



EVROPSKÁ
KOMISE

VYSOKÝ PŘEDSTAVITEL
UNIE PRO ZAHRANIČNÍ
VĚCI A BEZPEČNOSTNÍ
POLITIKU

V Bruselu dne 19.11.2025
JOIN(2025) 846 final

SPOLEČNÉ SDĚLENÍ EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o vojenské mobilitě

Společné sdělení o vojenské mobilitě

Vojenská mobilita jako klíčový faktor obranné připravenosti a posíleného odstrašování

Vojenská mobilita je v rychle se vyvíjejícím **globálním bezpečnostním kontextu** zásadním faktorem pro zajištění obranné pozice a schopností, které Evropa naléhavě potřebuje k tomu, aby dokázala věrohodně odradit své protivníky a zároveň reagovat na jakoukoli formu krize. Přispívá k bezpečnosti a obraně a k připravenosti Unie. Je také základem spolupráce mezi EU a NATO a má klíčový význam při podpoře, kterou EU poskytuje Ukrajině.

Jak v roce 1950 prohlásil Robert Schuman, „světový mír by nemohl být zachován bez tvůrčího úsilí, jež je úměrné nebezpečím, která tento mír ohrožují“. To dnes platí více než kdykoli dříve. Má-li být zajištěn mír pomocí odstrašování, musí být členské státy EU schopny plynule, rychle a ve velkém měřítku přesouvat své ozbrojené síly a vojenské vybavení v rámci EU i mimo ni. To vyžaduje **dopravní systém dvojího užití**, který je schopen podporovat vojenskou mobilitu a zároveň minimalizovat narušování a zmírnit dopady této přepravy na civilní přepravu, a tedy i na hospodářství a společnost jako celek.

Přestože bylo dosaženo významného pokroku, přetrvávají i nadále **významné překážky**, které brání efektivní vojenské mobilitě v EU. Vnitrostátní předpisy se často vzájemně liší, jsou roztržité a neharmonizované, a to i v případech, kdy jsou pro vojenské dopravní služby využíváni civilní provozovatelé, a neodpovídají současné bezpečnostní situaci, ve které žijeme. Abychom tyto problémy odstranili, je třeba lépe koordinovat a urychlit vojenskou přepravu. Dopravní infrastruktura EU navíc není dostatečně přizpůsobena potřebám dvojího užití. Její systém je i nadále zranitelný vůči narušením fungování a stále častějším kybernetickým a hybridním útokům. Kromě toho zde chybí přepravní schopnosti, jako jsou například plošinové vozy a trajekty dvojího užití, které mají zásadní význam pro vojenské přesuny. Tyto problémy odhalují kritická zranitelná místa dopravní sítě Unie, a tím podřívají bezpečnostní a obrannou schopnost EU i schopnost armády podporovat civilní ochranu. Za tímto účelem musí Evropa jednoznačně zrychlit tempo a odstranit všechny zbývající překážky.

Společná bílá kniha o budoucnosti evropské obrany 2030 a její odraz v Plánu obranné připravenosti označují vojenskou mobilitu za prioritní oblast schopností pro silnou evropskou obranu. Členské státy se sice mohou svobodně rozhodnout, zda v rámci své národní bezpečnosti a obrany povolí zahraničním ozbrojeným silám překročit své území, EU však musí mít rámec pro vojenskou mobilitu, který bude vyvažovat vojenské a civilní potřeby. Za tímto účelem Komise a vysoká představitelka navrhuji komplexní soubor opatření k usnadnění plynulé vojenské mobility s **360stupňovým přístupem**, a to v úzké koordinaci s NATO. Cílem je vytvořit **do konce roku 2027 celounijní prostor vojenské mobility** jako první krok k postupnému dosažení „**vojenského Schengenu**“ v oblasti regulace, infrastruktury a schopností.

Dosavadní pokrok

Otřesy evropské bezpečnostní architektury po invazi Ruska na Krym a jeho následné vojenské agresi proti Ukrajině zmobilizovaly reakce EU, členských států a partnerů. EU od roku 2017 prosazuje zvláštní program na posílení vojenské mobility. Ve dvou **akčních plánech pro vojenskou mobilitu** z let 2018 a 2022 byla stanovena řada opatření k odstranění fyzických, procedurálních a regulačních překážek pro vojenské přesuny. V **závazku v oblasti vojenské mobility** z roku 2024 se členské státy zavázaly řešit zbývající nedostatky v oblasti vojenské mobility.

Revidované **nařízení o rozvoji transevropské dopravní sítě (TEN-T)** z roku 2024 zavazuje členské státy k začlenění vojenské mobility do evropské dopravní politiky, čímž se transevropská dopravní síť stává z velké části sítí dvojího užití. Za účelem řízení a stanovení priorit budoucích investic do infrastruktury dvojího užití na této síti přijala Rada v březnu 2025 **čtyři prioritní multimodální koridory vojenské mobility** pro vojenské přesuny v krátké lhůtě a rozsáhlé vojenské přesuny, jakož i společné požadavky na vojenskou infrastrukturu. Tyto koridory umožní posílit spolupráci a provádět soudržné plánování investic přes hranice mezi členskými státy.

Vytvoření transevropské dopravní sítě, která by splňovala civilní i vojenské potřeby, vyžaduje vysoké investice. V rámci **víceletého finančního rámce (VFR)** na období 2021–2027 byl na spolufinancování dopravní infrastruktury dvojího užití prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy (CEF) vyčleněn rozpočet ve výši 1,69 miliardy EUR, přičemž bylo vybráno 95 projektů dopravní infrastruktury dvojího užití v 21 členských státech. Vzhledem k tomu, že poptávka po financování ze strany EU výrazně převyšovala dostupné zdroje a u všech výzev se přihlásilo mnohem více zájemců, než kolik bylo možné uspokojit¹, navrhla Komise v červenci 2025 desetinásobné navýšení rozpočtu na vojenskou mobilitu v rámci Nástroje pro propojení Evropy pro příští víceletý finanční rámec od roku 2028. Kromě toho mohou členské státy až do konce současného období víceletého finančního rámce využívat přerozdělování prostředků z fondů politiky soudržnosti na investice související s obranou – s finančními pobídkami, pokud o ně požádají do konce roku 2025 – a nástroj SAFE k financování projektů infrastruktury dvojího užití a vojenské mobility.

