



COMISIA
EUROPEANĂ

ÎNALTUL REPREZENTANT AL
UNIUNII PENTRU AFACERI
EXTERNE ȘI POLITICA
DE SECURITATE

Bruxelles, 19.11.2025
JOIN(2025) 846 final

COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU
privind mobilitatea militară

Comunicare comună privind mobilitatea militară

Mobilitatea militară ca factor de sprijin esențial al pregătirii pentru apărare și al unor măsuri sporite de descurajare

În contextul **securității mondiale** care evoluează rapid, mobilitatea militară este un factor de sprijin esențial al poziției și capabilităților de apărare de care are nevoie urgentă Europa pentru a-și descuraja în mod credibil adversarii și pentru a răspunde oricărei crize. Ea contribuie la securitate și la apărare, precum și la pregătirea Uniunii. Mobilitatea militară este, de asemenea, o piatră de temelie a cooperării UE-NATO și este esențială pentru sprijinul acordat Ucrainei de către UE.

„Pacea mondială nu poate fi asigurată fără a face eforturi creatoare proporționale cu pericolele care o amenință”, a declarat Schuman în 1950. Astăzi, acest lucru este mai adevărat ca niciodată. Pentru a asigura pacea prin descurajare, statele membre ale UE trebuie să fie își poată deplasa forțele armate și echipamentele militare fără sincope, cu rapiditate și la scară largă în întreaga UE și în afara acesteia. În acest scop, este necesar **un sistem de transport cu dublă utilizare**, care să poată sprijini mobilitatea militară, reducând în același timp la minimum perturbările și atenuând impactul unui astfel de transport asupra transportului civil și, prin urmare, asupra economiei și societății în ansamblul lor.

Deși s-au înregistrat progrese importante, persistă **bariere semnificative** în calea mobilității militare eficiente în UE. Normele naționale sunt adesea divergente, fragmentate și nearmonizate – inclusiv în cazul utilizării operatorilor civili pentru servicii de transport militar – și nu sunt adecvate pentru contextul actual de securitate în care trăim. Trebuie să ne coordonăm mai bine și să accelerăm transportul militar pentru a elimina aceste probleme. În plus, infrastructura de transport a UE nu este adaptată suficient la nevoile de dublă utilizare. Sistemul rămâne vulnerabil la perturbări și la atacurile cibernetice și hibride din ce în ce mai frecvente. În plus, capacitățile de transport, cum ar fi vagoanele cu platformă și feriboturile cu dublă utilizare – vitale pentru deplasările militare – sunt limitate. Aceste aspecte expun vulnerabilități critice pentru rețeaua de transport a Uniunii și, prin urmare, subminează capacitatea de securitate și de apărare a UE, precum și capacitatea forțelor militare de a sprijini protecția civilă. În acest scop, Europa trebuie să schimbe în mod clar viteza și să elimine toate barierele rămase.

Cartea albă comună privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030 și transpunerea sa în Foaia de parcurs privind pregătirea pentru apărare identifică mobilitatea militară ca domeniu aferent capabilităților prioritare pentru o apărare europeană solidă. Deși statele membre au în continuare libertatea de a decide dacă să permită forțelor armate străine să le traverseze teritoriul în cadrul securității și apărării lor naționale, UE trebuie să dispună de un cadru pentru

mobilitatea militară care să echilibreze nevoile militare cu cele civile. În acest scop, Comisia și Înalțul Reprezentant (ÎR) propun un set cuprinzător de măsuri pentru a facilita mobilitatea militară fără sincope, cu o **abordare de 360 de grade**, în strânsă coordonare cu NATO. Scopul său este de a institui **un spațiu al mobilității militare la nivelul UE până la sfârșitul anului 2027**, ca prim pas către realizarea treptată a unui „**Schengen militar**” în ceea ce privește reglementarea, infrastructura și capabilitățile.

Progrese înregistrate până în prezent

Tulburările la nivelul arhitecturii de securitate europene în urma invadării Crimeei de către Rusia și, ulterior, a agresiunii sale militare împotriva Ucrainei au mobilizat răspunsurile UE, ale statelor membre și ale partenerilor. Începând din 2017, UE a urmărit o agendă specifică pentru consolidarea mobilității militare. O serie de măsuri de abordare a barierelor fizice, procedurale și de reglementare pentru deplasările militare au fost identificate în două **planuri de acțiune privind mobilitatea militară** în 2018 și 2022. În **Angajamentul privind mobilitatea militară** din 2024, statele membre s-au angajat să remedieze lacunele rămase în ceea ce privește mobilitatea militară.

Regulamentul revizuit pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) din 2024 angajează statele membre să integreze mobilitatea militară în politica europeană în domeniul transporturilor, plasând rețeaua transeuropeană de transport pe calea înspre realizarea unei rețele în mare parte cu dublă utilizare. Pentru a direcționa viitoarele investiții în infrastructura cu dublă utilizare din această rețea și pentru a le acorda prioritate, în martie 2025, Consiliul a adoptat **patru coridoare prioritare multimodale de mobilitate militară** pentru deplasări militare cu preaviz scurt și la scară largă, împreună cu cerințe comune în materie de infrastructură militară. Aceste coridoare vor permite o cooperare consolidată și o planificare coerentă a investițiilor între statele membre la nivel transfrontalier.

Realizarea unei rețele transeuropene de transport care să răspundă atât nevoilor civile, cât și celor militare necesită investiții mari. În temeiul **cadrului financiar multianual (CFM) 2021-2027**, un buget de 1,69 miliarde EUR a fost dedicat cofinanțării infrastructurii de transport cu dublă utilizare prin intermediul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE), fiind selectate 95 de proiecte de infrastructură de transport cu dublă utilizare în 21 de state membre. Întrucât cererea de finanțare din partea UE a depășit în mod semnificativ resursele disponibile și s-a înregistrat o suprasubscriere puternică în cazul tuturor cererilor de propuneri¹, Comisia a propus, în iulie 2025, o creștere de zece ori a bugetului pentru mobilitate militară în cadrul MIE în următorul CFM începând din 2028. În plus, până la sfârșitul actualei perioade a CFM, realocarea fondurilor politicii de coeziune către investiții în domeniul apărării – cu stimulente financiare, dacă se solicită până la sfârșitul anului 2025 – și instrumentul SAFE pot fi utilizate

¹ Cea de a treia și ultima cerere de propuneri, în valoare de 807 milioane EUR, pentru proiecte de infrastructură de transport cu dublă utilizare a avut o rată de suprasubscriere de 4,7: 22 de state membre au depus cereri care au vizat 112 proiecte (pentru o cofinanțare totală solicitată din partea UE în valoare de 3,7 miliarde EUR).

de statele membre pentru a finanța proiecte de infrastructură cu dublă utilizare și de mobilitate militară.

