transportu wojskowego i cywilnego. Powinno to obejmować również współpracę między stosownymi organami sektorowymi odpowiedzialnymi za transport, właściwymi organami cyberbezpieczeństwa i CSIRTS oraz, zgodnie z jej zadaniami przewidzianymi w dyrektywie NIS2, za pośrednictwem europejskiej sieci organizacji łącznikowych do spraw kryzysów cyberbezpieczeństwa (EU-CyCLONe). Należy przeanalizować synergie z TEN-T[[28]](#footnote-29). Państwa członkowskie zachęca się także do skorzystania z realizowanego przez Komisję krótkoterminowego programu wsparcia prowadzonego wraz z ENISA w celu zwiększenia gotowości istotnych podmiotów w sektorze transportu, na przykład dzięki testom penetracyjnym;
  + bezpośrednie inwestycje zagraniczne podmiotów spoza UE w infrastrukturę transportową i operacje transportowe w UE, które to inwestycje mają również zasadnicze znaczenie dla transportu wojskowego, mogą stwarzać ryzyko dla bezpieczeństwa UE i jej państw członkowskich. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne państw trzecich w infrastrukturę podwójnego zastosowania w UE mogą powodować ryzyko dla jej bezpieczeństwa i porządku publicznego. Dotyczy to w szczególności przypadków, gdy państwa trzecie stosują środki finansowe w celu osłabienia łączności lub gdy wrażliwe dane wywiadowcze zostają udostępnione inwestorom z państw trzecich. Znaczne pokrywanie się infrastruktury cywilnej i wojskowej powoduje dodatkową podatność na zagrożenia w kontekście BIZ. Inwestycje te będą uważnie monitorowane w ramach rozporządzenia w sprawie monitorowania BIZ[[29]](#footnote-30) oraz w kontekście TEN-T[[30]](#footnote-31);
  + wpływ zmiany klimatu i transformacji w kierunku energii ekologicznej na odporność i bezpieczeństwo energetyczne wojskowej infrastruktury transportowej i wojskowych zdolności transportowych państw członkowskich UE. Ze względu na podnoszący się poziom mórz i bardziej ekstremalne zdarzenia pogodowe instalacje wojskowe muszą spełniać nowe wymogi, a zmniejszenie zależności od paliw kopalnych w transporcie wojskowym ma również wpływ na bezpieczeństwo i dostępność odnawialnych źródeł energii i powiązanych technologii[[31]](#footnote-32). Podstawę tych działań będą stanowić odpowiednie wyniki prac forum konsultacyjnego na rzecz zrównoważonej energii w sektorze obrony i bezpieczeństwa, w tym badania naukowe dotyczące zdolności przystosowania się do zmiany klimatu i wpływu zagrożeń hybrydowych na obronność, a ponadto pozwolą one określić możliwości wykorzystania odnawialnych źródeł energii w transporcie wojskowym, np. wodoru.

Odporność można zwiększyć również poprzez analizę możliwości wzajemnego uznawania części zamiennych w cywilnych i wojskowych konfiguracjach modeli statków powietrznych. Obecnie Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej (EASA) prowadzi certyfikację cywilnych statków powietrznych i ich komponentów wykorzystywanych do utrzymania i napraw, natomiast certyfikację wojskowych statków powietrznych i ich komponentów przeprowadzają państwa członkowskie ze względów związanych z bezpieczeństwem narodowym. Takie podejście powoduje powielanie działań: powinna istnieć możliwość wymiany części zamiennych wojskowych statków powietrznych na części certyfikowane do użytku cywilnego, jeśli są one identyczne. Bez konieczności zmiany kompetencji EASA czy państw członkowskich można by przewidzieć nowy mechanizm służący uproszczeniu procedur certyfikacji i utrzymania statków powietrznych, umożliwiający łączenie komponentów i części certyfikowanych przez EASA na potrzeby ich wspólnego wykorzystywania przez operatorów wojskowych i cywilnych, co znacznie zmniejszyłoby koszty utrzymania wojskowych statków powietrznych przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa lotów. Należy przeprowadzić badanie pilotażowe w celu określenia synergii między tymi dwoma mechanizmami certyfikacji. Ponadto operacje w ruchu lotniczym w znacznym stopniu opierają się na skutecznej wymianie danych cyfrowych oraz ich udostępnianiu przez odpowiednie zainteresowane strony i operatorów z sektora cywilnego i wojskowego.

