



ÎNALTUL REPREZENTANT AL
UNIUNII PENTRU AFACERI
EXTERNE ȘI POLITICA
DE SECURITATE

Bruxelles, 10.11.2022
JOIN(2022) 48 final

COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Planul de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0

1. INTRODUCERE

Busola strategică pentru securitate și apărare¹, pe care Consiliul European a aprobat-o în martie 2022, sublinia următoarele: „Agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei a confirmat necesitatea urgentă de a spori în mod substanțial mobilitatea militară a forțelor noastre armate în interiorul și în afara Uniunii.” În vederea asumării de „noi angajamente cu scopul de a consolida și de a investi în mod substanțial în mobilitatea militară”, ea făcea apel la elaborarea „unui plan de acțiune ambițios și revizuit până la sfârșitul anului 2022”. Prezentul Plan de acțiune vizând mobilitatea militară 2.0 răspunde acestui apel.

Mobilitatea militară este vitală pentru securitatea și apărarea noastră europeană. Forțele statelor membre ale UE trebuie să fie în măsură să răspundă rapid și la o scară suficientă crizelor care survin la frontierele externe ale UE și dincolo de acestea. În plus, în contextul agresiunii Rusiei împotriva Ucrainei, am învățat cât de important este să efectuăm mișcările de ajutor militar cât mai rapid și mai ușor cu putință.

Experiența statelor membre în contextul Ucrainei arată că Uniunea a făcut pași înainte în ceea ce privește mobilitatea militară. De exemplu, acordurile relevante elaborate de Agenția Europeană de Apărare au ajutat statele membre să scurteze termenele pentru mișcările transfrontaliere. Având în vedere circumstanțele excepționale, statele membre au fost adesea pregătite să facă derogări pentru a soluționa problemele de la caz la caz, pentru a-și depăși restricțiile naționale. Este momentul să trecem de la o abordare de la caz la caz la soluții structurale. În același timp, am fost martorii unor limitări – de exemplu, diferențele dintre sistemele feroviare din Ucraina și statele membre ale UE, precum și dintre sistemele din cadrul Uniunii Europene, au împiedicat găsirea unor soluții optime de mobilitate. Dependenta puternică de soluțiile de transport civil contractate a devenit, la rândul său, evidentă.

Pe baza progreselor înregistrate de la lansarea inițiativei privind mobilitatea militară în 2017², noul plan de acțiune **deschide următorul capitol al lucrărilor vizând mobilitatea militară pentru perioada 2022-2026**. Datorită domeniului de aplicare extins și **măsurilor suplimentare** pe care le propune, el va contribui la crearea unei **rețele de mobilitate militară bine conectate, cu timpi de reacție mai scurți și cu o infrastructură și capacități de transport capabile, securizate, durabile și reziliente**.

Planul de acțiune abordează necesitatea de a îmbunătăți în continuare capacitatea infrastructurii de transport de a face față greutății, dimensiunii și amplitudinii mișcărilor militare, prin noi măsuri de priorizare a activităților noastre și de includere a cerințelor lanțului de aprovizionare cu combustibil pentru transporturile militare. El continuă eforturile de raționalizare și armonizare a unor norme și proceduri naționale complexe, îndelungate și divergente, inclusiv prin introducerea de noi acțiuni pentru a sprijini digitalizarea în continuare a proceselor administrative. Planul adaugă un nou pilon al pregătirii și rezilienței, care cuprinde dezvoltarea capacităților de transport strategice în conformitate cu Raportul anual coordonat privind apărarea (CARD) din noiembrie 2020. El propune măsuri de îmbunătățire a protecției sectorului transporturilor împotriva atacurilor cibernetice și a altor amenințări hibride și măsuri de promovare a rezilienței la schimbările climatice și a securității energetice ale acestuia.. Noul pilon al parteneriatului prezintă propuneri de consolidare a dialogului, a cooperării și a conectivității cu o serie de parteneri externi.

Elementele constitutive, care au fost instituite începând din 2018, oferă o bază solidă pentru acest nou plan de acțiune:

¹ O Busolă strategică pentru securitate și apărare – Pentru o Uniune Europeană care își protejează cetățenii, valorile și interesele și contribuie la pacea și securitatea internațională (7348/1/22).

² Pe baza Comunicării comune intitulată „Îmbunătățirea mobilității militare în Uniunea Europeană” [JOIN(2017) 41 final] și a Comunicării comune privind Planul de acțiune vizând mobilitatea militară [JOIN(2018) 5 final].

- Consiliul a aprobat cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul și în afara UE, inclusiv specificațiile tehnice și principalele rute militare³.
- În cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) există un buget de 1,69 miliarde EUR pentru proiecte de infrastructură de transport cu dublă utilizare pentru perioada 2021-2027⁴.
- Primul program de lucru al MIE pentru perioada 2021-2023 și Regulamentul de punere în aplicare privind cerințele pentru produsele cu dublă utilizare pentru aceste proiecte au fost adoptate în august 2021⁵. Acest lucru a pregătit terenul pentru adoptarea, la 24 mai 2022, a primului val de proiecte în valoare de 339 de milioane EUR, iar a doua cerere de propuneri a fost lansată la începutul aceleiași luni. Aceste date au fost accelerate față de termenele prevăzute inițial din cauza războiului din Ucraina, pentru a accelera punerea în aplicare a proiectelor de infrastructură care vor îmbunătăți mobilitatea militară.
- Comisia a prezentat o propunere de revizuire a Regulamentului privind rețeaua transeuropeană de transport⁶, care include pentru prima dată și mobilitatea militară în cadrul rețelei transeuropene de transport. Coerența dintre rețeaua militară a UE și rețelele TEN-T a fost îmbunătățită și au fost propuse noi standarde privind infrastructura pentru toate modurile de transport, standarde care vor îmbunătăți în mod direct mobilitatea militară.
- Au fost abordate, de asemenea, aspecte de reglementare și procedurale: formalitățile vamale pentru mișcările militare transfrontaliere au fost simplificate. Transportul de mărfuri periculoase în domeniul militar a fost armonizat. O nouă directivă (2019/2235) prevede o scutire de TVA și de accize pentru bunurile sau serviciile utilizate sau achiziționate în contextul unei acțiuni de apărare desfășurate pentru implementarea unei activități a Uniunii în cadrul politicii de securitate și apărare comune. Douăzeci și patru de state membre ale UE și Norvegia s-au alăturat programului privind „Optimizarea procedurilor de autorizare a mișcărilor transfrontaliere în Europa” al Agenției Europene de Apărare.
- În cadrul cooperării structurate permanente (*Permanent Structured Cooperation*, PESCO), statele membre au lansat diferite proiecte de colaborare. Proiectul privind mobilitatea militară reunește douăzeci și cinci de state membre și țări terțe⁷ pentru a coordona măsurile naționale relevante, inclusiv cele convenite de statele membre în așa-numitul „angajament privind mobilitatea militară” din 25 iunie 2018⁸. Proiectul privind centrele logistice implică colaborarea a 17 state membre, cu scopul de a conecta depourile și capacitățile lor logistice pentru a reduce timpul de reacție și a optimiza utilizarea capacităților.

2. ABORDARE STRATEGICĂ

Urmând direcția stabilită de Busola strategică și luând în considerare atât principiile directoare enunțate în planul de acțiune din 2018⁹, cât și schimbările survenite la nivelul contextului strategic, prezentul plan de acțiune oferă un cadru cuprinzător pentru sporirea mobilității militare. El propune acțiuni

³ *Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU* (Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara ei), actualizare (ST 10921/19), 4 iulie 2019, aprobate de Consiliu la 15 iulie și consolidate cu partea rămasă la 19 iulie (ST 11373/19).

⁴ Reuniunea extraordinară a Consiliului European (17, 18, 19, 20 și 21 iulie 2020) – Concluzii, <https://www.consilium.europa.eu/media/45109/210720-euco-final-conclusions-en.pdf>, p. 53.

⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1328 al Comisiei din 10 august 2021 de specificare a cerințelor în materie de infrastructură aplicabile anumitor categorii de acțiuni privind infrastructura cu dublă utilizare în temeiul Regulamentului (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului, *C/2021/5859, JO L 288, 11.8.2021, p. 37*.

⁶ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE, *JO L 348, 20.12.2013, p. 1*.

⁷ Canada, Norvegia și Statele Unite ale Americii

⁸ Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea în contextul Strategiei globale a UE, 25 iunie 2018, punctul 18, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10246-2018-INIT/ro/pdf>

⁹ Comunicarea comună privind Planul de acțiune vizând mobilitatea militară [JOIN(2018) 5 final].

suplimentare pentru a permite **mișcări de trupe rapide, eficiente și neîngrădite, potențial la scară largă**, inclusiv de personal militar și echipamente, atât în contextul politicii de securitate și apărare comune a UE, cât și pentru activități naționale și internaționale, în special în cadrul NATO.