Pe lângă infrastructură, capacitățile de transport și cele logistice sunt factori de sprijin esențiali ai mobilității militare. Îmbunătățirea gradului de conștientizare la nivelul UE cu privire la activele de transport disponibile, utilizarea optimă a acestor capacități și eliminarea lacunelor în materie de capacitate în întreaga Uniune sunt esențiale. Pentru a consolida acești factori de sprijin, UE a susținut proiecte privind sistemele digitale de schimb de informații, transportul aerian de mărfuri agabaritice și studii pentru viitoarele sisteme aeriene prin intermediul **Fondului european de apărare (FEA)**.

Deși statele membre au depus eforturi semnificative în sensul alinierii, normele divergente conduc la întârzieri care au un impact puternic asupra mobilității militare. **Agencia Europeană de Apărare (AEA)** și statele membre contribuitoare au elaborat acorduri tehnice pentru procedurile de acordare a autorizațiilor de deplasare transfrontalieră, cu scopul de a armoniza și simplifica aceste norme. Cu toate acestea, punerea în aplicare a acordurilor tehnice este nesatisfăcătoare, fiind necesare modificări ale cadrului UE pentru a realiza armonizarea. Digitalizarea este necesară pentru a spori viteza și eficiența și pentru a reduce la minimum riscurile operaționale.

În general și în pofida progreselor înregistrate în ultimii ani, există în continuare provocări. Aceasta este, de asemenea, concluzia **Raportului special al Curții de Conturi Europene privind mobilitatea militară în UE**, care subliniază că abordarea UE în ceea ce privește mobilitatea militară a obținut rezultate mixte, rămânând fragmentată și insuficient de obligatorie.

Cartea albă privind pregătirea pentru apărare a Europei 2030 solicită o conectivitate sporită cu dublă utilizare cu vecinii noștri, în special cu Ucraina și Moldova. Patru dintre cele nouă coridoare europene de transport ale TEN-T se extind deja în Ucraina și unul în Republica Moldova, un prim set de investiții importante în infrastructura cu dublă utilizare fiind în desfășurare. De exemplu, cu ajutorul cofinanțării din partea MIE și a Băncii Europene de Investiții, în septembrie 2025, s-a deschis o primă porțiune de cale ferată cu o lungime de 22 km în ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată, care leagă Ucraina de Vest de Slovacia și de restul Europei Centrale. În paralel, sunt în curs lucrări pregătitoare pentru implementarea ecartamentului nominal standard european al liniilor de cale ferată pe coridoarele europene de transport care leagă Republica Moldova și Ucraina de statele membre ale UE.

Simplificarea și adaptarea normelor și a procedurilor pentru deplasări militare mai rapide

Europa trebuie să ia măsuri decisive. Deși s-au înregistrat progrese, UE rămâne blocată de abordări fragmentate care ne subminează capacitatea de a deplasa echipamente și personal militar în întreaga Europă. **Situația actuală a reglementărilor și a procedurilor naționale**

fragmentate și inconsecvente, precum și obstacolele birocratice creează blocaje și întârzieri critice.

Transportul militar transfrontalier rămâne limitat, în special deoarece normele UE nu sunt aplicate transportului militar sau nu sunt aplicate în mod coerent, reglementările naționale diferă, iar transportului militar nu i se acordă suficientă prioritate. Operatorii civili contractați de armată trebuie să respecte normele civile, care nu sunt adaptate nevoilor de transport militar. În plus, operațiunile de transport militar au cerințe mult mai stricte decât cele civile. De asemenea, forțele militare utilizează în comun infrastructura și vehiculele cu operațiunile de transport civil, ceea ce creează nevoi concurente. Acest lucru duce la **întârzieri, ineficiențe operaționale, blocaje critice și constrângeri în materie de capacitate**.

Procedurile de autorizare diplomatică sunt adesea complexe și se bazează pe documente pe suport de hârtie, cu termene lungi de aprobare. De exemplu, timpul necesar pentru obținerea **autorizațiilor transfrontaliere** pentru transportul militar variază semnificativ, unele state membre impunând un preaviz de 45 de zile, cu mult peste **cele trei zile lucrătoare pentru** acordarea autorizațiilor asumate în Angajamentul privind mobilitatea militară din 2024. În plus, aplicarea formalităților vamale poate crea întârzieri, cu excepția cazului în care se utilizează simplificările vamale corespunzătoare, cum ar fi formularul UE 302 sau formularul NATO 302.

În plus, transportul militar implică adesea **bunuri periculoase și încărcături excepționale**, care necesită o planificare adecvată pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță (de exemplu, pentru transportul de echipamente grele, cum ar fi tancurile, și de muniție). Cu toate acestea, normele armonizate la nivelul UE pentru bunurile periculoase nu se aplică transportului militar, în timp ce procesele pentru încărcături excepționale sunt lente și disperate. Astfel, stabilirea unor rute și proceduri sigure se face ad-hoc între statele membre individuale, autoritățile locale și administratorii de infrastructură, aceste formalități întinzându-se uneori pe mai multe săptămâni.

Responsabilitatea pentru procesele legate de mobilitatea militară este fragmentată în cadrul statelor membre și inconsecventă între acestea. **Proiectul de mobilitate militară din cadrul cooperării structurate permanente (PESCO)**, la care participă 30 de țări, a depus eforturi pentru a aborda acest aspect, inclusiv prin crearea unei rețele de puncte de contact pentru mobilitatea militară la nivel național.

Abordarea acestor provocări depășește capacitățile individuale ale statelor membre. Eforturile naționale și măsurile fără caracter obligatoriu nu se ridică la nivelul de urgență și de claritate impus de un peisaj geopolitic volatil. Sunt necesare progrese substanțiale pentru a accelera ritmul și amployarea mobilității militare a UE.

Pentru a aborda aceste probleme sistemice, UE are nevoie de o **abordare unificată**, integrată în acquis-ul mai larg din domeniul transporturilor și adaptată la cerințele unice ale operațiunilor militare. În acest scop, Comisia și ÎR propun un pachet privind mobilitatea militară.