Wymaga to wspólnych działań cywilno-wojskowych w celu zapewnienia odpornej i solidnej sieci udostępniania danych charakteryzującej się wysokim poziomem cyberbezpieczeństwa.

***3.3.4. Rozwiązania oparte na infrastrukturze kosmicznej na potrzeby mobilności wojskowej***

Obecne i przyszłe usługi nawigacji opartej na infrastrukturze kosmicznej (Galileo/EGNOS) oraz usługi bezpiecznej łączności i monitorowania Ziemi (Copernicus) mają potencjał, aby przynieść znaczące korzyści dla mobilności wojskowej. Należy określić sposób wykorzystania tego potencjału.

Usługa publiczna o regulowanym dostępie jest najbezpieczniejszą usługą nawigacyjną systemu Galileo, odpowiednią do zastosowań rządowych, które muszą być niezawodne nawet w sytuacjach kryzysowych, i odpowiada kodowi M systemu GPS. Usługa publiczna o regulowanym dostępie w ramach systemu Galileo może przynieść bezpośrednie korzyści dla mobilności wojskowej poprzez dostarczanie nieprzerwanych, bezpiecznych i dokładnych informacji dotyczących pozycjonowania, nawigacji i pomiaru czasu w skonfliktowanych środowiskach, ponieważ zaspokaja krytyczne potrzeby operacyjne w teatrze działań oraz wspiera proces podejmowania świadomych decyzji, a także dowodzenie i kontrolę.

Europejski system wspomagania satelitarnego (EGNOS), mimo że nie jest przeznaczony do funkcjonowania w strefie konfliktu, może zapewnić istotne korzyści w przypadku operacji logistycznych i transportowych. W niekorzystnych warunkach pogodowych może on umożliwić bezpieczny dostęp do baz lotniczych i regionalnych portów lotniczych, niedostępnych za pomocą innych środków.

Nowy unijny program bezpiecznej łączności, w odniesieniu do którego w dniu 15 lutego 2022 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia, ma na celu zapewnienie ogólnoświatowego dostępu do bezpiecznych rządowych usług łączności satelitarnej. W tym kontekście przeanalizowano szereg przypadków użycia, takich jak zarządzanie ruchem i misje wojskowe. Z tej analizy wyraźnie wynika, że bezpieczna łączność staje się w coraz większym stopniu aktywem strategicznym z punktu widzenia wykorzystania autonomicznych pojazdów i statków powietrznych. Potrzeby związane z mobilnością wojskową muszą zostać należycie uwzględnione w definicji pakietu usług świadczonych w ramach systemu bezpiecznej łączności.

Unijny program obserwacji i monitorowania Ziemi o nazwie Copernicus zapewnia usługi informacyjne, w których wykorzystuje się dane z satelitarnego systemu obserwacji Ziemi (z satelitów Sentinel wykorzystywanych w ramach programu Copernicus lub satelitów komercyjnych) oraz dane *in-situ* (spoza przestrzeni kosmicznej) w trzech głównych obszarach: 1) monitoring środowiska (ląd: pokrycie terenu i użytkowanie gruntów, Numeryczny Model Pokrycia Terenu, sieć rzeczna UE i dane referencyjne na temat jednolitych części wód; morza i oceany; atmosfera; zmiana klimatu), 2) zarządzanie sytuacjami wyjątkowymi (w przypadku klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka, np. powodzie, trzęsienia ziemi, pożary lasów) oraz 3) bezpieczeństwo (ochrona granicy i nadzór morski oraz wsparcie na rzecz działań zewnętrznych UE). Można byłoby dokładniej przeanalizować potencjalne powiązania z mobilnością wojskową.

