



EUROPA-
KOMMISSIONEN

UNIONENS HØJTSTÅENDE
REPRÆSENTANT FOR
UDENRIGSANLIGGENDER
OG SIKKERHEDSPOLITIK

Bruxelles, den 10.11.2022
JOIN(2022) 48 final

FÆLLES MEDDELELSE TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Handlingsplan for militær mobilitet 2.0

1. INDLEDNING

I det strategiske kompas for sikkerhed og forsvar¹, som Det Europæiske Råd godkendte i marts 2022, blev det understreget, at: "Ruslands militære aggression mod Ukraine har bekræftet det presserende behov for i væsentlig grad at øge vores væbnede styrkers militære mobilitet inden for og uden for Unionen." I lyset af "nye forpligtelser med henblik på at øge og investere væsentligt i militær mobilitet" blev der opfordret til en "ambitiøs, revideret handlingsplan inden udgangen af 2022". Denne handlingsplan for militær mobilitet 2.0 er en reaktion på denne opfordring.

Militær mobilitet er afgørende for vores europæiske sikkerhed og forsvar. EU-medlemsstaternes styrker skal være i stand til at reagere hurtigt og i tilstrækkeligt omfang på kriser, der opstår ved EU's ydre grænser og uden for EU. I forbindelse med den russiske aggression mod Ukraine har vi desuden lært, hvor vigtigt det er at få militær bistand frem så hurtigt og gnidningsløst som muligt.

Medlemsstaternes erfaringer i forbindelse med Ukraine viser, at Unionen har gjort fremskridt med hensyn til militær mobilitet. F.eks. har relevante ordninger udviklet af Det Europæiske Forsvarsagentur (EDA) gjort det lettere for medlemsstaterne at foretage hurtigere grænseoverskridende bevægelser. I betragtning af de ekstraordinære omstændigheder har medlemsstaterne ofte været rede til at gøre undtagelser for at løse problemer fra sag til sag for at overvinde deres nationale restriktioner. Tiden er inde til at gå fra en tilgang fra sag til sag til strukturelle løsninger. Samtidig har vi også oplevet begrænsninger — f.eks. har de forskellige jernbanesystemer mellem Ukraine og EU-medlemsstaterne samt inden for Den Europæiske Union forhindret optimale mobilitetsløsninger. Den stærke afhængighed af aftalte civile transportløsninger blev også tydelig.

Med udgangspunkt i de fremskridt, der er gjort, siden initiativet om militær mobilitet blev lanceret i 2017², **indledes** med denne nye handlingsplan **det næste kapitel i arbejdet med militær mobilitet for perioden 2022-2026**. Udvidet anvendelsesområde og forslag til **yderligere foranstaltninger** vil bidrage til et **velforbundet militært mobilitetsnetværk** med **kortere reaktionstider** og **kompetent, sikker, bæredygtig og modstandsdygtig transportinfrastruktur og -kapacitet**.

Med handlingsplanen tages der fat på behovet for yderligere at forbedre transportinfrastrukturens kapacitet til at håndtere de militære bevægelers vægt, størrelse og omfang med nye foranstaltninger, der skal prioritere vores arbejde og omfatte krav til brændstofforsyningskæden for militære transportere. Med handlingsplanen fortsættes bestræbelserne på at strømline og harmonisere komplekse, lange og divergerende nationale regler og procedurer, bl.a. ved at indføre nye foranstaltninger til støtte for yderligere digitalisering af de administrative processer. Der tilføjes en ny beredskabs- og resilienssøjle, der omfatter udvikling af strategiske transportkapaciteter i overensstemmelse med rapporten om koordineret årlig rapport om forsvar (CARD) fra november 2020. Der foreslås foranstaltninger til at forbedre beskyttelsen af transportsektoren mod cyberangreb og andre hybride trusler og til at fremme dens modstandsdygtighed over for klimaændringer og energisikkerhed. I den nye partnerskabsøjle skitseres forslag til styrkelse af dialog, samarbejde og konnektivitet med en række eksterne partnere.

De byggesten, der er blevet indført siden 2018, udgør et solidt grundlag for denne nye handlingsplan:

- Rådet har godkendt de militære krav til militær mobilitet i og uden for EU, herunder tekniske specifikationer og de vigtigste militære ruter³.

¹ Et strategisk kompas for sikkerhed og forsvar — For en Europæisk Union, der beskytter sine borgere, værdier og interesser og bidrager til international fred og sikkerhed (7348/1/22).

² På grundlag af den fælles meddelelse "Fremme af militær mobilitet i Den Europæiske Union" (JOIN (2017) 41 final) og den fælles meddelelse "om handlingsplanen for militær mobilitet" (JOIN (2018) 5 final).

³ Military requirements for Military Mobility within and beyond the EU, ajourføring (ST 10921/19), 4. juli 2019, godkendt af Rådet den 15. juli og konsolideret med den resterende del den 19. juli (ST 11373/19).

- Der er et budget på 1,69 mia. EUR til transportinfrastrukturprojekter med dobbelt anvendelse under Connecting Europe-faciliteten (CEF) mellem 2021 og 2027⁴.
- Det første CEF-arbejdsprogram for 2021-2023 og gennemførelsesforordningen om kravene til dobbelt anvendelse for disse projekter blev vedtaget i august 2021⁵. Dette banede vejen for vedtagelsen af den første bølge af projekter til en værdi af 339 mio. EUR den 24. maj 2022, mens den anden indkaldelse blev iværksat tidligere i samme måned. Disse datoer blev fremskyndet i forhold til de oprindeligt planlagte tidsfrister i lyset af krigen i Ukraine for at fremskynde gennemførelsen af infrastrukturprojekter, der vil forbedre den militære mobilitet.
- Kommissionen har fremsat et forslag til en revideret forordning om det transeuropæiske transportnet⁶ (TEN-T), som for første gang også afspejler militær mobilitet i det transeuropæiske transportnet. Sammenhængen mellem EU's militære net og TEN-T-nettene er blevet forbedret, og der er foreslået nye infrastrukturstandarder, som direkte vil forbedre den militære mobilitet, inden for alle transportformer.
- Lovgivningsmæssige og proceduremæssige aspekter er også blevet behandlet: toldformaliteterne i forbindelse med grænseoverskridende militære bevægelser er blevet forenklet. Transport af farligt gods på det militære område er blevet harmoniseret. Et nyt direktiv (2019/2235) indeholder bestemmelser om fritagelse for moms og punktafgifter på varer og tjenesteydelser, der anvendes eller erhverves i forbindelse med en forsvarsindsats, der udføres med henblik på gennemførelsen af en EU-aktivitet under den fælles sikkerheds- og forsvarspolitik. 24 EU-medlemsstater og Norge har tilsluttet sig Det Europæiske Forsvarsagenturs program om optimering af procedurer for grænseoverskridende bevægelser i Europa.
- Inden for rammerne af det permanente strukturerede samarbejde (PESCO) har medlemsstaterne iværksat forskellige samarbejdsprojekter. Projektet vedrørende militær mobilitet samler 25 medlemsstater og tredjelande⁷ med henblik på at koordinere relevante nationale foranstaltninger, herunder dem, som medlemsstaterne nåede til enighed om i det såkaldte "tilsagn om militær mobilitet" af 25. juni 2018⁸. Projektet om logistiske knudepunkter indebærer, at 17 medlemsstater arbejder sammen om at forbinde deres logistiske lagre og kapaciteter for at reducere reaktionstiden og optimere udnyttelsen af kapaciteten.

2. STRATEGISK TILGANG

I overensstemmelse med den kurs, der er fastlagt i det strategiske kompas, og under hensyntagen til både de vejledende principper i handlingsplanen fra 2018⁹ og den ændrede strategiske kontekst udgør denne handlingsplan en omfattende ramme til fremme af militær mobilitet. Med handlingsplanen foreslås yderligere foranstaltninger for at muliggøre en **hurtig, effektiv og uhindret bevægelse af potentielt store styrker**, herunder militært personel og deres udstyr, både inden for rammerne af EU's fælles sikkerheds- og forsvarspolitik og i forbindelse med nationale og multinationale aktiviteter, navnlig inden for rammerne af NATO.

⁴ Ekstraordinært møde i Det Europæiske Råd (den 17., 18., 19., 20. og 21. juli 2020) — Konklusioner <https://www.consilium.europa.eu/media/45109/210720-euco-final-conclusions-en.pdf>, s. 53.