Pachetul va cuprinde un set unic de norme pentru procedurile transfrontaliere de acordare a autorizațiilor pentru transportul militar, inclusiv pentru autorizațiile diplomatice și transportul de bunuri periculoase și de încărcături militare supradimensionate/cu o greutate foarte mare, cu termene de execuție reduse și modele standardizate pentru cereri și notificări. În prezent, autorizațiile dintre statele membre trebuie reînnoite anual, dar este nevoie de mai multă previzibilitate și stabilitate. Acest nou set de norme va asigura valabilitatea autorizațiilor până la revocare și include posibilitatea extinderii domeniului lor de aplicare. Normele și procedurile consolidate privind autorizațiile transfrontaliere sunt, de asemenea, menite să aducă beneficii deplasărilor militare ale aliaților NATO care nu fac parte din UE, atunci când acest lucru este relevant pentru securitatea noastră, și să asigure faptul că interesele de securitate și apărare ale Uniunii și ale statelor sale membre nu sunt încălcate.

Forțele armate au nevoie de norme și calendare armonizate pentru procedurile tehnice și operaționale de transport – indiferent dacă sunt efectuate cu propria flotă sau de către operatori civili – care să ofere claritate cu privire la rutele pe care le pot urma, în special pentru bunurile periculoase și încărcăturile excepționale, și, în același timp, flexibilitate pentru a adapta transportul militar la natura exactă a oricărei crize. Comisia și ÎR încurajează statele membre să colaboreze pentru a planifica rutele, asigurând alinierea la activitatea proiectului PESCO „**Rețeaua de centre logistice în Europa și de sprijin pentru operații**” (NetLogHubs), care vizează îmbunătățirea planificării și a coordonării infrastructurii. Normele armonizate propuse de Comisie vor sprijini o astfel de coordonare consolidată și avansată între statele membre și actorii relevanți.

Pentru a simplifica transportul militar efectuat de operatorii civili („flota albă”) în conformitate cu transportul militar efectuat de forțele militare („flota verde”), Comisia propune, în temeiul regulamentului din cadrul acestui pachet privind mobilitatea militară, **exceptarea transportului militar de la aplicarea anumitor norme civile**, cum ar fi **interdicțiile de circulație în timpul zilelor de sărbătoare**, și includerea posibilității ca statele membre să suspende normele privind **cabotajul** în anumite situații.

Punerea în aplicare divergentă la nivel național a normelor vamale ale UE și utilizarea insuficientă de către operatori a formularelor adecvate de declarație vamală (și anume a formularului UE 302 sau a formularului NATO 302) creează întârzieri evitabile în transportul de mărfuri. **Formularele UE și NATO 302**, după caz, ar trebui să fie utilizate în mod implicit de către operatori (cu excepția cazului în care autoritățile militare renunță la acestea în favoarea formalităților vamale obișnuite), pentru a optimiza transportul transfrontalier și a acorda prioritate controalelor vamale atunci când este cazul. Pentru a spori securitatea juridică în ceea ce privește utilizarea și gestionarea formularelor 302, punerea în aplicare a noului Cod vamal al Uniunii ar putea preciza mai în detaliu cerințele în materie de date și formalitățile vamale relevante. Pentru a spori impactul simplificării formalităților vamale, dispozițiile relevante trebuie să fie însoțite de măsuri fără caracter obligatoriu, cum ar fi oferirea de orientări clare și furnizarea de formare pentru operatorii civili și autoritățile vamale și militare.

Digitalizarea proceselor de mobilitate militară va contribui la asigurarea unor proceduri rapide și a unei mai bune coordonări. Ar trebui avută în vedere crearea unui instrument digital unic pentru gestionarea proceselor de mobilitate militară transfrontalieră. Acest instrument ar gestiona autorizațiile diplomatice și procedurile de transport pe calea ferată, ar include un formular UE 302 digitalizat și ar facilita schimbul și stocarea de informații. Acesta este un proiect semnificativ pe termen lung, care trebuie construit treptat, încorporând aspecte vamale și militare, și care ar urmări simplificarea proceselor, cu modalități și specificații tehnice care urmează să fie discutate cu statele membre. Comisia a sprijinit un proiect privind digitalizarea proceselor de mobilitate militară în cadrul FEA, care ar putea servi drept unul dintre elementele constitutive. În paralel, AEA a înregistrat, de asemenea, progrese în ceea ce privește digitalizarea cerințelor vamale pentru transportul militar. Pentru următorul CFM, Comisia a propus o componentă specifică privind mobilitatea militară în cadrul propunerii privind Fondul european pentru competitivitate (FEC)^[OBJ], inclusiv activități legate de digitalizarea proceselor de mobilitate militară.

Normele propuse în regulament vor **reduce întârzierile și riscurile operaționale**, aliniindu-se la angajamentul UE privind termenul de trei zile de prelucrare a cererilor de transport militar transfrontalier și sporind gradul de pregătire pentru apărare prin facilitarea circulației transfrontaliere fără sincope a personalului și a echipamentelor militare. Regulamentul **va spori coerența și va reduce la minimum obstacolele birocratice** care împiedică de mult timp mobilitatea militară. Acest lucru va aduce UE mai aproape de realizarea unui „Schengen militar”.

În 2026, Comisia va revizui **Regulamentul privind infrastructurile de servicii feroviare** pentru a se asigura că acesta răspunde nevoilor de transport militar, incluzând în același timp contribuția Statului-Major al Uniunii Europene. În mod similar, în 2026, Comisia va revizui **Regulamentul privind serviciile aeriene** pentru a permite o mai mare flexibilitate în aplicarea restricțiilor excepționale de trafic aerian pentru a facilita transportul militar pe timp de pace. În plus, în cooperare cu AEA, Eurocontrol acționând în calitate de administrator de rețea, și cu Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA), Comisia va îmbunătăți coordonarea civilo-militară pentru a facilita zborurile militare transfrontaliere prin promovarea unei **rețele de aeroporturi adecvate cu dublă utilizare**, a unor puncte de conectivitate transfrontalieră predefinite și a unui ghișeu unic digital pentru autorizare. Acest lucru va fi sprijinit de o evaluare a **Regulamentului privind utilizarea flexibilă a spațiului aerian** în 2026.

Consolidarea apărării noastre prin intermediul unui cadru de urgență pentru transportul militar transfrontalier

În situații de criză, când timpul este esențial pentru orice răspuns, Europa nu își poate permite să reacționeze lent. În astfel de circumstanțe, nu ne putem baza pe o coordonare ad-hoc și pe bunăvoința națională. Trebuie să avem un plan clar și un culoar de viteză pregătit pentru forțele noastre militare. În absența lor, măsurile noastre de descurajare se mențin în plan teoretic.

