Parlament Europejski
2024-2029

TEKSTY PRZYJĘTE

P10_TA(2025)0335

Mobilność wojskowa

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 grudnia 2025 r. w sprawie mobilności wojskowej (2025/2090(INI))

Parlament Europejski,

– uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego tytuły VI i XVI,

– uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej, w szczególności jego tytuł V,

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013[1],

– uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014[2],

– uwzględniając konkluzje Rady Europejskiej, zwłaszcza konkluzje z 6 marca i 26 czerwca 2025 r., z 21 i 22 marca 2024 r., z 14 i 15 grudnia 2023 r., z 29 i 30 czerwca 2023 r., z 15 grudnia 2022 r. oraz z 30 i 31 maja 2022 r.,

– uwzględniając konkluzje Rady, zwłaszcza konkluzje z 27 maja, 13 czerwca, 18 listopada i 6 grudnia 2024 r., z 24 października 2023 r. oraz z 24 stycznia 2022 r. i 22 stycznia 2018 r.,

– uwzględniając wspólny komunikat Komisji i wysokiej przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa z 10 listopada

---

1 Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

2 Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj.

2017 r. pt. „Poprawa mobilności wojskowej w Unii Europejskiej” (JOIN(2017)0041),

– uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1328 z 10 sierpnia 2021 r. określające wymogi dotyczące infrastruktury mające zastosowanie do niektórych kategorii działań związanych z infrastrukturą podwójnego zastosowania zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153[3],

– uwzględniając wspólne sprawozdanie Komisji i wysokiego przedstawiciela Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa z 24 września 2021 r., dotyczące wdrażania „Planu działania na rzecz mobilności wojskowej” od października 2020 do września 2021 r. (JOIN(2021)0026),

– uwzględniając „Strategiczny kompas na rzecz bezpieczeństwa i obrony – dla Unii Europejskiej, która chroni swoich obywateli, swoje wartości i interesy oraz przyczynia się do międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa” przyjęty przez Radę 21 marca 2022 r.,

– uwzględniając wspólny komunikat Komisji i wysokiego przedstawiciela Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa z 10 listopada 2022 r. pt. „Plan działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0” (JOIN(2022)0048),

– uwzględniając wspólne sprawozdanie Komisji i wysokiego przedstawiciela Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa z 13 listopada 2023 r., dotyczące wdrażania „Planu działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0” od listopada 2022 do października 2023 r. (JOIN(2023)0037),

– uwzględniając wspólny komunikat Komisji i wysokiej przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa z 28 maja 2025 r. pt. „Strategiczne podejście Unii Europejskiej do regionu Morza Czarnego” (JOIN(2025)0135),

– uwzględniając badanie uzupełniające Komisji dotyczące potrzeb w zakresie przystosowania się do zmiany klimatu i inwestycji transgranicznych niezbędnych do realizacji sieci TEN-T, opublikowane w roku 2024,

– uwzględniając wspólne sprawozdanie Komisji i wysokiej przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa z 20 marca 2025 r., dotyczące wdrożenia „Planu działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0” (JOIN(2025)0011),

– uwzględniając wspólną białą księgę Komisji i wysokiej przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa z 19 marca

---

[3] Dz.U. L 288 z 11.8.2021, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj.

2025 r. pt. „Wspólna biała księga w sprawie obronności europejskiej – gotowość 2030” (JOIN(2025)0120),

– uwzględniając zmieniony załącznik II do wymogów wojskowych w zakresie mobilności wojskowej w Unii i poza jej granicami, przyjęty przez Radę 18 marca 2025 r. (ST 6728/25 ADD1),

– uwzględniając sprawozdania roczne Europejskiej Agencji Obrony za rok 2022, 2023 i 2024, a także jej sprawozdania na temat mobilności wojskowej z marca 2018 r. i 26 stycznia 2024 r.,

– uwzględniając sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego 04/2025 z 5 lutego 2025 r. pt. „Mobilność wojskowa w UE – uchybienia w koncepcji i przeszkody napotkane w trakcie realizacji spowalniają postępy”,