W ramach CASSINI – inicjatywy Komisji na rzecz wspierania przedsiębiorczości w przemyśle kosmicznym w UE – wspierany będzie rozwój technologii przełomowych, procesów przemysłowych i usług. Pojawienie się nowych podmiotów komercyjnych poszerzy zakres rozwiązań opartych na technikach satelitarnych, w tym na potrzeby mobilności wojskowej.

|  |
| --- |
| **Najważniejsze działania na szczeblu UE:**   * EDA, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, ESDZ i służbami Komisji, będzie prowadzić działania następcze w związku z obszarem zainteresowania CARD, jakim jest zwiększona mobilność wojskowa, aby wyeliminować luki i braki w zakresie odporności oraz zdolności logistycznych i transportowych niezbędnych do przemieszczania sił na dużą skalę, w tym w szczególności ładunków pozanormatywnych lub specjalistycznych (np. towarów niebezpiecznych wymagających zastosowania szczególnych środków); * do 2023 r. ESDZ oceni ślad logistyczny misji i operacji w dziedzinie WPBiO, przede wszystkim pod względem certyfikacji i kontroli, a także zidentyfikuje ewentualne luki w zdolnościach transportowych i przedstawi zalecenia dotyczące możliwości współpracy; * do 2023 r. EDA przeanalizuje kwestię dostosowania cywilnych zasobów w zakresie ładunków ponadnormatywnych do celów wojskowych, uwzględniając działania w ramach projektu PESCO „Strategiczny transport lotniczy ładunków pozanormatywnych (SATOC)”; * do 2024 r. EDA określi potencjalne wymogi dotyczące zasobów w zakresie specjalistycznego transportu kolejowego i zdolności w obszarze strategicznego transportu morskiego; * ESDZ, EDA i służby Komisji przeanalizują, jak można zwiększyć koordynację zdolności w zakresie przemieszczeń wojskowych, w tym poprzez dążenie do tworzenia synergii z wielonarodowymi centrami koordynacji przemieszczania; * do końca 2024 r. służby Komisji przedstawią – w odniesieniu do każdego rodzaju transportu – przegląd wszystkich głównych podmiotów w przestrzeni cywilnej na potrzeby planowania i koordynacji w sytuacjach nadzwyczajnych i kryzysowych; * do 2024 r. EDA, wraz ze służbami Komisji i ESDZ (w tym EUMS), oceni korzyści wynikające ze zdolności w obszarze transportu strategicznego dla podwójnego zastosowania, np. pomocy w przypadku katastrof; * ESDZ, służby Komisji i EDA wykorzystają wielonarodowe ćwiczenia do włączenia działań związanych z mobilnością wojskową (rozmieszczanie, utrzymanie i przemieszczanie sił) do głównego nurtu polityki, w tym unijne ćwiczenia taktyczne z wojskami oraz równoległe i skoordynowane ćwiczenia z NATO, jak również, w stosownych przypadkach, w drodze uczestnictwa UE w ćwiczeniach w ramach NATO; * ESDZ, wraz ze służbami Komisji i EDA, zorganizuje oparte na scenariuszach ćwiczenia z udziałem ekspertów z państw członkowskich; * EDA i służby Komisji będą nadal podejmować starania na rzecz zapewnienia rzetelnej i skutecznej wymiany danych cyfrowych i ich udostępniania między odpowiednimi zainteresowanymi stronami z sektora lotnictwa cywilnego i wojskowego; * służby Komisji, ESDZ i grupa współpracy NIS, w koordynacji z odpowiednimi organami i agencjami cywilnymi i wojskowymi oraz istniejącymi sieciami, będą regularnie przeprowadzać ocenę ryzyka i scenariusze ryzyka z perspektywy cyberbezpieczeństwa, koncentrując się na priorytetowych sektorach krytycznych. Działania te będą prowadzone w celu zapewnienia komplementarności z testami wytrzymałościowymi w odniesieniu do infrastruktury krytycznej, jak określono w pięciopunktowym planie przedstawionym przez przewodniczącą oraz w późniejszym wniosku dotyczącym zalecenia Rady w sprawie odporności infrastruktury krytycznej; * EDA, wraz z ESDZ i służbami Komisji, będzie korzystać z bieżących inicjatyw mających na celu zwiększenie odporności na zmianę klimatu i bezpieczeństwa energetycznego instalacji wojskowych i zdolności transportowych, które są niezbędne z punktu widzenia mobilności wojskowej, oraz przedstawi zalecenia dla państw członkowskich w ramach prac poświęconych klimatowi i obronności. Przeanalizowane zostaną również synergie z TEN-T; * do końca 2023 r. służby Komisji wraz z EASA oraz we współpracy z organami lotnictwa wojskowego i przemysłem uruchomią projekt pilotażowy, w ramach którego ustanowiony zostanie mechanizm wzajemnego uznawania części zamiennych stosowanych w cywilnych i wojskowych konfiguracjach modeli statków powietrznych. Projekt ten powinien obejmować opracowanie umowy dotyczącej płaszczyzny stykania się dziedzin cywilnych i wojskowych w celu określenia obowiązków poszczególnych stron. Projekt pilotażowy powinien zostać zakończony nie później niż dwa lata po przyjęciu planu działania; * służby Komisji, EDA i ESDZ przeanalizują zestaw środków nadzwyczajnych, które zapewniłyby wojsku, w razie potrzeby, w czasie kryzysu uznanego na poziomie UE, priorytetowy dostęp do infrastruktury transportowej, zdolności transportowych i tras. Aby wzmocnić synergie cywilno-wojskowe, ocenią one możliwości zabezpieczenia dostępu do zdolności w obszarze transportu strategicznego, na przykład dzięki umowom ramowym z dostawcami cywilnymi. |