Vedle infrastruktury jsou rozhodujícími faktory pro zajištění vojenské mobility i dopravní a logistické schopnosti. Klíčový význam má zlepšování informovanosti o dostupných dopravních prostředcích na úrovni EU, optimální využívání těchto schopností a odstranění nedostatků ve schopnostech v celé Unii. V zájmu posílení těchto faktorů podpořila EU prostřednictvím **Evropského obranného fondu** projekty zaměřené na systémy digitální

¹ U třetí a poslední výzvy ve výši 807 milionů EUR na projekty dopravní infrastruktury dvojího užití převyšovala poptávka rozpočet 4,7krát: přihlásilo se 22 členských států se 112 projekty (přičemž celková výše požadovaného spolufinancování EU činila 3,7 miliardy EUR).

výměny informací, vzdušnou přepravu nadrozměrných nákladů a studie budoucích leteckých systémů.

Ačkoli členské státy vyvinuly značnou snahu o dosažení sjednocení, rozdílná pravidla vedou ke zpožděním, která mají značný dopad na vojenskou mobilitu. **Evropská obranná agentura (EDA)** a přispívající členské státy vypracovaly technická ujednání pro postupy povolování přeshraničních přesunů s cílem tato pravidla harmonizovat a zjednodušit. Provádění technických ujednání však není optimální a k dosažení harmonizace jsou nutné změny rámce EU. Nezbytným předpokladem zvýšení rychlosti a účinnosti a minimalizace provozních rizik je digitalizace.

Celkově navzdory pokroku, kterého bylo v uplynulých letech dosaženo, i nadále přetrvávají určité výzvy. K tomuto závěru dospěla i **zvláštní zpráva Evropského účetního dvora o vojenské mobilitě EU**, která uvádí, že přístup EU k vojenské mobilitě dosáhl smíšených výsledků a že i nadále zůstává roztržitý a nedostatečně závazný.

Bílá kniha o budoucnosti evropské obrany – Přípravenost 2030 vyzývá k posílení konektivity v oblasti dvojího užití s našimi sousedy, zejména s Ukrajinou a Moldavskem. Čtyři z devíti evropských dopravních koridorů TEN-T již nyní zasahují do Ukrajiny a jeden do Moldavska a probíhá první soubor důležitých investic do infrastruktury dvojího užití. V září 2025 byl například s pomocí spolufinancování prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy a Evropské investiční banky otevřen první 22 km dlouhý úsek železnice spojující západní Ukrajinu se Slovenskem a zbytkem střední Evropy s evropským standardním jmenovitým rozchodem kolejí. Současně probíhají přípravné práce na zavedení evropského standardního jmenovitého rozchodu kolejí v evropských dopravních koridorech propojujících Moldavsko a Ukrajinu s členskými státy EU.

Zjednodušení a úprava pravidel a postupů pro rychlejší vojenské přesuny

Evropa musí přijmout rozhodná opatření. Přestože bylo dosaženo určitého pokroku, je EU dosud svázána roztržitými přístupy, které podkopávají naši schopnost přesouvat vojenské vybavení a personál po Evropě. Současný **stav s roztržitými a nejednotnými vnitrostátními předpisy a postupy a byrokratickými překážkami** vytváří kritická úzká místa a zpoždění.

Přeshraniční vojenská přeprava zůstává i nadále omezená, zejména proto, že na vojenskou přepravu nejsou uplatňována pravidla EU, případně na ni nejsou uplatňována soudržně, vnitrostátní předpisy se vzájemně liší a vojenské přepravě není věnována dostatečná pozornost. Civilní provozovatelé smluvně najatí armádou musí dodržovat civilní předpisy, které nejsou přizpůsobeny potřebám vojenské přepravy. Kromě toho jsou na operace vojenské přepravy kladeny mnohem vyšší nároky než na operace civilní přepravy. Ozbrojené síly také sdílejí infrastrukturu a vozidla s operacemi civilní přepravy, v důsledku čehož si jejich potřeby vzájemně konkurují. To vede ke **zpožděním, provozní neefektivitě, kritickým úzkým místům a kapacitním omezením**.

Postupy získávání diplomatických povolení jsou často složité, jsou založeny na papírové podobě a mívají dlouhé lhůty pro schválení. Například doba potřebná k získání **přeshraničních povolení** pro vojenskou přepravu se značně liší, neboť některé členské státy vyžadují oznámení 45 dní předem, což je mnohem více než **tři pracovní dny** na udělení povolení stanovené v závazku v oblasti vojenské mobility z roku 2024. Kromě toho může docházet ke zpožděním při uplatňování celních formalit, pokud se nepoužívají příslušná celní zjednodušení, jako je formulář EU 302 nebo formulář NATO 302.

Vojenská přeprava navíc často zahrnuje **nebezpečné zboží a mimořádné náklady**, což vyžaduje odpovídající plánování pro zajištění bezpečných operací (například přepravy těžké techniky, jako jsou například tanky, a střeliva). Harmonizovaná pravidla EU pro nebezpečné zboží se však na vojenskou přepravu nevztahují a postupy pro přepravu mimořádných nákladů jsou pomalé a nejednotné. Stanovení bezpečných cest a opatření tak probíhá *ad hoc* mezi jednotlivými členskými státy, místními orgány a provozovateli infrastruktury, což někdy trvá mnoho týdnů.

Odpovědnost za postupy související s vojenskou mobilitou je v rámci jednotlivých členských států roztržštěná a vzájemně mezi nimi nejednotná. **Projekt stálé strukturované spolupráce (PESCO) v oblasti vojenské mobility**, který zahrnuje 30 zúčastněných zemí, se snaží tento problém řešit, mimo jiné vytvořením sítě kontaktních míst pro vojenskou mobilitu na vnitrostátní úrovni.

Řešení těchto problémů přesahuje možnosti jednotlivých členských států. Vnitrostátní úsilí a nezávazná opatření nedosahují takové naléhavosti a jasnosti, kterou vyžaduje nestabilní geopolitická situace. Je třeba dosáhnout významného pokroku umožňujícího urychlit tempo a rozsah vojenské mobility EU.

K řešení těchto systémových problémů potřebuje EU **jednotný přístup** začleněný do širšího *acquis* v oblasti přepravy, který by byl přizpůsoben jedinečným požadavkům vojenských operací. Za tímto účelem navrhuje Komise a vysoká představitelka balíček opatření v oblasti vojenské mobility.

