



VISOKI PREDSTAVNIK  
UNIJE ZA ZUNANJE  
ZADEVE IN  
VARNOSTNO POLITIKO

Bruselj, 10.11.2022  
JOIN(2022) 48 final

**SKUPNO SPOROČILO EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU**

**Akcijski načrt za vojaško mobilnost 2.0**

## 1. UVOD

V strateškem kompasu za varnost in obrambo<sup>1</sup>, ki ga je Evropski svet potrdil marca 2022, je izpostavljeno naslednje: „Ruska vojaška agresija proti Ukrajini je potrdila, da je nujno treba znatno okrepiti vojaško mobilnost naših oboroženih sil znotraj in zunaj Unije.“ Glede na „nove zaveze, da bi znatno izboljšali vojaško mobilnost in vanjo vlagali“, je pozval k „ambicioznem[u], revidiranem[u] akcijskem[u] načrtu“ do konca leta 2022. Ta akcijski načrt za vojaško mobilnost 2.0 je odgovor na ta poziv.

Vojaška mobilnost je ključna za našo evropsko varnost in obrambo. Sile držav članic EU se morajo biti sposobne hitro in v zadostnem obsegu odzvati na krize, ki izbruhnejo na zunanjih mejah EU in onkraj njih. Poleg tega smo se v razmerah ruske agresije proti Ukrajini naučili, kako pomembno je, da vojaško pomoč posredujemo čim hitreje in čim bolj nemoteno.

Izkušnje držav članic v povezavi z Ukrajino kažejo, da je Unija naredila korak naprej na področju vojaške mobilnosti. Na primer ustrezne ureditve, ki jih je razvila Evropska obrambna agencija, so državam članicam pomagale skrajšati trajanje čezmejnega gibanja. Glede na izjemne okoliščine so bile države članice pogosto pripravljene narediti izjeme za reševanje vprašanj glede na vsak posamezen primer, da bi presegle svoje nacionalne omejitve. Čas je, da opustimo pristop, ki temelji na posameznem primeru, in preidemo na strukturne rešitve. Hkrati smo bili priča tudi omejitvam – razlike v železniških sistemih med Ukrajino in državami članicami EU ter znotraj Evropske unije so na primer preprečile optimalne rešitve na področju mobilnosti. Očitna je postala tudi močna odvisnost od rešitev pogodbenega civilnega prevoza.

Ta novi akcijski načrt na podlagi napredka, doseženega od uvedbe pobude za vojaško mobilnost leta 2017<sup>2</sup>, **odpira naslednje poglavje prizadevanj na področju vojaške mobilnosti za obdobje 2022–2026.** Z razširjenim področjem uporabe in predlaganimi **dodatnimi ukrepi** bo prispeval k **dobro povezanemu omrežju vojaške mobilnosti s krajšimi odzivnimi časi ter zmogljivo, varno, trajnostno in odporno prometno infrastrukturo in zmogljivostmi.**

Aksijski načrt obravnava potrebo po nadaljnjem izboljšanju zmogljivosti prometne infrastrukture za obvladovanje teže, velikosti in obsega vojaških premikov z novimi ukrepi za prednostno razvrščanje našega dela in vključitev zahtev v zvezi z verigo za oskrbo z gorivom za vojaške prevoze. Nadaljuje s prizadevanji za poenostavitev in uskladitev zapletenih, dolgotrajnih in različnih nacionalnih pravil in postopkov, vključno z uvedbo novih ukrepov za podporo nadaljnje digitalizacije upravnih postopkov. Dodaja nov steber pripravljenosti in odpornosti, ki zajema razvoj zmogljivosti strateškega transporta v skladu z usklajenim letnim pregledom na področju obrambe (CARD) iz novembra 2020. Predlaga ukrepe za izboljšanje zaščite prometnega sektorja pred kibernetскими napadi in drugimi hibridnimi grožnjami ter za spodbujanje njegove podnebne odpornosti in energetske varnosti. V novem partnerskem stebru so opisani predlogi za krepitev dialoga, sodelovanja in povezovanja z različnimi zunanjimi partnerji.

**Gradniki, vzpostavljeni od leta 2018, predstavljajo trdno podlago** za ta novi akcijski načrt:

- Svet je odobril vojaške zahteve za vojaško mobilnost v EU in zunaj nje, vključno s tehničnimi specifikacijami in glavnimi vojaškimi potmi<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Strateški kompas za varnost in obrambo – Za Evropsko unijo, ki varuje svoje državljane in državljanke, vrednote in interese ter prispeva k mednarodnemu miru in varnosti (7348/1/22).

<sup>2</sup> Na podlagi skupnega sporočila „Izboljšanje vojaške mobilnosti v Evropski uniji“ (JOIN(2017) 41 final), in skupnega sporočila „o akcijskem načrtu o vojaški mobilnosti“ (JOIN(2018) 5 final).

<sup>3</sup> Vojaške zahteve za vojaško mobilnost v EU in zunaj nje, posodobitev (ST 10921/19), 4. julij 2019 – dokument, ki ga je Svet odobril 15. julija, s preostalim delom pa je bil konsolidiran 19. julija (ST 11373/19).

- Za projekte prometne infrastrukture z dvojno rabo je v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) v obdobju 2021–2027 predviden proračun v višini 1,69 milijarde EUR<sup>4</sup>.
- Prvi delovni program IPE za obdobje 2021–2023 in izvedbena uredba o zahtevah za dvojno rabo za te projekte sta bila sprejeta avgusta 2021<sup>5</sup>. To je utrlo pot za sprejetje prvega sklopa projektov v vrednosti 339 milijonov EUR 24. maja 2022, medtem ko je bil drugi razpis objavljen v začetku istega meseca. Ti datumi so bili glede na prvotno predvidene časovne okvire zaradi vojne v Ukrajini pomaknjeni naprej, da bi se pospešila izvedba infrastrukturnih projektov, ki bodo izboljšali vojaško mobilnost.
- Komisija je predstavila predlog revidirane uredbe o vseevropskem prometnem omrežju<sup>6</sup>, ki prvič izraža tudi vojaško mobilnost v vseevropskem prometnem omrežju. Skladnost med vojaškim omrežjem EU in omrežji TEN-T je bila izboljšana, poleg tega pa so bili za vse načine prevoza predlagani novi infrastrukturni standardi, ki bodo neposredno izboljšali vojaško mobilnost.
- Obravnavani so bili tudi regulativni in postopkovni vidiki: carinske formalnosti za čezmejno vojaško gibanje so bile poenostavljene. Usklajen je bil prevoz nevarnega blaga na vojaškem področju. Nova direktiva (2019/2235) določa oprostitev plačila DDV in trošarine za blago ali storitve, uporabljene ali pridobljene v okviru obrambnih prizadevanj za izvajanje dejavnosti Unije v okviru skupne varnostne in obrambne politike. Štiriindvajset držav članic EU in Norveška so se pridružile programu Evropske obrambne agencije za optimizacijo postopkov za dovoljenje za čezmejno gibanje v Evropi.
- Države članice so v okviru stalnega strukturiranega sodelovanja (PESCO) začele različne skupne projekte. Projekt vojaške mobilnosti združuje petindvajset držav članic in tretjih držav<sup>7</sup> pri usklajevanju ustreznih nacionalnih ukrepov, vključno s tistimi, o katerih so se države članice dogovorile v tako imenovani „zavezi o vojaški mobilnosti“ z dne 25. junija 2018<sup>8</sup>. Projekt logističnih vozlišč vključuje 17 držav članic, ki sodelujejo pri povezovanju svojih logističnih skladišč in zmogljivosti za skrajšanje odzivnega časa in optimizacijo uporabe zmogljivosti.

## 2. STRATEŠKI PRISTOP

Ta akcijski načrt v skladu z usmeritvijo, določeno v strateškem kompasu, ter ob upoštevanju vodilnih načel iz akcijskega načrta iz leta 2018<sup>9</sup> in spremenjenega strateškega okvira zagotavlja celovit okvir za okrepitev vojaške mobilnosti. Predlaga nadaljnje ukrepe za omogočanje **hitrih, učinkovitih in neoviranih premikov potencialno obsežnih sil**, vključno z vojaškim osebjem in njihovo opremo, tako v okviru skupne varnostne in obrambne politike EU kot tudi za nacionalne in večnacionalne dejavnosti, zlasti v okviru Nata.

Da bi se zagotovila skladnost teh ukrepov, izrazilo razširjeno področje uporabe „vojaške mobilnosti 2.0“ in olajšalo učinkovito vključevanje najrazličnejših deležnikov, je potreben strateški pristop. Strateški pristop tega akcijskega načrta je osredotočen na potrebo po razvoju **dobro povezanega omrežja vojaške mobilnosti**, ki ga sestavljajo:

<sup>4</sup> Izredno zasedanje Evropskega sveta (17., 18., 19., 20. in 21. julij 2020) – sklepi, str. 53, <https://www.consilium.europa.eu/media/45109/210720-euco-final-conclusions-en.pdf>.

<sup>5</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/1328 z dne 10. avgusta 2021 o določitvi infrastrukturnih zahtev, ki se uporabljajo za določene kategorije ukrepov v zvezi z infrastrukturo za dvojno rabo v skladu z Uredbo (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta, C/2021/5859 (UL L 288, 11.8.2021, str. 37).

<sup>6</sup> Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

<sup>7</sup> Kanada, Norveška in Združene države.

<sup>8</sup> Sklepi Sveta o varnosti in obrambi v kontekstu globalne strategije EU, 25. junij 2018, odstavek 18, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10246-2018-INIT/sl/pdf>.