Pentru a asigura coerența acestor acțiuni, pentru a include domeniul de aplicare extins al „mobilității militare 2.0” și pentru a facilita implicarea efectivă a unei game largi de părți interesate, este necesară o abordare strategică. Abordarea strategică a prezentului plan de acțiune se axează pe necesitatea de a dezvolta o **rețea de mobilitate militară bine conectată**, care să cuprindă:

- **coridoare de transport multimodal**, inclusiv drumuri, căi ferate, rute aeriene și căi navigabile interioare cu infrastructură de transport cu dublă utilizare, capabile să deservească transporturile militare;
- **noduri de transport și centre logistice** care să ofere sprijinul și susținerea necesare din partea țărilor de primire și de tranzit pentru a facilita desfășurarea trupelor și a materialelor;
- **norme, reglementări și proceduri armonizate**, precum și **acorduri administrative digitalizate**;
- îmbunătățirea **sustenabilității, rezilienței și pregătirii** capacităților de transport strategice și a capacităților logistice civile și militare.

În conformitate cu această abordare și reflectând rolul esențial al statelor membre, planul de acțiune stabilește **acțiuni recomandate pe care statele membre sunt invitate să le întreprindă** în mod complementar și coerent și cu respectarea deplină a suveranității statelor membre ale UE asupra teritoriului lor național și a proceselor decizionale naționale privind mișcările militare. Sunt incluse aici activitățile desfășurate de statele membre prin proiectele din cadrul PESCO.

O abordare coerentă și coordonată a mobilității militare este un interes partajat cu NATO. Mobilitatea militară continuă să fie o „**inițiativă emblematică**” **pentru o cooperare consolidată și intensificată între cele două organizații**, în conformitate cu principiile directoare UE-NATO, cu o interacțiune și un schimb de informații eficiente în cadrul unui dialog structurat bine stabilit la nivel de personal.

3. ACTIUNI IDENTIFICATE

Urmând abordarea strategică, acțiunile identificate sunt structurate în jurul a **patru piloni principali: coridoarele multimodale și centrele logistice, măsurile de sprijin în materie de reglementare, reziliența și pregătirea, precum și parteneriatele.**

3.1 Coridoare multimodale și centre logistice: realizarea de investiții în infrastructura de transport cu dublă utilizare

La baza mobilității militare se află necesitatea de a moderniza infrastructura de transport cu dublă utilizare de-a lungul rețelei de mobilitate militară – care cuprinde rute de transport multimodale conectate prin noduri logistice – astfel încât aceasta să fie capabilă să deservească, cu un preaviz scurt, transporturi militare potențial grele și de mare amploare. Statele membre ale UE utilizează în mare măsură aceeași infrastructură de transport atât pentru mișcările civile, cât și pentru cele militare, precum și pentru transporturi. Consolidarea infrastructurii de transport cu dublă utilizare la nivelul întregii rețele transeuropene de transport (TEN-T) implică, prin urmare, dezvoltarea de coridoare de transport și noduri de transport multimodale. Prin urmare, dezvoltarea infrastructurii de transport cu dublă utilizare prin cofinanțare de la instrumentul de finanțare al Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) continuă să fie un pilon esențial al prezentului plan de acțiune.

În conformitate cu Busola strategică, UE va continua să consolideze infrastructura de transport cu dublă utilizare la nivelul întregii rețele transeuropene de transport, pentru a promova mișcarea rapidă și fără probleme a personalului militar, a materialelor și a echipamentelor pentru desfășurări și exerciții operaționale, lucrând în strânsă cooperare cu NATO și cu alți parteneri.

Una dintre acțiunile implementate în cadrul primului plan de acțiune vizând mobilitatea militară a fost cofinanțarea proiectelor de infrastructură de transport cu dublă utilizare situate atât în rețeaua militară a UE, cât și în rețeaua TEN-T. Actuala TEN-T, care a fost adoptată de Parlamentul European și de Consiliul European în 2013, include în principal drumurile, căile ferate, porturile și aeroporturile din Uniunea Europeană. În 2019, serviciile Comisiei și Serviciul European de Acțiune Externă (SEAE) au efectuat o analiză a lacunelor pentru a efectua o comparație între TEN-T și rețeaua militară a UE. În plus, analiza lacunelor efectuată în 2019 a comparat cerințele militare pentru infrastructura de transport cu cerințele tehnice pentru infrastructura de transport TEN-T. În ceea ce privește comparația dintre rețeaua militară a statelor membre și TEN-T, s-a înregistrat o suprapunere de 93 % între cele două rețele. Aceasta înseamnă că investițiile în infrastructura de transport din rețeaua transeuropeană de transport îmbunătățesc în mod direct mobilitatea militară. Obiectivul este realizarea rețelei centrale a rețelei transeuropene de transport până în 2030.

La 14 decembrie 2021, Comisia a propus revizuirea Regulamentului TEN-T din 2013. Ea a propus în special extinderea coridoarelor rețelei centrale la partenerii din Balcanii de Vest. La revizuirea Regulamentului TEN-T, Comisia a inclus drumuri și tronsoane feroviare suplimentare în rețeaua geografică existentă, pentru a reduce decalajele față de rețeaua militară. Obiectivul a fost consolidarea sinergiilor dintre sectorul civil și cel militar în ceea ce privește utilizarea infrastructurii de transport existente. În plus, Comisia a propus creșterea numărului de standarde tehnice pentru infrastructura TEN-T. Acest lucru va aduce beneficii directe mișcărilor de trupe și materiale militare și, prin urmare, va încuraja mobilitatea militară în interiorul și în afara UE. La 27 iulie 2022, Comisia a adoptat o propunere modificată privind TEN-T pentru a ține cont de noul context geopolitic în urma războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Se propune extinderea a patru coridoare europene de transport până la Ucraina și Republica Moldova, pentru a îmbunătăți legăturile dintre Uniune și țările partenere învecinate. Propunerea Comisiei abordează, de asemenea, problema diferitelor ecartamente ale liniilor de cale ferată utilizate în Ucraina, Moldova și în anumite state membre (statele baltice, Finlanda, Peninsula Iberică), fapt ce reduce interoperabilitatea feroviară și, prin urmare, reziliența rețelei. Comisia a propus măsuri pentru o migrare progresivă a liniilor de cale ferată la ecartamentul standard european¹⁰.

Următoarele hărți ilustrează rețelele TEN-T actuale pentru drumuri, căi ferate, porturi și aeroporturi din Uniunea Europeană [Regulamentul (UE) nr. 1315/2013].

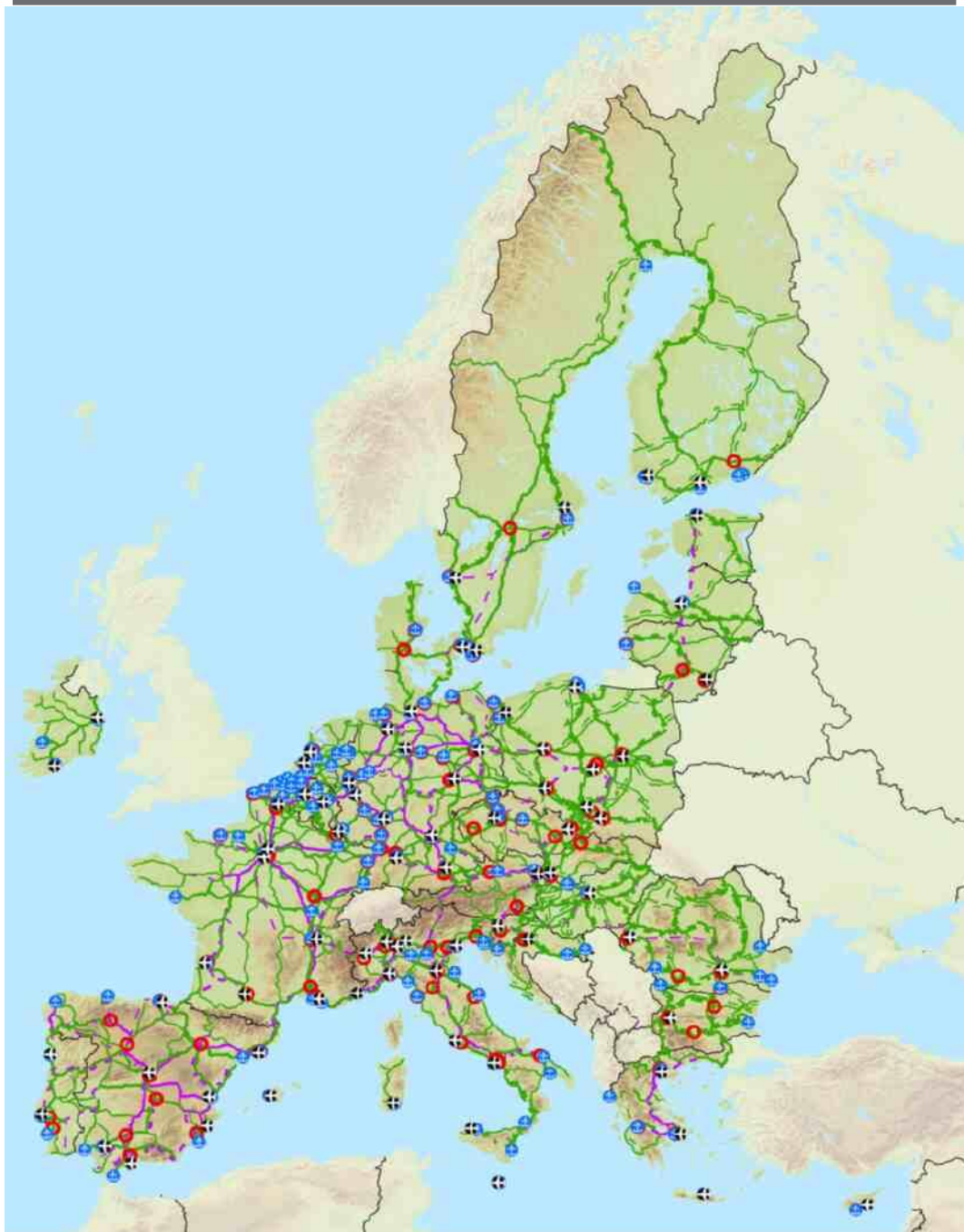
¹⁰ Propunerea modificată de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, COM(2022) 384 final.