Tento balíček bude zahrnovat jednotný soubor pravidel pro postupy udělování povolení k přeshraniční vojenské přepravě, včetně diplomatických povolení a přepravy nebezpečného zboží a nadrozměrných/nadměrných vojenských nákladů, se zkrácenými lhůtami pro vyřízení a standardizovanými vzory žádostí a oznámení. V současné době je třeba povolení mezi členskými státy každoročně obnovovat, a přitom by bylo potřeba zajistit větší předvídatelnost a stabilitu. Tento nový soubor pravidel zajistí, že povolení budou platná až do odvolání, a zahrnuje možnost rozšířit jejich rozsah. Cílem posílených pravidel a postupů pro udělování přeshraničních povolení je sloužit rovněž pro vojenské přesuny spojenců NATO, kteří nejsou členy EU, pokud je to důležité pro naši bezpečnost, a zajistit, aby nebyly porušovány bezpečnostní a obranné zájmy Unie a jejích členských států.

Ozbrojené síly potřebují harmonizovaná pravidla a lhůty upravující technická a operační opatření týkající se přepravy – bez ohledu na to, zda se uskuteční prostřednictvím jejich vlastní flotily nebo civilních provozovatelů –, která by jasně vymezila trasy, jež mohou použít, zejména v případě nebezpečného zboží a mimořádných nákladů, a zároveň zajistila flexibilitu umožňující přizpůsobit vojenskou přepravu konkrétní povaze jakékoli případné krize. Komise a vysoká představitelka vyzývají členské státy, aby při plánování tras spolupracovaly a zajistily soulad s prací **sítě struktur pro logistiku v Evropě a podporu operací (NetLogHubs)** v rámci projektu PESCO, jehož cílem je zlepšit plánování a koordinaci infrastruktury. Harmonizovaná pravidla, která Komise navrhuje, podpoří tuto posílenou a pokročilou koordinaci mezi členskými státy a příslušnými aktéry.

V zájmu zjednodušení vojenské přepravy prováděné civilními provozovateli („bílá flotila“) v souladu s vojenskou přepravou prováděnou ozbrojenými silami („zelená flotila“) navrhuje Komise v rámci nařízení v tomto balíčku opatření v oblasti vojenské mobility, aby byla **vojenské přepravě udělena výjimka z některých civilních pravidel**, jako jsou **zákazy přepravy o svátcích**, a aby do něj byla zahrnuta možnost členských států pozastavit v určitých situacích pravidla **kabotáže**.

Rozdílné vnitrostátní uplatňování celních předpisů EU a nedostatečné používání vhodných formulářů celních prohlášení (tj. formuláře EU 302 nebo formuláře NATO 302) ze strany provozovatelů způsobují při přepravě materiálu zpoždění, kterým se lze vyhnout. Provozovatelé by měli standardně používat **formuláře EU nebo NATO 302** (pokud od nich vojenské orgány neupustí ve prospěch běžných celních formalit) s cílem zjednodušit přeshraniční přepravu a v případě potřeby přednostně provádět celní kontroly. V zájmu zvýšení právní jistoty ohledně používání formulářů 302 a nakládání s nimi by mohly být požadavky na údaje a příslušné celní formality dále upřesněny v rámci provádění nového celního kodexu Unie. Aby se zvýšil dopad zjednodušených celních formalit, musí být příslušná ustanovení spojena s měkkými opatřeními, jako je například poskytování jasných pokynů a odborné přípravy civilním provozovatelům a celním a vojenským orgánům.

Digitalizace procesů vojenské mobility pomůže zajistit rychlé postupy a lepší koordinaci. Je třeba plánovat vytvoření jednotného digitálního nástroje pro zpracování procesů přeshraniční vojenské mobility. Tento nástroj by spravoval diplomatická povolení, sledoval by přepravní podmínky, zahrnoval by digitalizovaný formulář EU 302 a usnadňoval by výměnu a uchovávání informací. Jedná se o dlouhodobý významný projekt, který je třeba budovat postupně, který zahrnuje celní a vojenské aspekty a jehož cílem by bylo zefektivnit procesy, přičemž podmínky a technické specifikace je nutno projednat s členskými státy. Komise podporuje projekt digitalizace procesů vojenské mobility v rámci Evropského obranného fondu, který by mohl posloužit jako jeden z jeho stavebních kamenů. Souběžně s tím agentura EDA pokročila také v práci na digitalizaci celních požadavků pro vojenskou přepravu. Komise v příštím víceletém finančním rámci navrhla zvláštní složku týkající se vojenské mobility jako součást návrhu Evropského fondu pro konkurenceschopnost (ECF)⁽¹⁰⁾, která zahrnuje i činnosti související s digitalizací procesů vojenské mobility.

Pravidla navržená v nařízení **omezí zpoždění a operační rizika**, zajistí soulad se závazkem EU týkajícím se zpracování žádostí o přeshraniční vojenskou přepravu do tří dnů a zvýší obrannou připravenost tím, že umožní plynulé přeshraniční přesuny vojenského personálu a vybavení. Nařízení **zvýší konzistentnost a minimalizuje byrokratické překážky**, které po dlouhou dobu bránily vojenské mobilitě. Díky tomu se EU přiblíží „vojenskému Schengenu“.

V roce 2026 přezkoumá Komise **nařízení o zařízeních železničních služeb** s cílem zajistit, aby odpovídalo potřebám vojenské přepravy, přičemž zohlední připomínky Vojenského štábu EU. V roce 2026 Komise rovněž provede revizi **nařízení o leteckých službách**, aby umožnila větší flexibilitu při uplatňování mimořádných omezení letového provozu s cílem usnadnit vojenskou přepravu v době míru. Kromě toho Komise ve spolupráci s agenturou EDA, organizací Eurocontrol působící jako manažer struktury vzdušného prostoru a s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) zlepší civilně-vojenskou koordinaci s cílem usnadnit přeshraniční vojenské lety tím, že podpoří **sít vhodných letišť dvojího užití**, předem definované body přeshraniční konektivity a jednotné digitální kontaktní místo pro vydávání povolení. To bude v roce 2026 podpořeno hodnocením **nařízení o pružném užívání vzdušného prostoru**.