Prin urmare, Comisia propune, ca parte a regulamentului, **un cadru de urgență pentru transportul militar transfrontalier, Sistemul european de răspuns consolidat pentru mobilitatea militară (EMERS)**, care va activa un cadru de răspuns consolidat și coordonat pentru transportul militar transfrontalier în cazul situațiilor de urgență în care procedurile standard nu sunt suficiente. Cadrul va permite adoptarea unor măsuri temporare și extraordinare pentru a garanta consolidarea transportului militar transfrontalier și **accesul prioritar al forțelor armate la infrastructură, la activele de transport și la serviciile esențiale**. Acesta va include proceduri și norme de reglementare unificate, **derogări și exceptări specifice, măsuri consolidate de pregătire și de solidaritate și o reziliență sporită a infrastructurii**.

EMERS va fi cadrul de urgență al Uniunii pentru transportul militar, **consolidându-i capacitatea de a răspunde rapid și eficace** la situații urgente și de a reduce la minimum perturbarea circulației civile, contribuind la pregătirea pentru apărare în cazul în care o creștere existentă sau preconizată a volumului, a frecvenței sau a vitezei transportului militar în Uniune nu poate fi realizată în temeiul normelor obișnuite ale Uniunii în domeniul transporturilor sau din cauza capacității rețelei de transport a Uniunii. Acesta poate fi activat de Consiliu în termen de 48 de ore, la propunerea Comisiei, din proprie inițiativă sau în urma unei cereri inițiate de cel puțin un stat membru. Atunci când este posibil, Comisia va consulta Grupul privind transportul pentru mobilitate militară propus în regulament.

În cadrul acestui proces, Comisia, în cooperare cu ÎR, va utiliza toate cunoștințele de specialitate disponibile și va colabora cu NATO în formatele convenite, informând-o cu privire la activarea, prelungirea sau încetarea EMERS. Această abordare bazată pe colaborare asigură coerența și consolidează interoperabilitatea dintre mecanismele de răspuns ale UE și NATO, sprijinind în continuare pregătirea pentru apărare a UE.

Atunci când EMERS este activat, se vor aplica norme speciale. Transportul militar transfrontalier va necesita doar o notificare cu un preaviz redus al deplasării militare, eludându-se procedurile standard, cu excepția formalităților și dispozițiilor vamale. Chiar și într-o situație de urgență, trebuie planificate operațiuni de transport militar pentru a se asigura că încărcăturile supradimensionate sunt adecvate infrastructurii, că bunurile periculoase sunt transportate în condiții de siguranță și că sunt disponibile facilități pentru a sprijini transportul rutier pe traseu. Aceste demersuri trebuie simplificate și finalizate foarte rapid, utilizându-se, acolo unde este posibil, rute prestabilite. **Accesul prioritar la nivelul UE la rețelele de transport**, la infrastructură și la serviciile conexe se va acorda tuturor operațiunilor de transport militar, indiferent dacă sunt efectuate de armată sau de contractanții săi (civili). În plus, se vor prevedea derogări legate de **normele privind cabotajul, durata de conducere și perioadele de repaus** pentru transportul militar efectuat de operatorii civili. Transportul militar va fi exceptat de la **restricțiile de circulație** bazate pe performanța de mediu a vehiculelor sau pe calitatea aerului și controlul zgomotului instituite în aeroporturi și porturi. Vehiculele feroviare pot funcționa într-un mod mai flexibil, dincolo de zona lor de utilizare autorizată, iar măsurile de protecție consolidate vor proteja infrastructura strategică cu dublă utilizare.

Noul Cod vamal al Uniunii propus ar putea introduce, de asemenea, **proceduri vamale mai rapide și specifice** pentru situațiile de criză de la frontiera vamală a Uniunii. Pentru a sprijini aplicarea acestor dispoziții vamale în cazul operațiunilor de transport militar, Autoritatea vamală a Uniunii Europene, în consultare cu Comisia, va elabora protocoale și proceduri specifice pentru accelerarea formalităților vamale în contextul activării EMERS. Activarea sa va declanșa, de asemenea, mecanismul de gestionare a crizelor din domeniul vamal în temeiul noului Cod vamal al Uniunii, asigurându-se proceduri simplificate în situații de urgență. De asemenea, transportul rapid al proviziilor alimentare militare din țări din afara UE este important pentru susținerea trupelor, iar normele EMERS vor sprijini acest lucru.

Schimbarea vitezei în ceea ce privește infrastructura: adaptarea infrastructurii de transport la dubla utilizare a acesteia

Sunt necesare investiții semnificative la toate nivelurile pentru a moderniza infrastructura de transport a Europei la standarde care să permită dubla sa utilizare în scopuri civile și militare. Întrucât convoaiele militare sunt adesea de mari dimensiuni și sunt compuse din vehicule supradimensionate și cu o greutate foarte mare, **infrastructura noastră trebuie să fie adaptată la astfel de transporturi militare excepționale**, în special prin consolidarea și extinderea podurilor și a tunelurilor feroviare și rutiere și prin creșterea semnificativă a capacității de transport, în special în porturi și aeroporturi. Migrarea către ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată și alte îmbunătățiri tehnice pentru a permite transportul feroviar fără probleme către toate colțurile Europei vor fi, de asemenea, esențiale, la fel precum sporirea rezilienței infrastructurii noastre de comunicații și de aprovizionare cu energie.

În mod prioritar, **cele patru coridoare prioritare de mobilitate militară** ar trebui să fie modernizate la standardele de infrastructură stabilite de cerințele militare ale Consiliului pentru a crea o rețea de mobilitate militară rezilientă și operațională. Cheltuielile trebuie să fie strategice, să se concentreze mai întâi asupra principalelor puncte cu trafic intens și să se bazeze pe o evaluare a funcționalității coridoarelor.

În acest scop, au fost deja identificate, împreună cu statele membre, **500 de proiecte „hotspot”**, cu nevoi de investiții estimate în prezent la aproximativ 100 de miliarde EUR pentru intervenții urgente la nivelul celor patru coridoare. Aceste investiții specifice, în special pe termen scurt, vor conduce la îmbunătățiri rapide ale coridoarelor și trebuie puse în aplicare cu prioritate pentru a fi operaționale. Prin organizarea și coordonarea unor reuniuni periodice privind coridoarele, Comisia, sprijinită de ÎR și în consultare cu NATO, va colabora cu statele membre – **prin intermediul Comitetului TEN-T²** – pentru a se asigura că astfel de investiții critice sunt efectuate rapid și în cadrul unei abordări coordonate și coerente privind coridoarele, asigurând o rezervă solidă și matură de proiecte.