Rețeaua TEN-T – Statele membre ale UE

Căi ferate principale și rețeaua globală

Porturi principale, terminale feroviar-rutiere (TFR) principale și aeroporturi principale



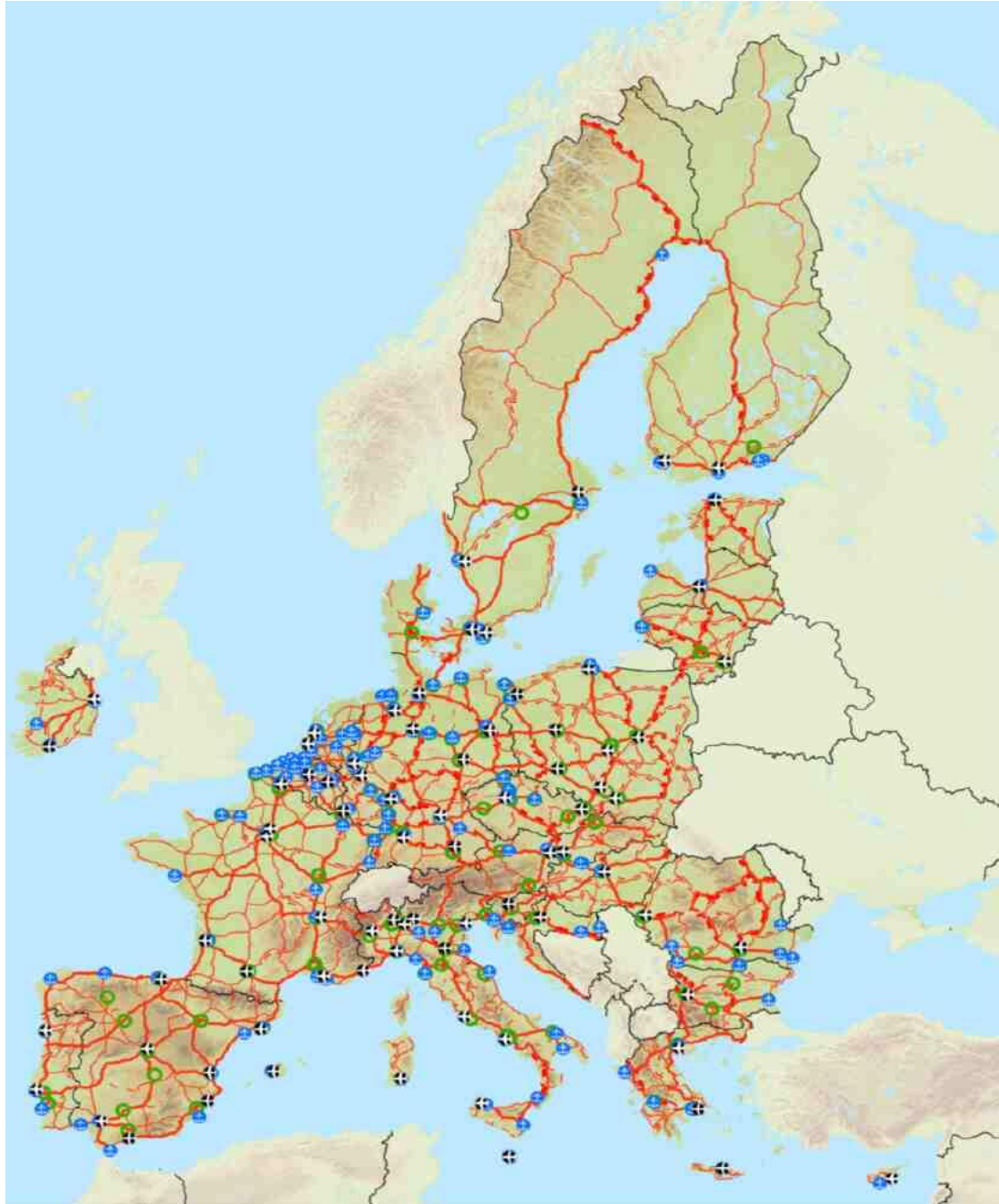
Căi ferate principale	Rețeaua globală	Principal
Convenționale / Finalizate	Convenționale / Finalizate	Port
Convenționale / De modernizat	Convenționale / De modernizat	TFR
Convenționale / Nou-construite	Convenționale / Nou-construite	Aeroport
Mare viteză / Finalizate	Mare viteză / Finalizate	
De modernizat pentru mare viteză	De modernizat pentru mare viteză	
Mare viteză / Planificate	Mare viteză / Planificate	



Rețeaua TEN-T – Statele membre ale UE

Drumuri principale și rețeaua globală

Porturi principale, terminale feroviar-rutiere (TFR) principale și aeroporturi principale



<i>Drumuri principale</i>	<i>Rețeaua globală</i>	<i>Principal</i>
Drum	Drum	Port
Drum / De modernizat	Drum / De modernizat	TFR
Drum / Nou-construit	Drum / Nou-construit	Aeroport
	Proiectat	

TENtec

Sunt necesare, de asemenea, eforturi suplimentare pentru a identifica lacunele și blocajele din infrastructura fizică de transport din statele membre. Până în prezent, serviciile Comisiei și SEAE (inclusiv Statul-Major al UE) au depus eforturi pentru a reduce decalajul dintre TEN-T și rețelele militare ale UE în cadrul revizuirii TEN-T și prin asigurarea de fonduri MIE pentru mobilitatea militară, pentru a sprijini proiectele privind infrastructura cu dublă utilizare. Eforturile ar trebui să se concentreze acum pe asigurarea celor mai eficiente modalități de utilizare a infrastructurii atunci când forțele militare trebuie să efectueze mișcări. Obiectivul este de a spori capacitatea infrastructurii și de a optimiza utilizarea ei, atât în scopuri civile, cât și militare. Aceasta necesită un nivel ridicat de reziliență a infrastructurii, tehnologii de sprijin și acces la energie, care să permită forțelor militare să efectueze mișcări de capacitate substanțiale, cu un preaviz foarte scurt.

Prin urmare, cerințele militare aplicabile în interiorul și în afara UE trebuie actualizate pentru a permite alinierea în continuare a standardelor pentru rețeaua transeuropeană de transport la standardele pentru rețeaua de transport militar a UE. Ca parte a acestei actualizări, domeniul de aplicare al cerințelor militare ar trebui extins pentru a include o infrastructură a lanțului de aprovizionare cu combustibil. Atunci când se efectuează mișcări de trupe la scară largă pe distanțe lungi în perioade de criză, este esențial să existe o aprovizionare sigură cu combustibil disponibilă de-a lungul parcursului. În plus, pe măsură ce tranziția către o energie curată avansează, există un interes geostrategic de a asigura faptul că trupele la scară largă sunt mai puțin dependente de combustibilii fosili. Mai mult, cerințele militare ar trebui să abordeze, de asemenea, infrastructurile și sistemele, pentru un acces la spațiul aerian și o utilizare eficientă a sistemelor de navigație aeriană. Creșterea în continuare a capacității TEN-T necesită totodată explorarea legăturilor cu dezvoltarea de noduri logistice.

Este necesar să se identifice în ce măsură rețeaua de transport militar a UE îndeplinește în mod practic cerințele militare pentru infrastructură. Pe baza analizei decalajelor dintre cerințele civile și cele militare (prezentată pentru prima dată în 2019 și apoi actualizată în 2020), trebuie efectuată o evaluare a măsurii în care *infrastructura* fizică îndeplinește *cerințele militare*. O astfel de evaluare ar permite identificarea, pe de o parte, a regiunilor în care există lacune și, pe de altă parte, a tipurilor de lacune, în consultare cu NATO, după caz. Prin urmare, ar fi mai ușor să se acorde prioritate dezvoltării infrastructurii și finanțării la nivelul UE, pentru a se accelera dezvoltarea infrastructurii cu dublă utilizare și pentru a se asigura reziliența rețelei de transport. Astfel de măsuri vor contribui la crearea unei conexiuni fără sincope între depourile și infrastructura logistică militară și rețeaua de transport de la nivelul UE. O infrastructură care asigură o desfășurare rapidă a forțelor militare va fi, de asemenea, în beneficiul direct al utilizărilor civile, de exemplu prin crearea de noi capacități de infrastructură, care ar putea fi utilizate de statele membre atunci când își acordă reciproc asistență pentru intervenții urgente de combatere a incendiilor forestiere.