<sup>9</sup> Skupno sporočilo „o akcijskem načrtu za vojaško mobilnost“ (JOIN(2018) 5 final).

- **multimodalni prometni koridorji**, vključno s cestami, železnicami, zračnimi potmi in celinskimi vodnimi potmi s prometno infrastrukturo z dvojno rabo, ki je sposobna poskrbeti za vojaške prevoze;
- **prometna vozlišča in logistični centri**, ki zagotavljajo potrebno podporo in vzdrževanje s strani gostiteljskih in tranzitnih držav za lažjo razporeditev vojaških enot in materiala;
- **usklajena pravila, predpisi in postopki ter digitalizirana upravna ureditev**;
- povečana **trajnostnost, odpornost in pripravljenost** civilnih in vojaških zmogljivosti transporta ter logističnih zmogljivosti.

Akcijski načrt v skladu s tem pristopom in kot izraz bistvene vloge držav članic določa **priporočene ukrepe, v zvezi s katerimi so države članice pozvane**, naj jih izvajajo na dopolnjujoč in skladen način ter ob polnem spoštovanju suverenosti držav članic EU nad njihovim nacionalnim ozemljem in v zvezi z nacionalnimi postopki odločanja o vojaških premikih. To vključuje dejavnosti držav članic v projektih PESCO.

Skladen in usklajen pristop k vojaški mobilnosti je skupen interes z Natom. Vojaška mobilnost je z učinkovito interakcijo in izmenjavo informacij v okviru dobro vzpostavljenega strukturiranega dialoga med zaposlenimi še vedno **nosilka povečanega in okrepljenega sodelovanja med obema organizacijama**, v skladu z vodilnimi načeli EU in Nata.

### **3. OPREDELJENI UKREPI**

V skladu s strateškim pristopom so opredeljeni ukrepi strukturirani na podlagi **štirih glavnih stebrov: multimodalnih koridorjev in logističnih vozlišč, regulativnih podpornih ukrepov, odpornosti in pripravljenosti ter partnerstev**.

#### **3.1 Multimodalni koridorji in logistična vozlišča: vlaganje v prometno infrastrukturo z dvojno rabo**

V samem jedru vojaške mobilnosti je potreba po nadgradnji prometne infrastrukture z dvojno rabo vzdolž omrežja vojaške mobilnosti – ki vključuje multimodalne prometne poti, povezane z logističnimi vozlišči – na način, da bo sposobna obvladovati potencialno težke in obsežne vojaške prevoze v kratkem času. Države članice EU večinoma uporabljajo isto prometno infrastrukturo za civilne in vojaške premike in prevoze. Krepitev prometne infrastrukture z dvojno rabo v vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T) torej vključuje razvoj multimodalnih prometnih koridorjev in prometnih vozlišč. Zato je razvoj prometne infrastrukture z dvojno rabo s sofinanciranjem Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) še vedno ključni steber tega akcijskega načrta.

V skladu s strateškim kompasom bo EU še naprej krepila prometno infrastrukturo z dvojno rabo v vseevropskem prometnem omrežju, da bi v tesnem sodelovanju z Natom in drugimi partnerji spodbudila hitre in nemotene premike vojaškega osebja ter materiala in opreme za operativne napotitve in vaje.

Eden od ukrepov, izvedenih v okviru prvega akcijskega načrta za vojaško mobilnost, je bilo sofinanciranje projektov prometne infrastrukture z dvojno rabo v vojaškem omrežju EU in omrežju TEN-T. Sedanja uredba o omrežju TEN-T, ki sta jo sprejela Evropski parlament in Evropski svet leta 2013, vključuje predvsem ceste, železnice, pristanišča in letališča v Evropski uniji. Službe Komisije in Evropska služba za zunanje delovanje (ESZD) so leta 2019 izvedle analizo vrzeli za primerjavo omrežja TEN-T in vojaškega omrežja EU. Poleg tega je bila v analizi vrzeli iz leta 2019 opravljena primerjava vojaških zahtev za prometno infrastrukturo in tehničnih zahtev za prometno infrastrukturo omrežja TEN-T. Primerjava vojaškega omrežja držav članic in omrežja TEN-T je razkrila 93-odstotno prekrivanje. To pomeni, da naložbe v prometno infrastrukturo v okviru vseevropskega prometnega

omrežja neposredno izboljšujejo vojaško mobilnost. Cilj je vzpostaviti jedrno omrežje vseevropskega prometnega omrežja do leta 2030.

Komisija je 14. decembra 2021 predlagala revizijo uredbe o omrežju TEN-T iz leta 2013. Predlagala je predvsem razširitev koridorjev jedrnega omrežja na države partnerice z Zahodnega Balkana. Komisija je pri reviziji uredbe o omrežju TEN-T v obstoječe geografsko omrežje vključila dodatne ceste in železniške odseke, da bi zmanjšala vrzeli z vojaškim omrežjem. Cilj je bil povečati sinergije med civilnim in vojaškim sektorjem pri njuni uporabi obstoječe prometne infrastrukture. Poleg tega je Komisija predlagala dvig več tehničnih standardov za infrastrukturo omrežja TEN-T. To bo neposredno koristilo premikom vojaških enot in materiala ter tako spodbudilo vojaško mobilnost v EU in zunaj nje. Komisija je 27. julija 2022 sprejela spremenjeni predlog uredbe o omrežju TEN-T, ki izraža nov geopolitični okvir po ruski vojni agresiji proti Ukrajini. Predlagano je, da se štirje evropski prometni koridorji razširijo na Ukrajino in Republiko Moldavijo, da bi se izboljšale povezave med Unijo in njenimi sosednjimi partnerskimi državami. V predlogu Komisije se obravnava tudi vprašanje različnih tirnih širin, ki se uporabljajo v Ukrajini, Moldaviji in nekaterih državah članicah (baltske države, Finska, Iberski polotok), kar ovira interoperabilnost železniškega sistema in s tem odpornost omrežja. Komisija je predlagala ukrepe za postopni prehod železniških prog na evropsko standardno tirno širino<sup>10</sup>.

Naslednji zemljevidi prikazujejo trenutna omrežja TEN-T za ceste, železnice, pristanišča in letališča v Evropski uniji (Uredba (EU) št. 1315/2013).

---

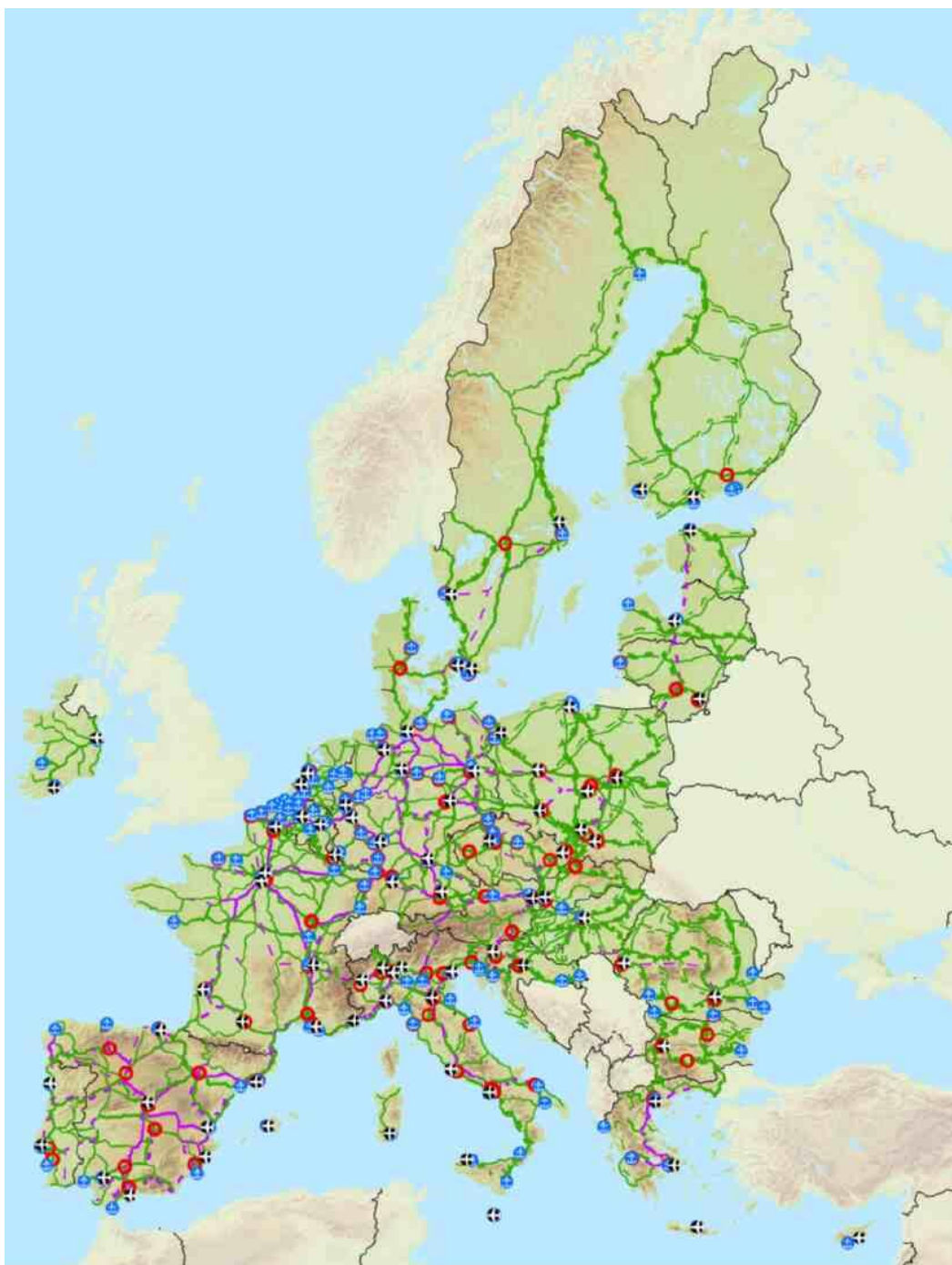
<sup>10</sup> Spremenjeni predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013 (COM(2022) 384 final).