– uwzględniając sprawozdanie Sauliego Niinistö z 30 października 2024 r. zatytułowane „Safer Together – Strengthening Europe’s Civilian and Military Preparedness and Readiness” [Razem bezpieczniej – wzmocnienie gotowości cywilnej i wojskowej oraz przygotowania w Europie],

– uwzględniając oświadczenie w sprawie mobilności wojskowej wydane 27 maja 2025 r. przez ministrów transportu Bułgarii, Czech, Estonii, Finlandii, Węgier, Islandii, Łotwy, Litwy, Norwegii, Polski, Rumunii i Słowacji,

– uwzględniając dziesiąte (z 10 czerwca 2025 r.) sprawozdanie z postępów w realizacji wspólnego zestawu wniosków zatwierdzonego przez Radę UE i Radę NATO 6 grudnia 2016 r. i 5 grudnia 2018 r.,

– uwzględniając komunikat ze szczytu w Wilnie, wydany przez szefów państw i rządów NATO uczestniczących w posiedzeniu Rady Północnoatlantyckiej w Wilnie 11 lipca 2023 r., oraz deklarację ze szczytu w Waszyngtonie, wydaną przez szefów państw i rządów NATO uczestniczących w posiedzeniu Rady Północnoatlantyckiej NATO w Waszyngtonie 10 lipca 2024 r.,

– uwzględniając trzy wspólne oświadczenia w sprawie współpracy UE–NATO, podpisane przez przewodniczącego Rady Europejskiej, przewodniczącą Komisji i sekretarza generalnego NATO odpowiednio 10 stycznia 2023 r., 5 grudnia 2018 r. i 6 grudnia 2016 r.,

– uwzględniając wniosek Komisji z 19 marca 2025 r. dotyczący rozporządzenia Rady ustanawiającego Instrument na rzecz Zwiększenia Bezpieczeństwa Europy (SAFE) poprzez Wzmocnienie Europejskiego Przemysłu Obronnego (COM(2025)0122),

– uwzględniając wniosek Komisji z 1 kwietnia 2025 r. dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia: (UE) 2021/1058 i (UE) 2021/1056 w odniesieniu do

środków szczególnych mających na celu sprostanie strategicznym wyzwaniom w kontekście przeglądu śródokresowego (COM(2025)0123),

– uwzględniając wniosek Komisji z 22 kwietnia 2025 r. dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia: (UE) 2021/694, (UE) 2021/695, (UE) 2021/697, (UE) 2021/1153, (UE) 2023/1525 i 2024/795 w odniesieniu do tworzenia zachęt do inwestycji związanych z obronnością w budżecie UE w celu wdrożenia planu ReArm Europe (COM(2025)0188),

– uwzględniając swoją rezolucję z 2 kwietnia 2025 r. w sprawie realizacji wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony – sprawozdanie roczne za rok 2024[4],

– uwzględniając swoją rezolucję z 12 marca 2025 r. w sprawie białej księgi na temat przyszłości obronności europejskiej[5],

– uwzględniając swoją rezolucję z 17 stycznia 2024 r. w sprawie opracowania kompleksowej europejskiej strategii portowej[6],

– uwzględniając swoją rezolucję z 5 maja 2022 r. w sprawie wpływu nielegalnej wojny napastniczej prowadzonej przez Rosję w Ukrainie na sektory transportu i turystyki Unii Europejskiej[7],

– uwzględniając swoją rezolucję z 7 lipca 2021 r. na temat współpracy między UE a NATO w kontekście stosunków transatlantyckich[8],

– uwzględniając swoją rezolucję z 11 grudnia 2018 r. w sprawie mobilności wojskowej[9],

– uwzględniając art. 55 Regulaminu,

– uwzględniając wspólne obrady Komisji Bezpieczeństwa i Obrony oraz Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 59 Regulaminu,

– uwzględniając sprawozdanie Komisji Bezpieczeństwa i Obrony oraz Komisji Transportu i Turystyki (A10-0242/2025),