Posílení naší obrany prostřednictvím rámce pro mimořádné situace v oblasti přeshraniční vojenské přepravy

V krizových situacích, kdy u jakékoli reakce hraje rozhodující úlohu čas, si Evropa nemůže dovolit reagovat pomalu. V takových situacích se nemůžeme spoléhat na koordinaci *ad hoc* a na dobrou vůli jednotlivých států. Musíme mít jasný plán a pro naše ozbrojené síly musí být připraven zrychlený postup. Bez toho zůstane naše odstrašování pouhou teorií.

Komise proto jako součást nařízení navrhuje **rámec pro mimořádné situace v přeshraniční vojenské přepravě, Evropský systém posílené reakce pro vojenskou mobilitu (EMERS)**, který v případě mimořádných situací, kdy standardní postupy již nejsou dostačující, aktivuje rámec pro posílenou a koordinovanou reakci v přeshraniční vojenské přepravě. Ten umožní dočasná výjimečná opatření s cílem zajistit posílenou přeshraniční vojenskou přepravu a **přednostní přístup ozbrojených sil k infrastruktuře, dopravním prostředkům a základním službám**. Bude zahrnovat jednotné regulační postupy a pravidla, **cílené odchylky a výjimky, lepší připravenost a solidární opatření a zvýšenou odolnost infrastruktury**.

Systém EMERS bude pohotovostním rámcem Unie pro vojenskou přepravu, který **posílí její schopnost rychle a účinně reagovat** na naléhavé situace a minimalizovat narušení fungování civilní dopravy, čímž přispěje k obranné připravenosti v případech, kdy stávající nebo očekávané zvýšení objemu, četnosti nebo rychlosti vojenské přepravy v Unii nebude možné zvládnout na základě běžných dopravních pravidel Unie nebo z důvodu kapacity dopravní sítě Unie. Rada jej může aktivovat do 48 hodin na návrh Komise z vlastního podnětu nebo na žádost podanou alespoň jedním členským státem. Pokud to bude možné, bude Komise konzultovat Skupinu pro přepravu v rámci vojenské mobility navrženou v nařízení.

V tomto procesu využije Komise ve spolupráci s vysokou představitelkou veškeré dostupné odborné znalosti a prostřednictvím dohodnutých formátů bude spolupracovat s NATO a informovat jej o aktivaci, prodloužení nebo ukončení systému EMERS. Tento společný přístup zajišťuje soudržnost a posiluje interoperabilitu mezi mechanismy reakce EU a NATO, což dále podporuje obrannou připravenost EU.

Při aktivaci systému EMERS budou platit zvláštní pravidla. Pro přeshraniční vojenskou přepravu bude vyžadováno pouze oznámení, a to prostřednictvím předběžného oznámení o vojenském přesunu ve zkrácené lhůtě, čímž se obejdou standardní postupy s výjimkou celních formalit a ustanovení. Operace vojenské přepravy je třeba i v mimořádných situacích plánovat tak, aby infrastruktura pojala nadrozměrné náklady, aby nebezpečné zboží bylo přepravováno bezpečně a aby bylo k dispozici zařízení na podporu silniční přepravy na trase. Tato opatření je třeba velmi rychle zjednodušit a dokončit, pokud možno s využitím předem stanovených tras. Všem operacím vojenské přepravy, ať už je provádí armáda nebo její (civilní) dodavatelé, bude v **celé EU** poskytnut **přednostní přístup k dopravním sítím**, infrastrukturu a souvisejícím službám. Kromě toho budou stanoveny odchylky týkající se **pravidel kabotáže, doby řízení a doby odpočinku** pro vojenskou přepravu prováděnou civilními provozovateli. Vojenská přeprava bude osvobozena od **dopravních omezení** založených na environmentální výkonnosti vozidel nebo na kontrole kvality ovzduší a hluku zavedené na letištích a v přístavech. Kolejová vozidla bude možno provozovat flexibilněji mimo oblast jejich povoleného použití a ochrana strategické infrastruktury dvojího užití bude zajištěna na základě posílených ochranných opatření.

Navrhovaný nový celní kodex Unie by mohl rovněž zavést **rychlejší a specifické celní postupy** pro krizové situace na celní hranici Unie. Celní úřad Evropské unie vypracuje na podporu uplatňování těchto celních ustanovení na operace vojenské přepravy po konzultaci s Komisí zvláštní protokoly a postupy pro urychlení celních formalit v případě aktivace systému EMERS. Jeho aktivací se spustí rovněž mechanismus celního krizového řízení podle nového celního kodexu Unie, který zajistí zjednodušené postupy v naléhavých situacích. Pro udržování vojenských jednotek je důležitý také rychlý přesun vojenských dodávek potravin ze zemí mimo EU, a pravidla systému EMERS tento přesun podpoří.

Zrychlení tempa v oblasti infrastruktury: přizpůsobení dopravní infrastruktury dvojímu užití

K modernizaci evropské dopravní infrastruktury tak, aby vyhovovala normám dvojího užití pro civilní a vojenské účely, jsou zapotřebí významné investice na všech úrovních. Vzhledem k tomu, že vojenské konvoje jsou často rozsáhlé a skládají se z nadrozměrných a nadměrných vozidel, **je třeba takové mimořádné vojenské přeprave přizpůsobit i naši infrastrukturu**, zejména posílením a rozšířením železničních a silničních mostů a tunelů a výrazným zvýšením přepravní kapacity, především v přístavech a na letištích. Klíčový význam bude mít i přechod na evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí a další technická zdokonalení, která umožní plynulou přepravu po železnici do všech částí Evropy, jakož i zvýšení odolnosti naší komunikační infrastruktury a infrastruktury pro dodávky energie.

Prioritou by měla být modernizace **čtyř prioritních koridorů vojenské mobility** tak, aby vyhovovaly normám infrastruktury stanoveným ve vojenských požadavcích Rady s cílem vytvořit odolnou a funkční síť vojenské mobility. Výdaje musí být strategické, musí se zaměřit nejprve na hlavní kritická místa a musí být založeny na posouzení funkčnosti koridorů.

Za tímto účelem již bylo společně s členskými státy identifikováno **500 kriticky důležitých projektů („hotspotů“)** vyžadujících investice odhadované v současné době přibližně na 100 miliard EUR, které umožní urychlené zásahy v těchto čtyřech koridorech. Tyto cílené a zejména krátkodobé investice povedou k rychlému zdokonalení těchto koridorů, a aby byly funkční, musí být provedeny přednostně. Komise bude s podporou vysoké představitelky a po konzultaci s NATO spolupracovat s členskými státy **prostřednictvím** výboru pro TEN-T² a pořádat a řídit pravidelná setkání týkající se koridorů, aby zajistila, že tyto zásadní investice budou realizovány urychleně a v rámci koordinovaného a soudržného přístupu ke koridorům, čímž bude zajištěn vhodný a kvalitní seznam plánovaných projektů.