⁵ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1328 af 10. august 2021 om fastlæggelse af infrastrukturkrav, der gælder for aktioner vedrørende visse kategorier af infrastruktur med dobbelt anvendelse i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153, C/2021/5859 (EUT L 288 af 11.8.2021, s. 37).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

⁷ Canada, Norge og USA.

⁸ Rådets konklusioner om sikkerhed og forsvar inden for rammerne af EU's globale strategi af 25. juni 2018, punkt 18, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10246-2018-INIT/da/pdf>.

⁹ Fælles meddelelse "om handlingsplanen for militær mobilitet" (JOIN(2018) 5 final).

For at sikre sammenhæng i disse aktioner, afspejle det udvidede anvendelsesområde for "militær mobilitet 2.0" og fremme en effektiv inddragelse af en bred vifte af interessenter er der behov for en strategisk tilgang. Den strategiske tilgang i denne handlingsplan er centreret omkring behovet for at udvikle et *velforbundet militært mobilitetsnetværk* bestående af:

- **multimodale transportkorridorer**, herunder veje, jernbaner, luftruter og indre vandveje med en transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse, der kan håndtere militære transportere
- **transportknudepunkter og logistikcentre**, der yder den nødvendige støtte til værts- og transitnationen og gennemfører en strategisk analyse for at lette deployeringen af tropper og materiel
- **harmoniserede regler, forskrifter, procedurer og digitaliserede administrative ordninger**
- øget **bæredygtighed, modstandsdygtighed og beredskab** i forbindelse med civil og militær transportkapacitet og logistisk kapacitet.

I overensstemmelse med denne tilgang og for at afspejle medlemsstaternes væsentlige rolle indeholder handlingsplanen **anbefalede foranstaltninger, som medlemsstaterne opfordres til at gennemføre** på en komplementær og sammenhængende måde og med fuld respekt for EU-medlemsstaternes suverænitet over deres nationale territorier og nationale beslutningsprocesser vedrørende militære bevægelser. Dette omfatter medlemsstaternes aktiviteter gennem projekter inden for rammerne af PESCO.

En sammenhængende og koordineret tilgang til militær mobilitet er en interesse, som deles med NATO. Militær mobilitet er fortsat et "**flagskib**" for et styrket og intensiveret samarbejde mellem de to organisationer i overensstemmelse med EU's og NATO's vejledende principper, med effektiv interaktion og informationsudveksling inden for rammerne af den veletablerede strukturerede dialog på medarbejderniveau.

3. IDENTIFICEREDE AKTIONER

I overensstemmelse med den strategiske tilgang er de identificerede foranstaltninger struktureret omkring **fire hovedsøjler: multimodale korridorer og logistiske knudepunkter, lovgivningsmæssige støtteforanstaltninger, modstandsdygtighed og beredskab samt partnerskaber.**

3.1 Multimodale korridorer og logistiske knudepunkter: investering i transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse

Kernen i den militære mobilitet er behovet for at opgradere transportinfrastrukturen med dobbelt anvendelse langs det militære mobilitetsnet — så den omfatter multimodale transportruter, der forbindes af logistiske knudepunkter — så det er muligt at håndtere potentielt tunge og store militære transportere med kort varsel. EU's medlemsstater anvender i vid udstrækning den samme transportinfrastruktur til både civile og militære bevægelser og transport. En styrkelse af transportinfrastrukturen med dobbelt anvendelse på tværs af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) indebærer derfor udvikling af multimodale transportkorridorer og transportknudepunkter. Som følge heraf er udvikling af transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse gennem medfinansiering fra finansieringsinstrumentet for Connecting Europe-faciliteten (CEF) fortsat en vigtig søjle i denne handlingsplan.

I overensstemmelse med det strategiske kompas vil EU fortsat styrke transportinfrastrukturen med dobbelt anvendelse i hele det transeuropæiske transportnet for at fremme hurtig og problemfri

bevægelighed for militært personel, materiel og udstyr til operationelle udsendelser og øvelser i tæt samarbejde med NATO og andre partnere.

En af de aktioner, der blev gennemført under den første handlingsplan for militær mobilitet, var at medfinansiere transportinfrastrukturprojekter med dobbelt anvendelse i både EU's militære net og TEN-T-nettet. Det nuværende TEN-T, som blev vedtaget af Europa-Parlamentet og Det Europæiske Råd i 2013, omfatter navnlig veje, jernbaner, havne og lufthavne i Den Europæiske Union. I 2019 gennemførte Kommissionens tjenestegrene og EU-Udenrigstjenesten (EEAS) en mangelanalyse for at sammenligne TEN-T og EU's militære net. Desuden sammenlignede mangelanalysen fra 2019 de militære krav til transportinfrastruktur med de tekniske krav til TEN-T-transportinfrastruktur. Ved sammenligningen mellem medlemsstaternes militære net og TEN-T var der en overlapning på 93 % mellem de to net. Det betyder, at investeringer i transportinfrastruktur i det transeuropæiske transportnet direkte forbedrer den militære mobilitet. Målet er at realisere hovednettet i det transeuropæiske transportnet senest i 2030.

Den 14. december 2021 foreslog Kommissionen at revidere TEN-T-forordningen fra 2013. Den foreslog navnlig at udvide hovednetkorridorerne til partnerne på Vestbalkan. I forbindelse med revisionen af TEN-T-forordningen medtog Kommissionen yderligere veje og jernbanestrækninger i det eksisterende geografiske net for at mindske manglerne i forhold til det militære net. Målet var at øge synergierne mellem den civile og den militære sektors anvendelse af den eksisterende transportinfrastruktur. Desuden har Kommissionen foreslået at hæve flere tekniske standarder for TEN-T-infrastrukturen. Dette vil direkte gavne bevægelserne af militære tropper og materiel og dermed fremme militær mobilitet i og uden for EU. Den 27. juli 2022 vedtog Kommissionen et ændret TEN-T-forslag for at afspejle den nye geopolitiske kontekst efter Ruslands angrebskrig mod Ukraine. Det foreslås, at fire europæiske transportkorridorer udvides til at omfatte Ukraine og Republikken Moldova for at forbedre forbindelserne mellem Unionen og dens nabopartnerlande. Med Kommissionens forslag behandles også problemet med, at der anvendes forskellige sporvidder i Ukraine, Moldova og visse medlemsstater (de baltiske lande, Finland, Den Iberiske Halvø), hvilket hæmmer jernbanenettets interoperabilitet og dermed netværkets modstandsdygtighed. Kommissionen foreslog foranstaltninger til jernbanelinjers gradvise overgang til den europæiske standardsporvidde¹⁰.

Følgende kort illustrerer de nuværende TEN-T-net for veje, jernbaner, havne og lufthavne i Den Europæiske Union (forordning (EU) nr. 1315/2013).

¹⁰ Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013, (COM(2022) 384 final).