A. mając na uwadze, że z powodu rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie ponownie zwrócono uwagę na mobilność wojskową, podkreślając pilną potrzebę ułatwienia szybkiego

---

4 Teksty przyjęte, P10_TA(2025)0058.
5 Teksty przyjęte, P10_TA(2025)0034.
6 Dz.U. C, C/2024/5716, 17.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5716/oj.
7 Dz.U. C 465 z 6.12.2022, s. 164.
8 Dz.U. C 99 z 1.3.2022, s. 105.
9 Dz.U. C 388 z 13.11.2020, s. 22.

transgranicznego przemieszczania wojsk, sprzętu i aktywów w całej UE w celu wzmocnienia odstraszania i obrony;

B. mając na uwadze, że niestabilna i zmieniająca się sytuacja oraz kryzysy geopolityczne w różnych częściach świata sprawiają, że UE i jej państwa członkowskie w koordynacji z NATO muszą być gotowe do reagowania na potencjalne akty agresji lub różne rodzaje kryzysów na wszystkich swoich granicach zewnętrznych;

C. mając na uwadze, że bezpieczeństwo państw członkowskich, które mają wspólne granice zewnętrzne z Rosją, Białorusią i Ukrainą oraz których przestrzeń powietrzna jest naruszana przez Rosję, jest bezpośrednio zagrożone, zwłaszcza że zachodnie służby bezpieczeństwa ostrzegają, że Rosja może niedługo zaatakować UE;

D. mając na uwadze, że mobilność wojskowa jest niezbędnym czynnikiem warunkującym wspólne europejskie bezpieczeństwo i obronę, a w 2023 r. została uznana za kluczowy czynnik wspomagający realizację priorytetów UE w zakresie rozwoju zdolności;

E. mając na uwadze, że odporność, odstraszanie i szybkość przemieszczania się wojsk w Europie stały się obecnie zasadniczym warunkiem wiarygodności europejskiej obrony; mając na uwadze, że mobilność wojskowa w UE znacznie poprawia bezpieczeństwo i odporność 27 państw członkowskich, w tym również na nasilające się akty sabotażu wymierzone w infrastrukturę krytyczną i na wzrost zagrożeń hybrydowych, pod warunkiem że będzie w pełni możliwa i że wykorzysta się jej potencjał;

F. mając na uwadze, że konieczne są znaczne wysiłki na rzecz poprawy regionalnych połączeń transportowych i wzmocnienia ogólnoeuropejskiej sieci łączącej kraje UE, od Finlandii i państw bałtyckich na północy aż po Półwysep Iberyjski na południu; mając na uwadze, że rozwój spójnej infrastruktury na potrzeby mobilności wojskowej w czterech priorytetowych unijnych korytarzach mobilności wojskowej miałby w razie potrzeby zasadnicze znaczenie dla rozmieszczenia wojsk i dostarczenia im sprzętu w krótkim czasie i na dużą skalę szlakami kolejowymi, drogami lądowymi, wodnymi i morskimi oraz z powietrza przy jednoczesnym zadbaniu o podwójne zastosowanie tej infrastruktury, aby utrzymać funkcjonowanie podstawowych cywilnych łańcuchów dostaw;

G. mając na uwadze, że mobilność wojskowa jest priorytetem w ramach współpracy UE i NATO, a dzięki jednolitemu podejściu musi umożliwiać przemieszczanie się sił sojuszniczych zarówno w czasach pokoju, jak i w czasach kryzysu lub wojny; mając na uwadze, że zwiększenie interoperacyjności w UE, z NATO i z partnerami takimi jak Ukraina ma zasadnicze znaczenie dla zbiorowej obrony; mając na uwadze, że aby zrealizować strategiczne cele partnerstwa UE i

NATO, niezbędne jest silne przywództwo i skoordynowane zarządzanie, aby przełożyć współpracę techniczną na wspólną wizję strategiczną, a tym samym wzmocnić mobilność jako narzędzie przyczyniające się do spójności i bezpieczeństwa zbiorowego;

