



KOMISJA
EUROPEJSKA

WYSOKI PRZEDSTAWICIEL UNII
DO SPRAW ZAGRANICZNYCH I
POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA

Bruksela, dnia 28.3.2018r.
JOIN(2018) 5 final

WSPÓLNY KOMUNIKAT DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

dotyczący Planu działania na rzecz mobilności wojskowej

1. WPROWADZENIE: POPRAWA MOBILNOŚCI WOJSKOWEJ W UE

W swoim orędziu o stanie Unii z 2017 r.¹ przewodniczący Juncker podkreślił konieczność stworzenia w pełni funkcjonującej Europejskiej Unii Obrony do 2025 r. UE podejmuje już niezbędne kroki w celu zbudowania bardziej skutecznej, gotowej do reagowania i zintegrowanej Unii, zdolnej do realizacji wspólnych interesów i priorytetów UE w zakresie promowania pokoju i zagwarantowania bezpieczeństwa swoich obywateli i terytorium, tak jak postulowano również w globalnej strategii na rzecz polityki zagranicznej i bezpieczeństwa UE². Europejski plan działań w sektorze obrony, w szczególności Europejski Fundusz Obronny, świadczą o zaangażowaniu Europy na rzecz podejmowania zdecydowanych działań wspierających państwa członkowskie. Poprawa mobilności wojskowej w Unii Europejskiej jest jednym z konkretnych kroków w tym kierunku, przyczyniając się w ten sposób do stworzenia Unii, która zapewnia ochronę, w której europejska solidarność i wzajemna pomoc³ są skutecznie realizowane.

Dwadzieścia pięć państw członkowskich UE zdecydowało o włączeniu mobilności wojskowej do bardziej wiążących zobowiązań podjętych w ramach stałej współpracy strukturalnej rozpoczętej w dniu 11 grudnia 2017 r.⁴. Ponadto w dniu 6 marca 2018 r. Rada przyjęła zalecenie dotyczące mapy drogowej dotyczącej wdrażania stałej współpracy strukturalnej oraz decyzję ustanawiającą wykaz projektów, które mają zostać opracowane w ramach stałej współpracy strukturalnej⁵. W grudniu 2017 r. mobilność wojskowa została dodana do wspólnego zestawu nowych wniosków⁶ służących wdrożeniu wspólnej deklaracji UE-NATO z lipca 2016 r.⁷. Na posiedzeniu w grudniu 2017 r.⁸ Rada Europejska zwróciła się do Wysokiego Przedstawiciela, Komisji i państw członkowskich UE, by posunąć naprzód prace nad mobilnością wojskową, zarówno w ramach stałej współpracy strukturalnej, jak i w kontekście współpracy między UE a NATO.

¹ Orędzie o stanie Unii w 2017 r. z dnia 13 września 2017 r. http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-17-3165_pl.htm

² Globalna strategia na rzecz polityki zagranicznej i bezpieczeństwa Unii Europejskiej, konkluzje Rady do Spraw Zagranicznych, 14 listopada 2016 r.

³ Art. 42 ust. 7 TUE.

⁴ <http://www.consilium.europa.eu/media/32000/st14866en17.pdf>

⁵ <http://www.consilium.europa.eu/media/33064/council-recommendation.pdf>

⁶ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-6393-2018-INIT/en/pdf>

⁷ <http://www.consilium.europa.eu/media/31947/st14802en17.pdf>

⁸ <http://www.consilium.europa.eu/media/21481/nato-eu-declaration-8-july-en-final.pdf>

<http://www.consilium.europa.eu/media/31947/st14802en17.pdf>

<http://www.consilium.europa.eu/media/32204/14-final-conclusions-rev1-en.pdf>

Zasady przewodnie podejścia UE

W następstwie wspólnego komunikatu w sprawie poprawy mobilności wojskowej w UE z listopada 2017 r.⁹ i opierając się na mapie drogowej opracowanej przez grupę roboczą ad hoc ds. transgranicznego transportu wojskowego w Europie, działającą w ramach Europejskiej Agencji Obrony, niniejszy plan działania ma na celu zapewnienie spójnych ram dla obecnych i przyszłych programów, projektów, inicjatyw i działań. Umożliwi to bardziej skoordynowane podejście UE, wzmocnienie solidarności między państwami członkowskimi, a także zwiększenie wartości dodanej UE.