Pentru a facilita coerența și legăturile dintre activitățile statelor membre – inclusiv prin intermediul diferitelor proiecte PESCO relevante, în special în ceea ce privește mobilitatea militară și centrele logistice – și direcțiile de activitate de la nivelul UE pentru întreaga gamă de subiecte, **ar putea fi instituit un eveniment anual** pentru a reuni diferite părți interesate din instituțiile UE, proiectele PESCO relevante și parteneri precum NATO. Un prim eveniment ar putea avea loc în a doua jumătate a anului 2023.

Acțiuni-cheie la nivelul UE:

- Până la finele anului 2022, SEAE (inclusiv EUMS), în coordonare cu statele membre, serviciile Comisiei și AEA, va actualiza cerințele militare aplicabile în interiorul și în afara UE. Cerințele militare vor fi extinse pentru a include infrastructura lanțului de aprovizionare cu combustibil și pentru a acoperi dubla utilizare a sistemelor și infrastructurilor de comunicații, navigație și supraveghere pentru managementul traficului aerian, care permit

accesul efectiv la spațiul aerian și utilizarea serviciilor de navigație aeriană¹¹. Coerența cu NATO va continua să fie asigurată, conform necesităților.

- AEA și serviciile Comisiei își vor continua cooperarea în ceea ce privește asigurarea accesului la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană pentru aviația civilă și militară în contextul cerului unic european (SES) și al cercetării conexe privind managementul traficului aerian (SESAR).
- Până la jumătatea anului 2023, serviciile Comisiei împreună cu SEAE vor efectua un studiu pentru a identifica posibilitățile de efectuare a unor mișcări cu preaviz scurt și la scară largă pentru a îmbunătăți reziliența din punctul de vedere al aprovizionării cu combustibil, planificarea pe termen lung a infrastructurii și utilizarea optimă a acesteia. Studiul va include o analiză a măsurii în care rețeaua fizică de transport militar a UE îndeplinește cerințele de infrastructură identificate în cerințele militare, în consultare cu NATO, după caz. Pe baza contribuțiilor autorităților naționale, serviciile Comisiei și SEAE vor analiza posibilele lacune și vor sugera acțiuni de remediere a acestora.
- Până în vara anului 2023, SEAE, în consultare cu serviciile Comisiei și cu AEA, va colabora cu un stat membru dispus să organizeze primul eveniment anual privind mobilitatea militară, aducând o abordare la nivelul întregii administrații cu părțile interesate relevante.
- Astfel cum se indică în Comunicarea comună privind analiza decalajelor în materie de investiții în domeniul apărării și calea de urmat, Comisia va lua în considerare, în cadrul revizuirii globale a priorităților, efectuată cu ocazia evaluării la jumătatea perioadei a cadrului financiar multianual (CFM), consolidarea bugetului pentru mobilitate militară prin intermediul Mecanismului pentru interconectarea Europei, pentru a implementa proiecte de infrastructură cu dublă utilizare în limitele stabilite de CFM.

Statele membre ale UE sunt invitate:

- Să întrețină și să dezvolte rețeaua de puncte naționale de contact pentru mobilitatea militară.
- Să elaboreze și să prezinte propuneri de proiecte de infrastructură cu dublă utilizare în toate domeniile transporturilor care să îmbunătățească mobilitatea militară în conformitate cu MIE și cu prioritățile sale declarate, cu un accent deosebit pe acțiunile din domeniul transporturilor care abordează în același timp acțiunile climatice, inclusiv proiectele de îmbunătățire a securității energetice.
- Să contribuie la actualizarea cerințelor militare pentru mobilitatea militară în interiorul și în afara UE și să prezinte propuneri pentru noi domenii de inclus.
- Până la jumătatea anului 2023, să prezinte serviciilor Comisiei și SEAE evaluările lor naționale privind capacitatea rețelelor fizice de a îndeplini cerințele în materie de infrastructură identificate în cerințele militare, pentru a contribui la studiul menționat anterior.
- Să caute sinergii în materie de eficiență energetică în strategiile lor naționale, pentru a pregăti forțele armate pentru schimbările climatice înainte de finele anului 2023, astfel cum se solicită în Busola strategică.

¹¹ Managementul traficului aerian (ATM) (managementul rețelei, interoperabilitatea, furnizarea de servicii de navigație aeriană, utilizarea spațiului aerian de către utilizatorii civili și militari) din Uniune este abordat în cadrul inițiativei privind cerul unic european și al proiectului SESAR. Cadrul de reglementare subiacent afectează dubla utilizare a sistemelor și infrastructurii ATM.

3.2 Măsuri de sprijin în materie de reglementare

Existența unor proceduri armonizate și eliminarea barierelor procedurale vor facilita efectuarea de mișcări militare rapide. Astfel de măsuri ar trebui să respecte suveranitatea statelor membre ale UE în ceea ce privește teritoriul lor național și procesele decizionale naționale. Activitatea viitoare ar trebui să se concentreze pe implementarea și completarea diferitelor direcții de lucru lansate începând cu 2018, cu obiectivul de a ajuta statele membre să-și îndeplinească „angajamentul privind mobilitatea militară” asumat în 2018¹².

3.2.1 *Autorizațiile pentru mișcările transfrontaliere*

Pentru a sprijini mișcările personalului și mijloacelor militare, UE a facilitat trecerea frontierelor prin utilizarea mai multor moduri de transport. Programul AEA privind „Optimizarea procedurilor de autorizare a deplasărilor transfrontaliere în Europa” (CBMP) a fost instituit pentru a armoniza și a simplifica procedurile privind mișcările transfrontaliere, abordând atât aspectele de reglementare, cât și cele procedurale. În noiembrie 2021, au fost semnate două acorduri tehnice, unul pentru suprafață¹³ și celălalt pentru domeniul aerian¹⁴. Aceste mecanisme specifică procedurile care trebuie urmate pentru mișcările din perioade de criză, pregătirea pentru situații de criză, formarea și activitățile de zi cu zi.

În anumite cazuri, statele membre trebuie să integreze în continuare aceste mecanisme în procesele naționale. AEA facilitează în prezent punerea lor în aplicare, inclusiv prin intermediul rețelei punctelor naționale de contact (NPOC) instituite prin proiectul „Mobilitate militară” al PESCO. Acest lucru va scurta procesul de acordare a autorizațiilor de mișcare și, prin urmare, va ajuta statele membre participante să îndeplinească obiectivul convenit de a răspunde în termen de cinci zile lucrătoare. AEA a demarat, de asemenea, lucrările de elaborare a unui al treilea acord de autorizare a mișcărilor transfrontaliere în domeniul maritim.

¹² Concluziile Consiliului Afaceri Externe din 25 iunie 2018, punctul 18: „Invită statele membre să ia măsuri la nivel național pentru a îmbunătăți eficiența mobilității militare și pentru a simplifica și standardiza normele și procedurile relevante în concordanță cu planul de acțiune și cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul și în afara UE, în conformitate cu legislațiile naționale ale statelor membre, cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de 2024, și să urmărească realizarea următoarelor acțiuni inițiale până la sfârșitul lui 2019:

- a) elaborarea unor planuri naționale pentru mobilitatea militară și acordarea de prioritate deosebită punerii în aplicare a acestora;
- b) în conformitate cu procedurile standardizate relevante și ținând seama de procesul decizional și criteriile naționale, accelerarea procedurilor de trecere a frontierei și, în acest scop, colaborarea cu autoritățile naționale competente în direcția acordării permisiunilor de deplasare transfrontalieră, incluzând cererile de intrare și permisiunea de deplasare pentru toate modurile de transport (de suprafață, aerian și maritim) și aspectele ce țin de deplasarea și transportul militar, pentru activități de rutină în termen de 1 zi lucrătoare; precum și analizarea posibilității de a reduce chiar acest termen pentru unitățile de reacție rapidă;
- c) facilitarea și accelerarea comunicării și a procedurilor și, în acest scop, crearea unei rețele interconectate solide a punctelor naționale de contact pentru toate aspectele legate de mobilitatea militară, printre altele pentru a putea gestiona rapid cererile privind deplasări transfrontaliere;
- d) utilizarea exercițiilor naționale și multinaționale existente adecvate pentru a practica mai regulat mobilitatea militară, inclusiv în cursul exercițiilor în condiții reale, și deplasările cu preaviz scurt”.

¹³ Acordul tehnic privind mișcările de suprafață vizează sporirea mobilității militare în ceea ce privește drumurile, căile ferate și căile navigabile interioare prin armonizarea și simplificarea procedurilor administrative și prin promovarea autorizațiilor de mișcare. Acesta a fost semnat de 23 de state membre contribuitoare și de Norvegia.

¹⁴ Acordul tehnic privind transportul aerian își propune să acopere o gamă mai largă de misiuni, complementare Acordului tehnic privind autorizațiile diplomatice (DIC) existent, inclusiv alimentarea în aer, platformele sistemului de aeronave pilotate de la distanță (RPAS), misiunile de formare, aeronavele militare și elicopterele. Acesta a fost semnat de 22 de state membre contribuitoare și de Norvegia.

3.2.2 *Vamă*

În iulie 2020, au intrat în vigoare modificări legislative¹⁵ vizând simplificarea formalităților vamale pentru mărfurile militare și stabilirea unui cadru juridic pentru formularul UE 302¹⁶.