|  |
| --- |
| **Państwa członkowskie UE wzywa się do:**   * zapewnienia cyberodporności przyszłych procesów i procedur cyfrowych, w oparciu o prace EDA, oraz przeanalizowanie możliwości opracowania wymogów funkcjonalnych związanych z bezpieczeństwem. |

**4.** **WYMIAR PARTNERSTWA**

UE i NATO mają wspólny interes w zapewnieniu szybkiego przemieszczania personelu wojskowego i sprzętu w ramach rutynowych działań zarówno w czasie pokoju, jak i w czasie kryzysu. Zapewnienie spójności i wzajemnego wzmocnienia w odniesieniu do odpowiednich aspektów prac stanowi zatem integralną część inicjatywy na rzecz mobilności wojskowej od momentu jej rozpoczęcia. W kontekście wojny w Ukrainie pojawiły się nowe kwestie dotyczące potrzeby połączenia szlaków transportowych z sąsiednimi krajami i regionami, w tym z Ukrainą.

***4.1*** ***UE–NATO***

Partnerstwo z NATO stanowi integralną część niniejszego planu działania. Zorganizowany dialog na temat mobilności wojskowej stanowi główny sposób wspierania dialogu i współpracy na poziomie kadrowym poprzez regularne spotkania i będzie on się nadal opierał na wzajemnej wymianie informacji między tymi organizacjami. Inwestycje w infrastrukturę transportową podwójnego zastosowania na potrzeby przemieszczeń wojskowych przynoszą korzyści zarówno UE, jak i NATO. Wymogi techniczne i geograficzne pokrywają się, a normy techniczne zostały opracowane w drodze współpracy. Dzięki tej współpracy unijne wymogi wojskowe w zakresie mobilności wojskowej są zgodne z wymogami NATO na poziomie około 95 %.

Celem jest zapewnienie spójnego podejścia i synergii między UE i NATO oraz skuteczne eliminowanie istniejących barier, w tym barier prawnych, proceduralnych i infrastrukturalnych, aby ułatwić i przyspieszyć przekraczanie granic oraz przepływ personelu i materiałów wojskowych, przy pełnym poszanowaniu suwerennych decyzji krajowych. Dotyczy to w szczególności działań w zakresie usprawnień infrastruktury i powiązanych z nimi wymogów, usuwania barier proceduralnych i regulacyjnych, zwiększania odporności oraz wzajemnego uczestnictwa w ćwiczeniach wojskowych związanych z mobilnością.