Większa mobilność sił zbrojnych w UE i poza jej granicami zwiększy bezpieczeństwo europejskie poprzez umożliwienie państwom członkowskim UE szybszego działania zgodnie z ich potrzebami i obowiązkami w zakresie obronności, zarówno w kontekście misji i operacji w ramach wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony, jak i działań na poziomie krajowymi i wielonarodowym (np. w ramach NATO).

Ścisła współpraca z państwami członkowskimi UE, w tym z ich wszystkimi właściwymi podmiotami, ma kluczowe znaczenie dla wdrożenia niniejszego planu działania. Będzie się to odbywać przy pełnym poszanowaniu suwerenności państw członkowskich UE na ich terytorium, a także krajowych procesów decyzyjnych dotyczących ruchów wojskowych. Ponadto działania w celu wzmocnienia współpracy między instytucjami, agencjami i organami Unii a właściwymi organami krajowymi w państwach członkowskich UE będą realizowane przy pełnym poszanowaniu różnorodnych kompetencji zaangażowanych podmiotów. Ścisła koordynacja między niniejszym planem działania a projektem stałej współpracy strukturalnej w zakresie mobilności wojskowej musi zostać zapewniona w celu osiągnięcia komplementarności wyników.

Dalsza współpraca z NATO w zakresie mobilności wojskowej w ramach realizacji wspólnej deklaracji jest również ważna. Zgodnie z konkluzjami Rady z grudnia 2017 r. współpraca i konsultacje z NATO odbywają się na poziomie sztabów, poprzez regularne posiedzenia których tematem są kwestie mobilności wojskowej we wszystkich obszarach (morskim, lądowym, lotniczym). Chodzi o zapewnienie spójnego podejścia i synergii między UE i NATO na rzecz skutecznego eliminowania istniejących barier, w tym prawnych, proceduralnych i infrastrukturalnych, w celu ułatwienia i przyspieszenia przekraczania granic oraz przepływu personelu i materiałów wojskowych, przy pełnym poszanowaniu suwerennych decyzji krajowych. Współpraca ta będzie realizowana z zachowaniem pełnej otwartości i przejrzystości, przy poszanowaniu autonomii decyzyjnej i procedur obu organizacji, z uwzględnieniem możliwości zaangażowania innych stron i zasady wzajemności oraz nie naruszając szczególnego charakteru polityki bezpieczeństwa i obrony każdego państwa członkowskiego UE. Kontakty ze wszystkimi

⁹ https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_improving_military_mobility_in_the_european_union.pdf

zainteresowanymi stronami będą zmierzać do optymalizacji skuteczności i koordynacji, tak aby wykorzystać wszelkie synergie.

Wyniki działań grupy roboczej ad hoc ds. transgranicznego transportu wojskowego

Niniejszy plan działania opiera się na mapie drogowej w zakresie mobilności wojskowej opracowanym przez grupę roboczą ad hoc powołaną w ramach Europejskiej Agencji Obrony decyzją Rady Sterującej z września 2017 r. W mapie drogowej grupy roboczej ad hoc określono zadania, obowiązki i ambitne terminy dotyczące poprawy mobilności wojskowej w odniesieniu do następujących czterech aspektów: aspekty prawne; kwestie celne; wymogi wojskowe, w tym w zakresie norm dotyczących infrastruktury wojskowej; oraz zezwolenia na przemieszczanie transgraniczne, w tym zezwolenia dyplomatyczne. W dniu 9 lutego 2018 r. Rada Sterująca Europejskiej Agencji Obrony przyjęła z zadowoleniem mapę drogową i zleciła Europejskiej Agencji Obrony dalsze prace nad poprawą mobilności wojskowej, również w ramach realizacji niniejszego planu działania, oraz do składania rocznych sprawozdań z postępów.