TEN-T-net - EU-medlemsstater

Jernbanehovednettet og det samlede jernbanenet

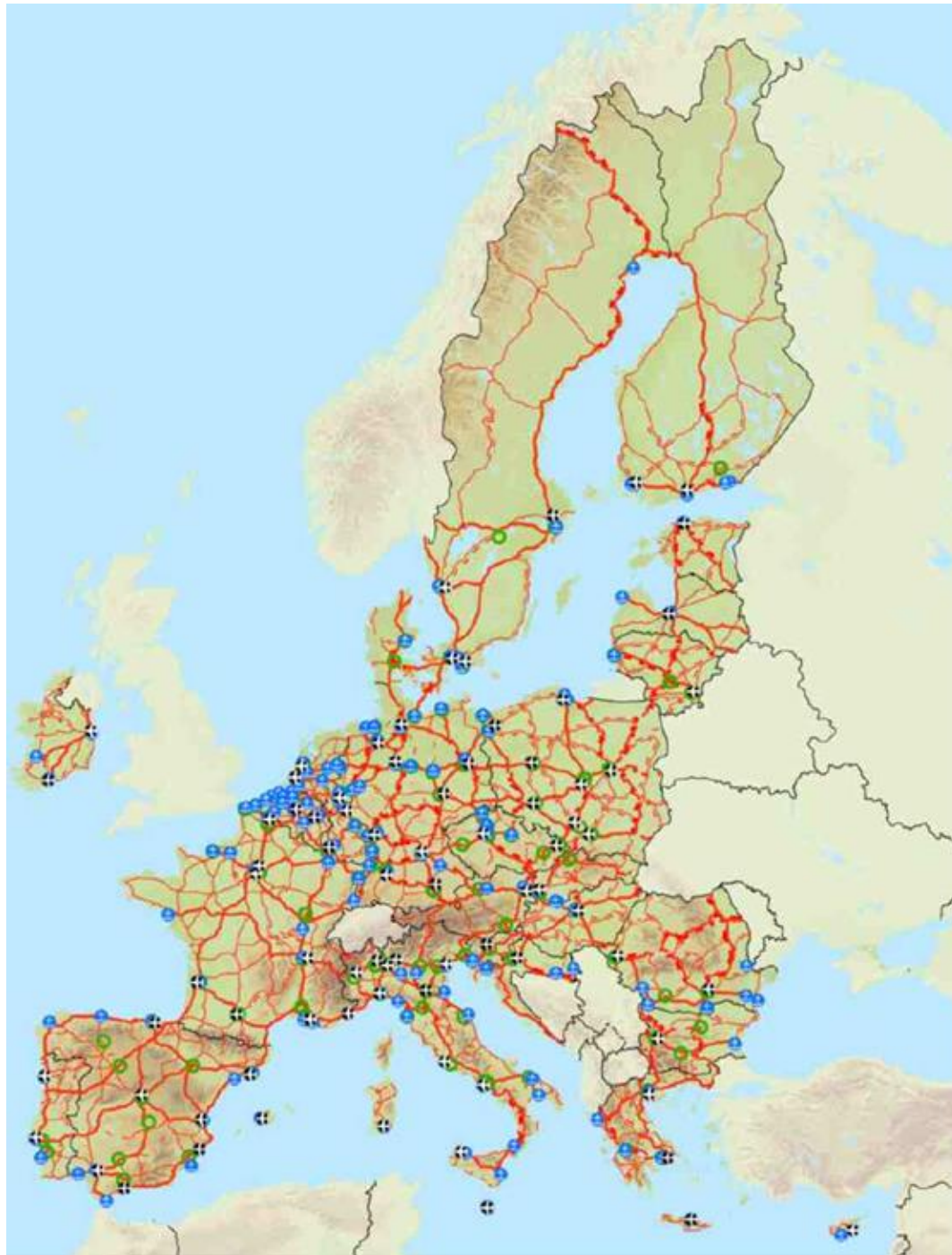
Hovedhavne, hovedbanegodsterminaler (RRT) og hovedlufthavne



Jernbanehovednettet	Det samlede jernbanenet	Hovednet
<ul style="list-style-type: none"> Konventionel / Færdigbygget Konventionel / Skal opgraderes Konventionel / Nybyggeri Højhastighedsjernbane / Færdigbygget Skal opgraderes til højhastighedsjernbane Højhastighedsjernbane / Planlagt 	<ul style="list-style-type: none"> Konventionel / Færdigbygget Konventionel / Skal opgraderes Konventionel / Nybyggeri Højhastighedsjernbane / Færdigbygget Skal opgraderes til højhastighedsjernbane Højhastighedsjernbane / Planlagt 	<ul style="list-style-type: none"> Havne Banegodsterminaler (RRT) Lufthavne TENtec



TEN-T-net - EU-medlemsstater
Vejhovednettet og det samlede vejnet
Hovedhavne, hovedbanegodsterninaler (RRT) og hovedlufthavne



Vejhovednet	Det samlede vejnet	Hovednet
Vej	Vej	Havne
Vej / Skal opgraderes	Vej / Skal opgraderes	Banegodsterninaler (RRT)
Vej / Nybyggeri	Vej / Nybyggeri	Lufthavne
	Planlagt	

TENtec

Der er også behov for en yderligere indsats for at identificere mangler og flaskehalse i den fysiske transportinfrastruktur i medlemsstaterne. Indtil videre har Kommissionens tjenestegrene og EU-Udenrigstjenesten (herunder EU's Militærstab) arbejdet på at mindske kløften mellem TEN-T og EU's militære net i forbindelse med revisionen af TEN-T og ved at sikre midler til militær mobilitet under CEF for at støtte projekter med dobbelt anvendelse. Indsatsen bør nu fokuseres på at sikre, at infrastrukturen kan anvendes på den mest effektive måde, når de militære styrker skal bevæge sig. Målet er at øge infrastrukturens kapacitet og optimere anvendelsen heraf til både civile og militære formål. Dette kræver stor modstandsdygtighed i infrastrukturen, støtteteknologier og adgang til energi, så de militære styrker kan flytte betydelig kapacitet med meget kort varsel.

Derfor skal de militære krav i og uden for EU ajourføres for at muliggøre yderligere tilpasning af standarderne for det transeuropæiske transportnet og EU's militære transportnet. Som led i denne ajourføring bør anvendelsesområdet for de militære krav udvides til at omfatte en infrastruktur for brændstofforsyningskæden. Når store styrker skal flyttes over lange afstande i krisetider, er det vigtigt at have en sikker brændstofforsyning undervejs. Efterhånden som omstillingen til ren energi skrider frem, er der desuden en geostrategisk interesse i at sikre, at store styrker er mindre afhængige af fossile brændstoffer. Desuden bør de militære krav også omfatte infrastrukturer og systemer til effektiv adgang til luftrummet og brug af luftfartssystemer. En yderligere forøgelse af TEN-T-kapaciteten kræver også en undersøgelse af forbindelserne til udviklingen af logistikknudepunkter.

Det er nødvendigt at fastslå, i hvilket omfang EU's militære transportnet i praksis opfylder de militære krav til infrastruktur. På grundlag af analysen af gabet mellem de civile og de militære behov (første gang fremlagt i 2019 og derefter ajourført i 2020) skal der foretages en vurdering af, i hvilket omfang den fysiske *infrastruktur* opfylder de *militære krav*. En sådan vurdering vil gøre det muligt, hvor det er relevant og i samråd med NATO at identificere, i hvilke regioner der er forskelle samt typer af forskelle. Det vil således være lettere at prioritere infrastrukturudvikling og -finansiering på EU-plan for at fremskynde udviklingen af infrastruktur med dobbelt anvendelse og sikre transportnettets modstandsdygtighed. Sådanne foranstaltninger vil bidrage til at skabe en gnidningsløs forbindelse mellem de militære logistiske lagre og infrastrukturen og det europæiske transportnet. En infrastruktur, der sikrer hurtig deployering af militære styrker, vil også direkte gavne civile anvendelser, f.eks. en ny infrastrukturkapacitet, der kan anvendes af medlemsstaterne til gensidigt at bistå hinanden i forbindelse med hasteindsatser til bekæmpelse af naturbrande.

For at fremme sammenhængen og forbindelserne mellem medlemsstaternes aktiviteter — herunder gennem de relevante forskellige PESCO-projekter, navnlig vedrørende militær mobilitet og logistiske knudepunkter — og arbejdsområder på EU-plan på tværs af hele spektret af emner **kan der etableres et årligt arrangement** for at samle forskellige interessenter fra EU-institutionerne, relevante PESCO-projekter og partnere såsom NATO. Et første arrangement kunne finde sted i anden halvdel af 2023.

Centrale foranstaltninger på EU-plan:

- Inden udgangen af 2022 vil EU-Udenrigstjenesten (herunder EUMS) i samarbejde med medlemsstaterne, Kommissionens tjenestegrene og EDA ajourføre de militære krav i og uden for EU. De militære krav vil blive udvidet til at omfatte infrastruktur for brændstofforsyningskæden og omfatte dobbelt anvendelse af kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer og -infrastrukturer til lufttrafikstyring, som giver mulighed for effektiv adgang til luftrummet og brug af luftfartstjenester¹¹. Sammenhængen med NATO vil fortsat blive sikret, hvor det er relevant.

¹¹ Lufttrafikstyring (ATM) (netstyring, interoperabilitet, levering af luftfartstjenester, civile og militære brugeres udnyttelse af luftrummet) i Unionen behandles i initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum og SESAR-projektet. De underliggende lovgivningsmæssige rammer påvirker den dobbelte anvendelse af ATM-systemer og -infrastruktur.