Interakcje w zakresie mobilności wojskowej będą realizowane zgodnie z zasadami przewodnimi wzmocnionej i zacieśnionej współpracy, w szczególności dotyczącymi pełnej otwartości i przejrzystości, poszanowania autonomii decyzyjnej i procedur obu organizacji, z uwzględnieniem możliwości zaangażowania innych stron i zasady wzajemności oraz bez naruszania szczególnego charakteru polityki bezpieczeństwa i obrony któregokolwiek państwa członkowskiego UE.

***4.2 Współpraca z innymi partnerami***

ESDZ, wraz ze służbami Komisji i EDA, zbada możliwości współpracy w różnych formatach z innymi partnerami w kwestiach związanych z mobilnością wojskową.

Obejmuje to omawianie wydarzeń związanych z mobilnością wojskową w ramach dialogu na temat bezpieczeństwa i obrony z odpowiednimi kluczowymi partnerami UE, takimi jak partnerzy uczestniczący w projekcie PESCO dotyczącym mobilności wojskowej, w szczególności Stany Zjednoczone, Kanada i Norwegia. Oczekuje się, że Zjednoczone Królestwo również wkrótce dołączy do tego projektu PESCO, po zakończeniu odpowiednich procedur. Będzie to stanowić wsparcie dla współpracy transatlantyckiej w tych kwestiach oraz dla partnerstwa UE–NATO.

Ponadto można przeanalizować możliwości podwójnego zastosowania trwających prac nad lepszym połączeniem głównych szlaków transportowych państw członkowskich z kluczowymi krajami partnerskimi, np. z Ukrainą, jak przewidziano w komunikacie w sprawie „korytarzy solidarnościowych” między UE a Ukrainą[[32]](#footnote-33) oraz we wniosku Komisji z dnia 27 lipca 2022 r. w sprawie przedłużenia czterech europejskich korytarzy transportowych do Ukrainy i Mołdawii. Ponadto zmieniony wniosek dotyczący zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T z lipca 2022 r. zawiera przepis dotyczący normalizacji europejskiej szerokości torów kolejowych w celu poprawy interoperacyjności między Ukrainą, Mołdawią i UE.

Wreszcie UE jest gotowa udostępnić partnerom regionalnym i krajom objętym procesem rozszerzenia, takim jak kraje Bałkanów Zachodnich, najlepsze praktyki wynikające z postępów, jakie poczyniła w zakresie zwiększania mobilności wojskowej, na przykład dotyczące podejścia obejmującego całą administrację rządową, podejścia opartego na podwójnym zastosowaniu oraz praktycznych działań mających na celu zmniejszenie obciążenia administracyjnego i opóźnień.

|  |
| --- |
| **Najważniejsze działania na szczeblu UE:**   * ESDZ, wraz ze służbami Komisji i EDA, będzie kontynuować zorganizowany dialog na linii UE–NATO na temat mobilności wojskowej z zamiarem wymiany informacji i zapewnienia spójności odpowiednich aspektów pracy; * ESDZ, wraz ze służbami Komisji i EDA, włączy w stosownych przypadkach kwestię mobilności wojskowej do dialogów na temat bezpieczeństwa i obrony prowadzonych z odpowiednimi partnerami, w szczególności z Kanadą, Norwegią i Stanami Zjednoczonymi; * służby Komisji i ESDZ przeanalizują możliwości podwójnego zastosowania trwających prac nad lepszym połączeniem głównych szlaków transportowych państw członkowskich, ze szczególnym uwzględnieniem Ukrainy i Mołdawii; * ESDZ i służby Komisji przeanalizują możliwości wspierania dialogu na temat najlepszych praktyk z partnerami regionalnymi, w szczególności z krajami objętymi procesem rozszerzenia. |

**5. DALSZE DZIAŁANIA**

Plan działania na rzecz mobilności wojskowej został przedłożony przez Wysokiego Przedstawiciela i Komisję państwom członkowskim UE do rozważenia i zatwierdzenia, tak aby można go było wdrożyć w sposób terminowy i skoordynowany.