² Astfel cum se prevede în conformitate cu articolul 61 din Regulamentul (UE) 2024/1679.

Pentru a sprijini aceste investiții, propunerea Comisiei pentru **următorul CFM (2028-2034)** promovează o creștere de zece ori a bugetului disponibil pentru mobilitatea militară, cu un buget propus de 17,65 miliarde EUR în cadrul viitorului **Mecanism pentru interconectarea Europei (MIE)** pentru investiții în infrastructura de transport TEN-T cu dublă utilizare. Tronsoanele naționale TEN-T cu dublă utilizare ar putea fi completate de investiții în cadrul planurilor de parteneriat naționale și regionale propuse. În plus, Comisia a propus, ca unul dintre obiectivele generale ale viitorului **Fond european pentru competitivitate**, dezvoltarea infrastructurii transfrontaliere și critice a Uniunii, esențială pentru competitivitatea și independența strategică a Uniunii, în special a infrastructurii energetice și de transport, a celei digitale și de securitate, de apărare și spațiale, precum și a infrastructurii sociale și a datelor și serviciilor conexe. Instrumentul **InvestEU al FEC** poate sprijini suplimentar investițiile în infrastructura cu dublă utilizare prin împrumuturi și garanții. În plus, propunerea Comisiei privind CFM subliniază că următorul **program-cadru Orizont Europa** poate sprijini acțiuni care vizează dublă utilizare, inclusiv acțiuni relevante pentru mobilitatea militară.

Adaptarea la standarde militare a rețelei de transport pentru mobilitatea militară necesită, de asemenea, o **cartografiere exactă a stării actuale a infrastructurii de transport** în raport cu nevoile militare. Acest lucru va asigura faptul că investițiile sunt bine orientate și proporționale cu nevoile reale. Comisia va accelera studiile în desfășurare privind starea tunelurilor și a podurilor din UE și disponibilitatea capacității cu dublă utilizare în porturile și aeroporturile din UE. În plus, în 2026, Comisia, cu sprijinul ÎR, al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate și al administratorilor de infrastructură feroviară, va reevalua limitările fizice ale infrastructurii feroviare pe coridoarele prioritare de mobilitate militară pentru a facilita transportul de încărcături supradimensionate/cu o greutate foarte mare.

La un nivel mai general, ÎR³, cu sprijinul Comisiei și în strânsă cooperare cu agențiile europene de transport relevante, și AEA, în consultare cu NATO, **vor reevalua standardele privind infrastructura de transport cuprinse în cerințele militare ale Consiliului** și vor alinia cât mai mult posibil cerințele tehnice de transport ale UE.

În completarea acestor eforturi, Comisia va colabora cu ÎR și cu părțile interesate din sector pentru a **optimiza proiectarea produselor și dimensiunile vehiculelor și echipamentelor militare**, în special pentru a facilita transportul acestora, având în vedere limitările rețelei de transport, și va utiliza instrumentele sale financiare și de achiziții comune pentru a sprijini punerea în aplicare a acestor standarde îmbunătățite de proiectare a produselor.

Îmbunătățirea rezilienței infrastructurii noastre

Pentru a permite și a susține mobilitatea militară fără sincope, rețeaua de transport a Europei și activele sale trebuie să fie reziliente și operaționale. Infrastructura noastră trebuie protejată, deoarece nu este doar baza însăși a funcționării pieței noastre interne, ci este și esențială în

³ Inclusiv Statul Major al Uniunii Europene.

scopuri de descurajare, pentru securitate și pentru apărarea noastră. Efecte unice asupra nodurilor infrastructurii critice pot avea efecte la scară largă asupra întregii rețele. Acest lucru necesită o abordare care să țină seama de toate riscurile pentru a proteja rețeaua.

Deși **Directiva privind reziliența entităților critice (REC)**⁴ stabilește cerințe armonizate pentru consolidarea rezilienței entităților critice din UE, infrastructura esențială pentru mobilitatea militară necesită o protecție deosebită. Pentru a le proteja suplimentar, Comisia propune instituirea unui proces prin care statele membre să identifice **infrastructura strategică cu dublă utilizare**. Pe baza unui **set comun de măsuri de reziliență și de protecție** care depășesc instrumentele prevăzute de Directiva REC, statele membre vor fi în măsură să se asigure că infrastructura strategică de transport, energie și comunicații este rezilientă împotriva tuturor pericolelor, precum și că aceasta rămâne operațională. După cum s-a anunțat în Cartea albă privind pregătirea pentru apărare, aceasta include măsuri mai ferme de atenuare a riscurilor asociate **proprietății sau controlului străin asupra infrastructurii strategice cu dublă utilizare**, precum și posibilitatea ca statele membre să preia temporar controlul asupra infrastructurii, echipamentelor și activelor importante.

Este esențial să se protejeze rețelele de infrastructură interconectate care se confruntă cu riscuri tot mai mari de atacuri cibernetice și amenințări hibride. Incidentele recente, cum ar fi atacurile hibride asupra aeroporturilor centrale din Germania și Danemarca și asupra sistemului feroviar din Franța, au subliniat importanța politicii unificate a UE de consolidare a rezilienței și a conștientizării comune a situației la nivel civil și militar. Sistemele de infrastructură insuficient întreținute și modernizate sporesc riscurile, ceea ce le permite actorilor cibernetici răuvoitori să perturbe de la distanță siguranța trenurilor, în timp ce sectorul maritim se confruntă din ce în ce mai mult cu atacuri cibernetice, care pun în pericol lanțurile de aprovizionare și operațiunile portuare. Comunicațiile prin satelit controlate de UE sunt esențiale pentru furnizarea de comunicații guvernamentale securizate și pentru coordonarea militară în timp real atunci când rețelele terestre eșuează. Activele maritime pot contribui, de asemenea, la protecția infrastructurii critice. Este important să se asigure că entitățile care asigură gestionarea infrastructurii strategice cu dublă utilizare iau măsuri de securitate cibernetică, astfel cum se prevede în **Directiva NIS 2**.