Ponadto państwa członkowskie UE są zaangażowane w szereg projektów i inicjatyw współpracy, którym sprzyja działalność Europejskiej Agencji Obrony: zespół projektowy ds. przemieszczania i transportu¹⁰, unijny węzeł transportu multimodalnego¹¹ oraz porozumienie techniczne dotyczące zezwoleń dyplomatycznych¹².

2. ZIDENTYFIKOWANE DZIAŁANIA

2.1 Wymogi wojskowe

Określenie i uzgodnienie wymogów wojskowych odzwierciedlających potrzeby UE i jej państw członkowskich, będzie stanowiło punkt wyjścia dla skutecznego podejścia w całej UE obejmującego wszystkie pozostałe działania określone w poniższych punktach. Wymogi te powinny obejmować także określenie infrastruktury koniecznej na potrzeby mobilności wojskowej. Oznacza to dla państw członkowskich UE konieczność zastosowania podejścia obejmującego cały rząd i zaangażowania właściwych organów krajowych, a nie tylko ministerstw obrony.

¹⁰ Zespół projektowy ds. przemieszczania i transportu skupia ekspertów z państw członkowskich UE w celu określenia potencjalnych dziedzin współpracy, oceny możliwości wspólnych działań i zwiększenia spójności potrzeb wojskowych. Zespół projektowy ds. przemieszczania i transportu stanowi platformę, na której państwa członkowskie UE wymieniają informacje na temat wszystkich bieżących działań w zakresie przemieszczania i transportu w celu skorzystania z trwających inicjatyw przy jednoczesnym unikaniu ryzyka powielania prac.

¹¹ <https://www.eda.europa.eu/what-we-do/activities/activities-search/eu-multimodal-transport-hubs>

¹² <https://www.eda.europa.eu/docs/default-source/documents/dic-ip.pdf>

Najważniejsze działania na szczeblu UE

- Europejska Służba Działań Zewnętrznych/Sztab Wojskowy UE opracują wymogi wojskowe w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi UE, Komisją oraz odpowiednimi agencjami i organami Unii (w tym z Europejską Agencją Obrony) i, w stosownych przypadkach, w porozumieniu z NATO.
- Rada proszona jest o rozważenie i zatwierdzenie wymogów wojskowych, z udziałem odpowiednich organów przygotowawczych, w tym Komitetu Wojskowego UE, do połowy 2018 r.

2.2 Infrastruktura transportowa

Polityka w zakresie infrastruktury transportowej stanowi okazję do zwiększenia efektów synergii między potrzebami w zakresie obronności i istniejącymi politykami Unii, a w szczególności transeuropejską siecią transportową (TEN-T)¹³. W tym kontekście istnieje możliwość wykazania wartości dodanej UE oraz zapewnienia bardziej efektywnego wykorzystania środków publicznych.

Projekt pilotażowy

W ramach analizy wykonalności ogólnounijnego podejścia prezydencja estońska zainicjowała w 2017 r. pilotażową analizę dla państw korytarza Morze Północne–Bałtyk transeuropejskiej sieci transportowej¹⁴, z udziałem przedstawicieli sektorów obronności i transportu tych państw. Celem analizy jest podjęcie kroków opisanych poniżej w celu określenia podstawowych elementów, które mogłyby być przydatne dla pełnej analizy.

Projekt pilotażowy uznano za użyteczny. Państwa członkowskie uczestniczące w projekcie pilotażowym już zidentyfikowały słabe strony w sieciach transportowych dla celów wojskowych, które muszą zostać zmodernizowane, i ustanowiły odnośny wykaz priorytetów.