Na podporu těchto investic Komise v návrhu **příštího víceletého finančního rámce (2028–2034)** prosazuje desetinásobné navýšení dostupného rozpočtu na vojenskou mobilitu a navrhuje rozpočet ve výši 17,65 miliardy EUR v rámci budoucího **Nástroje pro propojení Evropy (CEF)** na investice do dopravní infrastruktury dvojího užití sítě TEN-T. Vnitrostátní úseky dvojího užití sítě TEN-T by mohly být doplněny investicemi v rámci navrhovaných plánů národního a regionálního partnerství. Kromě toho Komise navrhla jako jeden z obecných cílů budoucího **Evropského fondu pro konkurenceschopnost (ECF)** rozvoj přeshraniční a kritické infrastruktury Unie, která má klíčový význam pro konkurenceschopnost a strategickou nezávislost Unie, zejména v oblasti energetiky a dopravy, digitálních technologií a bezpečnosti, obranné a vesmírné infrastruktury, jakož i sociální infrastruktury a souvisejících dat a služeb. Nástroj **InvestEU ECF** může dále podporovat investice do infrastruktury dvojího užití prostřednictvím půjček a záruk. V návrhu víceletého finančního rámce Komise se dále uvádí, že příští **rámcový program Horizont Evropa** může podporovat opatření dvojího užití včetně těch, která se týkají vojenské mobility.

Prizpůsobení přepravní sítě vojenské mobility vojenským normám vyžaduje také přesné **zmapování současného stavu dopravní infrastruktury** v porovnání s vojenskými potřebami. To zajistí dobrou zacílenost investic a jejich přiměřenost skutečným potřebám. Komise urychlí probíhající studie o stavu tunelů a mostů v EU a o dostupnosti kapacity dvojího užití v přístavech a na letištích EU. V roce 2026 navíc Komise s podporou vysoké představitelky, Agentury Evropské unie pro železnice a provozovatelů železniční infrastruktury přehodnotí fyzická omezení železniční infrastruktury na prioritních koridorech vojenské mobility s cílem usnadnit přepravu nadrozměrných/nadměrných nákladů.

Obecněji řečeno, vysoká představitelka³ s podporou Komise a v úzké spolupráci s příslušnými evropskými dopravními agenturami a s agenturou EDA a po konzultaci s NATO **přehodnotí**

² Jak je stanoveno v souladu s článkem 61 nařízení (EU) 2024/1679.

³ Včetně Vojenského štábu Evropské unie.

normy pro dopravní infrastrukturu obsažené ve vojenských požadavcích Rady a co nejvíce sladí technické požadavky EU na přepravu.

V rámci doplnění tohoto úsilí bude Komise spolupracovat s vysokou představitelkou a se zúčastněnými stranami z daného odvětví na **optimalizaci designu a rozměrů vojenských vozidel a vybavení**, zejména za účelem jejich snadnější přepravy s ohledem na omezení dopravní sítě, a využije své společné nástroje pro společné zadávání veřejných zakázek a společné finanční nástroje k podpoře provádění těchto zdokonalených norem pro design výrobků.

Zlepšení odolnosti naší infrastruktury

V zájmu umožnění a zachování plynulé vojenské mobility je potřeba, aby evropská dopravní síť i její prostředky byly odolné a funkční. Naši infrastrukturu je třeba chránit, protože je nejen základem pro samotné fungování našeho vnitřního trhu, ale má také zásadní význam pro naše odstrašování, bezpečnost a obranu. Jednotlivé dopady na uzly kritické infrastruktury mohou mít rozsáhlé účinky na celou síť. Proto je k ochraně sítě nutný přístup zohledňující všechna rizika.

Směrnice o odolnosti kritických subjektů⁴ sice stanoví harmonizované požadavky na posílení odolnosti kritických subjektů v EU, avšak infrastruktura, která má klíčový význam pro vojenskou mobilitu, vyžaduje obzvláštní ochranu. V zájmu další ochrany této infrastruktury navrhuje Komise zavést pro členské státy proces identifikace **strategické infrastruktury dvojího užití**. Členské státy budou na základě sdíleného **souboru opatření pro odolnost a ochranných opatření**, která přesahují rámec nástrojů stanovených ve směrnici o odolnosti kritických subjektů, schopny zajistit odolnost strategické dopravní, energetické a komunikační infrastruktury vůči všem nebezpečím a zachování její provozuschopnosti. To podle oznámení v bílé knize o budoucnosti obrany zahrnuje přísnější opatření ke zmírnění rizik spojených se **zahraničním vlastnictvím nebo kontrolou strategické infrastruktury dvojího užití**, jakož i možnost, aby členské státy dočasně převzaly kontrolu nad důležitou infrastrukturou, vybavením a prostředky.

Je nezbytné chránit propojené infrastrukturní sítě, které čelí rostoucímu riziku kybernetických útoků a hybridních hrozeb. Nedávné incidenty, jako byly například hybridní útoky na centrální letiště v Německu a Dánsku nebo na železniční systém ve Francii, zdůraznily význam jednotné politiky EU pro posílení odolnosti a společného civilně-vojenského situačního povědomí. Nedostatečně udržované a modernizované infrastrukturní systémy zvyšují rizika a umožňují nepřátelským kybernetickým aktérům narušovat bezpečnost vlaků na dálku, přičemž námořní odvětví stále častěji čelí kybernetickým útokům, které ohrožují dodavatelské řetězce a provoz přístavů. Družicové komunikační systémy řízené EU mají zásadní význam pro zajištění

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES.

bezpečné komunikace v rámci státní správy a vojenské koordinace v reálném čase v případě selhání pozemních sítí. K ochraně kritické infrastruktury mohou přispět rovněž námořní prostředky. Je důležité zajistit, aby subjekty spravující strategickou infrastrukturu dvojího užití přijaly opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti, jak je stanoveno ve **směrnici NIS 2**.