Dependența excesivă de furnizorii cu risc ridicat sporește și mai mult expunerea, ceea ce subliniază necesitatea de a diversifica aprovizionarea cu componente de infrastructură pentru a evita crearea unor suprafețe de atac uniforme pentru incidentele cibernetice de mare amploare. Viitoarea revizuire a Regulamentului privind securitatea cibernetică va contribui la consolidarea rezilienței cibernetice a lanțurilor de aprovizionare pentru tehnologiile informației și comunicațiilor din Europa. În plus, pentru a combate amenințarea interferențelor radio, Comisia, asistată de AESA, de Statul-Major al Uniunii Europene și de AEA, va evalua necesitatea actualizării legislației relevante a UE, pentru a spori reziliența sistemelor de trafic aerian, inclusiv a sistemelor de comunicații, de navigație și de supraveghere, împotriva

⁴ Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE a Consiliului.

interferențelor ilegale. În plus, Comisia, sprijinită de ERA, va depune eforturi pentru a consolida robustețea sistemului de gestionare a traficului feroviar într-un mod armonizat, pentru a asigura continuitatea operațiunilor în caz de sabotaj sau de alte defecțiuni ale sistemului. Până în 2029, se vor institui **processe coordonate de simulare de criză** pentru a facilita acest lucru.

În sfârșit, mobilitatea militară în Europa depinde în mare măsură de accesul fiabil la **combustibili lichizi și la infrastructura energetică**, însă scăderea preconizată a cererii civile de combustibili fosili și închiderea rafinăriilor creează noi riscuri și dependențe de importuri. UE abordează blocajele în aprovizionarea cu energie. Astfel cum s-a anunțat în Planul de acțiune pentru energie la prețuri accesibile, Comisia va revizui cadrul de securitate energetică, inclusiv Directiva privind rezervele de petrol, pentru a evalua adaptările la combustibili durabili, pentru a atenua riscurile emergente și pentru a spori gradul de pregătire pentru mobilitatea militară prin îmbunătățirea rezilienței energetice. UE și NATO colaborează îndeaproape pentru a explora sinergiile dintre sectorul civil și cel militar în ceea ce privește aprovizionarea cu combustibil, identificarea viitoarelor traiectorii ale combustibililor, cartografierea lanțurilor de aprovizionare și asigurarea accesului la rezerve de combustibil în situații de urgență.

În completarea lor, eforturile UE de a promova producția și utilizarea combustibililor de aviație durabili (SAF) și a combustibililor maritimi durabili (SMF) reprezintă o oportunitate semnificativă de a stimula securitatea energetică atât pentru forțele armate ale statelor membre, cât și pentru sectorul civil. Comisia va promova **creșterea producției de SAF și de SMF**, inclusiv în **capacități de producție dispersate**, dacă este posibil, pentru a îmbunătăți reziliența și securitatea energetică. Planul de investiții pentru transporturi durabile, adoptat recent, va juca un rol important în sprijinirea în continuare a extinderii utilizării SAF și a combustibililor maritimi durabili.

Îmbunătățirea pregătirii, a solidarității și a disponibilității capacităților de transport pentru mobilitatea militară

Într-o criză europeană, un **singur stat membru nu poate acționa singur**. Atunci când statele membre se confruntă cu lacune în ceea ce privește capacitatea de transport, abilitatea lor de a acționa este îngreunată. În cazul în care disponibilitatea capacităților de transport este limitată, avem nevoie de mecanisme de **solidaritate** la nivelul Uniunii, de utilizarea în comun a activelor UE și de asigurarea faptului că se cunosc capacitățile de transport cu dublă utilizare care sunt disponibile în întreaga Uniune.

AEA lucrează în prezent la identificarea lacunelor în materie de capacitate din transportul feroviar și pe căile navigabile interioare. Ne putem baza pe aceste cunoștințe atunci când luăm măsuri concrete pentru a remedia lacunele respective.

Mai multe state membre au pus în aplicare cu succes inițiative de „**grupare și utilizare în comun**” a capacităților logistice și de transport, în special în domeniul transportului aerian

strategic, al transportului interior de suprafață și al transportului maritim. Totuși, aceste inițiative sunt fragmentate și limitate.

Pe baza lor, Comisia propune instituirea unei „**rezerve de solidaritate pentru mobilitate militară**”. Aceasta va acoperi capacitățile de transport din toate modurile de transport și va încerca să le facă accesibile tuturor statelor membre. Comisia, sprijinită de ÎR și în consultare cu statele membre, va stabili cea mai adecvată modalitate de operaționalizare, gestionare și coordonare a rezervei respective. Comisia, sub îndrumarea Grupului privind transportul pentru mobilitate militară, va urmări să identifice tipurile de capacități de transport pentru a pune în comun și a asigura interoperabilitatea lor.

În cadrul acestei inițiative, statele membre vor putea să își înregistreze în mod voluntar propriile capacități de transport militar, precum și pe cele contractate cu operatori civili. Capacitățile înregistrate vor fi puse la dispoziția tuturor statelor membre, consolidându-le abilitatea de a desfășura operațiuni de transport militar. În plus, Uniunea va fi în măsură **să înregistreze capacități logistice și de transport suplimentare** în rezervă și să includă capacități contractate. În completarea acestei inițiative în temeiul regulamentului, o **rezervă de transport strategic** va permite operatorilor civili să aloce capacități de transport (în special de transport aerian și maritim) pentru a fi utilizate de UE sau de statele membre în situații excepționale.

Pentru a extinde capacitățile existente și pentru a stimula gruparea și utilizarea în comun a capacităților, Comisia ar trebui, de asemenea, să sprijine **achiziționarea de noi capacități logistice și de transport pentru mobilitatea militară** și să ajute statele membre să împartă sarcina costurilor de mobilizare, a cheltuielilor de întreținere și a costurilor de formare a personalului legate de rezerva respectivă. În plus, în temeiul următorului CFM, Comisia a propus, în cadrul FEC, posibilitatea de a stimula în special achizițiile de echipamente de transport și logistice și de a ajuta statele membre să le acceseze.

De asemenea, ne vom dota forțele armate cu o mai bună vizibilitate asupra capacităților de transport civil existente, consolidând planificarea și execuția mobilității militare a acestora. Comisia va solicita statelor membre să acorde **forțelor lor armate acces la registrele existente ale vehiculelor și aeronavelor** și, de asemenea, va stabili noi norme pentru o mai bună identificare a vehiculelor feroviare cu dublă utilizare. Comisia va avea în vedere măsuri suplimentare pentru a asigura o imagine de ansamblu cuprinzătoare la nivelul UE a resurselor și a cunoștințelor de specialitate disponibile.

În plus, Comisia și ÎR vor propune, de asemenea, crearea unui „**catalog al mobilității militare**”, în care întreprinderile europene să își poată prezenta capacitățile și serviciile relevante pentru transportul militar, oferind forțelor noastre armate o imagine de ansamblu clară asupra serviciilor europene pe care le-ar putea utiliza.