Państwom członkowskim UE będą przedstawiane okresowe wspólne sprawozdania z postępów we wdrażaniu niniejszego planu działania, przy czym pierwsze z nich ma zostać przedłożone do listopada 2023 r.

1. 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 (7348/1/22). [↑](#footnote-ref-2)
2. Na podstawie wspólnego komunikatu „Poprawa mobilności wojskowej w Unii Europejskiej” (JOIN(2017) 41 final) i wspólnego komunikatu dotyczącego Planu działania na rzecz mobilności wojskowej (JOIN(2018) 5 final). [↑](#footnote-ref-3)
3. Wymogi wojskowe w zakresie mobilności wojskowej w UE i poza jej granicami, aktualizacja (ST 10921/19), 4 lipca 2019 r., zatwierdzone przez Radę 15 lipca i skonsolidowane z pozostałą częścią 19 lipca (ST 11373/19). [↑](#footnote-ref-4)
4. Nadzwyczajne posiedzenie Rady Europejskiej (17, 18, 19, 20 i 21 lipca 2020 r.) – konkluzje,<https://www.consilium.europa.eu/media/45127/210720-euco-final-conclusions-pl.pdf>, s. 53. [↑](#footnote-ref-5)
5. 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, s. 37*. [↑](#footnote-ref-6)
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, *Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.* [↑](#footnote-ref-7)
7. Kanada, Norwegia i Stany Zjednoczone. [↑](#footnote-ref-8)
8. Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa i obrony w kontekście globalnej strategii UE, 25 czerwca 2018 r., pkt 18, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10246-2018-INIT/pl/pdf> [↑](#footnote-ref-9)
9. Wspólny komunikat dotyczący Planu działania na rzecz mobilności wojskowej (JOIN(2018) 5 final). [↑](#footnote-ref-10)
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) 1315/2013, COM(2022) 384 final. [↑](#footnote-ref-11)
11. Zarządzanie ruchem lotniczym (ATM) (zarządzanie siecią, interoperacyjność, świadczenie usług przez służby żeglugi powietrznej, wykorzystywanie przestrzeni powietrznej przez użytkowników cywilnych i wojskowych) w Unii jest przedmiotem inicjatywy na rzecz jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i projektu SESAR. Ramy regulacyjne stanowiące ich podstawę mają wpływ na podwójne zastosowanie systemów i infrastruktury ATM. [↑](#footnote-ref-12)
12. Konkluzje Rady do Spraw Zagranicznych, 25 czerwca 2018 r., pkt 18: „Wzywa państwa członkowskie do podjęcia działań na poziomie krajowym w celu poprawy efektywności mobilności wojskowej oraz do uproszczenia i ujednolicenia odpowiednich zasad i procedur zgodnie z planem działania i wymaganiami wojskowymi w zakresie mobilności wojskowej w ramach UE i poza nią, zgodnie z krajowym ustawodawstwem państw członkowskich; mają to uczynić jak najszybciej, ale nie później niż w roku 2024, i dążyć do tego, by następujące pierwsze kroki zostały przeprowadzone do końca 2019 r.:

    a) opracowanie krajowych planów na rzecz mobilności wojskowej oraz nadanie wysokiego priorytetu ich wdrażaniu;

    b) zgodnie z odpowiednimi ujednoliconymi procedurami oraz z zastrzeżeniem krajowego procesu i kryteriów podejmowania decyzji, przyspieszenie procedur przekraczania granic, i w tym celu współpraca z właściwymi władzami krajowymi w celu przyznawania pozwoleń na przemieszczanie transgraniczne, łącznie z wnioskami o zezwolenie na wjazd i przemieszczanie się dla wszystkich rodzajów transportu (lądowy, lotniczy i morski) oraz aspektów przemieszczania i transportu wojskowego, w odniesieniu do rutynowych działań w terminie 1 dnia roboczego; oraz rozważenie dalszego skrócenia tego terminu dla jednostek szybkiego reagowania;