- EDA og Kommissionens tjenestegrene vil fortsætte deres samarbejde om at sikre civil og militær luftfart adgang til luftrummet og luftfartstjenester inden for rammerne af det fælles europæiske luftrum (SES) og den dermed forbundne forskning i lufttrafikstyring (SESAR).
- I midten af 2023 vil Kommissionens tjenestegrene sammen med EU-Udenrigstjenesten gennemføre en undersøgelse for at kortlægge mulighederne for store bevægelser med kort varsel med henblik på at forbedre brændstoffernes modstandsdygtighed, langsigtet infrastrukturplanlægning og optimal udnyttelse af denne infrastruktur. Undersøgelsen vil omfatte en analyse af, i hvilket omfang EU's fysiske militære transportnet opfylder de infrastrukturkrav, der er fastlagt i de militære krav, i samråd med NATO, hvor det er relevant. På grundlag af input fra de nationale myndigheder vil Kommissionens tjenestegrene og EU-Udenrigstjenesten analysere eventuelle mangler og foreslå foranstaltninger til at afhjælpe dem.
- Senest i sommeren 2023 vil EU-Udenrigstjenesten i samråd med Kommissionens tjenestegrene og EDA samarbejde med en beredvillig medlemsstat om at arrangere det første årlige arrangement om militær mobilitet med fokus på en tilgang på tværs af ministerier og myndigheder med relevante interesser.
- Som anført i den fælles meddelelse om analysen af investeringsgab på forsvarsområdet og vejen frem vil Kommissionen i forbindelse med den overordnede gennemgang af prioriteterne i midtvejsevalueringen af den flerårige finansielle ramme (FFR) overveje at styrke budgettet for militær mobilitet gennem Connecting Europe-faciliteten med henblik på at gennemføre infrastrukturprojekter med dobbelt anvendelse inden for de begrænsninger, der er fastsat i FFR.

EU-medlemsstaterne opfordres til:

- at vedligeholde og udvikle netværket af nationale kontaktpunkter for militær mobilitet
- at udvikle og fremlægge forslag til infrastrukturprojekter med dobbelt anvendelse inden for alle transportområder, der forbedrer militær mobilitet i overensstemmelse med CEF og dens erklærede prioriteter, med særligt fokus på transportforanstaltninger, der samtidig omhandler klimaindsatsen, herunder projekter til forbedring af energisikkerheden
- at bidrage til ajourføringen af de militære krav til militær mobilitet i og uden for EU og fremsætte forslag til nye områder, der skal medtages
- inden midten af 2023 at forelægge Kommissionens tjenestegrene og EU-Udenrigstjenesten deres nationale vurderinger af de fysiske netværks evne til at opfylde de infrastrukturkrav, der er fastlagt i de militære krav, med henblik på at indgå i ovennævnte studie
- Fokuserer på synergier inden for energieffektivitet i deres nationale strategier for at forberede de væbnede styrker på klimaændringerne inden udgangen af 2023 som krævet i det strategiske kompas.

3.2 Lovgivningsmæssige støtteforanstaltninger

Harmoniserede procedurer og fjernelse af proceduremæssige hindringer vil fremme en hurtig militær bevægelse. Sådanne foranstaltninger skal respektere EU-medlemsstaternes suverænitet over deres nationale område og de nationale beslutningsprocesser. Med det kommende arbejde bør der fokuseres

på at gennemføre og supplere de forskellige arbejdsområder, der er blevet iværksat siden 2018, med det formål at hjælpe medlemsstaterne med at opfylde deres "tilsagn om militær mobilitet" fra 2018¹².

3.2.1. Tilladelser til grænseoverskridende transport

For at lette bevægeligheden for militært personel og materiel har EU gjort det lettere at krydse grænserne ved at anvende forskellige transportformer. EDA's program om "optimering af procedurerne for tilladelser til passage af landegrænser i Europa" blev oprettet for at harmonisere og forenkle procedurerne for grænseoverskridende bevægelser og behandle både lovgivningsmæssige og proceduremæssige spørgsmål. I november 2021 blev der undertegnet to tekniske ordninger, en for landtransport¹³ og en for lufttransport¹⁴. I disse ordninger fastlægges de procedurer, der skal følges i forbindelse med bevægelser i krisetider, kriseberedskab, uddannelse og daglige bevægelser.

I visse tilfælde mangler medlemsstaterne stadig at integrere disse ordninger i de nationale processer. EDA er i øjeblikket i gang med at lette gennemførelsen heraf, også gennem netværket af nationale kontaktpunkter (NPOC), der er oprettet af PESCO-projektet militær mobilitet. Dette vil afkorte procedurerne for rejsetilladelser og dermed hjælpe de deltagende medlemsstater med at opfylde det aftalte mål om at reagere inden for fem arbejdsdage. EDA påbegyndte også arbejdet med at udvikle en tredje tilladelsesordning på tværs af grænserne på det maritime område.

3.2.2. Told

I juli 2020 trådte der retlige ændringer¹⁵ i kraft for at forenkle toldformaliteterne for militære varer og etablere en retlig ramme for EU-formular 302¹⁶.

EDA's kategori A-programordning om en harmonisering af militærrelaterede toldkrav blev undertegnet i maj 2021 af 23 bidragydende medlemsstater samt Norge. Den har til formål at digitalisere

¹² Udenrigsrådets konklusioner af 25. juni 2018, punkt 18: "Opfordrer medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger på nationalt plan for at forbedre effektiviteten af militær mobilitet og forenkle og standardisere de relevante regler og procedurer i overensstemmelse med handlingsplanen og de militære krav til militær mobilitet i og uden for EU i overensstemmelse med medlemsstaternes nationale lovgivning så hurtigt som muligt og senest i 2024 og sigte mod følgende første skridt, der skal gennemføres inden udgangen af 2019: a) at udvikle nationale planer for militær mobilitet og prioritere gennemførelsen heraf højt b) i overensstemmelse med relevante standardiserede procedurer og med forbehold af nationale beslutningsprocesser og kriterier at fremskynde procedurerne for grænsepassage og med henblik herpå at samarbejde med de kompetente nationale myndigheder om udstedelse af tilladelser til passage af grænserne, herunder anmodninger om indrejse- og rejsetilladelse for alle transportformer (land-, luft- og søtransport) og aspekter af militær bevægelse og transport med henblik på rutineaktiviteter inden for én arbejdsdag og overveje at afkorte denne periode yderligere for hurtige udrykningsenheder c) at lette og fremskynde kommunikation og procedurer og med henblik herpå skabe et stærkt sammenkoblet netværk af nationale kontaktpunkter for alle aspekter vedrørende militær mobilitet, bl.a. for hurtigt at kunne behandle anmodninger om grænseoverskridende bevægelser d) at anvende passende eksisterende nationale og multinationale øvelser for mere regelmæssigt at udøve militær mobilitet, herunder under liveøvelser, og bevægelser med kort varsel".

¹³ Den tekniske ordning for landtransport har til formål at forbedre den militære mobilitet for veje, jernbaner og indre vandveje ved at harmonisere og forenkle de administrative procedurer og fremme tilladelser til fri bevægelighed. Den er undertegnet af 23 bidragydende medlemsstater og Norge.

¹⁴ Den tekniske ordning for lufttransport har til formål at omfatte en bredere vifte af missioner, der supplerer den eksisterende tekniske ordning for diplomatisk godkendelse (DIC), herunder luft-til-luft-tankning, RPAS-platforme (Remotely Piloted Aircraft System), træningsmissioner, jagerfly og roterende vinger. Den er undertegnet af 22 bidragydende medlemsstater og Norge.

¹⁵ Som følge af to års arbejde udført af Kommissionen i samarbejde med EDA og EU-medlemsstaterne blev flere ændringer af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/2446 og af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, nemlig de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakterne til EU-toldkodeksen, offentliggjort i EU-Tidende.

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:02015R2446-20220101&from=EN>

militærrelaterede toldaktiviteter og stille det deraf afledte datasæt til rådighed for udveksling med civile toldmyndigheder. Hidtil har arbejdet været fokuseret på programmets første mål, som er en vurdering af behov, gevinster og risici i forbindelse med udviklingen af et militært toldsystem til anvendelse af de bidragydende medlemsstater. Sidstnævnte arbejder med støtte fra EDA tæt sammen med Kommissionens tjenestegrene for at sikre overholdelse af toldprocedurerne som beskrevet i EU-toldkodeksen. Resultaterne af denne vurdering vil danne grundlag for de næste skridt, navnlig med henblik på at fastlægge specifikationer og krav til digitalisering af militærtoldvæsenet, herunder navnlig elektroniske databehandlingsteknikker til udveksling af oplysninger mellem toldmyndigheder og militære styrker.

Kommissionen vil om nødvendigt arbejde på de retlige ændringer og på overvågningen af udviklingen af det digitale system til sikker og hurtig udveksling af oplysninger om militær mobilitet for at sikre, at der findes en retlig ramme, der dækker medlemsstaternes anvendelse af systemet, og at systemet er i overensstemmelse med de toldprocedurer, der er fastsat i EU's toldlovgivning.