H. mając na uwadze, że stała współpraca strukturalna (PESCO) odgrywa kluczową rolę we wzmacnianiu i dostosowywaniu unijnych zdolności obronnych, gdyż zmniejsza zależność od strategicznych czynników wspomagających takich jak mobilność wojskowa;

I. mając na uwadze, że UE pracuje nad jakością połączeń z partnerami regionalnymi i krajami kandydującymi;

J. mając na uwadze, że unijna baza przemysłowa sektora obronnego jest podatna na zagrożenia, co obejmuje m.in. nadmierne uzależnienie od przywozu spoza UE, rozdrobnienie produkcji i dostaw, niedoinwestowanie i ograniczone zdolności produkcyjne; mając na uwadze, że w europejskiej strategii bezpieczeństwa gospodarczego podkreślono, jak ważne jest zmniejszenie strategicznych zależności oraz ochrona krytycznych technologii i aktywów z myślą o suwerenności i konkurencyjności UE;

K. mając na uwadze, że w konkluzjach Rady Europejskiej z 6 marca 2025 r. podkreślono, że Unia musi stać się bardziej suwerenna, ponosić większą odpowiedzialność za własną obronę i być lepiej przygotowana do działania i samodzielnego radzenia sobie z najpilniejszymi i przyszłymi wyzwaniami i zagrożeniami, potwierdzając tym samym potrzebę zmniejszenia zależności zewnętrznych i konsolidacji europejskiej bazy technologiczno-przemysłowej sektora obronnego;

L. mając na uwadze, że w ramach inicjatywy SAFE przyjętej przez Radę 27 maja 2025 r. przewidziano nawet 150 mld EUR na wsparcie wspólnych zamówień, rozwoju przemysłu i produkcji związanej z obronnością w UE, co stwarza strategiczną okazję do wdrożenia zasady preferencji europejskiej i zadbania o to, aby fundusze UE wzmacniały przemysł europejski, a nie zwiększały zależności zewnętrzne;

M. mając na uwadze, że akt na rzecz wzmocnienia europejskiego przemysłu obronnego przez wspólne zamówienia[10] (EDIRPA) i unijny program na rzecz przemysłu obronnego (EDIP) mogą odegrać ważną rolę w rozwoju innowacyjnych technologii i zdolności istotnych z punktu widzenia mobilności wojskowej; podkreśla, że należy w pełni

---

10 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2418 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie ustanowienia instrumentu na rzecz wzmocnienia europejskiego przemysłu obronnego przez zamówienia realizowane na zasadzie współpracy (EDIRPA) (Dz.U. L, 2023/2418, 26.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2418/oj).

wykorzystać efekty synergii między programem EDIP, aktem EDIRPA, instrumentem „Łącząc Europę” i innymi unijnymi instrumentami finansowania, aby wzmocnić odporność infrastruktury transportowej i zwiększyć ogólną zdolność Unii do szybkiego i bezpiecznego przemieszczania wojsk;

N. mając na uwadze, że solidne monitorowanie inwestycji przyczynia się do bezpieczeństwa gospodarczego UE, chroni infrastrukturę krytyczną i kluczowe technologie przed wrogimi przejęciami oraz uzupełnia politykę przemysłową mającą na celu wspieranie europejskiej autonomii i przywództwa technologicznego; mając na uwadze, że przegląd rozporządzenia (UE) 2019/452[11] w sprawie monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Unii jest kluczowym instrumentem ochrony bezpieczeństwa, porządku publicznego i interesów strategicznych UE;

O. mając na uwadze, że Parlament przyjął stanowisko w sprawie proponowanego rozporządzenia[12], podkreślając, że wszystkie państwa członkowskie powinny być zobowiązane do utrzymywania mechanizmu monitorowania inwestycji zagranicznych ze względów bezpieczeństwa lub porządku publicznego oraz że konieczna jest silniejsza harmonizacja między systemami krajowymi, aby rozwiązać problem strategicznych zależności i pojawiających się braków technologicznych i infrastrukturalnych;