Acordul de program de categoria A al AEA „Armonizarea cerințelor militare legate de vămi” a fost semnat în mai 2021 de 23 de state membre contribuitoare plus Norvegia. Acesta vizează digitalizarea activităților vamale legate de domeniul militar și punerea la dispoziție a setului de date rezultat pentru a face schimb cu autoritățile vamale civile. Până în prezent, activitatea s-a axat pe primul obiectiv al programului, și anume o evaluare a nevoilor, câștigurilor și riscurilor aferente dezvoltării unui sistem vamal militar utilizat de statele membre contribuitoare. Acestea din urmă, sprijinite de AEA, lucrează în strânsă coordonare cu serviciile Comisiei pentru a asigura conformitatea cu procedurile vamale, astfel cum sunt descrise în Codul vamal al Uniunii (CVU). Rezultatele acestei evaluări vor constitui baza pentru etapele următoare, în special în vederea definirii specificațiilor și cerințelor pentru digitalizarea vămilor militare, printre care, în special, tehnicile de prelucrare electronică a datelor pentru schimbul de informații între autoritățile vamale și forțele militare.

Comisia ar urma să lucreze, dacă este necesar, la modificările juridice și la monitorizarea dezvoltării sistemului digital pentru schimbul securizat și rapid de informații legate de mobilitatea militară, pentru a se asigura că există un cadru juridic care reglementează utilizarea sistemului de către statele membre și că sistemul este aliniat la procedurile vamale, astfel cum sunt stabilite în legislația vamală a UE.

3.2.3 *Digitalizarea proceselor administrative*

Așa cum s-a arătat mai sus, în cadrul programului anual de lucru pentru 2021, Fondul european de apărare (FEA) a inclus o propunere de dezvoltare a unui sistem digital pentru schimbul rapid și securizat de informații legate de mobilitatea militară. Un consorțiu format din întreprinderi din nouă state membre plus o țară parteneră¹⁷ a fost preselectat pentru a primi finanțare pentru dezvoltarea acestui sistem digital, care ar putea fi disponibil la jumătatea anului 2025.

Comisia ar urma să sprijine contractantul în dezvoltarea sistemului și să asigure utilizarea acestuia de către toate statele membre.

3.2.4 *Îmbunătățirea logisticii*

Îmbunătățirea logisticii este un factor esențial în toate domeniile operaționale ale forțelor armate ale statelor membre. Existența unor sisteme și procese logistice naționale eterogene, adaptate nevoilor individuale, reprezintă o provocare majoră pentru coerența peisajului european al capacităților. Prin urmare, AEA sprijină elaborarea unor standarde comune pentru o rețea informatică logistică la nivelul întregii UE¹⁸, în conformitate cu prioritatea respectivă a UE în materie de dezvoltare a capacităților și cu una din direcțiile de lucru specifice ale domeniului de intervenție CARD „Mobilitate militară consolidată”. O astfel de rețea informatică ar permite o gestionare eficientă a stocurilor și proviziilor, inclusiv o gestionare cooperativă a depozitelor și o capacitate de urmărire pentru a îmbunătăți gradul de conștientizare a lanțului logistic de aprovizionare.

¹⁵ Ca urmare a celor doi ani de activități desfășurate de Comisie, în cooperare cu AEA și cu statele membre ale UE, în Jurnalul Oficial au fost publicate mai multe modificări ale Regulamentului delegat (UE) 2015/2446 al Comisiei și ale Regulamentului de punere în aplicare 2015/2447 al Comisiei, și anume actele delegate și de punere în aplicare ale Codului vamal al Uniunii (CVU).

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

¹⁷ Estonia, Lituania, Germania, Bulgaria, Polonia, Luxemburg, România, Republica Cehă și Letonia, plus Norvegia

¹⁸ Logistica este un sistem închis și rezilient, în care toți furnizorii, consumatorii și părțile terțe contribuie reciproc la lanțul de aprovizionare. Logistica se compune din achiziții, mișcare și transport, formare, distribuție și gestionarea aprovizionării. Obiectivul logisticii este de a furniza cantitatea și calitatea produselor solicitate la momentul și locul solicitat.

În plus, ar trebui elaborate standarde comune pentru soluțiile de fabricație aditivă militară, pentru a profita de tehnologie, care ar putea asigura mișcări militare rapide prin accelerarea furnizării de piese de schimb în cadrul lanțului logistic de aprovizionare. Pe lângă aceasta, fabricația aditivă ca tehnologie esențială contribuie atât la sustenabilitate, cât și la competitivitatea industrială. În fine, reducerea amprentei logistice – cum ar fi (re)aprovizionarea, întreținerea și alte tipuri de logistică necesare la mișcarea unei unități și/sau a unui material militar – ar elibera capacități și resurse, eficientizând și accelerând astfel mișcările militare. De exemplu, inspecția și întreținerea echipamentelor utilizate în comun și certificarea echipamentelor militare, cum ar fi muniția, ar putea fi efectuate în colaborare fie la fața locului, fie în nodurile logistice, utilizând standardele existente. Consolidarea sprijinului națiunii gazdă sau alte forme de cooperare multinațională ar putea contribui la reducerea amprentei logistice în această privință.

Acțiuni-cheie la nivelul UE:

- Până în 2024, AEA va sprijini statele membre participante în implementarea deplină a dispozițiilor tehnice privind procedurile de acordare a autorizațiilor de mișcare transfrontalieră pentru suprafață și aer, prin monitorizarea utilizării acestora, precum și prin identificarea și eliminarea blocajelor și a obstacolelor; prin identificarea domeniilor care nu sunt acoperite de acordurile tehnice semnate și îmbunătățirea conținutului acestora; precum și prin elaborarea unui acord tehnic pentru domeniul maritim.
- Până la finele anului 2024, AEA va evalua modalitățile de sporire a sinergiilor dintre activitățile desfășurate de proiectul PESCO „Mobilitate militară” și de proiectul PESCO „Rețea de centre logistice în Europa și sprijin pentru operațiuni”.
- Comisia va identifica subiecte, în cadrul Fondului european de apărare în viitoarele programe anuale de lucru, care vor consolida mobilitatea militară atunci când sunt aliniate cu obiectivele și criteriile FEA.
- Comisia va monitoriza dezvoltarea sistemului digital pentru schimbul securizat și rapid de informații privind mobilitatea militară și, dacă este necesar, va pregăti modificări juridice ale legislației vamale a UE pentru a se asigura că există un cadru juridic pentru utilizarea sistemului de către statele membre și că sistemul este aliniat la procedurile vamale, astfel cum sunt stabilite în legislația vamală a UE.
- Până în 2024, AEA va elabora un concept pentru o rețea informatică logistică la nivelul întregii UE, care să permită schimbul de date logistice între diverși participanți. Până în 2023, AEA va prezenta rezultatele unui studiu privind cartografierea sistemelor informatice logistice naționale și comerciale, inclusiv a software-ului de urmărire (Track & Trace) și a celui de planificare a resurselor întreprinderilor (ERP), care va servi drept bază pentru inițierea de acțiuni ulterioare.
- Până în 2024, AEA va defini un prim pachet de standarde comune pentru a promova utilizarea militară a soluțiilor de fabricație aditivă într-un mod interoperabil.

Statele membre ale UE sunt invitate:

- Să îndeplinească, până la finele anului 2023, obiectivul de maximum 5 zile lucrătoare pentru procedurile de trecere a frontierei ca parte a „angajamentului” privind mobilitatea militară convenit de Consiliu în iunie 2018 și să analizeze posibilitatea de a reduce timpul de lucru la 3 zile lucrătoare pentru unitățile de reacție rapidă, în vederea unei posibile actualizări a „angajamentului”.
- Să participe și să furnizeze datele necesare pentru studiile relevante efectuate la nivelul UE.

- Să sprijine activ elaborarea unui acord tehnic privind autorizațiile de mișcare transfrontalieră pentru domeniul maritim.

3.3 Reziliență și pregătire

O rețea de mobilitate militară funcțională trebuie să fie rezilientă, inclusiv în contextul amenințărilor cibernetice, al schimbărilor climatice și al altor amenințări hibride care pot viza noduri critice din sistemul de transport utilizat de armată. De exemplu, un atac cibernetic asupra sistemelor utilizate în aeroporturi, porturi sau căile ferate sau un atac cibernetic asupra activelor militare ar putea avea consecințe majore. Astfel, digitalizarea proceselor și a procedurilor, inclusiv a celor destinate cooperării civile și militare necesare, va necesita fortificarea sistemelor SIC/TI împotriva amenințărilor cibernetice. Statele membre vor trebui să ia măsuri în acest sens, pe baza activităților AEA. În plus, pe lângă asigurarea condițiilor prealabile pentru mobilitatea militară, statele membre ar trebui să sporească mobilitatea și capacitatea de desfășurare a forțelor lor armate și să se asigure că, în perioadele de criză, acestea se pot baza atât pe infrastructura și capacitățile de transport civile, cât și pe cele militare.