Można tu przytoczyć dwa konkretne przykłady: analiza wykazała, że w sieciach drogowych kilku państwach członkowskich UE maksymalna wysokość prześwitu wiaduktów drogowych, a także nośność niektórych mostów są niewystarczające dla ponadgabarytowych lub przekraczających limity masy pojazdów wojskowych; analogicznie w odniesieniu do transportu kolejowego w niektórych przypadkach brakuje zdolności do załadunku sprzętu wojskowego w celu jego przemieszczania.

W projekcie pilotażowym wskazano, że istnieją duże możliwości w zakresie dualnej cywilno-wojskowej infrastruktury, m.in. w ramach platform multimodalnych

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

¹⁴ Niemcy, Belgia, Polska, Litwa, Łotwa, Estonia i Finlandia.

umożliwiających szybkie przekazywanie ładunków z portów i portów lotniczych do transportu kolejowego i drogowych, w zakresie zwiększania przepustowości terminali położone w głębi lądu i w zakresie odpowiednich skrajni ładunku na liniach kolejowych przeznaczonych do przewozów towarowych. Wszystkie te elementy muszą zostać doprecyzowane w następstwie działań określonych w niniejszym planie działania, lecz pilotażowy projekt potwierdził, że zastosowana metodyka, co znajduje odzwierciedlenie w polu poniżej, jest skuteczna.

Wykorzystanie infrastruktury transportowej w UE dla dualnych celów cywilno-wojskowych

Jak określono w mapie drogowej grupy roboczej ad hoc, dąży się do rozszerzenia i pogłębienia projektu pilotażowego, aby ocenić, w jakim stopniu istniejąca infrastruktura transportowa uznana za priorytetową w kontekście rozporządzenia dotyczącego transeuropejskiej sieci transportowej w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu i jej wymogi techniczne są odpowiednie i wystarczające dla transportu wojskowego personelu i zasobów wojskowych, a także, w zakresie, w jakim nie spełnia ona wymogów transportu wojskowego, dąży się do zbadania i opracowania dodatkowych odcinków i elementów infrastruktury oraz aktualizacji wymogów.

Najważniejsze działania na szczeblu UE

- Do końca 2018 r. Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi UE, Europejską Służbą Działań Zewnętrznych/Sztabem Wojskowym UE i Europejską Agencją Obrony, zidentyfikuje luki między obecnymi wymogami technicznymi mającymi zastosowanie do transeuropejskiej sieci transportowej, z jednej strony, a potrzebami transportu wojskowego, z drugiej strony. Ponadto określone zostaną luki związane z zasięgiem geograficznym.
- Do 2019 r. służby Komisji określą części transeuropejskiej sieci transportowej odpowiednie dla potrzeb transportu wojskowego, z uwzględnieniem koniecznej modernizacji istniejącej infrastruktury. Projekty podwójnego zastosowania będą wyraźnie zidentyfikowane, a ich koszty zostaną określone ilościowo. Na podstawie dokonanych ustaleń zostanie określony wykaz priorytetowych projektów. Ponadto zostanie dokonane oszacowanie całkowitej wielkości inwestycji w transeuropejskiej sieci transportowej na potrzeby wojskowe.
- Do końca 2020 r. Komisja dokona oceny konieczności dostosowania rozporządzenia dotyczącego transeuropejskiej sieci transportowej w celu uwzględnienia zaktualizowanych wymogów technicznych – ewentualnie obejmujących też wymogi wojskowe.

- Do końca 2019 r. Komisja, we współpracy z zainteresowanymi stronami, określi możliwość połączenia ze sobą wojskowych i cywilnych (TENtec) baz danych oraz potencjalny zakres takich działań. Na tej podstawie Komisja określi wszelkie dalsze dostosowania dotyczące funkcji TENtec, które będą wymagane w tych celach, oraz określi procedurę aktualizacji baz danych.