P. mając na uwadze, że pomimo znacznych postępów poczynionych w ostatnich latach, jeśli chodzi o poprawę mobilności wojskowej, a to dzięki realizacji działań określonych w „Planie działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0”, nadal istnieją znaczne przeszkody regulacyjne, administracyjne i finansowe oraz wąskie gardła i utrudnienia infrastrukturalne;

Q. mając na uwadze, że trzeba pilnie zintensyfikować skoordynowane i zintegrowane wysiłki na szczeblu UE, NATO i państw członkowskich, aby zwiększyć zasoby i usunąć bariery fizyczne, prawne i regulacyjne;

R. mając na uwadze, że audyty wewnętrzne i niedawne doświadczenia wskazują na poważne niedociągnięcia w unijnej polityce dotyczącej mobilności wojskowej, a to oznacza, że opóźnienia związane z biurokracją i nieodpowiednią infrastrukturą mogą sprawić, że transport sprzętu wojskowego przez granice w odpowiedzi na atak może potrwać ponad miesiąc;

S. mając na uwadze, że wiele europejskich szlaków transportowych nie

---

11 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/452 z dnia 19 marca 2019 r. ustanawiające ramy monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Unii (Dz.U. L 79 I z 21.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2418/oj).

12 Teksty przyjęte, P10_TA(2025)0102.

jest jeszcze dostosowanych do ciężkich pojazdów wojskowych; mając na uwadze, że w niektórych państwach członkowskich obowiązuje zakaz wjazdu czołgów, ponieważ przekraczają one krajowe limity wagowe, a konwoje zatrzymywano przed mostami nieprzystosowanymi do takich obciążeń, co podkreśla pilną potrzebę modernizacji kluczowej infrastruktury, a więc linii kolejowych, dróg, tuneli i mostów, aby spełniały one normy wojskowe;

T. mając na uwadze, że inwestycje w udoskonalenie istniejącej infrastruktury lotniczej, kolejowej, drogowej i wodnej podwójnego zastosowania w czasach pokoju przynoszą znaczne korzyści społecznościom i przedsiębiorstwom, a także są dobre z punktu widzenia transportu pasażerów i towarów, gdyż przyczyniają się do dekarbonizacji transportu, ukończenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), zwiększenia zdolności w zakresie ochrony ludności oraz wzmocnienia jednolitego rynku;

U. mając na uwadze, że przewoźnicy odgrywają ważną rolę w mobilności wojskowej; mając jednak na uwadze, że niezharmonizowane procedury często powodują znaczne opóźnienia w transporcie i wydawaniu pozwoleń transgranicznych;

Reagowanie na zmieniające się realia geopolityczne

1. podkreśla znaczenie mobilności wojskowej dla bezpieczeństwa i obrony Europy; podkreśla, że zaradzenie strategicznym brakom UE oraz potrzeba zwiększonej mobilności wojskowej stały się pilniejsze z powodu rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie;

2. z zadowoleniem przyjmuje dążenie UE i państw członkowskich do znacznej poprawy gotowości obronnej, zmniejszenia strategicznych zależności, wyeliminowania luk w zdolnościach i wzmocnienia europejskiej bazy obronnej, technologicznej i przemysłowej w ramach odpowiednich unijnych strategii politycznych oraz wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony, a także w kontekście NATO; z zadowoleniem przyjmuje współpracę UE i NATO na rzecz poprawy mobilności wojskowej; uważa jednak, że nadszedł czas, aby pilnie przełożyć deklarowane wspólne cele UE i NATO na rzeczywiste postępy;

3. pochwala wspólne wysiłki z myślą o wspieraniu Ukrainy; domaga się systematycznego wyciągania wniosków z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, w tym również w odniesieniu do mobilności wojskowej, zwłaszcza na podstawie doświadczeń ukraińskich sił zbrojnych oraz krajowych i wielonarodowych ćwiczeń wojska; podkreśla, jak ważne jest planowanie logistyczne i awaryjne, a także identyfikacja słabych i brakujących połączeń; podkreśla znaczenie wczesnej i skutecznej koordynacji z partnerami strategicznymi, zwłaszcza z NATO;