3.2.3. Digitalisering af administrative processer

Som anført ovenfor indeholdt Den Europæiske Forsvarsfond (EUF) under det årlige arbejdsprogram for 2021 et forslag til udvikling af et digitalt system til hurtig og sikker udveksling af oplysninger om militær mobilitet. Et konsortium bestående af virksomheder fra ni medlemsstater plus et partnerland¹⁷ er blevet forhåndsudvalgt til at modtage finansiering til udvikling af dette digitale system, som kunne være tilgængeligt medio 2025.

Kommissionen vil bistå kontrahenten med at udvikle systemet og sikre, at det anvendes af alle medlemsstater.

3.2.4 Forbedret logistik

En forbedret logistik er en afgørende katalysator på alle operationelle områder af medlemsstaternes væbnede styrker. Forskelligartede nationale logistiksystemer og -processer, der er skræddersyet til individuelle behov, er en stor udfordring for sammenhængen i det europæiske kapacitetslandskab. EDA støtter derfor udviklingen af fælles standarder for et EU-dækkende IT-logistiknetværk¹⁸ i overensstemmelse med EU's respektive kapacitetsudviklingsprioritet og et specifikt arbejdsområde under CARD's fokusområde øget militær mobilitet. Et sådant IT-netværk vil muliggøre en effektiv forvaltning af lagre og forsyninger, herunder en kooperativ lagerforvaltning og sporingkapacitet, der kan øge bevidstheden om den logistiske forsyningskæde.

Desuden bør der udvikles fælles standarder for løsninger til militær additiv fremstilling for at udnytte teknologien, som potentielt kan sikre hurtige militære bevægelser ved at fremskynde leveringen af reservedele inden for den logistiske forsyningskæde. Desuden bidrager additiv fremstilling som en nøgleteknologi til både bæredygtighed og industriel konkurrenceevne. Endelig vil en reduktion af det logistiske fodaftryk — såsom den nødvendige (gen)forsyning, vedligeholdelse og anden logistik, der er nødvendig i forbindelse med flytning af en militær enhed og/eller materiel — frigøre kapaciteter og ressourcer og dermed gøre militære bevægelser hurtigere og mere effektive. F.eks. kan inspektion og vedligeholdelse af gensidigt anvendt udstyr og certificering af militært udstyr såsom ammunition ske i samarbejde enten på stedet eller i logistiske knudepunkter under anvendelse af eksisterende standarder. Øget støtte fra værtsnationen eller andre former for multinationalt samarbejde kan bidrage til at reducere det logistiske fodaftryk i denne henseende.

¹⁷ Estland, Litauen, Tyskland, Bulgarien, Polen, Luxembourg, Rumænien, Tjekkiet, Letland og Norge.

¹⁸ Logistik er et lukket og modstandsdygtigt system, hvor alle leverandører, forbrugere og tredjeparter bidrager gensidigt til forsyningskæden. Logistik bestående af indkøb, bevægelse og transport, uddannelse, distribution og forsyningsstyring. Formålet med logistik er at levere den krævede mængde og kvalitet af varerne på det ønskede tidspunkt og sted.

Centrale foranstaltninger på EU-plan:

- Senest i 2024 vil EDA støtte de deltagende medlemsstater i fuldt ud at gennemføre de tekniske ordninger for grænseoverskridende tilladelsesprocedurer for land- og lufttransport ved at overvåge brugen heraf samt ved at udpege og løse problemer med flaskehalse og hindringer, udpege områder, der ikke er omfattet af de underskrevne tekniske ordninger, og forbedre deres indhold og udvikle en teknisk ordning for det maritime område.
- Inden udgangen af 2024 vil EDA vurdere, hvordan man kan fremme synergierne mellem det arbejde, der udføres af PESCO-projektet "Military Mobility" [militær mobilitet], og PESCO-projektet "Network of LogHubs in Europe and Support to Operations" [netværk af LogHubs i Europa og støtte til operationer].
- Kommissionen vil udpege emner under Den Europæiske Forsvarsfond i fremtidige årlige arbejdsprogrammer, der vil fremme militær mobilitet, når de er i overensstemmelse med målene og kriterierne for Den Europæiske Forsvarsfond.
- Kommissionen vil overvåge udviklingen af det digitale system til sikker og hurtig udveksling af oplysninger om militær mobilitet og om nødvendigt udarbejde retlige ændringer af EU's toldlovgivning for at sikre, at der findes en retlig ramme for medlemsstaternes anvendelse af systemet, og at systemet er i overensstemmelse med de toldprocedurer, der er fastsat i EU's toldlovgivning.
- Senest i 2024 vil EDA udarbejde et koncept for et europæisk IT-logistiknetværk, der skal gøre det muligt at udveksle logistiske data mellem forskellige deltagere. Senest i 2023 vil EDA fremlægge resultaterne af en undersøgelse om kortlægning af nationale og kommercielle IT-systemer inden for logistik, herunder Track & Trace og Enterprise Resource Planning (ERP), som vil danne grundlag for iværksættelse af yderligere foranstaltninger.
- Senest i 2024 vil EDA fastlægge en første pakke af fælles standarder med henblik på at fremme militær anvendelse af additiv fremstilling på en interoperabel måde.

EU-medlemsstaterne opfordres til:

- inden udgangen af 2023 at nå målet om højst fem arbejdsdage for procedurene for grænsepassage som led i det "tilsagn" om militær mobilitet, som Rådet nåede til enighed om i juni 2018, og undersøge muligheden for at reducere tiden til tre arbejdsdage for hurtige reaktionsenheder med henblik på en eventuel ajourføring af "tilsagnet"
- at deltage i og tilvejebringe de nødvendige data til relevante undersøgelser, der gennemføres på EU-plan
- aktivt at støtte udviklingen af en teknisk ordning for tilladelser til passage af landegrænser på det maritime område.

3.3 Modstandsdygtighed og beredskab

Et velfungerende militært mobilitetsnetværk skal være modstandsdygtigt, herunder i forbindelse med cybertrusler, klimaændringer og andre hybride trusler, der kan være rettet mod kritiske knudepunkter i det transportsystem, der anvendes af militæret. F.eks. kan et cyberangreb på systemer, der anvendes i lufthavne, havne eller jernbaner, eller et cyberangreb på militært materiel have store konsekvenser. Digitalisering af processer og procedurer, herunder med henblik på det nødvendige civile og militære samarbejde, vil således kræve, at CIS/IT-systemerne styrkes i forhold til cybertrusler. Medlemsstaterne vil skulle træffe foranstaltninger i denne henseende på grundlag af EDA's arbejde. Ud over at sikre

forudsætningerne for militær mobilitet bør medlemsstaterne desuden øge deres væbnede styrkers mobilitet og deployeringsevne for at sikre, at de kan forlade sig på både civil og militær transportinfrastruktur og -kapacitet i krisetider.

3.3.1 *Strategisk transportkapacitet*

Strategisk transportkapacitet er afgørende for at sikre, at medlemsstaterne hurtigt kan deployere deres styrker og udstyr i og uden for EU. Den første rapport om den samordnede årlige gennemgang vedrørende forsvar, der blev godkendt af EU's forsvarsministre i november 2020¹⁹, omfatter "øget militær mobilitet" som et af fokusområderne. I rapporten fremhæves behovet for forbedret modstandsdygtighed, strategisk transportkapacitet og logistik under hensyntagen til hybride trusler mod militære bevægelser, og der fremsættes forslag til at imødegå sådanne trusler på en holistisk måde.

I overensstemmelse med fokusområdet øget militær mobilitet skal EU udpege og afhjælpe mangler i vores logistiske kapacitet, herunder transportkapacitet på land (også indre vandveje) og sø- og lufttransportkapacitet, der er nødvendig for en effektiv og virkningsfuld bevægelse af store styrker. I den forbindelse er der behov for forbedrede europæiske strategiske lufttransportkapaciteter på det kritiske område, hvor der er tale om meget stort eller specialiseret gods (f.eks. transport af ammunition). EDA-rammen kan støtte tilpasningen af civile, større fragtenheder til militære formål og derved maksimere civil-militære synergier og tage hensyn til aktiviteterne under PESCO-projektet SATOC (Strategic Air Transport for Outsized Cargo)²⁰. Desuden bør eventuelle krav til sø- og specialjernbanetransport af materiel klarlægges.