Přílišné spoléhání na vysoce rizikové prodejce dále zvyšuje expozici a zdůrazňuje potřebu diverzifikovat dodávky součástí infrastruktury s cílem zabránit vytváření jednotných prostorů k útoku v rámci rozsáhlých kybernetických incidentů. Připravovaná revize aktu o kybernetické bezpečnosti pomůže posílit kybernetickou odolnost dodavatelských řetězců informačních a komunikačních technologií v Evropě. Komise navíc s pomocí agentury EASA, Vojenského štábu EU a agentury EDA v rámci boje proti hrozbě vysokofrekvenčního rušení posoudí potřebu aktualizovat příslušné právní předpisy EU s cílem zvýšit odolnost systémů letového provozu včetně komunikačních, navigačních a monitorovacích systémů vůči protiprávním činům. Kromě toho bude Komise s podporou agentury ERA usilovat o posílení spolehlivosti systému řízení železničního provozu harmonizovaným způsobem s cílem zajistit pokračování provozu v případě sabotáže nebo jiného selhání systému. V zájmu usnadnění tohoto úsilí budou do roku 2029 zavedeny **koordinované postupy zátěžového testování**.

Konečně pak je třeba zmínit, že vojenská mobilita v Evropě je do značné míry závislá na spolehlivém přístupu ke **kapalným palivům a energetické infrastruktuře**, avšak v důsledku předpokládaného poklesu poptávky po fosilních palivech v civilním sektoru a uzavírání rafinerií vznikají nová rizika a závislost na dovozu. EU řeší úzká místa v oblasti dodávek energie. Jak bylo oznámeno v Akčním plánu pro cenově dostupnou energii, Komise přezkoumá rámec energetické bezpečnosti včetně směrnice o zásobách ropy s cílem posoudit úpravy na udržitelná paliva, zmírnit vznikající rizika a zvýšit připravenost v oblasti vojenské mobility prostřednictvím lepší energetické odolnosti. EU a NATO úzce spolupracují na zkoumání synergií mezi civilním a vojenským sektorem v oblasti dodávek paliv, určování budoucích trajektorií dodávek paliv, mapování dodavatelských řetězců a zajištění přístupu k zásobám paliv v mimořádných situacích.

Úsilí EU o podporu výroby a používání udržitelných leteckých paliv a udržitelných námořních paliv představuje významnou příležitost ke zvýšení energetické bezpečnosti ozbrojených sil členských států i civilního sektoru. Komise bude podporovat **zvýšenou výrobu udržitelných leteckých paliv a udržitelných námořních paliv**, pokud možno i v **rozptýlených výrobních kapacitách**, s cílem zlepšit odolnost a energetickou bezpečnost. Důležitou roli při další podpoře rozšiřování udržitelných leteckých paliv a udržitelných námořních paliv bude hrát nedávno přijatý investiční plán pro udržitelnou dopravu.

Zlepšení připravenosti, solidarity a dostupnosti přepravních schopností pro vojenskou mobilitu

Při evropské krizi **nemůže žádný členský stát postupovat osamoceně**. Pokud se členské státy potýkají s nedostatkem v přepravních schopnostech, omezuje to jejich akceschopnost. V případě nedostatečné dostupnosti přepravních schopností potřebujeme mechanismy **solidarity**

v rámci celé Unie, sdílení prostředků EU a zajištění informovanosti o tom, jaké přepravní schopnosti dvojího užití jsou k dispozici v rámci celé Unie.

Agentura EDA v současné době pracuje na identifikaci nedostatků ve schopnostech v odvětví železniční a vnitrozemské vodní dopravy. Na základě těchto poznatků můžeme přijmout konkrétní kroky k odstranění těchto nedostatků.

Několik členských států úspěšně realizovalo **iniciativy „sdružování a sdílení“** dopravních a logistických kapacit, zejména v oblasti strategické vzdušné přepravy a vnitrozemské pozemní a námořní přepravy. Tyto iniciativy jsou však roztržité a omezené.

V návaznosti na to Komise navrhuje zřídit **„Rezervoár solidarity pro vojenskou mobilitu“**. Ten bude zahrnovat přepravní schopnosti ve všech druzích dopravy a bude usilovat o jejich zpřístupnění všem členským státům. Komise s podporou vysoké představitelky a po konzultaci s členskými státy určí nejvhodnější způsob fungování, řízení a koordinace tohoto rezervoáru. Komise bude pod vedením Skupiny pro přepravu v rámci vojenské mobility usilovat o určení typů přepravních schopností, které bude třeba sdružit, a o zajištění jejich interoperability.

V rámci této iniciativy budou členské státy moci dobrovolně zaregistrovat své vlastní kapacity pro vojenskou přepravu, jakož i kapacity smluvně dohodnuté s civilními provozovateli. Tyto registrované kapacity budou zpřístupněny všem členským státům, čímž se zvýší jejich schopnost provádět operace vojenské přepravy. Kromě toho bude Unie moci do tohoto rezervoáru **zaregistrovat i další dopravní a logistické schopnosti** a zahrnout do něj i schopnosti zajištěné na smluvním základě. V souladu s nařízením bude tuto iniciativu doplňovat **strategická rezerva pro přepravu**, která umožní civilním provozovatelům vyčlenit přepravní kapacity (zejména v oblasti vzdušné a námořní přepravy) pro použití v EU nebo členských státech v mimořádných situacích.

V zájmu rozšíření stávajících kapacit a motivace ke sdílení a sdružování kapacit by Komise měla podporovat rovněž **zadávání veřejných zakázek na nové přepravní a logistické schopnosti pro vojenskou mobilitu** a pomáhat členským státům při sdílení nákladů na nasazení, údržbu a výcvik personálu spojených s tímto rezervoárem. Kromě toho Komise v příštím víceletém finančním rámci navrhla, aby bylo možné v rámci ECF výrazně motivovat k zadávání veřejných zakázek na přepravní a logistické vybavení a pomáhat členským státům s přístupem k němu.

Naším ozbrojeným silám poskytneme rovněž lepší přehled o stávajících kapacitách civilní dopravy, což zlepší plánování a realizaci vojenské mobility. Komise bude požadovat, aby členské státy **poskytly svým ozbrojeným silám přístup ke stávajícím registrům vozidel a letadel**, a stanoví rovněž nová pravidla pro lepší identifikaci kolejových vozidel dvojího užití. Komise zváží další opatření k zajištění komplexního přehledu o dostupných zdrojích a odborných znalostech na úrovni EU.