4. podkreśla, że Rosja stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa Unii Europejskiej oraz że zasadnicze znaczenie ma rozwijanie zdolności do szybkiego rozmieszczania wojsk i zdolności wojskowych na wschodniej flance UE;

5. podkreśla strategiczną potrzebę inwestycji we wszystkich państwach członkowskich wzdłuż czterech priorytetowych unijnych korytarzy mobilności wojskowej: północnego, wschodniego, środkowopołudniowego i środkowopółnocnego, ponieważ sprawna i wydajna mobilność wojskowa ma zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa wszystkich państw członkowskich i wszystkich obywateli europejskich;

6. podkreśla, że zwiększona mobilność wojskowa wzmocni unijną wspólną politykę bezpieczeństwa i obrony oraz misje i operacje w ramach tej polityki; wzywa UE i państwa członkowskie do przyjęcia wspólnej wizji, jeśli chodzi o sposób czynienia postępów w dziedzinie mobilności wojskowej, oraz do sformułowania konkretnych oczekiwań, które należy włączyć do strategicznego kompasu UE; wzywa do konkretnie zdefiniowanej gotowości w zakresie mobilności wojskowej poprzez zastosowanie kompleksowego podejścia do logistyki wojskowej, w tym do bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, węzłów transportowych, konserwacji, magazynowania, tankowania, naprawy i amunicji;

7. podkreśla, że mobilność wojskowa nie ogranicza się do przemieszczania wojsk, broni i sprzętu, lecz dotyczy również pomocy humanitarnej i działań będących wyrazem solidarności; podkreśla, że wsparcie w zakresie mobilności wojskowej może również przynosić znaczne korzyści obywatelom, ponieważ zdolność do szybkiego rozmieszczania sił zbrojnych może ułatwiać szybsze dostarczanie pomocy i wsparcia medycznego, a także naprawę infrastruktury w przypadku klęsk żywiołowych, pandemii lub innych kryzysów; podkreśla ponadto, że unijne inwestycje w infrastrukturę na potrzeby mobilności wojskowej mogą przynosić wymierne korzyści społecznościom lokalnym i poprawić jakość połączeń, co zwiększa odporność lokalną, sprzyja integracji gospodarczej i tworzeniu miejsc pracy oraz zwiększa poparcie społeczne dla europejskiej agendy bezpieczeństwa;

Rozwiązywanie problemów finansowych

8. podkreśla, że centralnie zarządzany specjalny unijny instrument finansowania transportu, taki jak instrument „Łącząc Europę”, musi być kontynuowany w kolejnych wieloletnich ramach finansowych jako główne źródło solidnego finansowania mobilności wojskowej, a przewidziany w nim budżet z przeznaczeniem na transport musi wyraźnie wzrosnąć; w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje wniosek dotyczący podwyższenia budżetu na mobilność wojskową w przyszłych wieloletnich ramach finansowych, w którym to wniosku na

transport przewidziano ponad 50 mld EUR w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2028–2034, w tym ponad 17 mld EUR na mobilność wojskową;

9. przypomina o bezprecedensowym ograniczeniu przez Radę finansowania mobilności wojskowej o 75% w wieloletnich ramach finansowych na lata 2021–2027 w porównaniu ze stanowiskiem Parlamentu i Komisji oraz podkreśla, że taka sytuacja nie może się powtórzyć; podkreśla, że ze względu na pełnoskalową inwazję Rosji na Ukrainę budżet na mobilność wojskową musiał zostać skoncentrowany na wstępie i został w całości wykorzystany do początku 2024 r.; domaga się radykalnego zwiększenia środków przeznaczonych na mobilność wojskową w następnych wieloletnich ramach finansowych, aby dostosować ich wysokość do szacunkowych potrzeb inwestycyjnych wynoszących co najmniej 100 mld EUR w celu modernizacji 500 newralgicznych punktów unijnej infrastruktury wymagających pilnego działania[13];