Ca urmare a capacităților limitate, un stat membru poate ajunge **să le precontracteze** pe cele deja rezervate de un alt stat membru. Pentru a aborda riscurile asociate unei astfel de posibile duble rezervări, propunem ca operatorilor civili să li se solicite să informeze statele membre cu

privire la astfel de cazuri. Pentru a fi pregătite să facă față celor mai extreme situații, toate statele membre ar trebui să dispună de un cadru pentru **preluarea controlului temporar asupra echipamentelor necesare pentru operațiunile de transport militar**, inclusiv pentru a sprijini alte state membre.

Cererea tot mai mare în ceea ce privește producția de echipamente de transport militar și de apărare poate exercita presiuni asupra capacităților cu dublă utilizare existente, ceea ce pune în pericol livrarea la timp și eficacitatea transportului militar. Comisia a propus, în următorul CFM, posibilitatea de a **sprijini extinderea capacităților industriale pentru producția de echipamente pentru mobilitatea militară**, precum și formarea, recalificarea și perfecționarea personalului pentru a spori disponibilitatea personalului calificat pentru transportul produselor din domeniul apărării.

În plus, fabricarea mai multor active de transport pe baza unei abordări care să țină seama de „**dubla utilizare de la stadiul conceperii**”, sprijinită de elaborarea unor standarde privind dubla utilizare adecvate pentru aplicațiile militare și civile și de simplificarea procedurilor de certificare, este o altă modalitate de creștere a disponibilității activelor de transport pentru forțele armate. În complementaritate cu regulamentul, Comisia, în cooperare cu AEA, va înșărcina agențiile sale relevante (AESA, EMSA și ERA) și organizațiile europene de standardizare să elaboreze standarde privind dubla utilizare pentru activele critice de transport pentru mobilitatea militară, asigurând astfel coerența cu standardele NATO pentru activele de transport și cu cerințele actualizate privind infrastructura cu dublă utilizare. Acest lucru va asigura interoperabilitatea și coerența la nivelul UE cu prioritățile UE în materie de capabilități de apărare.

Având în vedere rolul sporit al dronelor, vom sprijini instituirea unei **rețele a UE de centre de testare a dronelor pentru apărarea civilă** pentru a stimula inovarea, valorificând inițiativele în curs ale UE, cum ar fi cele prezentate în cadrul Strategiei europene privind infrastructurile de cercetare și tehnologie. În plus, se va elabora un cadru comun privind dronele pentru integrarea dronelor în spațiul aerian și pentru asigurarea desfășurării operațiunilor civile și militare în baza unor standarde și proceduri comune. Comisia a înregistrat progrese semnificative în ceea ce privește punerea în aplicare a acțiunii prevăzute în Comunicarea din 2023 privind contracararea amenințărilor reprezentate de drone⁵. De asemenea, vom crea un cadru european de reglementare pentru tehnologiile aferente sistemelor de contracarare a aeronavelor fără pilot la bord (UAS), vom lucra la stabilirea unei metodologii de evaluare a credibilității sistemelor de drone bazate pe IA și vom elabora un cadru armonizat de certificare pentru dronele de dimensiuni mari prin modificarea Regulamentului de bază privind AESA.

Comisia propune, de asemenea, o modificare a Regulamentului de bază privind AESA pentru a răspunde necesității de a introduce posibilitatea ca statele membre sau AESA să instituie

⁵ COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN privind contracararea amenințărilor potențiale reprezentate de drone [COM(2023) 659].

spații de testare în materie de reglementare, cu scopul de a permite proiectarea, dezvoltarea și testarea produselor de aviație inovatoare într-un mediu real. În absența unor astfel de oportunități, dezvoltarea și fabricarea unor astfel de produse în UE vor fi grav afectate sau încetinite, impunând dependența de furnizori din țări terțe.

Una dintre probleme este necesitatea urgentă de a aborda **certificarea echipamentelor**, în special a celor mai mari drone pentru operațiunile cu cel mai ridicat nivel de risc. AESA și autoritățile aeronautice militare ale statelor membre ar trebui să desfășoare activități comune pentru a defini cerințele în această privință.

Asigurarea unei coordonări eficiente și a unei abordări la nivelul întregii administrații, cu o guvernare solidă

O guvernare, o coordonare și o supraveghere adecvate sunt indispensabile pentru a garanta că, atunci când Europa acționează, o face în mod unitar. Amenințările cu care ne confruntăm sunt colective și, prin urmare, astfel trebuie să fie răspunsul nostru. Mobilitatea militară nu se referă doar la transport, ci și la capacitatea UE de a acționa.

O abordare la nivelul întregii administrații este un factor de sprijin esențial pentru punerea în aplicare cu succes a măsurilor incluse în propunerea Comisiei privind un cadru unic pentru mobilitatea militară.

Comisia propune un **Grup privind transportul pentru mobilitate militară** pentru a facilita coordonarea și direcționarea eforturilor statelor membre și pentru a asista Comisia în punerea în aplicare a diferitelor măsuri în temeiul regulamentului. Acesta va reuni statele membre, Serviciul European de Acțiune Externă (SEAE), inclusiv Statul-Major al Uniunii Europene și AEA, și va fi prezidat de Comisie.

La punerea în aplicare a dispozițiilor referitoare la rețeaua și coridoarele de transport cu dublă utilizare pentru mobilitatea militară, precum și la identificarea infrastructurii strategice de transport cu dublă utilizare, Comisia va fi sprijinită de **Comitetul TEN-T și de Statul-Major al Uniunii Europene**.

Coordonarea transportului militar la nivel național se realizează în prezent pe o bază ad-hoc. Fiecare stat membru va trebui să desemneze un „**coordonator național pentru transportul militar**”. Acest coordonator va fi responsabil pentru asigurarea unei coordonări și cooperări interne fără sincope între toate părțile interesate relevante de la nivel național, regional și local implicate în operațiuni de transport militar, în special în timpul activării EMERS. Coordonatorul dispune, de asemenea, de cunoștințe tehnice de specialitate relevante și de capacitatea administrativă necesară pentru a sprijini părțile interesate în ceea ce privește aplicarea formalităților vamale.

Pentru a asigura pregătirea Uniunii, Comisia propune o evaluare periodică prin intermediul unei „**verificări anuale a pregătirii în domeniul transportului militar**” și prevede

posibilitatea de a organiza „simulări de criză” axate pe aspecte specifice, cum ar fi formalitățile vamale sau interacțiunea dintre protecția civilă și mobilitatea militară, pentru a identifica domeniile în care sunt necesare îmbunătățiri și pentru a spori eficacitatea per ansamblu. Primele simulări de criză se vor axa pe asigurarea unor deplasări rapide ale asistenței militare către Ucraina și frontierele estice ale Uniunii.