## Omrežje TEN-T – države članice EU

### Jedro in celovito železniško omrežje

Jedrna pristanišča, jedrni železniško-cestni terminali in jedrna letališča



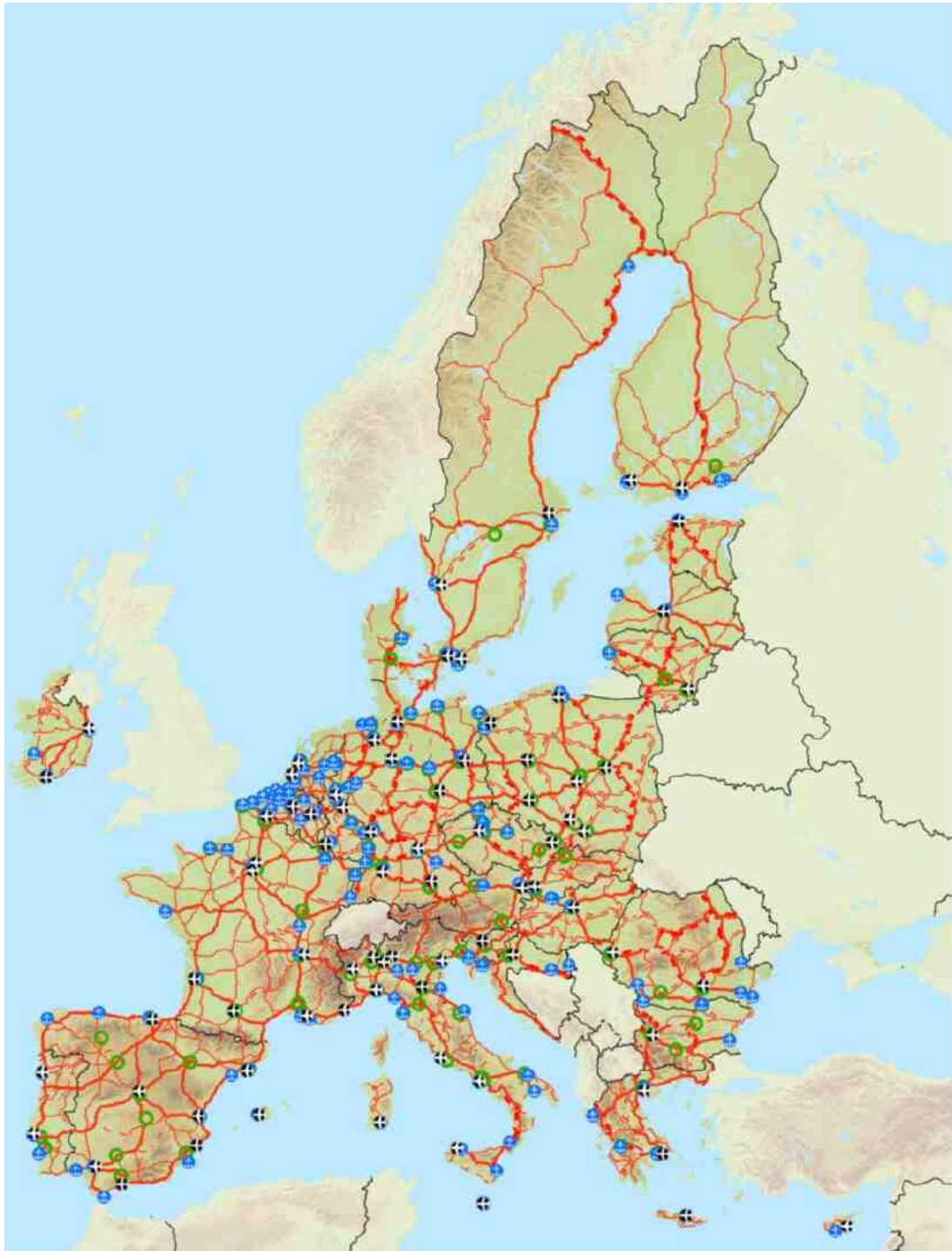
Jedro železniško omrežje	Celovito železniško omrežje	Jedro omrežje
<ul style="list-style-type: none"> <li> Konvencionalna proga / dokončana</li> <li> Konvencionalna proga / potrebna je nadgradnja</li> <li> Konvencionalna proga / nova gradnja</li> <li> Proga za visoke hitrosti / dokončana</li> <li> Potrebna je nadgradnja na progo za visoke hitrosti</li> <li> Proga za visoke hitrosti / načrtovana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Konvencionalna proga / dokončana</li> <li> Konvencionalna proga / potrebna je nadgradnja</li> <li> Konvencionalna proga / nova gradnja</li> <li> Proga za visoke hitrosti / dokončana</li> <li> Potrebna je nadgradnja na progo za visoke hitrosti</li> <li> Proga za visoke hitrosti / načrtovana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Pristanišča</li> <li> Železniško-cestni terminali</li> <li> Letališča <b>TENtec</b></li> </ul>



Omrežje TEN-T – države članice EU

Jedno in celovito cestno omrežje

Jedna pristanišča, jedni železniško-cestni terminali in jedna letališča



Jedno	Celovito cestno omrežje	Jedno omrežje
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> Cesta</li> <li><span style="color: red;">- - -</span> Cesta / potrebna je nadgradnja</li> <li><span style="color: red;">- - -</span> Cesta / nova gradnja</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> Cesta</li> <li><span style="color: red;">- - -</span> Cesta / potrebna je nadgradnja</li> <li><span style="color: red;">- - -</span> Cesta / nova gradnja</li> <li><span style="color: red;">&lt; &gt;</span> Načrtovano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Pristanišča</li> <li> Železniško-cestni terminali</li> <li> Letališča</li> </ul>

TENtec

Potrebna so tudi nadaljnja prizadevanja za odkrivanje vrzeli in ozkih grl v fizični prometni infrastrukturi v državah članicah. Do zdaj so si službe Komisije in ESZD (vključno z vojaškim štabom Evropske komisije) prizadevale za zmanjšanje vrzeli med omrežjem TEN-T in vojaškimi omrežji EU z revizijo uredbe o omrežju TEN-T ter zagotavljanjem sredstev v okviru instrumenta IPE za vojaško mobilnost v podporo projektom z dvojno rabo. Prizadevanja bi se morala zdaj osredotočiti na zagotavljanje, da se lahko infrastruktura ob premikih vojaških sil uporablja na najučinkovitejši način. Cilj je povečati zmogljivost infrastrukture in optimizirati njeno uporabo v civilne in vojaške namene. Za to so potrebni visoka odpornost infrastrukture, podporne tehnologije in dostop do energije, kar vojaškim silam omogoča premike znatnih zmogljivosti v zelo kratkem času.

Zato je treba posodobiti vojaške zahteve v EU in zunaj nje, da se omogoči nadaljnje usklajevanje standardov za vseevropsko prometno omrežje in vojaško prometno omrežje EU. V okviru te posodobitve bi bilo treba razširiti področje uporabe vojaških zahtev na infrastrukturo verige za oskrbo z gorivom. Pri premikanju obsežnih sil na velike razdalje v času krize je bistveno, da je na poti zagotovljena zanesljiva oskrba z gorivom. Poleg tega ob napredku pri prehodu na čisto energijo obstaja geostrateški interes za zagotovitev manjše odvisnosti obsežnih sil od fosilnih goriv. Prav tako bi morale vojaške zahteve obravnavati tudi infrastrukturo in sisteme za učinkovit dostop do zračnega prostora in uporabo navigacijskih sistemov zračnega prometa. Za nadaljnje povečanje zmogljivosti omrežja TEN-T bi bilo treba preučiti povezave z razvojem logističnih vozlišč.

Ugotoviti je treba, v kolikšni meri vojaško prometno omrežje EU dejansko izpolnjuje vojaške zahteve za infrastrukturo. Na podlagi analize vrzeli med civilnimi in vojaškimi zahtevami (ki je bila prvič predstavljena leta 2019 in nato posodobljena leta 2020) je treba oceniti, v kolikšni meri fizična *infrastruktura izpolnjuje vojaške zahteve*. Na podlagi take ocene bi se lahko ugotovilo, v katerih regijah obstajajo vrzeli in za katere vrste vrzeli gre, po potrebi v posvetovanju z Natom. Potem bi bilo lažje dati prednost razvoju infrastrukture in financiranju na ravni EU, da bi se pospešil razvoj infrastrukture z dvojno rabo in zagotovila odpornost prometnega omrežja. Taki ukrepi bodo pomagali ustvariti nemoteno povezavo vojaških logističnih skladišč in infrastrukture z vseevropskim prometnim omrežjem. Infrastruktura, ki zagotavlja hitro napotitev vojaških sil, bo neposredno koristila tudi civilni uporabi, na primer novo infrastrukturno zmogljivost bi lahko uporabljale države članice, ki bi si medsebojno pomagale pri nujnih posredovanjih v boju proti požarom v naravi.