    c) ułatwienie i przyspieszenie komunikacji i procedur i w tym celu utworzenie mocnej sieci wzajemnych połączeń między krajowymi punktami kontaktowymi w odniesieniu do wszystkich aspektów dotyczących mobilności wojskowej, tak aby być w stanie m.in. szybko rozpatrywać wnioski o przemieszczenie transgraniczne;

    d) wykorzystanie odpowiednich, istniejących krajowych i wielonarodowych ćwiczeń, by bardziej regularnie ćwiczyć mobilność, w tym podczas ćwiczeń taktycznych z wojskami i przemieszczeń zaplanowanych z krótkim wyprzedzeniem”. [↑](#footnote-ref-13)
13. Uzgodnienie techniczne w dziedzinie ruchu naziemnego ma na celu zwiększenie mobilności wojskowej w transporcie drogowym, kolejowym oraz w żegludze śródlądowej poprzez harmonizację i uproszczenie procedur administracyjnych oraz wspieranie wydawania pozwoleń na ruch. Uzgodnienie to podpisały 23 państwa członkowskie wnoszące wkład i Norwegia. [↑](#footnote-ref-14)
14. Uzgodnienie techniczne w dziedzinie transportu lotniczego ma na celu objęcie szerszego zakresu misji, uzupełniając przy tym istniejące uzgodnienie techniczne dotyczące zezwoleń dyplomatycznych, w tym tankowanie w powietrzu, korzystanie z platform zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych, prowadzenie misji szkoleniowych oraz korzystanie z odrzutowców myśliwskich i wiropłatów. Uzgodnienie to podpisały 22 państwa członkowskie wnoszące wkład i Norwegia. [↑](#footnote-ref-15)
15. W wyniku trwających dwa lata prac wykonanych przez służby Komisji, we współpracy z EDA i państwami członkowskimi UE, w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* opublikowano szereg zmian do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 oraz do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447, tj. aktu delegowanego i wykonawczego w sprawie unijnego kodeksu celnego. [↑](#footnote-ref-16)
16. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02015R2446-20220101&from=PL [↑](#footnote-ref-17)
17. Estonia, Litwa, Niemcy, Bułgaria, Polska, Luksemburg, Rumunia, Republika Czeska, Łotwa i Norwegia. [↑](#footnote-ref-18)
18. Logistyka jest zamkniętym i odpornym systemem, w którym wszyscy dostawcy, konsumenci i strony trzecie wzajemnie przyczyniają się do funkcjonowania łańcucha dostaw. Logistyka obejmuje zamówienia, przemieszczanie i transport, szkolenia, dystrybucję oraz zarządzanie dostawami. Logistyka służy dostarczeniu wymaganej ilości towarów o określonej jakości we wskazane miejsce i w wyznaczonym terminie. [↑](#footnote-ref-19)
19. Zatwierdzenie i realizacja zmienionego planu rozwoju zdolności, dokument Rady Sterującej EDA 2018/15, 28 czerwca 2018 r. [↑](#footnote-ref-20)
20. Ogólnym celem projektu „Strategiczny transport lotniczy ładunków pozanormatywnych” jest uzupełnienie krytycznego niedoboru w zakresie strategicznego transportu lotniczego ładunków pozanormatywnych poprzez wypracowanie europejskiego rozwiązania kwestii transportu ładunków pozanormatywnych i ciężkich. [↑](#footnote-ref-21)
21. Takimi jak: Europejskie Dowództwo Transportu Powietrznego (EATC), Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (MCCE, wszystkie środki transportu) oraz Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji Transportu Morskiego (AMSCC). Współpraca UE z tymi strukturami będzie się odbywać z pełnym poszanowaniem zasad włączania wszystkich państw członkowskich w struktury wielonarodowe, co potwierdzono w konkluzjach Rady w sprawie bezpieczeństwa i obrony z dnia 17 czerwca 2020 r. (pkt 21). [↑](#footnote-ref-22)