Kromě toho Komise a vysoká představitelka navrhnou vytvoření „**katalogu vojenské mobility**“, v němž by evropské podniky mohly prezentovat své příslušné kapacity a služby pro vojenskou přepravu, což by našim ozbrojeným silám poskytlo jasný přehled o evropských službách, které by mohly využívat.

V důsledku nedostatku kapacit se může stát, že členský stát **uzavře předběžnou smlouvu** na kapacity, které si již rezervoval jiný členský stát. V zájmu řešení rizik spojených s potenciálními dvojími rezervacemi navrhuje, aby civilní provozovatelé byli o takových případech povinni členské státy průběžně informovat. Aby byly členské státy připraveny čelit těm nejextrémnějším situacím, měly by všechny mít vytvořen rámec pro **převzetí dočasné kontroly nad nezbytným vybavením pro operace vojenské přepravy**, a to i za účelem pomoci ostatním členským státům.

Rostoucí poptávka po vojenské přepravě a výrobě obranného vybavení může zatížit stávající kapacity dvojího užití, a ohrozit tak včasné dodávky a efektivitu vojenské přepravy. Komise navrhla jako součást příštího víceletého finančního rámce možnost **podpořit rozšíření průmyslových kapacit pro výrobu vybavení pro vojenskou mobilitu**, jakož i odbornou přípravu, změnu kvalifikace a prohlubování dovedností personálu s cílem zvýšit dostupnost kvalifikovaného personálu pro přepravu obranných produktů.

Dalším způsobem, jak zvýšit dostupnost dopravních prostředků pro ozbrojené síly, je výroba většího počtu dopravních prostředků na základě přístupu „**dvojí užití již od návrhu**“, podpořená vývojem norem dvojího užití vhodných pro vojenské i civilní užití a zjednodušením certifikačních postupů. Doplňkově k tomuto nařízení pověří Komise ve spolupráci s agenturou EDA své příslušné agentury (EASA, EMSA a ERA) a evropské normalizační organizace, aby vypracovaly normy dvojího užití pro kritické dopravní prostředky vojenské mobility, čímž zajistí soulad s normami NATO pro dopravní prostředky a s aktualizovanými požadavky na infrastrukturu dvojího užití. To zajistí interoperabilitu v rámci celé EU a soulad s prioritami v oblasti obranných schopností EU.

Vzhledem k rostoucí úloze dronů podpoříme vytvoření **sítě středisek EU pro testování dronů civilní obrany** s cílem podpořit inovace, a to s využitím probíhajících iniciativ EU, jako jsou například iniciativy uvedené v rámci Evropské strategie pro výzkumné a technologické infrastruktury. Kromě toho bude vytvořen společný rámec pro integraci dronů do vzdušného prostoru a zajištění civilních a vojenských operací prostřednictvím společných norem a postupů. Komise dosáhla významného pokroku při provádění opatření stanovených ve sdělení o boji proti hrozbám, které představují drony, z roku 2023⁵. Vytvoříme také evropský regulační rámec pro obranu proti bezpilotním systémům, budeme pracovat na vytvoření metodiky pro posuzování důvěryhodnosti systémů dronů založených na umělé inteligenci a vypracujeme

⁵ COM/2023/659, sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu o boji proti potenciálním hrozbám, které představují drony.

harmonizovaný rámec pro certifikaci velkých dronů na základě změny základního nařízení o agentuře EASA.

Komise navrhuje rovněž změnu základního nařízení o agentuře EASA tak, aby řešilo potřebu zavést pro členské státy nebo agenturu EASA možnost zřídit **regulační pískoviště** s cílem umožnit navrhování, vývoj a testování inovativních leteckých výrobků v reálném prostředí. Pokud by tyto možnosti neexistovaly, značně by to omezilo a zpomalilo vývoj a výrobu těchto výrobků v EU, čímž by vznikla závislost na dodavatelích ze třetích zemí.

Jedním z problémů je naléhavá potřeba řešit **certifikaci zařízení**, zejména největších dronů pro operace s nejvyšší mírou rizika. Agentura EASA a úřady vojenského letectví členských států by měly společně pracovat na definici požadavků.

Zajištění účinné koordinace a meziresortní spolupráce se spolehlivým řízením

Řádné řízení, koordinace a dohled jsou nezbytným předpokladem k zajištění toho, aby Evropa ve všech svých krocích postupovala jednotně. Hrozby, kterým čelíme, jsou kolektivní, a kolektivní musí být i naše reakce. Vojenská mobilita nezahrnuje jen přepravu, ale i schopnost EU jednat.

Meziresortní spolupráce je zásadním faktorem umožňujícím úspěšné provádění opatření obsažených v návrhu Komise na vytvoření jedinečného rámce pro vojenskou mobilitu.

Komise navrhuje zřídit **Skupinu pro přepravu v rámci vojenské mobility**, která by usnadňovala koordinaci a řízení úsilí členských států a pomáhala Komisi při provádění různých opatření podle nařízení. Tato skupina bude sdružovat členské státy a Evropskou službu pro vnější činnost (ESVČ), včetně Vojenského štábu EU a Evropské obranné agentury, a bude jí předsedat Komise.

Při provádění ustanovení týkajících se přepravní sítě a koridorů dvojího užití pro vojenskou mobilitu, jakož i při identifikaci strategické dopravní infrastruktury dvojího užití podpoří Komisi **výbor pro TEN-T a Vojenský štáb EU**.

Koordinace vojenské přepravy na vnitrostátní úrovni se v současné době provádí *ad hoc*. Každý členský stát bude povinen jmenovat „**národního koordinátora pro vojenskou přepravu**“. Tento koordinátor bude zodpovědný za zajištění plynulé vnitřní koordinace a spolupráce mezi všemi příslušnými celostátními, regionálními a místními zúčastněnými stranami zapojenými do operací vojenské přepravy, zejména během aktivace systému EMERS. Tento koordinátor bude mít rovněž příslušné technické znalosti a administrativní kapacitu, aby mohl pomáhat zúčastněným stranám při uplatňování celních formalit.