Da bi se olajšale skladnost in povezave med dejavnostmi držav članic – vključno z različnimi ustreznimi projekti PESCO, zlasti na področju vojaške mobilnosti in logističnih vozlišč – ter delovnimi področji na ravni EU v celotnem naboru tem, **bi se lahko organiziral letni dogodek**, ki bi se ga udeležili različni deležniki iz institucij EU, ustreznih projektov PESCO in partnerjev, kot je Nato. Prvi tak dogodek bi lahko potekal v prvi polovici leta 2023.

#### **Ključni ukrepi na ravni EU:**

- ESZD (vključno z VŠEU) bo do konca leta 2022 v sodelovanju z državami članicami, službami Komisije in EDA posodobila vojaške zahteve v EU in zunaj nje. Vojaške zahteve bodo razširjene tako, da bodo zajemale infrastrukturo verige za oskrbo z gorivom in vključevale dvojno rabo komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih sistemov in infrastruktur za upravljanje zračnega prometa, kar bo omogočilo učinkovit dostop do zračnega prostora in uporabo navigacijskih služb zračnega prometa<sup>11</sup>. Po potrebi bo še naprej zagotovljena skladnost z Natom.

<sup>11</sup> Upravljanje zračnega prometa (upravljanje omrežja, interoperabilnost, zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa, uporaba zračnega prostora s strani civilnih in vojaških uporabnikov) v Uniji obravnavata pobuda za enotno evropsko nebo in projekt SESAR. Temeljni regulativni okvir vpliva na dvojno rabo sistemov in infrastrukture za upravljanje zračnega prometa.

- Službe EDA in Komisije bodo še naprej sodelovale pri zagotavljanju dostopa do zračnega prostora in navigacijskih služb zračnega prometa za civilno in vojaško letalstvo v okviru enotnega evropskega neba (SES) in s tem povezanih raziskav o upravljanju zračnega prometa (SESAR).
- Službe Komisije bodo do sredine leta 2023 skupaj z ESZD izvedle študijo za opredelitev možnosti za obsežne premike, napovedane v zadnjem trenutku, da bi se izboljšali odpornost oskrbe z gorivom, dolgoročno načrtovanje infrastrukture in optimalna uporaba te infrastrukture. Študija bo vključevala analizo, v kolikšni meri fizično vojaško prometno omrežje EU izpolnjuje infrastrukturne zahteve, kot so opredeljene v vojaških zahtevah, po potrebi v posvetovanju z Natom. Službe Komisije in ESZD bodo na podlagi prispevkov nacionalnih organov analizirale morebitne vrzeli in predlagale ukrepe za njihovo odpravo.
- ESZD se bo do poletja 2023 po posvetovanju s službami Komisije in EDA povezala z državo članico, ki je pripravljena organizirati prvi letni dogodek o vojaški mobilnosti, ki bo vključeval celovit vladni pristop z ustreznimi deležniki.
- Kot je navedeno v skupnem sporočilu o analizi vrzeli pri naložbah v obrambo in nadaljnjih korakih, bo Komisija v okviru splošnega pregleda prednostnih nalog v vmesnem pregledu večletnega finančnega okvira (VFO) razmislila o povečanju proračuna za vojaško mobilnost prek Instrumenta za povezovanje Evrope za izvajanje infrastrukturnih projektov z dvojno rabo v okviru omejitev, ki jih določa večletni finančni okvir.

#### **Države članice EU so pozvane, naj:**

- ohranjajo in razvijajo mrežo nacionalnih kontaktnih točk za vojaško mobilnost;
- oblikujejo in predložijo predloge projektov za infrastrukturo z dvojno rabo na vseh prometnih področjih, ki izboljšujejo vojaško mobilnost v skladu z IPE in njegovimi navedenimi prednostnimi nalogami, pri čemer naj bo poseben poudarek namenjen prometnim ukrepom, ki hkrati obravnavajo podnebne ukrepe, vključno s projekti za izboljšanje energetske varnosti;
- prispevajo k posodobitvi vojaških zahtev za vojaško mobilnost v EU in zunaj nje ter predložijo predloge za nova področja, ki jih je treba vključiti;
- do sredine leta 2023 službam Komisije in ESZD predstavijo svoje nacionalne ocene zmogljivosti fizičnih omrežij za izpolnjevanje infrastrukturnih zahtev, opredeljenih v vojaških zahtevah, za vključitev v zgoraj navedeno študijo;
- do konca leta 2023 poiščejo sinergije na področju energijske učinkovitosti v svojih nacionalnih strategijah, da bi pripravile oborožene sile na podnebne spremembe, kot se zahteva v strateškem kompasu.

### **3.2 Regulativni podporni ukrepi**

Usklajeni postopki in odprava postopkovnih ovir bodo olajšali hitre vojaške premike. Taki ukrepi bi morali spoštovati suverenost držav članic EU nad njihovim nacionalnim ozemljem in v zvezi z nacionalnimi postopki odločanja. Prihodnja prizadevanja bi morala biti osredotočena na izvajanje in dopolnjevanje različnih delovnih področij, ki so bila uvedena od leta 2018, njihov cilj pa bi bil pomagati državam članicam, da izpolnijo svojo „zavezo o vojaški mobilnosti“ iz leta 2018<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Sklepi Sveta o varnosti in obrambi v kontekstu globalne strategije EU, 25. junij 2018, odstavek 18: „države članice poziva, naj ukrepajo na nacionalni ravni, da bi izboljšale učinkovitost vojaške mobilnosti ter

### 3.2.1 Dovoljenje za čezmejno gibanje

EU je za pomoč pri gibanju vojaškega osebja in sredstev olajšala prečkanje meja z uporabo različnih načinov prevoza. Program EDA za optimizacijo postopkov za dovoljenje za čezmejno gibanje v Evropi (CBMP) je bil vzpostavljen za uskladitev in poenostavitev postopkov za čezmejno gibanje, pri čemer obravnava regulativna in postopkovna vprašanja. Novembra 2021 sta bili podpisani dve tehnični zahtevi, ena za premike po površju<sup>13</sup> in druga za premike po zraku<sup>14</sup>. Ti zahtevi določata postopke, ki jih je treba upoštevati za premike v času krize ter med pripravami na krizo, usposabljanji in vsakodnevnimi dejavnostmi.

V nekaterih primerih morajo države članice ti zahtevi še vedno vključiti v nacionalne postopke. EDA trenutno olajšuje njihovo izvajanje, tudi prek mreže nacionalnih kontaktnih točk, ki je bila vzpostavljena v okviru projekta PESCO za vojaško mobilnost. To bo skrajšalo postopke izdajanja dovoljenj za premike in tako pomagalo sodelujočim državam članicam doseči dogovorjeni cilj odziva v petih delovnih dneh. EDA je začela tudi razvijati tretjo zahtevo o dovoljenju za čezmejno gibanje na pomorskem področju.

### 3.2.2 Carina

Julija 2020 so začele veljati zakonske spremembe<sup>15</sup> za poenostavitev carinskih formalnosti za vojaško blago in vzpostavitev pravnega okvira za obrazec EU 302<sup>16</sup>.

Programski dogovor EDA kategorije A o harmonizaciji vojaških zahtev v zvezi s carino je maja 2021 podpisalo 23 sodelujočih držav članic in Norveška. Njegov cilj je digitalizacija carinskih dejavnosti, povezanih z vojsko, in omogočanje razpoložljivosti dobljenih naborov podatkov za izmenjavo s civilnimi carinskimi organi. Do zdaj so bila prizadevanja osredotočena na prvi cilj programa, tj. oceno potreb, koristi in tveganj za razvoj vojaškega carinskega sistema, ki ga uporabljajo sodelujoče države članice. Zadnje navedene ob podpori EDA tesno sodelujejo s službami Komisije, da bi zagotovile skladnost s carinskimi postopki, kot so opisani v carinskem zakoniku Unije. Rezultati te ocene bodo

---

poenostavile in standardizirale zadevna pravila in postopke skladno z akcijskim načrtom in vojaškimi zahtevami za vojaško mobilnost v EU in širše, upoštevajoč nacionalno zakonodajo, in sicer čim prej, najkasneje pa do leta 2024; obenem naj si prizadevajo, da bi bili do konca leta 2019 sprejeti naslednji ukrepi:

- a) oblikovanje nacionalnih načrtov za vojaško mobilnost, pri čemer naj bo njihovo izvajanje zelo prednostno;
- b) v skladu z ustreznimi standardiziranimi postopki ter ob upoštevanju nacionalnih postopkov odločanja in meril pospešitev postopkov za prečkanje meje in v ta namen sodelovanje s pristojnim nacionalnimi organi, da bi bila dovoljenja za čezmejne premike, vključno s prošnjami za vstop in prošnjami za dovoljenje za premike za vse načine prevoza (po površju, zraku in morju) in vidike vojaških premikov in vojaškega prevoza, za rutinske dejavnosti izdana v enem delovnem dnevu; v zvezi s tem preučitev možnosti, ali bi bil ta rok za enote za hitro posredovanje krajši;
- c) olajšanje in pospešitev komunikacije in postopkov ter v ta namen vzpostavitev utrjene, medsebojno povezane mreže nacionalnih kontaktnih točk za vse vidike, ki bi zadevajo vojaško mobilnost, da bi bilo mogoče med drugim hitro obravnavati prošnje za čezmejne premike;
- d) v sklopu ustreznih nacionalnih in večnacionalnih vaj, tudi taktičnih, bolj redno vaditi vojaško mobilnost in premike na kratki rok.“

<sup>13</sup> Namen tehnične zahteve o premike na površju je okrepiti vojaško mobilnost po cestah, železnici in celinskih plovnih poteh z uskladitvijo in poenostavitvijo upravnih postopkov ter spodbujanjem dovoljenj za premike. Podpisalo jo je 23 sodelujočih držav članic in Norveška.