For at gøre optimal brug af lufttransportkapaciteten bør EU styrke koordineringen af bevægelseskapaciteten, herunder ved at samarbejde med de forskellige multinationale koordineringsstrukturer for bevægelser i Europa²¹. Dette omfatter udvikling af forbindelser mellem EU-Udenrigstjenesten og EDA og lignende strukturer for at imødekomme konkrete anmodninger og koordinere bredere logistiske udfordringer.

Endelig viser erfaringerne fra Ruslands krig i Ukraine, at den civile sektor har begrænset kapacitet til at imødekomme militærets presserende og muligvis omfattende efterspørgsel i krisetider. For at løse udfordringer med "først til mølle"-princippet skal der træffes hasteforanstaltninger for at sikre, at militæret, når en sikkerhedskrise anerkendes på EU-plan, kan få prioriteret adgang til transportinfrastruktur, -kapaciteter eller -ruter — f.eks. på grundlag af rammekontrakter og andre praktiske skridt til at forberede sig på sådanne situationer og med fuld respekt for EU-medlemsstaternes suverænitet over deres nationale område og beslutningsprocesser vedrørende militære bevægelser. Også i denne forbindelse bør afhængigheden af fossile brændstoffer reduceres, hvor det er muligt. I overensstemmelse med dette rationale kan EU vurdere mulighederne for at sikre adgang til strategisk transportkapacitet, f.eks. gennem rammekontrakter med civile leverandører, herunder med henblik på dobbelt anvendelse i katastrofehjælpsscenerier (f.eks. til medicinsk udstyr og CBRN-dekontamineringsinfrastruktur om bord). For at sikre tilstrækkelig transportkapacitet er tilpasning til civile partnere afgørende, begyndende med en kortlægning af alle relevante civile aktører pr. transportform.

3.3.2 *Øvelser*

¹⁹ The Capability Development Plan revision approval and implementation, EDA Steering Board Document 2018/15 af 28. juni 2018.

²⁰ Det overordnede mål med SATOC-projektet er at afhjælpe den kritiske mangel på strategisk lufttransport for udgående fragt ved at udvikle en europæisk løsning for transport af meget stort og tungt gods.

²¹ Såsom: European Airlift Transport Command (EATC), Movement Coordination Centre Europe (MCCE, alle transportformer) og Athens Multinational Sealift Coordination Centre (AMSCC). EU vil samarbejde med disse strukturer under fuld overholdelse af principperne om inklusivitet for alle medlemsstater i multinationale strukturer som bekræftet i Rådets konklusioner om sikkerhed og forsvar af 17. juni 2020 (punkt 21).

Øvelser i forskellige formater er nødvendige for at teste vores infrastrukturelle og proceduremæssige forbedringer, samtidig med at de resterende hindringer og flaskehalse udpeges. I januar 2021 blev der afholdt en scenariebaseret drøftelse om militær mobilitet som et tillægsarrangement i forbindelse med EU's krisestyringsøvelse Integrated Resolve 2020²². Vi bør fortsætte disse skrivebordsøvelser og indføre militære mobilitetsmål i "liveøvelser", herunder dem, der foreslås i forbindelse med den hurtige deployeringskapacitet, der er foreslået i det strategiske kompas, eller ved at deltage i andre multinationale øvelser, herunder i NATO-sammenhæng, hvor det er relevant.

3.3.3 Beskyttelse mod sikkerhedsrisici i transportsektoren

Øget sårbarhed i vores militære transportsystem kan udnyttes til at forstyrre den militære mobilitet. Der er derfor et presserende behov for at håndtere modstandsdygtigheden i det netværk, vi indfører, for at beskytte det mod hybride trusler og andre trusler, herunder med hensyn til den civile og kommercielle transportsektor. Det videre arbejde på dette område vil drage fordel af de igangværende foranstaltninger til imødegåelse af hybride trusler²³ og beskyttelse af kritisk infrastruktur, herunder i lyset af det nylige forslag til Rådets henstilling om en koordineret tilgang fra Unionens side til styrkelse af kritisk infrastrukturens modstandsdygtighed (2022/0338 (NLE))²⁴.

EU bør navnlig styrke samarbejdet med henblik på at løse følgende problemstillinger:

- En styrkelse af den fysiske modstandsdygtighed over for naturlige og menneskeskabte trusler i de enheder, der leverer væsentlige tjenester i transportsektoren. Dette omfatter gennemførelse af direktivet om kritiske enheders modstandsdygtighed²⁵ (CER-direktivet) i transportsektoren samt fremme af en hurtig vedtagelse og efterfølgende gennemførelse af forslaget til Rådets henstilling om en koordineret tilgang fra Unionens side til styrkelse af den kritiske infrastrukturens modstandsdygtighed, hvor transport er en af nøglesektorerne²⁶.
- Cybersikkerheden i den civile transportsektor og dens støttesystemer, herunder trafikkontrollsystemer (luft-, jernbane- og søtransportsystemer), styringssystemer for containerterminaler, kontrolsystemer for sluser, broer, tunneller osv. Dette omfatter fremskyndelse af gennemførelsen og anvendelsen af det nyligt vedtagne reviderede direktiv om foranstaltninger til gennemførelse af direktivet om net- og informationssikkerhed (NIS2-direktivet)²⁷ i transportsektoren og arbejdet med referencescenarier for modstandsdygtighed i forbindelse med imødegåelse af hybride trusler. I tilfælde af en cybersikkerhedskrise er det vigtigt at sikre en ordentlig udveksling af de nødvendige oplysninger for at sikre den størst mulige situationsbevidsthed blandt de militære og civile transportsektorer. Dette bør også omfatte samarbejde mellem relevante sektormyndigheder med ansvar for transport, kompetente cybersikkerhedsmyndigheder og CSIRT'er og, i overensstemmelse med de opgaver der er fastsat i direktiv NIS2, gennem Det Europæiske Netværk af Forbindelsesorganisationer for Cyberkriser (EU-

²² Arrangementet samlede deltagere fra EU's medlemsstater, Tjenesten for EU's Optræden Udadtil, herunder EU's Militærstab, Kommissionens tjenestegrene, Det Europæiske Forsvarsagentur samt vigtige EU-partnere — NATO-personale og tre NATO-allierede — USA, Canada og Norge.

²³ Fælles arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: Femte statusrapport om gennemførelsen af den fælles ramme for imødegåelse af hybride trusler fra 2016 og den fælles meddelelse fra 2018 om øget modstandsdygtighed og bedre kapacitet til at imødegå hybride trusler, SWD (2021) 729 final.

²⁴ Fælles arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: Femte statusrapport om gennemførelsen af den fælles ramme for imødegåelse af hybride trusler fra 2016 og den fælles meddelelse fra 2018 om øget modstandsdygtighed og bedre kapacitet til at imødegå hybride trusler, SWD (2021) 729 final.

²⁵ COM (2020) 829 final. Der blev opnået politisk enighed om CER-direktivet i juni 2022, og det forventes, at det træder i kraft i begyndelsen af 2023. CER-direktivet vil erstatte direktiv 2008/114/EF af 8. december 2008 om indkredsning og udpegning af europæisk kritisk infrastruktur og vurdering af behovet for at beskytte den bedre.

²⁶ Forslaget til Rådets henstilling blev vedtaget den 18. oktober 2022.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/da/ip_22_6238.

²⁷ Dette direktiv vil blive ophævet og erstattet af et direktiv om foranstaltninger vedrørende et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen (NIS 2-direktivet).

CyCLONe). Synergier med TEN-T bør undersøges²⁸. Medlemsstaterne opfordres også til at gøre brug af Kommissionens kortsigtede støtteprogram, der gennemføres sammen med ENISA, for at øge beredskabet hos væsentlige enheder i transportsektoren, f.eks. gennem penetrationstest.