Działanie bieżące: Komisja będzie w dalszym ciągu poszukiwać synergii między transeuropejską siecią transportową a jej odpowiednimi programami kosmicznym (np. EGNOS/Galileo) i ją wspierać.

Państwa członkowskie UE wzywa się do:

- jak najszybszego ustanowienia pojedynczego punktu kontaktowego w zakresie informacji na temat dostępu do infrastruktury transportowej dla celów wojskowych;
- konsekwentnego uwzględniania wymogów wojskowych przy budowie infrastruktury transportowej.

2.3 Kwestie regulacyjne i proceduralne

2.3.1 Towary niebezpieczne

Transport lądowy towarów niebezpiecznych jest obszarem, w którym państwa członkowskie UE i Komisja są aktywnie zaangażowane w negocjacje w sprawie szeregu międzynarodowych konwencji i zaleceń Organizacji Narodów Zjednoczonych. Obowiązują one jednak wyłącznie w odniesieniu do użytku cywilnego, natomiast państwa członkowskie UE stosują przepisy krajowe w przypadku wniosków o przyznanie swobody dla transportu wojskowego, z uwzględnieniem towarów niebezpiecznych. Ta rozbieżność w stosunku do przepisów cywilnych powoduje konieczność wydania zgody ad hoc i powoduje opóźnienia.

Ujednolicenie przepisów mających zastosowanie do sił wojskowych z istniejącym prawodawstwem UE mogłoby zwiększyć bezpieczeństwo oraz zapewnić synergię i spójność w zakresie transportu towarów niebezpiecznych w dziedzinie wojskowej bez pogorszenia norm cywilnych.

Najważniejsze działania na szczeblu UE

- Do wiosny 2019 r. Europejska Agencja Obrony, w ścisłej współpracy z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych/Sztabem Wojskowym UE i wszystkimi innymi zainteresowanymi organami, przeprowadzi badanie obejmujące kilka pozycji: przepisy krajowe, określenie potrzeb, adekwatność istniejących zharmonizowanych przepisów cywilnych i ewentualna potrzeba dodatkowych przepisów lub dostosowania. Państwa członkowskie UE zachęca się do aktywnego wsparcia realizacji tego procesu.

- Działanie bieżące: Służby Komisji, w ścisłej współpracy z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych/Sztabem Wojskowym UE i przy wsparciu Europejskiej Agencji Obrony, będą nadal ułatwiać wymianę wiedzy między ekspertami cywilnymi i wojskowymi w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.
- Do 2020 r. służby Komisji, w ścisłej współpracy z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych/Sztabem Wojskowym UE i Europejską Agencją Obrony, przeprowadzą analizę wykonalności i potrzebę podjęcia dalszych działań na poziomie UE.
- Do lata 2019 r. Europejska Agencja Obrony, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i Europejską Służbą Działań Zewnętrznych/Sztabem Wojskowym UE, zbada także możliwość zwiększenia spójności przepisów i procedur w zakresie transportu wojskowego dla przestrzeni powietrznej (transport i przeładunek) na terytorium państw członkowskich.

2.3.2 Cła i podatek od wartości dodanej

Podczas prac grupy roboczej ad hoc, niektóre państwa członkowskie zgłosiły trudności operacyjne wynikające z braku jasności w odniesieniu do korzystania z formularza 302 w przypadku czasowego wywozu i powrotnego przywozu towarów wojskowych przez lub w imieniu sił zbrojnych państw członkowskich UE.