3.3.1 Capacități de transport strategice

Capacitățile de transport strategice sunt esențiale pentru a se asigura faptul că statele membre își pot desfășura rapid forțele și echipamentele în interiorul și în afara UE. Primul Raport referitor la procesul anual coordonat de revizuire privind apărarea, aprobat de ministrii apărării din UE în noiembrie 2020¹⁹, include „mobilitatea militară consolidată” printre domeniile sale de interes. Acesta subliniază necesitatea îmbunătățirii rezilienței, a capacităților de transport strategice și a logisticii, ținând seama de amenințările hibride la adresa mișcărilor militare, și a prezentării de sugestii privind abordarea acestor amenințări într-un mod holistic.

În conformitate cu domeniul de interes „Mobilitate militară consolidată”, UE trebuie să identifice și să elimine lacunele și deficitele în ceea ce privește capacitatea noastră logistică, inclusiv capacitățile terestre (plus căile navigabile interioare), maritime și aeriene strategice, necesare pentru efectuarea de mișcări eficiente și eficiente de trupe la scară largă. În acest sens, sunt necesare capacități europene de transport aerian strategic îmbunătățite în domeniul critic al transporturilor de mărfuri agabaritice sau specializate (de exemplu, transportul muniției). Cadru AEA ar putea sprijini adaptarea în scopuri militare a activelor civile învechite de transport de mărfuri, maximizând astfel sinergiile civilo-militare și luând în considerare activitățile proiectului PESCO „Transport aerian strategic pentru mărfurile agabaritice (SATOC)”²⁰. În plus, ar trebui identificate posibile cerințe pentru activele care fac obiectul transportului maritim strategic și al celui feroviar specializat.

Pentru a utiliza în mod optim capacitățile de transport aerian strategic, UE ar trebui să consolideze coordonarea capacității de mișcare, inclusiv prin asigurarea legăturii cu diferitele structuri multinaționale de coordonare a mișcărilor din Europa²¹. Aceasta include dezvoltarea de legături între SEAE și AEA și respectivele structuri, pentru a răspunde unor cereri concrete și pentru a coordona problemele logistice mai ample.

¹⁹ *The Capability Development Plan revision approval and implementation, EDA Steering Board Document 2018/15* (Aprobarea și punerea în aplicare a revizuirii planului de dezvoltare a capacităților, Documentul 2018/15 al Comitetului director al AEA), 28 iunie 2018.

²⁰ Obiectivul general al proiectului „Transport aerian strategic pentru mărfurile agabaritice” este de a acoperi deficitul critic de transport aerian strategic pentru mărfurile agabaritice, prin dezvoltarea unei soluții europene pentru transportul de mărfuri agabaritice și grele.

²¹ Cum ar fi: Comandamentul european de transport aerian (CETA), Centrul de Coordonare a Mișcării din Europa (MCCE; toate modalitățile) și Centrul Multinațional de Coordonare a Transportului Strategic Maritim de la Atena (AMSCC). Legătura UE cu aceste structuri se va realiza cu respectarea deplină a principiilor incluziunii tuturor statelor membre în structurile multinaționale, astfel cum s-a reafirmat în Concluziile Consiliului privind securitatea și apărarea din 17 iunie 2020 (punctul 21).

În fine, lecțiile învățate în urma războiului Rusiei din Ucraina demonstrează capacitatea limitată a sectorului civil de a răspunde cererii urgente și, posibil, de mare amploare a armatei în perioade de criză. Pentru a depăși principiul „primul venit, primul servit”, trebuie puse în aplicare măsuri de urgență pentru a se asigura faptul că, atunci când o criză de securitate este recunoscută la nivelul UE, armata poate beneficia de acces prioritar la infrastructura, capacitățile sau rutele de transport – de exemplu, pe baza contractelor-cadru și a altor măsuri practice de pregătire pentru astfel de situații și cu respectarea deplină a suveranității statelor membre ale UE asupra teritoriului lor național și a proceselor decizionale privind mișcările militare. De asemenea, în acest context, dependența de combustibilii fosili ar trebui redusă acolo unde este posibil. Pe baza acestui raționament, UE ar putea evalua posibilitățile de a asigura accesul la capacități de transport strategice, de exemplu prin contracte-cadru cu furnizori civili, inclusiv privind dubla utilizare în scenariile de ajutor în caz de dezastre (de exemplu, pentru transportul de infrastructură medicală și infrastructură de decontaminare CBRN). Pentru a asigura capacități de transport strategice suficiente, este esențială alinierea cu partenerii civili, începând printr-o cartografiere a tuturor actorilor civili relevanți pentru fiecare mod de transport.

3.3.2 *Exerciții*

Exercițiile în diferite formate sunt indispensabile pentru a testa îmbunătățirile pe care le-am adus la nivel procedural și de infrastructură, identificând, în același timp, obstacolele și blocajele rămase. O discuție bazată pe scenarii privind mobilitatea militară a avut loc în ianuarie 2021, ca eveniment colateral al exercițiului UE de gestionare a crizelor intitulat „EU Integrated Resolve 2020”²². Ar trebui să continuăm aceste exerciții de simulare și să introducem obiective de mobilitate militară în „exercițiile reale”, inclusiv în cele propuse în contextul capacității de desfășurare rapidă, prezentată în Busola strategică sau prin participarea la alte exerciții multinaționale, inclusiv în contextul NATO, după caz.

3.3.3 *Protecția împotriva riscurilor de securitate în sectorul transporturilor*

Vulnerabilitățile sporite din sistemul nostru de transport militar pot fi exploatate pentru a perturba mobilitatea militară. Prin urmare, există o nevoie urgentă de a aborda reziliența rețelei pe care o creăm în prezent, pentru a o proteja împotriva amenințărilor hibride și a altor amenințări, inclusiv în ceea ce privește sectorul transportului civil și comercial. Continuarea lucrărilor în acest domeniu va beneficia de acțiunile în curs de desfășurare privind contracararea amenințărilor hibride²³ și cele privind protecția infrastructurii critice, inclusiv în lumina recenteii Propunerii de recomandare a Consiliului privind o abordare coordonată la nivelul Uniunii în vederea consolidării rezilienței infrastructurii critice [2022/0338 (NLE)]²⁴.

În particular, UE ar trebui să consolideze cooperarea pentru a aborda următoarele aspecte:

- Consolidarea rezilienței fizice față de amenințările, fie naturale, fie provocate de om, îndreptate împotriva entităților care furnizează servicii esențiale în sectorul transporturilor. Aceasta include punerea în aplicare a Directivei privind reziliența entităților critice²⁵ (Directiva REC) în sectorul

²² Evenimentul a reunit participanți din statele membre ale UE, Serviciul European de Acțiune Externă, inclusiv Statul-Major al Uniunii Europene, serviciile Comisiei, Agenția Europeană de Apărare, precum și parteneri-cheie ai UE – personalul NATO și trei aliați NATO – Statele Unite ale Americii, Canada și Norvegia.

²³ Documentul de lucru comun al serviciilor Comisiei Al 5-lea Raport privind punerea în aplicare a Cadrului comun din 2016 privind contracararea amenințărilor hibride și Comunicarea comună din 2018 privind creșterea rezilienței și consolidarea capacităților necesare pentru a aborda amenințările hibride SWD(2021) 729 final.

²⁴ Documentul de lucru comun al serviciilor Comisiei Al 5-lea Raport privind punerea în aplicare a Cadrului comun din 2016 privind contracararea amenințărilor hibride și Comunicarea comună din 2018 privind creșterea rezilienței și consolidarea capacităților necesare pentru a aborda amenințările hibride SWD(2021) 729 final.

²⁵ COM(2020) 829 final. În iunie 2022 s-a ajuns la un acord politic cu privire la Directiva REC, iar intrarea sa în vigoare este prevăzută pentru începutul anului 2023. Directiva REC va înlocui Directiva 2008/114/CE a Consiliului din 8 decembrie 2008 privind identificarea și desemnarea infrastructurilor critice europene și evaluarea necesității de îmbunătățire a protecției acestora.

transporturilor, precum și facilitarea adoptării rapide și a punerii în aplicare ulterioare a Propunerii de recomandare a Consiliului privind o abordare coordonată a Uniunii în vederea consolidării rezilienței infrastructurii critice, unde transportul este unul dintre sectoarele-cheie.^{26.}