10. z uwagi na potrzeby inwestycyjne i zalecenia zawarte w sprawozdaniu Draghiego domaga się co najmniej utrzymania wskazanej kwoty 17 mld EUR w kolejnych negocjacjach w sprawie ogólnego pułapu wieloletnich ram finansowych przy jednoczesnym zabezpieczeniu przydziału środków na realizację sieci TEN-T; podkreśla, że Rada nie może proponować obniżenia tej kwoty, i uważa, że trzeba będzie ściśle monitorować przekazywanie tych funduszy na mobilność wojskową;

11. podkreśla potrzebę skutecznego wspierania współpracy i dostosowań między państwami członkowskimi w zakresie transgranicznych i wielkoskalowych projektów transportowych oraz budowy infrastruktury podwójnego zastosowania, aby umożliwić szybką i sprawną mobilizację i przemieszczanie wojsk, sprzętu i zasobów wojskowych na dużą skalę w całej UE;

12. przypomina, że inicjatywy i finansowanie w zakresie mobilności wojskowej ogólnie nie powinny utrudniać realizacji działań związanych z ukończeniem inteligentnej, odpornej, interoperacyjnej, niskoemisyjnej i zrównoważonej sieci TEN-T; przypomina o celu, jakim jest ukończenie sieci bazowej TEN-T do 2030 r., w tym wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym, oraz rozszerzonej sieci bazowej do 2040 r.;

13. podkreśla, że terminowe ukończenie transgranicznych projektów dotyczących infrastruktury transportowej w obrębie sieci TEN-T to cel niezbędny, aby skutecznie zrealizować cele w zakresie podwójnego zastosowania i mobilności wojskowej w Europie;

---

13 Wspólny komunikat Komisji i wysokiej przedstawiciel Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa z 16 października 2025 r. pt. „Utrzymanie pokoju – plan działania na rzecz gotowości obronnej do 2030 r.” (JOIN(2025)0027).

przypomina, że zgodnie ze stanowiskiem koordynatorów ds. TEN-T z kwietnia 2024 r. całkowite inwestycje niezbędne do ukończenia sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T wynoszą 845 mld EUR w ciągu najbliższych 15 lat oraz że tylko w przypadku projektów o największej wartości dodanej dla UE wymaganą kwotę inwestycji szacuje się na co najmniej 210 mld EUR;

14. przypomina, że realizacja dużych projektów infrastruktury transportowej o kluczowym znaczeniu dla mobilności wojskowej wymaga długoterminowego finansowania ze względu na charakter podejmowanych działań;

15. podkreśla potrzebę usprawnienia i uproszczenia procedur uzyskiwania środków finansowych na projekty dotyczące infrastruktury podwójnego zastosowania w ramach finansowania mobilności wojskowej z instrumentu „Łącząc Europę” w kolejnych wieloletnich ramach finansowych;

16. z zadowoleniem przyjmuje udzielane przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) pożyczki na rozpoczęcie działalności w zakresie projektów infrastrukturalnych o podwójnym zastosowaniu, mających na celu poprawę mobilności wojskowej; apeluje o trwałe zaangażowanie EBI w finansowanie innych projektów infrastrukturalnych i zdolności podwójnego zastosowania;

17. zachęca do zbadania możliwości opracowania dodatkowych mechanizmów finansowania, takich jak bank obrony, bezpieczeństwa i odporności, w celu zaspokojenia potrzeb finansowych w tych dziedzinach;

18. przypomina, że państwa członkowskie mogą wykorzystać wszystkie środki finansowe dostępne w obecnych wieloletnich ramach finansowych, w tym niedawno wprowadzone mechanizmy umożliwiające realokację zasobów w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, a także szybko przekierowywać niewykorzystane fundusze z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności na inwestycje w infrastrukturę obronną, w tym infrastrukturę podwójnego zastosowania i sprzęt służący do zapewnienia mobilności, w celu wspierania mobilności wojskowej, w tym kontrmobilności wojskowej;