<sup>14</sup> Namen tehničnega dogovora za zračni promet je zajeti širši nabor misij, pri čemer bi dopolnjevala obstoječo tehnično zahtevo diplomatskih dovoljenj in vključevala oskrbovanje z gorivom v zraku, platforme sistemov daljinsko pilotiranih zrakoplovov, misije za usposabljanje, bojna letala in rotoplane. Podpisalo jo je 22 sodelujočih držav članic in Norveška.

<sup>15</sup> Na podlagi dvoletnega dela, ki ga je opravila Komisija v sodelovanju z EDA in državami članicami EU, je bilo v Uradnem listu objavljenih več sprememb Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/2446 in Izvedbene uredbe Komisije 2015/2447, in sicer delegirani in izvedbeni akti v okviru carinskega zakonika Unije.

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

zagotovili podlago za naslednje korake, zlasti za opredelitev specifikacij in zahtev za digitalizacijo vojaške carine, vključno predvsem s tehnikami elektronske obdelave podatkov za izmenjavo informacij med carinskimi organi in vojaškimi silami.

Komisija bi po potrebi izvedla zakonske spremembe in spremljala razvoj digitalnega sistema za varno in hitro izmenjavo informacij v zvezi z vojaško mobilnostjo, da bi zagotovila pravni okvir, ki bi zajemal uporabo sistema s strani držav članic, in usklajenost sistema s carinskimi postopki, kot so določeni v carinski zakonodaji EU.

### **3.2.3 Digitalizacija upravnih postopkov**

Kot je navedeno zgoraj, je Evropski obrambni sklad v letni delovni program za leto 2021 vključil predlog za razvoj digitalnega sistema za hitro in varno izmenjavo informacij v zvezi z vojaško mobilnostjo. Za prejem sredstev za razvoj tega digitalnega sistema, ki bi lahko bil na voljo sredi leta 2025, je bil predhodno izbran konzorcij, ki ga sestavljajo podjetja iz devetih držav članic in ene partnerske države<sup>17</sup>.

Komisija bi pomagala izvajalcu pri razvoju sistema in zagotovila njegovo uporabo v vseh državah članicah.

### **3.2.4 Izboljšana logistika**

Izboljšana logistika je ključni omogočiteljni dejavnik na vseh operativnih področjih oboroženih sil držav članic. Heterogeni nacionalni logistični sistemi in postopki, prilagojeni individualnim potrebam, so velik izziv za skladnost evropske krajine zmogljivosti. Zato EDA podpira razvoj skupnih standardov za vseevropsko logistično informacijsko omrežje<sup>18</sup> v skladu z zadevno prednostno nalogo EU za razvoj zmogljivosti in posebnim delovnim področjem okrepljene vojaške mobilnosti, ki je prednostno področje CARD. Tako informacijsko omrežje bi omogočilo učinkovito upravljanje zalog, vključno s kooperativnim upravljanjem skladišč ter zmogljivostjo spremljanja in sledenja za izboljšanje ozaveščenosti o logistični dobavni verigi.

Poleg tega bi bilo treba razviti skupne standarde za vojaške rešitve aditivne proizvodnje, da bi se izkoristila tehnologijo, ki lahko potencialno zagotovi hitre vojaške premike s pospešitvijo dobave rezervnih delov v logistični dobavni verigi. Poleg tega aditivna proizvodnja kot ključna tehnologija prispeva k trajnostnosti in konkurenčnosti industrije. Nazadnje bi zmanjšanje logističnega odtisa – kot so zahtevana (ponovna) dobava, vzdrževanje in druge logistične storitve, potrebne pri premikih vojaške enote in/ali materiala – sprostilo zmogljivosti in vire, zaradi česar bi bili vojaški premiki učinkovitejši in hitrejši. Na primer inšpekcijski pregled in vzdrževanje skupno uporabljene opreme ter certificiranje vojaške opreme, kot je strelivo, bi se lahko izvajali v sodelovanju na kraju samem ali v logističnih vozliščih z uporabo obstoječih standardov. Okrepljena podpora države gostiteljice ali druge oblike večnacionalnega sodelovanja bi lahko pomagale zmanjšati logistični odtis v zvezi s tem.

#### **Ključni ukrepi na ravni EU:**

- EDA bo do leta 2024 podpirala sodelujoče države članice pri popolnem izvajanju tehničnega dogovora o dovoljenjih za čezmejne premike za čezmejne premike po površju in po zraku s spremljanjem njihove uporabe ter opredelitvijo in odpravo ozkih grl in ovir; opredelila področja, ki niso zajeta v podpisanih tehničnih dogovorih, in izboljšala njihovo vsebino ter pripravila tehnično zahtevo za pomorsko področje.

<sup>17</sup> Estonija, Litva, Nemčija, Bolgarija, Poljska, Luksemburg, Romunija, Češka, Latvija in Norveška.

<sup>18</sup> Logistika je zaprt in prožen sistem, v katerem vsi dobavitelji, potrošniki in tretje osebe medsebojno prispevajo k dobavni verigi. Logistiko sestavljajo nabava, premiki in prevoz, usposabljanje, distribucija in upravljanje dobave. Njen cilj je zagotoviti zahtevano količino in kakovost blaga v zahtevanem času in na zahtevani lokaciji.

- EDA bo do konca leta 2024 ocenila, kako povečati sinergije med delom, opravljenim v okviru projekta PESCO za vojaško mobilnost in v okviru projekta PESCO v zvezi z mrežo logističnih vozlišč v Evropi in podporo operacijam.
- Komisija bo v prihodnjih letnih delovnih programih opredelila teme v okviru Evropskega obrambnega sklada, ki bodo okrepile vojaško mobilnost, kjer so v skladu s cilji in merili Evropskega obrambnega sklada.
- Komisija bo spremljala razvoj digitalnega sistema za varno in hitro izmenjavo informacij o vojaški mobilnosti in po potrebi pripravila zakonske spremembe carinske zakonodaje EU, da bi zagotovila pravni okvir za uporabo sistema s strani držav članic in usklajenost sistema s carinskimi postopki, kot so določeni v carinski zakonodaji EU.
- EDA bo do leta 2024 oblikovala koncept za vseevropsko logistično informacijsko omrežje, ki bo omogočalo izmenjavo logističnih podatkov med različnimi udeleženci. EDA bo do leta 2023 predstavila ugotovitve študije o evidentiranju nacionalnih in komercialnih logističnih informacijskih sistemov, vključno s programsko opremo za spremljanje in sledenje ter načrtovanje virov podjetja, ki se bo uporabljala kot podlaga za začetek nadaljnjih ukrepov.
- EDA bo do leta 2024 opredelila prvi sveženj skupnih standardov za spodbujanje vojaške uporabe rešitev aditivne proizvodnje na interoperabilen način.

#### **Države članice EU so pozvane, naj:**

- do konca leta 2023 v okviru „zaveze“ o vojaški mobilnosti, o kateri se je Svet dogovoril junija 2018, izpolnijo cilj, da bi postopki prečkanja meje trajali največ pet delovnih dni, in preučijo možnost skrajšanja roka na tri delovne dni za enote za hitro posredovanje z namenom morebitne posodobitve „zaveze“;
- sodelujejo pri ustreznih študijah, ki se izvajajo na ravni EU, in zagotovijo potrebne podatke zanje;
- dejavno podprejo pripravo tehničnega dogovora o dovoljenjih za čezmejne premike na pomorskem področju.

### **3.3 Odpornost in pripravljenost**

Dobro delujoče omrežje vojaške mobilnosti mora biti odporno, tudi z vidika kibernetičnih groženj, podnebnih sprememb in drugih hibridnih groženj, ki so lahko usmerjene v kritična vozlišča prometnega sistema, ki ga uporablja vojska. Na primer kibernetični napad na sisteme, ki se uporabljajo na letališčih, v pristaniščih ali na železnicah, ali kibernetični napad na vojaška sredstva bi lahko imel hude posledice. Za digitalizacijo procesov in postopkov, vključno s potrebnim civilnim in vojaškim sodelovanjem, bo zato treba okrepiti odpornost komunikacijskih in informacijskih sistemov ter sistemov informacijske tehnologije proti kibernetičnim grožnjam. Države članice bodo morale v zvezi s tem ukrepati na podlagi prizadevanj EDA. Poleg tega bi morale države članice poleg zagotavljanja predpogojev za vojaško mobilnost okrepiti mobilnost in možnost napotitve svojih oboroženih sil, s čimer bi zagotovile, da se lahko v času krize zanesejo na civilno in vojaško prometno infrastrukturo in zmogljivosti.

#### ***3.3.1 Zmogljivosti strateškega transporta***

Zmogljivosti strateškega transporta so ključne za zagotovitev, da lahko države članice hitro napotijo svoje sile in opremo v EU in zunaj nje. V prvem usklajenem letnem pregledu na področju obrambe, ki

so ga obrambni ministri EU potrdili novembra 2020<sup>19</sup> je „okrepljena vojaška mobilnost“ eno od prednostnih področij. Poudarja potrebo po izboljšani odpornosti, zmogljivostih strateškega transporta in logistiki ob upoštevanju hibridnih groženj vojaškim premikom ter daje predloge za celovito obravnavo takih groženj.