Najważniejsze działania w zakresie cel na szczeblu UE

- Do końca 2018 r. służby Komisji sporządzą wraz z państwami członkowskimi UE, Europejską Służbą Działań Zewnętrznych/Sztabem Wojskowym UE i Europejską Agencją Obrony wykaz działań związanych z cłami, które mają zostać objęte zakresem formularza 302. Ponadto służby Komisji, w ścisłej współpracy z Europejską Agencją Obrony, ocenią potrzebę stworzenia wzoru UE formularza 302, w przypadku gdy nie można stosować istniejącego formularza 302. Ocena ta będzie obejmować potencjalny wpływ na obowiązujące przepisy prawa celnego.
- Do końca 2018 r. Komisja zbada możliwe sposoby usprawnienia i uproszczenia formalności celnych odnoszących się do działań celnych na potrzeby operacji wojskowych. Zapewni to również jednolite stosowanie i wdrażanie powiązanych przepisów celnych.
- Do końca 2018 r. Komisja określi ewentualne akty, które należy zmienić. W razie potrzeby i na tej podstawie Komisja zainicjuje zmiany w ramach regulacyjnych dotyczących cel, a w szczególności w aktach Komisji dotyczących unijnego kodeksu celnego¹⁵ w celu wyjaśnienia stosowania formularza 302 w odniesieniu do zidentyfikowanych działań związanych z cłami.

¹⁵ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego (Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 1)

- Komisja, przy udziale Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych/Sztabu Wojskowego UE i Europejskiej Agencji Obrony, opracuje wytyczne, które zagwarantują poprawne i jednolite wdrażanie przepisów celnych w sprawach odnoszących się do działalności wojskowej. Harmonogram powyższych działań będzie zależny od przyjęcia zmian, o których mowa powyżej.
- Do lata 2018 r. Europejska Agencja Obrony opracuje projekt kategorii A dotyczący cel, w zależności od decyzji Rady Sterującej, w stałej koordynacji z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych/Sztabem Wojskowym UE i służbami Komisji oraz ekspertami ds. wojskowych i celnych państw członkowskich, bez uszczerbku dla inicjatywy legislacyjnej Komisji dotyczącej cel w Unii.

- **Państwa członkowskie UE wzywa się do** zbadania do końca 2020 r. potrzeby opracowania systemów elektronicznych, z wykorzystaniem również unijnych technologii kosmicznych, do zarządzania działaniami związanymi z cłami przez siły zbrojne i organy celne.

Ułatwianie mobilności wojskowej dotyczy również obecnych przepisów dotyczących podatku od wartości dodanej. Działania w dziedzinie obronności i mobilności wojskowej wymagają w szczególności realizacji szeregu dostaw, np. w zakresie szkoleń, materiałów ćwiczeniowych, zakwaterowania, żywności/usług cateringowych, paliwa itp. Dostawy te zasadniczo podlegają opodatkowaniu podatkiem od wartości dodanej. W ramach grupy roboczej ad hoc ds. mobilności wojskowej państwa członkowskie wskazały na konieczność zapewnienia równego traktowania wysiłków w zakresie obronności, aby zmniejszyć obciążenia administracyjne, unikając w ten sposób opóźnień i kosztów mobilności wojskowej i zapewniając państwom członkowskim zachętę do współpracy.

Najważniejsze działania w zakresie podatku od wartości dodanej na poziomie UE

- Do końca 2018 r. Komisja dokona oceny wariantów, w porozumieniu z państwami członkowskimi UE i w ścisłej współpracy z właściwymi podmiotami unijnymi, w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych, jak również oceny wykonalności ujednolicenia systemu podatku od wartości dodanej mającego zastosowanie do inicjatyw w dziedzinie obronności podejmowanych w ramach UE i pod auspicjami NATO.

2.3.3 Zezwolenie na ruch transgraniczny

Jak zaproponowano w mapie drogowej grupy roboczej ad hoc, zezwolenie na ruch transgraniczny (w tym zezwolenie dyplomatyczne) stanowi dziedzinę, w której państwa

oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 558).