Pro zajištění připravenosti Unie navrhuje Komise pravidelné hodnocení prostřednictvím každoroční „**kontroly připravenosti vojenské přepravy**“ a předpokládá možnost organizovat „**zátěžové testy**“ se zaměřením na konkrétní otázky, jako jsou například celní formality nebo

vzájemné propojení civilní ochrany a vojenské mobility, s cílem identifikovat oblasti, které je třeba zlepšit, a zvýšit celkovou účinnost. První zátěžové testy se zaměří na zajištění rychlých přesunů vojenské pomoci na Ukrajinu a k východním hranicím Unie.

Některé oblasti činnosti vojenské mobility nespadají do působnosti navrhovaného nařízení, a to i pokud jde o dosavadní intenzivní práci, kterou EU a členské státy v oblasti vojenské mobility vykonaly, zejména v rámci projektu PESCO a agentury EDA. **Komise a vysoká představitelka podniknou další kroky k posílení této práce, včetně práce na koordinaci, za plného dodržování Smluv a platných právních předpisů EU.**

Prohlubování stávajících partnerství

EU bude i nadále posilovat a rozšiřovat vzájemně výhodná partnerství s podobně smýšlejícími partnery na základě společných hodnot a zájmů prostřednictvím partnerství v oblasti bezpečnosti a obrany. Ta často zahrnují projekt PESCO, agenturu EDA a další rámce související s obranou. EU posílí zapojení prostřednictvím projektů PESCO v oblasti vojenské mobility a struktur pro logistiku s příslušnými bilaterálními partnery.

EU bude rovněž usilovat o zintenzivnění „stěžejní“ spolupráce s NATO v oblasti vojenské mobility v souladu s dohodnutými hlavními zásadami EU a NATO, přičemž bude respektovat výsady a pravomoci členských států. Celkově budou vztahy s NATO v oblasti vojenské mobility posíleny a budou mít oboustranně prospěšný a transformační dopad na členské státy a spojení NATO, kteří nejsou členy EU. V zájmu zlepšování výměny informací budou podporována vzájemná pozvání na zasedání pracovních skupin za účelem vzájemného poskytování informací, a to se zaměřením zejména na zasedání agentury EDA a NATO týkající se logistiky. EU přizve NATO k účasti na table-top cvičeních v oblasti vojenské mobility za podmínky, že bude dodržena zásada reciprocity. Jak již bylo uvedeno, bude EU aktualizovat své pokyny k používání formulářů EU a NATO 302.

Z hlediska bezpečnostních zájmů EU je rovněž zásadní, aby byla ustanovení nařízení uplatňována i v přistupujících zemích, zejména na Ukrajině a v Moldavsku. V této souvislosti je třeba zohlednit míru sladění společné zahraniční a bezpečnostní politiky přistupujících zemí.

Nařízení přinese Ukrajině značné výhody. Ty budou plynout ze zdokonalení dopravní infrastruktury dvojího užití a ze zefektivnění pravidel pro přepravu vojenského vybavení a postupů při překračování hranic v Evropě. Tato opatření by podpořila rychlejší přesun vojenské pomoci na Ukrajinu a k východním hranicím Unie. Společně by tyto snahy mohly pomoci posílit odolnost logistických spojení Ukrajiny s Unií a přispět k širším cílům posílení evropské bezpečnosti a obrany.

Válka Ruska proti Ukrajině poskytuje EU, členským státům a partnerům neocenitelná poučení v oblasti vojenské mobility. Skupina pro přepravu v rámci vojenské mobility může přizvat Ukrajinu, Moldavsko a země Evropského hospodářského prostoru jako pozorovatele, aby

mohly čerpat z jejich cenných zkušeností v oblasti vojenství a aby bylo možno připravit Ukrajinu na budoucí členství v EU. Spolupráce veřejného a soukromého sektoru a civilně-vojenské interakce mají zásadní význam pro zajištění účinné vojenské mobility prostřednictvím celospolečenské a meziřesortní spolupráce, jak to předpokládá Strategie unie připravenosti. Posílení spolupráce prostřednictvím budování kapacit, efektivní komunikace, plánování připravenosti a odolnosti a aktivního zapojení do cvičení může výrazně zlepšit připravenost a koordinaci. Zajištění větší informovanosti a přispění civilních provozovatelů a orgánů může harmonizovat přeshraniční přesuny a postupy pro vojenskou mobilitu.

Cvičení

Cvičení a testování posílí vojenskou mobilitu EU tím, že identifikuje prostor pro zlepšení v operační a právní oblasti, jakož i v oblasti infrastruktury. **Cvičení ověří postupy,lepší koordinaci mezi členskými státy, posílí interoperabilitu s partnery a přinese poznatky, které poslouží jako podklad pro politiku, plánování a investice.** Prostřednictvím cvičení s vyvedením vojsk budou identifikovány potenciální slabiny logistického procesu a následně budou navržena řešení, jak tyto překážky řešit. Tyto simulace budou testovat soulad prioritních koridorů s klíčovými vojenskými normami pro přepravní infrastrukturu.

Od roku 2026 bude EU společně s členskými státy provádět každoroční cvičení vojenské mobility. Ta budou probíhat formou cvičení, jako jsou například vojenská cvičení EU (MILEX), velitelsko-štábní cvičení (CPX) a vojenská cvičení s vyvedením vojsk (LIVEX), která jsou spojena s kapacitou pro rychlé nasazení, a účasti na mezinárodních cvičeních včetně paralelních a koordinovaných cvičení, které organizuje EU a NATO.

Závěr

Hrozby, kterým čelíme, jsou společné a stejně tak musí být společná i naše reakce. Tento balíček představuje rozhodující krok k odstranění zbývajících překážek vojenské mobility. Odráží naši společnou ambici reagovat rychleji a lépe chránit naše občany na celém kontinentu. Cílem tohoto balíčku je sladit úsilí v oblasti vojenské mobility na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni s cílem postupně vytvořit celounijní prostor vojenské mobility.

Nastal čas rozhodně jednat. Vytvoření celounijního prostoru vojenské mobility již není pouhou možností, ale nutností. V sázce je náš mír a bezpečnost.

Rada a Evropský parlament se vyzývají, aby podpořily ambiciózní cíle stanovené v tomto společném sdělení a spolupracovaly na jejich dosažení. Provádění tohoto balíčku bude pečlivě sledováno a Rada i Evropský parlament budou pravidelně informovány o aktuálním stavu s cílem zajistit pokrok.

Evropská komise a vysoká představitelka vyzývají Evropskou radu, aby předložený rámec schválila a aby sledovala dosažený pokrok.