V skladu s prednostnim področjem okrepljene vojaške mobilnosti mora EU prepoznati in obravnavati vrzeli in pomanjkljivosti v naših logističnih zmogljivostih, vključno z zmogljivostmi na kopnem (tudi po celinskih plovnih poteh), na morju in v zračnem transportu, ki so potrebne za učinkovite in uspešne premike obsežnih sil. V zvezi s tem so potrebne izboljšane evropske zmogljivosti strateškega zračnega transporta na kritičnem področju tovora izrednih razsežnosti ali specializiranega tovora (npr. prevoz streliva). Okvir EDA bi lahko podpiral prilagoditev civilnih sredstev tovora izrednih razsežnosti za vojaške namene, s čimer bi se čim bolj povečale civilno-vojaške sinergije in upoštevale dejavnosti projekta PESCO o strateškem zračnem prevozu za tovor izrednih razsežnosti (SATOC)<sup>20</sup>. Poleg tega bi bilo treba opredeliti morebitne zahteve za prevoz po morju in sredstva specializiranega železniškega prevoza.

Za optimalno uporabo zmogljivosti zračnega transporta bi morala EU izboljšati usklajevanje zmogljivosti premikov, vključno s povezovanjem z različnimi večnacionalnimi strukturami za usklajevanje premikov v Evropi<sup>21</sup>. To vključuje razvoj povezav med ESZD in EDA ter takimi strukturami za obravnavanje konkretnih zahtev in usklajevanje širših logističnih izzivov.

Nazadnje, spoznanja, pridobljena z rusko vojno v Ukrajini, kažejo na omejeno zmogljivost civilnega sektorja za izpolnjevanje nujnih in morda obsežnih potreb vojske v času krize. Za premagovanje načela „prvi prispe, prvi dobi“ je treba uvesti nujne ukrepe, ki bodo zagotovili, da se bo vojski ob varnostni krizi, priznani na ravni EU, omogočil prednostni dostop do prometne infrastrukture, zmogljivosti ali poti – na primer na podlagi okvirnih pogodb in drugih praktičnih korakov za pripravo na take razmere ter ob polnem spoštovanju suverenosti držav članic EU nad njihovim nacionalnim ozemljem in postopki odločanja v zvezi z vojaškimi premiki. Tudi v tem okviru je treba zmanjšati odvisnost od fosilnih goriv, kadar je to mogoče. Ob upoštevanju tega bi lahko EU ocenila možnosti za zagotovitev dostopa do zmogljivosti strateškega transporta, na primer z okvirnimi pogodbami s civilnimi ponudniki, vključno za dvojno rabo v scenarijih pomoči ob nesrečah (npr. za pošiljanje medicinske infrastrukture in infrastrukture za dekontaminacijo kemičnih, bioloških, radioloških in jedrskih snovi). Da bi se zagotovile zadostne zmogljivosti strateškega transporta, je ključno usklajevanje s civilnimi partnerji, pri čemer je treba začeti z evidentiranjem vseh ustreznih civilnih akterjev glede na način prevoza.

### 3.3.2 Vaje

Vaje v različnih oblikah so nepogrešljive za preizkušanje naših infrastrukturnih in postopkovnih izboljšav ter opredelitev preostalih ovir in ozkih grl. Na scenarijih temelječa razprava o vojaški mobilnosti je potekala januarja 2021 kot spremljevalni dogodek na vajah kriznega upravljanja EU Integrated Resolve 2020<sup>22</sup>. Te teoretične vaje bi morali nadaljevati in vključiti cilje vojaške mobilnosti v taktične vaje, vključno s tistimi, ki se predlagajo v okviru zmogljivosti za hitro napotitev,

---

<sup>19</sup> Odobritev in izvajanje revizije načrta za razvoj zmogljivosti, dokument usmerjevalnega odbora EDA 2018/15, 28. junij 2018.

<sup>20</sup> Splošni cilj projekta o strateškem zračnem prevozu za tovor izrednih razsežnosti je zapolniti kritični primanjkljaj za strateški zračni prevoz za tovor izrednih razsežnosti z razvojem evropske rešitve za prevoz tovora izrednih razsežnosti in težkega tovora.

<sup>21</sup> Na primer: Evropsko poveljstvo za zračni prevoz (EATC), Evropski center za usklajevanje premikov (MCCE; vsi načini) in večnacionalni koordinacijski center za prevoze po morju v Atenah (AMSCC). Povezava EU s temi strukturami bo potekala ob polnem spoštovanju načel vključenosti vseh držav članic v večnacionalnih strukturah, kot je bilo ponovno potrjeno v sklepih Sveta o varnosti in obrambi z dne 17. junija 2020 (odstavek 21).

<sup>22</sup> Na dogodku so se zbrali udeleženci iz držav članic EU, Evropske službe za zunanje delovanje, vključno z Vojaškim štabom Evropske unije, služb Komisije in Evropske obrambne agencije ter ključni partnerji EU – osebje Nata in udeleženci iz treh zaveznic Nata – Združenih držav Amerike, Kanade in Norveške.

predstavljene v strateškem kompasu, ali s sodelovanjem na drugih večnacionalnih vajah, tudi v okviru Nata, kadar je to ustrezno.

### 3.3.3 Zaščita pred varnostnimi tveganji v prometnem sektorju

Vse večja ranljivost našega vojaškega prometnega sistema se lahko izkoristi za povzročitev motenj v vojaški mobilnosti. Zato je treba nujno obravnavati odpornost omrežja, ki ga vzpostavljamo, da se zaščiti pred hibridnimi in drugimi grožnjami, tudi v zvezi s sektorjem civilnega in komercialnega prevoza. Nadaljnjim prizadevanjem na tem področju bodo koristili tekoči ukrepi za preprečevanje hibridnih groženj<sup>23</sup> in zaščito kritične infrastrukture, tudi glede na nedavni predlog priporočila Sveta o usklajenem pristopu Unije za krepitev odpornosti kritične infrastrukture (2022/0338 (NLE))<sup>24</sup>.

EU bi morala okrepiti sodelovanje zlasti pri reševanju naslednjih vprašanj:

- Okrepitev fizične odpornosti proti naravnim grožnjam in grožnjam, ki jih povzroči človek, pri tistih subjektih, ki zagotavljajo bistvene storitve v prometnem sektorju. To vključuje izvajanje direktive o odpornosti kritičnih subjektov<sup>25</sup> v prometnem sektorju ter omogočanje hitrega sprejetja in poznejšega izvajanja predloga priporočila Sveta o usklajenem pristopu Unije za krepitev odpornosti kritične infrastrukture, v katerem je promet eden od ključnih sektorjev<sup>26</sup>.
- Kibernetska varnost sektorja civilnega prevoza in njegovih podpornih sistemov, vključno s sistemi za kontrolo prometa (prevoz po zraku, železnici, morju), sistemi za upravljanje kontejnerskih terminalov ter nadzornimi sistemi za zapornice, mostove, predore itd. To vključuje pospeševanje prenosa in izvajanja nedavno sprejete revidirane direktive o ukrepih za visoko skupno raven kibernetske varnosti v Uniji<sup>27</sup> v prometnem sektorju ter izvedena prizadevanja v zvezi z izhodišči za odpornost v okviru boja proti hibridnim grožnjam. V primeru krize na področju kibernetske varnosti je bistveno zagotoviti ustrezno izmenjavo potrebnih informacij, da se zagotovi čim večje situacijsko zavedanje razmer v vojaških in civilnih prometnih sektorjih. To bi moralo vključevati tudi sodelovanje med ustreznimi sektorskimi organi, odgovornimi za prevoz, pristojnimi organi za kibernetsko varnost in skupinami CSIRT ter prek Evropske organizacijske mreže za povezovanje v kibernetski krizi (EU-CyCLONe) v skladu z njenimi nalogami, kot so predvidene v direktivi o ukrepih za visoko skupno raven kibernetske varnosti v Uniji. Raziskati bi bilo treba sinergije z omrežjem TEN-T<sup>28</sup>. Države članice so tudi pozvane, naj uporabijo kratkoročni podporni program Komisije, ki se izvaja v sodelovanju z agencijo ENISA, da bi okrepile pripravljenost bistvenih subjektov v prometnem sektorju, na primer s penetracijskim testiranjem.

<sup>23</sup> Skupni delovni dokument služb Komisije, Peto poročilo o napredku pri izvajanju skupnega okvira o preprečevanju hibridnih groženj iz leta 2016 ter skupnega sporočila z naslovom „Povečanje odpornosti in krepitev zmogljivosti za obravnavanje hibridnih groženj iz leta 2018“ (SWD(2021) 729 final).

<sup>24</sup> Skupni delovni dokument služb Komisije, Peto poročilo o napredku pri izvajanju skupnega okvira o preprečevanju hibridnih groženj iz leta 2016 ter skupnega sporočila z naslovom „Povečanje odpornosti in krepitev zmogljivosti za obravnavanje hibridnih groženj iz leta 2018“ (SWD(2021) 729 final).

<sup>25</sup> COM(2020) 829 final. Junija 2022 je bil dosežen politični dogovor o direktivi o odpornosti kritičnih subjektov, ki naj bi predvidoma začela veljati v začetku leta 2023. Direktiva o odpornosti kritičnih subjektov bo nadomestila Direktivo 2008/114/ES z dne 8. decembra 2008 o ugotavljanju in določanju evropske kritične infrastrukture ter o oceni potrebe za izboljšanje njene zaščite.