członkowskie UE mogą ze sobą współpracować w celu zwiększenia spójności lub skuteczności swoich procedur. Zezwolenie na ruch transgraniczny dotyczy procedur mających na celu uzyskanie zezwolenia na przekraczanie granic. Obowiązujące zezwolenia dyplomatyczne zmniejszają obciążenie administracyjne i umożliwiają mobilność wojskową. Obowiązujące porozumienie techniczne w sprawie zezwoleń dyplomatycznych wykazało swoją wartość w określonej części transportu lotniczego, ale również w przypadku wyraźnych ograniczeń, takich jak wyłączenie bloków przestrzeni powietrznej, lotnisk lub odmowa w przypadku niektórych misji, nakładanych indywidualnie przez sygnatariuszy. Numery zezwoleń dyplomatycznych wydawane co roku przez uczestniczące państwa członkowskie UE, a także zastrzeżenia i kontakty w godzinach i poza godzinami pracy są prowadzone i przedstawiane na specjalnym portalu internetowym.

Porozumienie w sprawie zezwolenia na ruch transgraniczny koncentrujące się na ruchu naziemnym byłoby okazją do zwiększenia mobilności wojskowej w odniesieniu do transportu drogowego, kolejowego i śródlądowymi drogami wodnymi. Procedury administracyjne mogłyby zostać częściowo określone w porozumieniu w celu zapewnienia wspólnych przepisów i procedur, w szczególności w odniesieniu do misji i operacji w ramach wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony, a także działań w ramach innych struktur, ćwiczeń i codziennego przemieszczania się.

Jeśli chodzi o ruch lotniczy, loty prowadzone na podstawie przepisów dotyczących ogólnego ruchu lotniczego muszą być zgodne z ramami regulacyjnymi ustanowionymi na potrzeby jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. W przypadku lotów wykonywanych na podstawie przepisów dotyczących operacyjnego ruchu lotniczego państwa członkowskie muszą opierać się na uzgodnieniach dwustronnych lub porozumieniu technicznym w sprawie zezwoleń dyplomatycznych dla operacji transgranicznych. Terminowa i dokładna sprawozdawczość dotycząca informacji na temat bezpieczeństwa na poziomie europejskim pomagałaby w weryfikacji spełnienia wszystkich wymogów bezpieczeństwa. Ponadto dostępność niektórych obiektów i usług przyczyniłaby się do zapewnienia zarówno bezpieczeństwa, regularności i wydajności globalnego systemu lotniczego, jak i zgodności z wymogami wojskowych operacji lotniczych. Można to osiągnąć poprzez promowanie wspólnego rozumienia kluczowych zasad, dzielenie się najlepszymi praktykami oraz monitorowanie ich praktycznego wdrażania.

Najważniejsze działania na szczeblu UE

- Do lata 2018 r. Europejska Agencja Obrony przygotuje projekt kategorii A dotyczący zezwolenia na ruch transgraniczny, w zależności od decyzji Rady Sterującej Europejskiej Agencji Obrony, którego celem będzie wspieranie państw członkowskich UE w opracowywaniu rozwiązań dotyczących zezwoleń na ruch transgraniczny.

- Europejska Agencja Obrony, za pośrednictwem zespołu projektowego ds. przemieszczania i transportu, zapewnia platformę wymiany poglądów między państwami członkowskimi UE i Europejską Służbą Działań Zewnętrznych/Sztabem Wojskowym UE oraz NATO w kwestii czasów realizacji ruchu naziemnego.

Państwa członkowskie UE wzywa się do:

- określenia aktualnej sytuacji w zakresie przepisów krajowych mających wpływ na zezwolenie na operacje zasobów wojskowych z innych państw członkowskich UE, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczeń;
- przyczynienia się do określenia wymogów operacyjnych dotyczących poszczególnych dziedzin w odniesieniu do przemieszczania zasobów wojskowych w kontekście wymogów wojskowych;
- zidentyfikowania krajowych ograniczeń regulacyjnych oraz uzasadnienia politycznego leżącego u ich podstaw;
- opracowania rozwiązań poprzez wykorzystanie już zrealizowanych prac i produktów oraz zrównoważenie wymogów operacyjnych z racjonalnymi ograniczeniami politycznymi, co pozwoli tym samym na przyznawanie zezwoleń (dyplomatycznych) z niezbędnymi minimalnymi zastrzeżeniami krajowymi;
- określenia potrzeby dostosowania przepisów krajowych w przypadkach, w których można osiągnąć poprawę w zakresie mobilności wojskowej na podstawie tych zmodyfikowanych regulacji, przy jednoczesnym zachowaniu istotnych ograniczeń spowodowanych względami niewojskowymi tylko wówczas, gdy jest to konieczne;
- podpisania porozumień dotyczących poszczególnych dziedzin, które harmonizują procedury i umożliwiają wydawanie uprzednich zezwoleń na ruch transgraniczny, dzięki czemu przemieszczenia wojskowe i potrzeby transportu wojskowego mogą być wstępnie zatwierdzane.