Există direcții de lucru ale mobilității militare care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentului propus, acestea incluzând activitatea intensă desfășurată până în prezent de UE și de statele membre în ceea ce privește mobilitatea militară, în special în baza cadrelor PESCO și AEA. **Comisia și ÎR/VP vor lua măsuri suplimentare pentru a consolida această activitate, inclusiv în ceea ce privește coordonarea, cu respectarea deplină a tratatelor și a legislației aplicabile a UE.**

Aprofundarea parteneriatelor existente

UE va continua să consolideze și să extindă în continuare parteneriatele reciproc avantajoase cu parteneri care împărtășesc aceeași viziune, pe baza unor valori și interese comune, prin intermediul parteneriatelor pentru securitate și apărare. Acestea acoperă adesea cadrele PESCO și AEA, precum și alte cadre legate de apărare. UE va consolida colaborarea cu partenerii bilaterali relevanți prin intermediul proiectelor PESCO referitoare la centrele logistice și mobilitatea militară.

UE își propune, de asemenea, să intensifice cooperarea „emblematică” cu NATO în ceea ce privește mobilitatea militară, în conformitate cu principiile directe convenite între UE și NATO, respectând în același timp prerogativele și competențele statelor membre. În general, relațiile cu NATO în ceea ce privește mobilitatea militară sunt consolidate și au un impact reciproc avantajos și transformator pentru statele membre și aliații NATO care nu fac parte din UE. Pentru a promova schimbul de informații, vor fi încurajate invitațiile reciproce la reuniunile grupurilor de lucru pentru a furniza informări încrucișate, axate în special pe reuniunile AEA și reuniunile NATO în domeniul logisticii. UE va invita NATO să participe la exerciții de simulare teoretică (TTX) privind mobilitatea militară, cu condiția respectării principiului reciprocității. După cum s-a menționat, UE își va actualiza orientările privind utilizarea formularelor UE și NATO 302.

De asemenea, este esențial pentru interesele de securitate ale UE ca dispozițiile regulamentului să se aplice în țările în curs de aderare, în special în Ucraina și Republica Moldova. În acest context, ar trebui luată în considerare rata de aliniere la politica externă și de securitate comună a țărilor în curs de aderare.

Regulamentul va oferi beneficii substanțiale Ucrainei. Acest lucru se va realiza prin îmbunătățirea infrastructurii de transport cu dublă utilizare, precum și prin simplificarea normelor privind transportul echipamentelor militare și a procedurilor de trecere a frontierei în întreaga Europă. Aceste măsuri ar urma să sprijine deplasarea mai rapidă a asistenței militare

către Ucraina și frontierele estice ale Uniunii. Împreună, aceste eforturi ar putea contribui la consolidarea rezilienței legăturilor logistice ale Ucrainei cu Uniunea și la obiectivele mai ample de consolidare a securității și apărării europene.

Războiul Rusiei împotriva Ucrainei oferă lecții neprețuite pentru UE, statele membre și parteneri în ceea ce privește mobilitatea militară. Grupul privind transportul pentru mobilitate militară poate invita Ucraina, Republica Moldova și țările din Spațiul Economic European în calitate de observatori, cu scopul de a valorifica experiența sa valoroasă în domeniul militar și de a pregăti Ucraina pentru viitoarea sa aderare la UE. Cooperarea dintre sectorul public și cel privat și interacțiunea dintre sectorul civil și cel militar sunt esențiale pentru a permite o mobilitate militară eficientă prin intermediul abordării la nivelul întregii societăți și la nivelul întregii administrații, astfel cum se prevede în Strategia privind o Uniune a pregătirii. Consolidarea colaborării – prin consolidarea capacităților, comunicare eficientă, planificare a pregătirii și rezilienței și implicare activă în exerciții – poate spori în mod semnificativ gradul de pregătire și coordonarea. Asigurarea unei mai mari conștientizări și contribuții a autorităților și a operatorilor civili poate armoniza deplasările și procedurile transfrontaliere pentru mobilitatea militară.

Exerciții

Exercițiile și testarea vor consolida mobilitatea militară a UE prin identificarea domeniilor operaționale, juridice și de îmbunătățire a infrastructurii. **Exercițiile vor valida procedurile, vor îmbunătăți coordonarea dintre statele membre, vor spori interoperabilitatea cu partenerii și vor genera lecții care să stea la baza politicilor, a planificării și a investițiilor.** Prin exerciții reale, se vor identifica potențialele vulnerabilități ale procesului logistic și, ulterior, se vor propune soluții pentru abordarea acestor obstacole. Astfel de simulări vor testa conformitatea coridoarelor prioritare cu standardele militare esențiale pentru infrastructura de transport.

Începând din 2026, UE, împreună cu statele membre, va desfășura exerciții anuale de mobilitate militară. Acestea se vor realiza prin exerciții precum exercițiile militare ale UE (MILEX), exercițiile privind posturile de comandă (CPX) și exercițiile militare reale (LIVEX), legate de Capacitatea de desfășurare rapidă, precum și prin participarea la exerciții multinaționale, inclusiv prin exerciții paralele și coordonate organizate de UE și NATO.

Concluzii

Amenințările cu care ne confruntăm sunt comune și, prin urmare, astfel trebuie să fie și răspunsul nostru. Pachetul marchează un pas decisiv în direcția eliminării barierelor rămase în calea mobilității militare. Acesta reflectă ambiția noastră colectivă de a răspunde mai rapid și de a ne proteja mai bine cetățenii pe întregul continent. Prin acest pachet, urmărim să aliniem eforturile de mobilitate militară la nivelul UE și la nivel național în vederea realizării treptate a unui spațiu al mobilității militare la nivelul UE.

Acum este momentul să acționăm decisiv. Crearea unui spațiu al mobilității militare la nivelul UE nu mai este o opțiune, ci o necesitate. Pacea și securitatea noastră sunt în joc.

Consiliul și Parlamentul European sunt invitate să sprijine obiectivele ambițioase stabilite în prezenta comunicare comună și să colaboreze pentru realizarea lor. Punerea în aplicare a pachetului va fi monitorizată îndeaproape, actualizările periodice fiind comunicate atât Consiliului, cât și Parlamentului European, pentru a se asigura realizarea de progrese.

Comisia Europeană și ÎR invită Consiliul European să aprobe cadrul prezentat și să monitorizeze progresele înregistrate.