<sup>26</sup> Predlog priporočila Sveta je bil sprejet 18. oktobra 2022, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sl/ip\\_22\\_6238](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sl/ip_22_6238).

<sup>27</sup> Ta direktiva bo razveljavljena in nadomeščena z direktivo o ukrepih za visoko skupno raven kibernetske varnosti v Uniji.

<sup>28</sup> COM(2020) 829 final. Junija 2022 je bil dosežen politični dogovor o direktivi o odpornosti kritičnih subjektov, ki naj bi predvidoma začela veljati v začetku leta 2023. Direktiva o odpornosti kritičnih subjektov bo nadomestila Direktivo 2008/114/ES z dne 8. decembra 2008 o ugotavljanju in določanju evropske kritične infrastrukture ter o oceni potrebe za izboljšanje njene zaščite.

- Neposredne tuje naložbe subjektov zunaj EU v infrastrukturo in prevoz v EU, ki so prav tako ključne za vojaški promet, lahko predstavljajo varnostno tveganje za EU in njene države članice. Neposredne tuje naložbe tretjih držav v infrastrukturo z dvojno rabo v EU bi lahko predstavljale tveganje za njeno varnost in javni red. To velja zlasti takrat, kadar tretje države uporabljajo finančne ukrepe, da bi negativno vplivale na poveztljivost, ali ko postanejo občutljivi obveščevalni podatki na voljo vlagateljem iz tretjih držav. Močno prekrivanje med civilno in vojaško infrastrukturo pomeni dodatno ranljivost v okviru neposrednih tujih naložb. Take naložbe bodo skrbno pregledane v okviru uredbe o pregledu neposrednih tujih naložb<sup>29</sup> in uredbe o omrežju TEN-T<sup>30</sup>.
- Vpliv podnebnih sprememb in prehoda na zeleno energijo na odpornost in energetska varnost vojaške prometne infrastrukture in zmogljivosti držav članic EU. Zaradi dvigovanja morske gladine in vse bolj ekstremnih vremenskih pojavov nastajajo nove zahteve za vojaške objekte, zmanjšanje odvisnosti od fosilnih goriv v vojaškem prometu pa vpliva tudi na varnost in razpoložljivost obnovljivih virov energije in povezanih tehnologij<sup>31</sup>. Ta prizadevanja bodo temeljila na ustreznih rezultatih posvetovalnega foruma za trajnostno energijo v obrambnem in varnostnem sektorju (CF SEDSS), vključno z raziskovalnimi študijami o prilagodljivosti podnebnim spremembam in vplivu hibridnih groženj na obrambo, ter bodo opredelila priložnosti za uporabo obnovljivih virov energije, na primer vodika, v vojaškem prometu.

Odpornost je mogoče povečati tudi s preučitvijo možnosti za medsebojno prepoznavanje rezervnih delov za civilne in vojaške konfiguracije modelov letal. Trenutno Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) potrjuje civilna letala in njihove sestavne dele, ki se uporabljajo za vzdrževanje in popravila, medtem ko vojaška letala in njihove sestavne dele pa zaradi nacionalne varnosti potrjujejo države članice. Ta pristop povzroča podvajanje: obstajati bi morala možnost, da se rezervni deli vojaških letal zamenjajo z deli, ki so certificirani za civilno uporabo, če so ti enaki. Brez spreminjanja pristojnosti EASA ali držav članic bi se lahko predvidel nov mehanizem za poenostavitev postopkov certificiranja in vzdrževanja letal, ki bi omogočal združevanje sestavnih delov in delov, ki jih je potrdila EASA, za skupno uporabo s strani vojaških in civilnih operatorjev, s čimer bi se znatno znižali stroški vzdrževanja vojaških letal ter povečala varnost letenja. Izvesti bi bilo treba pilotno študijo za opredelitev sinergij med obema mehanizmoma certificiranja. Poleg tega so operacije v zračnem prometu močno odvisne od učinkovite izmenjave in souporabe digitalnih podatkov med ustreznimi civilnimi in vojaškimi deležniki in operatorji.

Za to so potrebna skupna civilno-vojaška prizadevanja za zagotovitev odpornega in zanesljivega omrežja za izmenjavo podatkov z visoko stopnjo kibernetске varnosti.

### ***3.3.4 Rešitve za vojaško mobilnost, ki temeljijo na vesoljski tehnologiji***

Sedanja in prihodnja varna komunikacija, ki temelji na vesoljski navigaciji (Galileo/EGNOS), in opazovanje Zemlje (Copernicus) lahko znatno koristita vojaški mobilnosti. Oceniti bi morali, kako izkoristiti ta potencial.

Regulirana javna storitev (PRS) je najvarnejša navigacijska storitev sistema Galileo, primerna za vladne aplikacije, ki mora biti zanesljiva tudi v kriznih situacijah in je enakovredna GPS M-kodu. PRS v okviru sistema Galileo bi lahko neposredno koristila vojaški mobilnosti z zagotavljanjem neprekinjenih varnih in natančnih informacij o določanju položaja, navigacije in napovedovanju časa v konfliktnih okoljih,

<sup>29</sup> Uredba (EU) 2019/452 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o vzpostavitvi okvira za pregled neposrednih tujih naložb v Uniji.

<sup>30</sup> Glej člen 47, Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013, (COM(2021) 812 final).

<sup>31</sup> EDA prek CF SEDSS III v sodelovanju z GD JRC in GD ENER izvaja raziskovalne študije, v okviru katerih preučuje, kako podnebne spremembe vplivajo na kritične energetske infrastrukture, povezane z obrambo, in kako povečati odpornost teh infrastruktur proti hibridnim grožnjam. V okviru tega bo leta 2023 potekala teoretična vaja za opredelitev ranljivosti in spodbujanje sinergij s civilnim sektorjem, da bi se povečala odpornost obrambe.

s čimer bi izpolnjevala kritične operativne potrebe na vojskovališču ter prispevala k informiranemu odločanju ter poveljevanju in nadzoru.

Skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev (EGNOS) lahko zagotavlja pomembne operativne prednosti za logistične in transportne operacije, čeprav ni zasnovana za delovanje na konfliktnem območju. V neugodnih vremenskih razmerah lahko omogoči varen dostop do zračnih baz in regionalnih letališč, ko ni na voljo drugih sredstev.

Cilj novega programa Unije za varno povezljivost, za katerega je Komisija 15. februarja 2022 predlagala uredbo, je zagotoviti svetovni dostop do varnih vladnih satelitskih komunikacijskih storitev. V okviru tega so bili preučeni številni primeri uporabe, vključno z upravljanjem prometa in vojaškimi misijami. Iz te analize je jasno, da varna povezljivost vse bolj postaja strateška prednost za uporabo avtonomnih vozil in letal. Pri opredelitvi portfelja storitev sistema varne povezljivosti je treba ustrezno upoštevati potrebe po vojaški mobilnosti.

Program Unije za opazovanje in spremljanje Zemlje Copernicus ponuja informacijske storitve na podlagi satelitskega opazovanja Zemlje (s sateliti Copernicus Sentinel ali komercialnimi sateliti) in podatkov *in situ* (nevesoljskih podatkov) na treh glavnih področjih: (1) monitoring okolja (kopno: pokrovnost in raba tal, digitalni model višin, referenčni podatki o rečnem omrežju in vodnih telesih v EU; morje; ozračje; podnebne spremembe), (2) obvladovanje izrednih razmer (v primeru naravnih nesreč ali nesreč, ki jih povzroči človek, npr. poplave, potresi, gozdni požari) in (3) varnost (varovanje meje in pomorski nadzor ter podpora zunanjemu delovanju EU). Nadalje bi se lahko preučile morebitne povezave z vojaško mobilnostjo.

CASSINI – pobuda Komisije za spodbujanje vesoljskega podjetništva v EU bo spodbudila razvoj prelomnih tehnologij, industrijskih postopkov in storitev. S pojavom novih komercialnih akterjev se bo razširil nabor rešitev, ki temeljijo na vesoljski tehnologiji, vključno z vojaško mobilnostjo.

#### **Ključni ukrepi na ravni EU:**

- EDA bo v tesnem sodelovanju z državami članicami, ESZD in službami Komisije spremljala okrepljeno vojaško mobilnost, ki je prednostno področje CARD, da bi odpravila vrzeli in primanjkljaje v zvezi z odpornostjo ter logistično zmogljivostjo in zmogljivostjo transporta, ki sta potrebni za premik obsežnih sil, vključno zlasti s tovorom izrednih razsežnosti ali specializiranim tovorom (npr. nevarno blago, za katero so potrebni posebni ukrepi).
- ESZD bo do leta 2023 ocenila logistični odtis za misije in operacije SVOP, zlasti v zvezi s potrjevanjem in inšpekcijskimi pregledi, in opredelila morebitne vrzeli v zmogljivosti transporta ter podala priporočila o možnostih sodelovanja.
- EDA bo do leta 2023 preučila možnost prilagoditve civilnih sredstev tovora izrednih razsežnosti za vojaške namene, pri čemer bo upoštevala dejavnosti projekta PESCO o strateškem zračnem prevozu za tovor izrednih razsežnosti (SATOC).
- EDA bo do leta 2024 opredelila morebitne zahteve za sredstva specializiranega železniškega prevoza in zmogljivosti strateškega prevoza po morju.
- ESZD, EDA in službe Komisije bodo preučile, kako okrepiti usklajevanje zmogljivosti premikov, vključno z iskanjem sinergij z večnacionalnimi centri za usklajevanje premikov.
- Službe Komisije bodo do konca leta 2024 zagotovile pregled vseh ključnih akterjev na civilnem področju glede na način prevoza za namene načrtovanja in usklajevanja v izrednih razmerah in času krize.