2.3.4 Pozostałe kwestie

W mapie drogowej grupy roboczej ad hoc określono również niewyczerpujący wykaz dodatkowych działań związanych z kwestiami regulacyjnymi i proceduralnymi, z uwzględnieniem aspektów prawnych. Obejmuje to dalsze wyjaśnienie możliwego wpływu umowy dotyczącej statusu sił zbrojnych na mobilność wojskową po jej wejściu w życie.

Zwiększenie mobilności wojskowej w UE musi uwzględniać zagrożenia o charakterze hybrydowym. Dlatego też należy rozważyć uwzględnienie mobilności wojskowej przy

wdrażaniu odpowiednich działań na podstawie wspólnych ram dotyczących zwalczania zagrożeń hybrydowych¹⁶.

Najważniejsze działania na szczeblu UE

- Do wiosny 2019 r. Europejska Agencja Obrony przeprowadzi przegląd dotyczący tych pozostałych kwestii, z udziałem właściwych organów państw członkowskich, jak również, odpowiednio, służb Komisji, Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych/Sztabu Wojskowego UE, aby określić możliwe dodatkowe kierunki działania.
- Działanie bieżące: Przy wdrażaniu wspólnych ram dotyczących zwalczania zagrożeń hybrydowych szczególny nacisk zostanie położony na wymiar mobilności wojskowej, zwłaszcza w odniesieniu do analiz wywiadowczych (komórka ds. syntezy informacji o zagrożeniach hybrydowych), podejmowania decyzji w przypadku zagrożeń i odporności infrastruktury krytycznej.

- **Państwa członkowskie UE wzywa się do** uwzględnienia unijnej umowy dotyczącej statusu sił zbrojnych, po jej wejściu w życie, i jej wdrożenia w odniesieniu do mobilności wojskowej.

3. WPLYW NA BUDŻET

Niniejszy plan działania nie ma żadnego wpływu na budżet UE, z wyjątkiem ewentualnego finansowania w przyszłości infrastruktury cywilno-wojskowej podwójnego zastosowania, jak opisano w pkt 2.2 powyżej. W tym kontekście ewentualne dodatkowe wsparcie finansowe z UE na realizację projektów podwójnego zastosowania zostanie wzięte pod uwagę w ramach przygotowywanego przez Komisję wniosku dotyczącego wieloletnich ram finansowych.

4. DALSZE DZIAŁANIA

Plan działania na rzecz mobilności wojskowej został przedłożony przez Wysokiego Przedstawiciela i Komisję państwom członkowskim UE do rozważenia i zatwierdzenia, co pozwoli na jego wdrożenie w terminowy i skoordynowany sposób. Powinien on być postrzegany jako plan bieżący podlegający ewentualnym zmianom, stosownie do potrzeb.

Okresowe sprawozdania z postępów w realizacji tego planu działania będą przedstawiane państwom członkowskim UE, odpowiednio, przez Wysokiego Przedstawiciela i Komisję, a pierwsze z nich zostanie przedłożone do lata 2019 r., dodatkowo i w uzupełnieniu do rocznych sprawozdań Europejskiej Agencji Obrony dla ministrów obrony państw członkowskich.

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52016JC0018>