- Securitatea cibernetică a sectorului transportului civil și a sistemelor sale de sprijin, inclusiv a sistemelor de control al traficului (aerian, feroviar, maritim), a sistemelor de gestionare a terminalelor de containere, a sistemelor de control al ecluzelor, podurilor, tunelurilor etc. Aceasta include accelerarea transpunerii și a punerii în aplicare a recent adoptatei Directive revizuite privind măsurile de punere în aplicare a Directivei privind securitatea rețelelor și a informațiilor (Directiva NIS2)²⁷ în sectorul transporturilor și a lucrărilor desfășurate cu privire la valorile de referință în materie de reziliență în contextul contracarării amenințărilor hibride. În cazul unei crize de securitate cibernetică, este esențial să se asigure un schimb adecvat de informații necesare pentru a asigura o cât mai bună conștientizare a situației în rândul sectorului militar și al celui civil. Aceasta ar trebui să includă și cooperarea dintre autoritățile sectoriale relevante responsabile cu transporturile, autoritățile competente în materie de securitate cibernetică și CSIRTS, precum și cooperarea prin intermediul Rețelei europene a organizațiilor de legătură în materie de crize cibernetică (UE – CyCLONe), în conformitate cu sarcinile acestora prevăzute în Directiva NIS2. Ar trebui explorate sinergiile cu TEN-T²⁸. De asemenea, statele membre sunt invitate să utilizeze programul de sprijin pe termen scurt al Comisiei, pus în aplicare împreună cu ENISA, pentru a accelera pregătirea entităților esențiale din sectorul transporturilor, de exemplu prin teste de penetrare.
- Investițiile străine directe, efectuate de entități din afara UE în operațiuni de infrastructură și de transport din interiorul UE care sunt totodată esențiale pentru transporturile militare, pot reprezenta un risc de securitate pentru UE și statele sale membre. Investițiile străine directe, efectuate de țări terțe în infrastructura cu dublă utilizare din UE, ar putea prezenta riscuri pentru securitatea și ordinea publică a acesteia. Acest lucru este valabil în special atunci când țările terțe utilizează măsuri financiare pentru a produce efecte negative asupra conectivității sau atunci când devin disponibile informații sensibile pentru investitorii din țări terțe. O suprapunere puternică între infrastructura civilă și cea militară înseamnă o vulnerabilitate suplimentară în contextul ISD. Aceste tipuri de investiții vor fi examinate cu atenție în cadrul Regulamentului privind examinarea ISD²⁹ și al TEN-T³⁰.
- Impactul schimbărilor climatice și al tranziției către o energie verde asupra rezilienței și securității energetice a infrastructurii și capacităților militare de transport ale statelor membre ale UE. Creșterea nivelului mării și intensificarea fenomenelor meteorologice extreme adaugă noi cerințe pentru instalațiile militare, în timp ce reducerea dependenței de combustibilii fosili în transportul militar are, la rândul său, implicații pentru securitatea și disponibilitatea surselor regenerabile de energie și a tehnologiilor conexe³¹. Aceste lucrări se vor baza pe rezultatele relevante ale Forumului consultativ

²⁶ Propunerea de recomandare a Consiliului a fost adoptată la 18 octombrie 2022.

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

²⁷ Această directivă va fi abrogată și înlocuită cu o directivă privind măsuri vizând un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune (Directiva NIS2).

²⁸ COM (2020) 829 final. În iunie 2022 s-a ajuns la un acord politic cu privire la Directiva REC, iar intrarea sa în vigoare este prevăzută pentru începutul anului 2023. Directiva REC va înlocui Directiva 2008/114/CE a Consiliului din 8 decembrie 2008 privind identificarea și desemnarea infrastructurilor critice europene și evaluarea necesității de îmbunătățire a protecției acestora.

²⁹ Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune.

³⁰ A se vedea articolul 47 din Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, COM(2021) 812 final.

³¹ Prin intermediul CF SEDSS III, AEA efectuează, în colaborare cu DG JRC și DG ENER, studii de cercetare pentru a explora impactul schimbărilor climatice asupra infrastructurilor energetice critice din domeniul apărării și modalitățile de creștere a rezilienței acestora la amenințările hibride. În acest context, în 2023 va avea

pentru energie durabilă în sectorul apărării și securității (CF SEDSS), inclusiv pe studiile de cercetare privind adaptabilitatea la schimbările climatice și impactul amenințărilor hibride asupra apărării, și va identifica oportunitățile de utilizare a unor surse regenerabile precum hidrogenul etc. în transportul militar.

Reziliența poate fi consolidată și prin explorarea posibilităților de recunoaștere reciprocă a pieselor de schimb între configurațiile civile și militare ale modelelor de aeronave. În prezent, aeronavele civile și componentele acestora utilizate pentru întreținere și reparații sunt certificate de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA), în timp ce aeronavele și componentele militare sunt certificate de statele membre din motive de securitate națională. Această abordare generează suprapuneri: aeronavele militare ar trebui să poată utiliza piese de schimb certificate pentru uzul civil, dacă acestea sunt identice. Fără a aduce modificări competențelor EASA sau ale statelor membre, ar putea fi avut în vedere un nou mecanism de simplificare a procedurilor de certificare și întreținere a aeronavelor, permițând punerea în comun a componentelor și pieselor certificate de EASA pentru utilizarea în comun de către operatorii militari și civili, reducând astfel în mod semnificativ costurile de întreținere a aeronavelor militare și sporind în același timp siguranța zborului. Ar trebui lansat un studiu-pilot pentru a identifica sinergiile dintre cele două mecanisme de certificare. În plus, operațiunile din domeniul aerian se bazează în mare măsură pe schimbul și partajarea eficace de date digitale între părțile interesate și operatorii civili și militari relevanți.

Acest lucru necesită un efort civil-militar comun pentru a asigura o rețea de schimb de date rezilientă și solidă, cu un nivel ridicat de securitate cibernetică.

3.3.4. Soluții spațiale pentru mobilitatea militară

Comunicațiile securizate actuale și viitoare bazate pe navigația spațială (Galileo/EGNOS) și observarea Pământului (Copernicus) au potențialul de a aduce beneficii semnificative mobilității militare. Ar trebui să evaluăm modul în care poate fi valorificat acest potențial.

Serviciul public reglementat (SPR) este cel mai sigur serviciu de navigație Galileo adecvat pentru aplicații guvernamentale care trebuie să fie fiabile chiar și în situații de criză, echivalent cu codul GPS M. SPR Galileo ar putea aduce beneficii directe mobilității militare, prin furnizarea neîntreruptă de informații securizate și exacte privind poziționarea, navigația și sincronizarea în medii conflictuale, răspunzând nevoilor operaționale critice din teatrul de operațiuni și contribuind la luarea de decizii în cunoștință de cauză, precum și la activitățile de comandă și control.

Deși nu a fost conceput să funcționeze într-o zonă de conflict, Serviciul european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) poate oferi beneficii operaționale importante pentru logistică și pentru operațiunile de transport. În condiții meteorologice nefavorabile, el poate permite accesul securizat la bazele aeriene și la aeroporturile regionale care nu dispun de alte mijloace.

Noul program al Uniunii privind conectivitatea securizată, pentru care Comisia a propus un regulament la 15 februarie 2022, urmărește să asigure accesul la nivel mondial la servicii guvernamentale securizate de comunicații prin satelit. În acest context au fost studiate o serie de cazuri de utilizare, inclusiv în ceea ce privește managementul traficului și misiunile militare. Din această analiză rezultă cu claritate că conectivitatea securizată este din ce în ce mai mult un activ strategic pentru utilizarea vehiculelor și aeronavelor autonome. Nevoile de mobilitate militară trebuie luate în considerare în mod corespunzător în definirea portofoliului de servicii al sistemului de conectivitate securizată.

Programul Copernicus de observare a Pământului, derulat de UE, oferă servicii de informare care se bazează pe observarea Pământului prin satelit (pe baza sateliților Sentinel Copernicus sau a sateliților

loc un exercițiu de simulare pentru a identifica vulnerabilitățile și a promova sinergiile cu sectorul civil în vederea consolidării rezilienței în materie de apărare.

comerciali) și pe date in situ (nespațiale) în trei domenii principale: 1) monitorizarea mediului (terestru: acoperirea și utilizarea terenurilor, modelul digital de elevație, datele de referință privind rețeaua fluvială și corpurile de apă ale UE; marin; atmosferic; schimbările climatice), 2) gestionarea situațiilor de urgență (în caz de dezastre naturale sau dezastre provocate de om, de exemplu inundații, cutremure, incendii forestiere) și 3) securitatea (supravegherea frontierelor și supravegherea maritimă, precum și sprijinirea acțiunii externe a UE). Posibilele legături cu mobilitatea militară ar putea fi explorate în continuare.

CASSINI – inițiativa Comisiei de promovare a antreprenoriatului în domeniul spațial în UE – va stimula dezvoltarea de tehnologii, procese industriale și servicii disruptive. Apariția unor noi actori comerciali va lărgi gama de soluții bazate pe tehnologia spațială, inclusiv pentru mobilitatea militară.

Acțiuni-cheie la nivelul UE:

- AEA, în strânsă consultare cu statele membre, cu SEAE și cu serviciile Comisiei, va continua activitățile din domeniul de intervenție al CARD „Mobilitate militară sporită”, pentru a elimina lacunele și deficitele în ceea ce privește reziliența, precum și capacitatea logistică și de transport strategică necesară pentru mișcările de trupe la scară largă, inclusiv, în special, mărfurile agabaritice sau specializate (de exemplu, mărfurile periculoase care necesită măsuri specifice).
- Până în 2023, SEAE va evalua amprenta logistică a misiunilor și operațiunilor PSAC, în special în ceea ce privește certificările și inspecțiile, și va identifica posibilele lacune în ceea ce privește capacitatea de transport strategică și va oferi recomandări privind oportunitățile de colaborare.
- Până în 2023, AEA va explora adaptarea în scopuri militare a activelor civile agabaritice, ținând cont de activitățile proiectului PESCO „Transport aerian strategic pentru mărfurile agabaritice (SATOC)”.
- Până în 2024, AEA va identifica posibilele cerințe pentru mijloacele specializate de transport feroviar și capacitățile strategice de transport maritim.
- SEAE, AEA și serviciile Comisiei vor analiza modalitățile de întărire a coordonării capacității de mișcare, inclusiv prin căutarea de sinergii cu centrele multinaționale de coordonare a mișcărilor.
- Până la finele anului 2024, serviciile Comisiei vor oferi o imagine de ansamblu, pentru fiecare mod de transport, a tuturor actorilor-cheie din domeniul civil în scopul planificării și coordonării situațiilor de urgență și de criză.
- Până în 2024, AEA, împreună cu serviciile Comisiei și cu SEAE (inclusiv EUMS), va evalua beneficiile capacităților strategice de transport pentru dubla utilizare, cum ar fi ajutorul în caz de dezastre.
- SEAE, serviciile Comisiei și AEA vor exploata exercițiile multinaționale pentru a integra activitățile de mobilitate militară (desfășurarea, susținerea și redistribuirea forțelor), inclusiv exercițiile în teren ale UE și exercițiile paralele și coordonate cu NATO, precum și prin participarea UE la exercițiile NATO, după caz.
- SEAE, împreună cu serviciile Comisiei și cu AEA, va organiza exerciții bazate pe scenarii la care vor participa experți din statele membre.
- AEA și serviciile Comisiei își vor continua eforturile de asigurare a unui schimb fiabil și efectiv de date digitale între părțile interesate relevante din domeniul aviației civile și militare.