- EDA bo do konca leta 2024 skupaj s službami Komisije in ESZD (vključno z VŠEU) ocenila koristi zmogljivosti strateškega transporta z dvojno rabo, kot je pomoč pri nesrečah.
- ESZD, službe Komisije in EDA bodo izkoristile večnacionalne vaje za vključitev dejavnosti vojaške mobilnosti (napotitev, vzdrževanje in prerazporeditev sil), vključno s taktičnimi vajami EU ter vzporednimi in usklajenimi vajami z Natom, pa tudi s sodelovanjem EU pri vajah Nata, kjer je to ustrezno.
- ESZD bo skupaj s službami Komisije in EDA organizirala vaje na podlagi scenarijev, ki bodo vključevale strokovnjake držav članic.
- EDA in službe Komisije si bodo še naprej prizadevale zagotoviti zanesljivo in učinkovito izmenjavo in souporabo digitalnih podatkov med ustreznimi deležniki civilnega in vojaškega letalstva.
- Službe Komisije, ESZD in Skupina za sodelovanje na področju varnosti omrežij in informacij bodo v sodelovanju z ustreznimi civilnimi in vojaškimi organi in agencijami ter vzpostavljenimi mrežami redno izvajale oceno tveganja in scenarije tveganja z vidika kibernetске varnosti, pri čemer se bodo osredotočile na prednostne kritične sektorje. To se bo izvedlo za zagotovitev dopolnjevanja s testiranjem izjemnih situacij v kritičnih infrastrukturah, kot je določeno v predsedniškem načrtu v petih točkah in poznejšem predlogu priporočila Sveta o odpornosti kritične infrastrukture.
- EDA bo skupaj z ESZD in službami Komisije nadgradila tekoče pobude za izboljšanje odpornosti na podnebne spremembe ter energetske varnosti vojaških objektov in prometnih zmogljivosti, ki so potrebne za vojaško mobilnost, ter predložila priporočila državam članicam v okviru prizadevanj na področju podnebja in obrambe. Raziskane bodo tudi sinergije z omrežjem TEN-T.
- Službe Komisije bodo do konca leta 2023 skupaj z EASA ter v sodelovanju z vojaškimi letalskimi organi in industrijo začele pilotni projekt za vzpostavitev mehanizma medsebojnega priznavanja delov, ki se uporabljajo v civilnih in vojaških konfiguracijah modelov letal. Projekt bi moral vključevati pripravo sporazuma o civilno-vojaškem vmesniku, v katerem bi se opredelile odgovornosti različnih strani. Pilotni projekt naj bi bil dokončan najpozneje v dveh letih po sprejetju akcijskega načrta.
- Službe Komisije, EDA in ESZD bodo preučile nabor nujnih ukrepov, ki bi vojski v času krize, priznane na ravni EU, po potrebi zagotovili prednostni dostop do prometne infrastrukture, zmogljivosti in poti. Da bi okrepile civilno-vojaške sinergije, bodo ocenile možnosti za zagotovitev dostopa do zmogljivosti strateškega transporta, na primer na podlagi okvirnih pogodb s civilnimi ponudniki.

#### **Države članice EU so pozvane, naj:**

- zagotovijo kibernetško odpornost prihodnjih digitalnih procesov in postopkov, pri čemer naj se oprejo na prizadevanja EDA in preučijo možnost razvoja funkcionalnih zahtev, povezanih z varnostjo.

#### **4. RAZSEŽNOST PARTNERSTEV**

EU in Nato imata skupen interes pri zagotavljanju hitrih premikov vojaškega osebja in njegove opreme za rutinske mirnodobne dejavnosti in v času krize. Zagotavljanje skladnosti in medsebojne krepitve v zvezi z ustreznimi delovnimi področji je torej sestavni del pobude vojaške mobilnosti vse od njenega začetka. Zaradi vojne v Ukrajini so se pojavila nova vprašanja glede potrebe po povezovanju prometnih poti s sosednjimi državami in regijami, vključno z Ukrajino.

#### 4.1 EU-Nato

Partnerstvo z Natom je sestavni del tega akcijskega načrta. Strukturirani dialog o vojaški mobilnosti je glavna oblika za spodbujanje dialoga in sodelovanja na ravni osebja z rednimi srečanji in bo še naprej temeljil na vzajemni izmenjavi informacij med obema organizacijama. Naložbe v prometno infrastrukturo z dvojno rabo za vojaške premike koristijo EU in Natu. Tehnične in geografske zahteve se prekrivajo, tehnični standardi pa so bili razviti v sodelovanju. Zaradi tega sodelovanja so vojaške zahteve EU za vojaško mobilnost približno 95-odstotno usklajene z zahtevami Nata.

Namen je zagotoviti usklajen pristop in sinergije med EU in Natom ter učinkovito odpraviti obstoječe ovire, vključno s pravnimi, infrastrukturnimi in postopkovnimi, za olajšanje in pospešitev premikov in prečkanja meje vojaškega osebja in materiala, pri čemer se v celoti spoštujejo suverene nacionalne odločitve. To velja zlasti za prizadevanja v zvezi z izboljšanjem infrastrukture in s tem povezanih zahtev, zmanjševanjem postopkovnih in regulativnih ovir, krepitvijo odpornosti in medsebojnim sodelovanjem pri vajah, povezanih z vojaško mobilnostjo.

Interakcije na področju vojaške mobilnosti bodo potekale v skladu z vodilnimi načeli okrepljenega sodelovanja, zlasti popolne odprtosti in preglednosti, spoštovanja avtonomije odločanja in postopkov obeh organizacij, vključevanja ter vzajemnosti, brez poseganja v posebno naravo varnostne in obrambne politike katere koli države članice EU.

#### 4.2 Povezovanje z drugimi partnerji

ESZD bo skupaj s službami Komisije in EDA preučila sodelovanje z drugimi partnerji v različnih oblikah glede vprašanj, povezanih z vojaško mobilnostjo.

To vključuje razpravo o dogodkih, povezanih z vojaško mobilnostjo, v varnostnih in obrambnih dialogih z ustreznimi ključnimi partnerji EU, kot so tisti, ki sodelujejo v projektu PESCO za vojaško mobilnost, zlasti ZDA, Kanada in Norveška. Tudi Združeno kraljestvo naj bi se kmalu, tj. po zaključku ustreznih postopkov, pridružilo temu projektu PESCO. To bo prispevalo k čezatlantskemu sodelovanju pri teh zadevah in k partnerstvu med EU in Natom.

Poleg tega se lahko preučijo možnosti dvojne rabe tekočih prizadevanj za boljšo povezanost glavnih prometnih poti držav članic s ključnimi partnerskimi državami, kot je Ukrajina, kot je predvideno v sporočilu o „solidarnostnih pasovih“ med EU in Ukrajino ter v predlogu Komisije z dne 27. julija 2022 o podaljšanju štirih evropskih prometnih koridorjev do Ukrajine in Moldavije<sup>32</sup>. Nadalje spremenjeni predlog revizije uredbe o omrežju TEN-T iz julija 2022 vključuje določbo o standardizaciji evropske tirne širine za železnice, da bi se izboljšala interoperabilnost med Ukrajino, Moldavijo in EU.

Nazadnje, EU je pripravljena deliti dobre prakse v okviru napredka, ki ga je dosegla pri krepitvi vojaške mobilnosti, z regionalnimi partnerji in državami, ki se pripravljajo na pristop, kot je Zahodni Balkan, na primer v zvezi s celovitim vladnim pristopom, pristopom dvojne rabe in praktičnimi koraki za zmanjšanje upravnega bremena in zamud.

#### **Ključni ukrepi na ravni EU:**

- ESZD bo skupaj s službami Komisije in EDA nadaljevala strukturirani dialog med EU in Natom o vojaški mobilnosti z namenom izmenjave informacij in zagotavljanja skladnosti posameznih delovnih področij.
- ESZD bo skupaj s službami Komisije in EDA po potrebi vključila vojaško mobilnost v varnostne in obrambne dialoge z ustreznimi partnerji, zlasti s Kanado, Norveško in ZDA.

<sup>32</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Akcijski načrt za solidarnostne pasove med EU in Ukrajino za lažji izvoz kmetijskih proizvodov Ukrajine in lažjo dvostransko trgovino Ukrajine z EU (COM(2022) 217 final).

- Službe Komisije in ESZD bodo preučile možnosti dvojne rabe tekočih prizadevanj za boljšo povezanost glavnih prometnih poti držav članic, pri čemer se bodo osredotočile zlasti na Ukrajino in Moldavijo.
- Službe ESZD in Komisije bodo preučile možnosti za spodbujanje dialoga o dobrih praksah z regionalnimi partnerji, zlasti državami, ki se pripravljajo na pristop.

## **5. NADALJNI KORAKI**

Visoka predstavnica in Komisija akcijski načrt o vojaški mobilnosti predlagata v obravnavo in potrditev državam članicam EU, da se omogoči njegovo pravočasno in usklajeno izvajanje.

Državam članica EU bodo predstavljena redna skupna poročila o napredku pri izvajanju tega akcijskega načrta, pri čemer bo prvo predloženo do novembra 2023.