- Udenlandske direkte investeringer foretaget af enheder uden for EU i infrastrukturer og transportoperationer inden for EU, som også er afgørende for militær transport, kan udgøre en sikkerhedsrisiko for EU og dets medlemsstater. Udenlandske direkte investeringer fra tredjelande i infrastruktur med dobbelt anvendelse inden for EU kan udgøre en risiko for sikkerheden og den offentlige orden. Dette er navnlig tilfældet, når tredjelande anvender finansielle foranstaltninger til at påvirke konnektiviteten negativt, eller når følsomme efterretninger bliver tilgængelige for investorer fra tredjelande. En stærk overlapning mellem civil og militær infrastruktur betyder yderligere sårbarhed i forbindelse med direkte udenlandske investeringer. Sådanne investeringer vil blive omhyggeligt screenet inden for rammerne af forordningen om screening af udenlandske direkte investeringer²⁹ og TEN-T³⁰.
- Indvirkningen af klimaændringerne og omstillingen til grøn energi på modstandsdygtigheden og energisikkerheden i EU-medlemsstaternes militære transportinfrastruktur og -kapaciteter. Stigende vandstand i havene og mere ekstreme vejrforhold fjører nye krav til militære anlæg, samtidig med at en mindskelse af afhængigheden af fossile brændstoffer inden for militær transport også har konsekvenser for sikkerheden og tilgængeligheden af vedvarende energikilder og relaterede teknologier³¹. Dette arbejde vil trække på relevante resultater fra konsultationsforummet for bæredygtig energi i forsvars- og sikkerhedssektoren (CF SEDSS), herunder forskningsundersøgelser om tilpasningsevne i forbindelse med klimaændringer og hybride truslers indvirkning på forsvaret, og det vil kortlægge mulighederne for at anvende vedvarende energikilder inden for militær transport, f.eks. brint.

Modstandsdygtigheden kan også styrkes ved at undersøge mulighederne for, at civile og militære konfigurationer af flymodeller kan anvende hinandens reservedele. I øjeblikket certificerer Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) civile luftfartøjer og de komponenter, der anvendes til vedligeholdelse og reparation, mens militære luftfartøjer og komponenter certificeres af medlemsstaterne af hensyn til den nationale sikkerhed. Denne tilgang fører til dobbeltarbejde: Militære luftfartøjer bør kunne udskifte deres reservedele med dem, der er certificeret til civil brug, hvis de er identiske. Uden at ændre EASA's eller medlemsstaternes kompetencer kan der overvejes en ny mekanisme til forenkling af procedurerne for certificering og vedligeholdelse af luftfartøjer ved at tillade, at komponenter og dele, der er certificeret af EASA, samles til fælles brug for militære og civile operatører, hvorved omkostningerne til vedligeholdelse af militære luftfartøjer reduceres betydeligt, samtidig med at flyvesikkerheden øges. Der bør iværksættes en pilotundersøgelse for at kortlægge synergier mellem de to certificeringsmekanismer. Desuden er operationer på luftfartsområdet stærkt afhængige af en effektiv udveksling og deling af digitale data mellem relevante civile og militære interessenter og operatører.

²⁸ COM (2020) 829 final. Der blev opnået politisk enighed om CER-direktivet i juni 2022, og det forventes, at det træder i kraft i begyndelsen af 2023. CER-direktivet vil erstatte direktiv 2008/114/EF af 8. december 2008 om indkredsning og udpegnings af europæisk kritisk infrastruktur og vurdering af behovet for at beskytte den bedre.

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen.

³⁰ Se artikel 47 i Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013, (COM(2021) 812 final).

³¹ Gennem CF SEDSS III gennemfører EDA i samarbejde med GD JRC og GD ENER forskningsundersøgelser for at undersøge klimaændringernes indvirkning på forsvarsrelaterede kritiske energiinfrastrukturer (CEI), og hvordan de kan øge deres modstandsdygtighed over for hybride trusler. I den forbindelse vil der blive afholdt en skrivebordsøvelse i 2023 for at udpege sårbarheder og fremme synergier med den civile sektor for at øge modstandsdygtigheden på forsvarsområdet.

Dette kræver en fælles civil-militær indsats for at sikre et modstandsdygtigt og robust dataudvekslingsnetværk med et højt cybersikkerhedsniveau.

3.3.4 Rumbaserede løsninger til militær mobilitet

Den nuværende og fremtidige rumbaserede navigation (Galileo/EGNOS), sikker kommunikation og jordobservation (Copernicus) har potentiale til i væsentlig grad at gavne den militære mobilitet. Vi bør vurdere, hvordan vi udnytter dette potentiale.

Den statsregulerede tjeneste (PRS) er den mest sikre Galileo-navigationstjeneste, der er egnet til statslige anvendelser, og som skal være pålidelig selv i krisesituationer svarende til GPS-M-koden. Galileos PRS kan give direkte fordele for den militære mobilitet ved uafbrudt at tilvejebringe sikre og nøjagtige positions-, navigations- og tidsbestemmelser i omstridte miljøer, opfylde kritiske operationelle behov i operationsområdet og bidrage til informeret beslutningstagning samt kommando og kontrol.

Selv om den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (EGNOS) ikke er designet til at fungere i et konfliktområde, kan den give betydelige operationelle fordele for logistik- og transportoperationer. Under ugunstige vejrforhold kan den muliggøre sikker adgang til luftbaser og regionale lufthavne, der ikke har andre midler.

Det nye EU-program for sikker konnektivitet, som Kommissionen foreslog en forordning om den 15. februar 2022, har til formål at sikre global adgang til sikre statslige satellitkommunikationstjenester. En række anvendelsestilfælde er blevet undersøgt i denne forbindelse, herunder vedrørende trafikstyring og militære missioner. Det fremgår klart af denne analyse, at sikker konnektivitet i stigende grad er et strategisk aktiv for brugen af selvkørende køretøjer og luftfartøjer. Der skal tages behørigt hensyn til militær mobilitet i definitionen af tjenesteporteføljen i det sikre konnektivitetssystem.

EU's jordobservationsprogram Copernicus tilbyder informationstjenester, der trækker på satellitbaseret jordobservation (fra Copernicus Sentinel-satellitter eller kommercielle satellitter) og in situ-data (der ikke stammer fra rummet) på tre hovedområder: 1) miljøovervågning (til lands: arealdække og -anvendelse, digital højdemodel, referencedata for EU's flodnet og vandområder; til søs; atmosfæren; klimaændringer), 2) beredskabsstyring (i tilfælde af naturkatastrofer eller menneskeskabte katastrofer, f.eks. oversvømmelser, jordskælv, skovbrande) og 3) sikkerhed (grænse- og havovervågning og støtte til EU's optræden udadtil). Mulige forbindelser til militær mobilitet kan undersøges nærmere.

CASSINI — Kommissionens initiativ til fremme af rum-iværksætteri i EU vil stimulere udviklingen af disruptive teknologier, industrielle processer og tjenester. Fremkomsten af nye kommercielle aktører vil udvide viften af rumbaserede løsninger, herunder til militær mobilitet.

Centrale foranstaltninger på EU-plan:

- EDA vil i tæt samråd med medlemsstaterne, EU-Udenrigstjenesten og Kommissionens tjenestegrene følge op på CARD-fokusområdet "bedre militær mobilitet" for at afhjælpe forskelle og mangler med hensyn til modstandsdygtighed samt den logistiske kapacitet og transportkapacitet, der er nødvendig for store styrkers bevægelser, herunder navnlig meget stort eller specialiseret gods (f.eks. farligt gods, der kræver særlige foranstaltninger).
- Senest i 2023 vil EU-Udenrigstjenesten vurdere det logistiske fodaftryk for FSFP-missioner og -operationer, navnlig med hensyn til certificeringer og inspektioner, samt identificere eventuelle mangler i transportkapaciteten og fremsætte anbefalinger om samarbejds muligheder.