- Serviciile Comisiei, SEAE și Grupul de cooperare NIS, în coordonare cu organismele și agențiile civile și militare relevante și cu rețelele instituite, vor efectua evaluări ale riscurilor și vor elabora scenarii de risc în mod periodic, din perspectiva securității cibernetice, concentrându-se asupra sectoarelor critice prioritare. Acest lucru va fi realizat pentru a se asigura complementaritatea cu testarea la stres a infrastructurilor critice, astfel cum se prevede în planul prezidențial în 5 puncte și în propunerea ulterioară de recomandare a Consiliului privind reziliența infrastructurilor critice.
- AEA, împreună cu SEAE și cu serviciile Comisiei, se va baza pe inițiativele în curs de desfășurare pentru a spori reziliența la schimbările climatice și securitatea energetică a instalațiilor militare și a capacităților de transport care sunt necesare pentru mobilitatea militară și va prezenta recomandări statelor membre ca parte a lucrărilor în domeniul climei și al apărării. Vor fi, de asemenea, explorate sinergiile cu TEN-T.
- Până la finele anului 2023, serviciile Comisiei, împreună cu AESA și în colaborare cu autoritățile aeronautice militare și cu industria, vor lansa un proiect-pilot de instituire a unui mecanism de recunoaștere reciprocă a componentelor utilizate de configurațiile civile și militare ale modelelor de aeronave. Proiectul ar trebui să includă elaborarea unui acord privind interfața civilo-militară pentru a defini responsabilitățile diferitelor părți. Proiectul-pilot ar trebui finalizat în termen de cel mult doi ani de la adoptarea planului de acțiune.
- Serviciile Comisiei, AEA și SEAE vor explora un set de măsuri de urgență care ar urma să ofere armatei un acces prioritar la infrastructura, capacitățile și rutele de transport, atunci când este necesar, în perioade de criză recunoscute la nivelul UE. Pentru a consolida sinergiile dintre domeniul civil și cel militar, acestea vor evalua posibilitățile de a asigura accesul la capacitățile de transport strategice, de exemplu prin contracte-cadru cu furnizori civili.

Statele membre ale UE sunt invitate:

- Să asigure reziliența cibernetică a viitoarelor procese și proceduri digitale, pornind de la activitatea AEA și explorând posibilitatea de a elabora cerințe funcționale legate de securitate.

4. DIMENSIUNEA PARTENERIATULUI

UE și NATO au un interes comun în asigurarea unor mișcări rapide ale personalului militar și echipamentelor acestora, atât pentru activități de rutină pe timp de pace, cât și în perioade de criză. Asigurarea coerenței și a consolidării reciproce în ceea ce privește direcțiile de acțiune respective face, prin urmare, parte integrantă din inițiativa privind mobilitatea militară deja de la lansarea sa. Având în vedere războiul din Ucraina, au apărut noi întrebări cu privire la necesitatea de a conecta rutele de transport cu țările și regiunile învecinate, inclusiv cu Ucraina.

4.1 UE-NATO

Parteneriatul cu NATO face parte integrantă din acest plan de acțiune. Dialogul structurat privind mobilitatea militară este principalul format pentru promovarea dialogului și a cooperării la nivel de personal prin organizarea de reuniuni periodice; el se va baza în continuare pe schimbul reciproc de informații între cele două organizații. Investițiile în infrastructura de transport cu dublă utilizare pentru mișcările militare sunt deopotrivă în beneficiul UE și al NATO. Cerințele tehnice și geografice se suprapun, iar standardele tehnice au fost elaborate prin cooperare. Datorită acestei cooperări, cerințele militare ale UE pentru mobilitatea militară sunt în concordanță cu cerințele NATO la un nivel de aproximativ 95 %.

Se urmărește asigurarea unei abordări coerente și a unor sinergii între UE și NATO și eliminarea efectivă a barierelor existente, inclusiv a celor juridice și procedurale și a celor de la nivelul infrastructurii, pentru a se facilita și urgenta mișcările și trecerea frontierelor de către personalul și materialele de uz militar, cu respectarea deplină a deciziilor naționale suverane. Acest lucru este valabil în special în ceea ce privește eforturile de îmbunătățire a infrastructurii și a cerințelor aferente, de reducere a barierelor procedurale și de reglementare, de consolidare a rezilienței și de participare încrucișată la exerciții legate de mobilitatea militară.

Interacțiunile privind mobilitatea militară vor fi duse mai departe în conformitate cu principiile directe ale cooperării consolidate și intensificate, în special deschiderea și transparența depline, respectarea autonomiei decizionale și a procedurilor ambelor organizații, incluziunea și reciprocitatea, fără a aduce atingere caracterului specific al politicii de securitate și apărare a oricărui stat membru al UE.

4.2 Stabilirea de legături cu alți parteneri

SEAE, împreună cu serviciile Comisiei și cu AEA, va explora cooperarea cu alți parteneri în diferite formate cu privire la aspecte legate de mobilitatea militară.

Aceasta include discutarea evoluțiilor legate de mobilitatea militară în cadrul dialogurilor în materie de securitate și apărare cu parteneri-cheie relevanți ai UE, cum ar fi cei care participă la proiectul PESCO privind mobilitatea militară (și anume SUA, Canada și Norvegia). De asemenea, se preconizează că Regatul Unit se va alătura în curând acestui proiect PESCO, după finalizarea procedurilor relevante. Se vor consolida astfel cooperarea transatlantică în aceste domenii și parteneriatul UE-NATO.

În plus, există posibilitatea de a explora posibilitățile de dublă utilizare ale lucrărilor în curs privind o mai bună conectare a principalelor rute de transport ale statelor membre cu principalele țări partenere, cum ar fi Ucraina, astfel cum se prevede în Comunicarea privind „culoarele de solidaritate” dintre UE și Ucraina și în propunerea Comisiei din 27 iulie 2022 privind extinderea a patru coridoare europene de transport până la Ucraina și Moldova³². În plus, propunerea modificată de revizuire a Regulamentului TEN-T din iulie 2022 include o dispoziție de standardizare a ecartamentului european al liniilor de cale ferată pentru a îmbunătăți interoperabilitatea dintre Ucraina, Moldova și UE.

În fine, UE este pregătită să facă schimb de bune practici în urma progreselor înregistrate în ceea ce privește consolidarea mobilității militare cu partenerii regionali și cu țările implicate în procesul de aderare, cum ar fi cele din Balcanii de Vest, de exemplu în ceea ce privește abordarea la nivelul întregii administrații, abordarea privind dubla utilizare și măsurile practice de reducere a sarcinii administrative și a întârzierilor.

Acțiuni-cheie la nivelul UE:

- SEAE, împreună cu serviciile Comisiei și cu AEA, va continua dialogul structurat UE-NATO privind mobilitatea militară în vederea realizării schimbului de informații și a asigurării coerenței direcțiilor de lucru respective.
- SEAE, împreună cu serviciile Comisiei și AEA, va include mobilitatea militară, acolo unde este necesar, în dialogurile privind securitatea și apărarea cu partenerii relevanți, în special cu Canada, Norvegia și SUA.
- Serviciile Comisiei și SEAE vor explora posibilitățile de dublă utilizare din cadrul lucrărilor în curs privind o mai bună conectare a principalelor rute de transport ale statelor membre, cu un accent deosebit pe Ucraina și Moldova.

³² Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor. Un plan de acțiune pentru culoarele de solidaritate UE-Ucraina pentru a facilita exporturile agricole ale Ucrainei și schimburile comerciale bilaterale cu UE, COM(2022) 217 final.

- SEAE și serviciile Comisiei vor explora posibilitățile de promovare a dialogului referitor la bunele practici cu partenerii regionali, în special cu țările implicate în procesul de aderare.

5. CALEA DE URMAT

Planul de acțiune vizând mobilitatea militară este înaintat spre examinare și aprobare statelor membre ale UE de către Înaltul Reprezentant și Comisie, astfel încât să poată fi pus în aplicare în timp util și în mod coordonat.

Statele membre ale UE vor primi rapoarte comune periodice privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a prezentului plan de acțiune, primul astfel de raport urmând să fie prezentat până în noiembrie 2023.