22. Wydarzenie to zgromadziło uczestników z państw członkowskich UE, Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych, w tym Sztabu Wojskowego Unii Europejskiej, służb Komisji, Europejskiej Agencji Obrony, a także kluczowych partnerów UE – przedstawicieli NATO oraz trzech członków NATO (Stanów Zjednoczonych Ameryki, Kanady i Norwegii). [↑](#footnote-ref-23)
23. Wspólny dokument roboczy służb, piąte sprawozdanie z postępów we wdrażaniu wspólnych ram dotyczących przeciwdziałania zagrożeniom hybrydowym z 2016 r. oraz wspólnego komunikatu z 2018 r. w sprawie zwiększenia odporności i wzmocnienia zdolności reagowania na zagrożenia hybrydowe {SWD(2021) 729 final}. [↑](#footnote-ref-24)
24. Wspólny dokument roboczy służb, piąte sprawozdanie z postępów we wdrażaniu wspólnych ram dotyczących przeciwdziałania zagrożeniom hybrydowym z 2016 r. oraz wspólnego komunikatu z 2018 r. w sprawie zwiększenia odporności i wzmocnienia zdolności reagowania na zagrożenia hybrydowe {SWD(2021) 729 final}. [↑](#footnote-ref-25)
25. COM(2020) 829 final. Porozumienie polityczne w sprawie dyrektywy CER osiągnięto w czerwcu 2022 r., a jej wejście w życie przewiduje się na początek 2023 r. Dyrektywa CER zastąpi dyrektywę Rady 2008/114/WE z dnia 8 grudnia 2008 r. w sprawie rozpoznawania i wyznaczania europejskiej infrastruktury krytycznej oraz oceny potrzeb w zakresie poprawy jej ochrony. [↑](#footnote-ref-26)
26. Wniosek dotyczący zalecenia Rady przyjęto w dniu18 października 2022 r.; https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/ip\_22\_6238 [↑](#footnote-ref-27)
27. Dyrektywa ta zostanie uchylona i zastąpiona dyrektywą w sprawie środków na rzecz wspólnego wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa w całej Unii (dyrektywa NIS 2). [↑](#footnote-ref-28)
28. COM(2020) 829 final. Porozumienie polityczne w sprawie dyrektywy CER osiągnięto w czerwcu 2022 r., a jej wejście w życie przewiduje się na początek 2023 r. Dyrektywa CER zastąpi dyrektywę Rady 2008/114/WE z dnia 8 grudnia 2008 r. w sprawie rozpoznawania i wyznaczania europejskiej infrastruktury krytycznej oraz oceny potrzeb w zakresie poprawy jej ochrony. [↑](#footnote-ref-29)
29. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/452 z dnia 19 marca 2019 r. ustanawiające ramy monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Unii. [↑](#footnote-ref-30)
30. Zob. art. 47 wniosku dotyczącego 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(2021) 812 final. [↑](#footnote-ref-31)
31. Za pośrednictwem forum konsultacyjnego na rzecz zrównoważonej energii w sektorze obrony i bezpieczeństwa III EDA prowadzi, we współpracy z JRC i DG ds. Energii, badania naukowe mające na celu zbadanie wpływu zmiany klimatu na związane z obronnością krytyczne infrastruktury energetyczne oraz sposobu zwiększenia ich odporności na zagrożenia hybrydowe. W tym kontekście w 2023 r. zostanie przeprowadzone ćwiczenie symulacyjne służące określeniu podatności na zagrożenia i propagowaniu synergii z sektorem cywilnym w celu zwiększenia odporności obronnej. [↑](#footnote-ref-32)
32. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan działań na rzecz korytarzy solidarnościowych między UE a Ukrainą ułatwiających wywóz produktów rolnych z Ukrainy i handel dwustronny między Ukrainą a UE”, COM(2022) 217 final. [↑](#footnote-ref-33)