- Senest i 2023 vil EDA undersøge muligheden for at tilpasse civil fragt af meget stort materiel til militære formål under hensyntagen til aktiviteterne under PESCO-projektet SATOC (Strategic Air Transport for Outsized Cargo).
- Senest i 2024 vil EDA kortlægge mulige behov for kapaciteter til specialiseret jernbanetransport og strategisk søtransport.
- EU-Udenrigstjenesten, EDA og Kommissionens tjenestegrene vil undersøge, hvordan koordineringen af mobilitetskapaciteten kan styrkes, herunder ved at søge synergier med multinationale mobilitetskoordinationscentre.
- Inden udgangen af 2024 vil Kommissionens tjenestegrene give et overblik pr. transportform over alle centrale aktører på det civile område med henblik på nød- og kriseplanlægning og -koordinering.
- Senest i 2024 vil EDA sammen med Kommissionens tjenestegrene og EU-Udenrigstjenesten (herunder EUMS) vurdere fordelene ved strategiske transportkapaciteter til dobbelt anvendelse såsom katastrofehjælp.
- EU-Udenrigstjenesten, Kommissionens tjenestegrene og EDA vil udnytte multinationale øvelser til at integrere militære mobilitetsaktiviteter (deploying, fastholdelse og omfordeling af styrkerne), herunder EU's liveøvelser og parallelle og koordinerede øvelser med NATO samt gennem EU's deltagelse i NATO-øvelser, hvor det er relevant.
- EU-Udenrigstjenesten vil sammen med Kommissionens tjenestegrene og EDA tilrettelægge scenariebaserede øvelser med deltagelse af medlemsstaternes eksperter.
- EDA og Kommissionens tjenestegrene vil fortsætte deres bestræbelser på at sikre pålidelig og effektiv udveksling og deling af digitale data mellem relevante interessenter inden for civil og militær luftfart.
- Kommissionens tjenestegrene, EU-Udenrigstjenesten og NIS-samarbejdsgruppen vil i samarbejde med relevante civile og militære organer og agenturer og etablerede netværk regelmæssigt gennemføre risikoevalueringer og risikoscenarier ud fra et cybersikkerhedsperspektiv med fokus på prioriterede kritiske sektorer. Dette vil blive gennemført for at sikre komplementaritet med stresstesten af kritisk infrastruktur som fastsat i formandens 5-punktsplan og det efterfølgende forslag til Rådets henstilling om kritisk infrastrukturens modstandsdygtighed.
- EDA vil sammen med EU-Udenrigstjenesten og Kommissionens tjenestegrene bygge videre på igangværende initiativer for at øge energisikkerheden og modstandsdygtigheden over for klimaændringer i militære anlæg og transportkapaciteter, der er nødvendige for militær mobilitet, og fremsætte henstillinger til medlemsstaterne som led i arbejdet med klima og forsvar. Synergier med TEN-T vil også blive undersøgt.
- Inden udgangen af 2023 vil Kommissionens tjenestegrene sammen med EASA og i samarbejde med de militære luftfartsmyndigheder og industrien iværksætte et pilotprojekt om oprettelse af en mekanisme for gensidig anerkendelse af reservedele, der anvendes i civile og militære konfigurationer af flymodeller. Projektet bør omfatte udarbejdelse af en civil-militær grænsefladeaftale for at definere de forskellige parter's ansvarsområder. Pilotprojektet bør afsluttes senest to år efter vedtagelsen af handlingsplanen.
- Kommissionens tjenestegrene, EDA og EU-Udenrigstjenesten vil undersøge en række nødforanstaltninger, der vil give militæret prioriteret adgang til transportinfrastruktur, -kapaciteter og -ruter, når det er nødvendigt, i krisetider anerkendt på EU-plan. For at øge de civile/militære synergier vil de vurdere mulighederne for at sikre adgang til strategiske transportkapaciteter, f.eks. gennem rammekontrakter med civile leverandører.

EU-medlemsstaterne opfordres til:

- at sikre cyberrobustheden i de fremtidige digitale processer og procedurer på grundlag af EDA's arbejde og undersøge muligheden for at udvikle funktionelle sikkerhedskrav.

4. PARTNERSKABSDIMENSIONEN

EU og NATO har en fælles interesse i at sikre hurtig flytning af militært personel og deres udstyr til både rutineaktiviteter i fredstid og i krisetider. Sikring af sammenhæng og gensidig styrkelse med hensyn til de respektive arbejdsområder har derfor været en integreret del af initiativet om militær mobilitet siden dets iværksættelse. I lyset af krigen i Ukraine er der opstået nye spørgsmål vedrørende behovet for at forbinde transportruter med nabolande og -regioner, herunder Ukraine.

4.1 *EU-NATO*

Partnerskabet med NATO er en integreret del af denne handlingsplan. Den strukturerede dialog om militær mobilitet er det vigtigste format til at fremme dialog og samarbejde på personaleniveau gennem regelmæssige møder og vil fortsat være afhængig af gensidig udveksling af oplysninger mellem de to organisationer. Investeringerne i transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse til militære bevægelser er til gavn for både EU og NATO. De tekniske og geografiske krav overlapper hinanden, og de tekniske standarder er blevet udviklet gennem samarbejde. Takket være dette samarbejde er EU's militære krav til militær mobilitet i overensstemmelse med NATO's krav om et niveau på ca. 95 %.

Hensigten er at sikre en sammenhængende tilgang og synergier mellem EU og NATO og effektivt at fjerne eksisterende hindringer, herunder retlige, infrastrukturelle og proceduremæssige, med henblik på at lette og fremskynde bevægeligheden og grænsepassagen for militært personel og militært materiel under fuld overholdelse af suveræne nationale beslutninger. Dette gælder navnlig bestræbelser med hensyn til infrastrukturforbedringer og de dermed forbundne krav, reduktion af proceduremæssige og lovgivningsmæssige hindringer, styrkelse af modstandsdygtigheden og gensidig deltagelse i militære mobilitetsrelaterede øvelser.

Samspillet om militær mobilitet vil blive fremmet i overensstemmelse med de vejledende principper for et styrket og intensiveret samarbejde, navnlig fuld åbenhed og gennemsigtighed, respekt for begge organisationers beslutningsautonomi og procedurer, inklusivitet og gensidighed, uden at dette berører den særlige karakter af nogen EU-medlemsstats sikkerheds- og forsvarspolitik.

4.2 *Forbindelse til andre partnere*

EU-Udenrigstjenesten vil sammen med Kommissionens tjenestegrene og EDA undersøge mulighederne for samarbejde med andre partnere i forskellige formater om spørgsmål vedrørende militær mobilitet.

Dette omfatter drøftelser om udviklingen i sikkerheds- og forsvarsdialogerne vedrørende militær mobilitet med relevante centrale EU-partnere såsom dem, der deltager i PESCO-projektet om militær mobilitet, navnlig USA, Canada og Norge. Det Forenede Kongerige forventes også snart at tilslutte sig dette PESCO-projekt, når de relevante procedurer er afsluttet. Dette vil bidrage til det transatlantiske samarbejde om sådanne spørgsmål og til partnerskabet mellem EU og NATO.

Desuden er der behov for at undersøge mulighederne for dobbelt anvendelse i forbindelse med det igangværende arbejde for bedre at forbinde medlemsstaternes vigtigste transportruter med vigtige partnerlande såsom Ukraine som omhandlet i meddelelsen om "solidaritetsbaner" mellem EU og Ukraine og Kommissionens forslag af 27. juli 2022 om udvidelse af fire europæiske transportkorridorer

til Ukraine og Moldova³². Desuden indeholder det ændrede forslag til en revideret TEN-T-forordning i juli 2022 en bestemmelse om standardisering af den europæiske sporvidde for jernbaner for at forbedre interoperabiliteten mellem Ukraine, Moldova og EU.

Endelig er EU rede til at udveksle bedste praksis fra de fremskridt, det har gjort med hensyn til at øge den militære mobilitet med regionale partnere og udvidelseslande såsom Vestbalkan, f.eks. med hensyn til tilgangen på tværs af ministerier og myndigheder, tilgangen med dobbelt anvendelse og praktiske skridt til at mindske den administrative byrde og forsinkelser.

Centrale foranstaltninger på EU-plan:

- EU-Udenrigstjenesten vil sammen med Kommissionens tjenestegrene og EDA fortsætte den strukturerede dialog mellem EU og NATO om militær mobilitet med henblik på at udveksle oplysninger og sikre sammenhæng mellem de respektive arbejdsområder.
- EU-Udenrigstjenesten vil sammen med Kommissionens tjenestegrene og EDA medtage militær mobilitet, hvor det er nødvendigt, i sikkerheds- og forsvarsdialogerne med relevante partnere, navnlig med Canada, Norge og USA.
- Kommissionens tjenestegrene og EU-Udenrigstjenesten vil undersøge mulighederne for dobbelt anvendelse af det igangværende arbejde med at sikre en forbedret forbindelse mellem medlemsstaternes vigtigste transportruter med særligt fokus på Ukraine og Moldova.
- EU-Udenrigstjenesten og Kommissionens tjenestegrene vil undersøge mulighederne for at fremme dialogen med regionale partnere, navnlig udvidelseslandene, om bedste praksis.

5. VEJEN FREM

Den højtstående repræsentant og Kommissionen forelægger handlingsplanen for militær mobilitet for EU's medlemsstater til overvejelse og godkendelse, så den kan gennemføres rettidigt og koordineret.

Periodiske fælles statusrapporter om gennemførelsen af denne handlingsplan vil blive forelagt EU's medlemsstater, og den første vil blive forelagt senest i november 2023.

³² Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — En handlingsplan for solidaritetsbaner mellem EU og Ukraine for at lette Ukraines landbrugsekspport og bilaterale handel med EU (COM(2022) 217 final).