19. apeluje o gwarancje, że specjalne budżety w ramach programu EDIP, Europejskiego Funduszu Obronnego i programu SAFE oraz środki przyjmowane w ramach pakietu zbiorczego dotyczącego gotowości obronnej i inne unijne inicjatywy obronne będzie można wykorzystywać do rozbudowy i modernizacji zarówno fizycznej, jak i cyfrowej infrastruktury podwójnego zastosowania oraz do wspólnego i przewidywalnego pozyskiwania zdolności uruchamiających w dziedzinie obronności, w tym w zakresie mobilności wojskowej, aby wzmocnić prawdziwą europejską unię obrony;

Usunięcie przeszkód dla mobilności wojskowej i utworzenie wojskowej strefy Schengen

20. ponownie apeluje o utworzenie tzw. wojskowej strefy Schengen i zachęca Komisję do niezwłocznego przedstawienia planu działania z myślą o realizacji tego celu;

21. ponownie wyraża głębokie zaniepokojenie obecnym brakiem elastyczności i skutecznej mobilności wojskowej, którą utrudnia złożoność przepisów i procedur oraz brak harmonizacji, co z kolei skutkuje powolną koordynacją i stratą czasu;

22. wzywa Komisję i państwa członkowskie do przyjęcia podejścia uwzględniającego całe społeczeństwo w odniesieniu do mobilności wojskowej i umożliwiającego zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron, w tym sektora publicznego, prywatnego i cywilnego, poprzez informowanie o podejmowanych środkach i ich wyjaśnianie;

23. domaga się od Komisji i państw członkowskich pełnego i pilnego wdrożenia 13 zobowiązań podjętych w 2024 r. na rzecz mobilności wojskowej ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji w infrastrukturę transportową i aktywa transportowe, harmonizacji przepisów, przyspieszenia procedury wydawania zezwoleń na ruch transgraniczny oraz zacieśnienia współpracy w ramach wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony, a także między UE a NATO;

24. wzywa Komisję do przyjęcia podejścia horyzontalnego, kiedy proponuje dalsze działania, a to poprzez harmonizację i uproszczenie przepisów i procedur w celu pilnego zintegrowania i koordynacji podejścia UE do kwestii wyeliminowania wszystkich istniejących barier utrudniających mobilność wojskową, czy to administracyjnych, dyplomatycznych, logistycznych czy infrastrukturalnych;

25. apeluje o utworzenie europejskiego cyfrowego punktu kompleksowej obsługi w zakresie wydawania zezwoleń na transgraniczne przemieszczanie sprzętu wojskowego, obejmującego skodyfikowany system priorytetów oraz bazę danych współdzieloną z NATO;

26. podkreśla potrzebę usprawnienia złożonych, długotrwałych i rozbieżnych przepisów i procedur krajowych; domaga się zaproponowania w planowanym pakiecie dotyczącym mobilności wojskowej uproszczonych, zharmonizowanych, jednolitych i cyfrowych procedur we wszystkich rodzajach transportu, w tym procedur celnych, procedur na potrzeby transportu towarów niebezpiecznych i nienormatywnych oraz procedur dotyczących zezwoleń dyplomatycznych i stosowania identycznych pozwoleń, np. w przypadku transgranicznych rozkazów przemarszu oraz unijno-natowskiego dokumentu tranzytowego na formularzu 302, które to pozwolenia powinny być uznawane i wykorzystywane przez wszystkie państwa członkowskie; ponadto apeluje o opracowanie wojskowego

systemu celnego w celu cyfryzacji formalności celnych oraz ograniczenia obciążeń administracyjnych i kosztów w odniesieniu do istniejących projektów UE, takich jak bezpieczny cyfrowy system mobilności wojskowej;

27. podkreśla, jak ważne jest usunięcie barier administracyjnych i przeszkód infrastrukturalnych, z jakimi borykają się przedsiębiorstwa wykonujące nienormatywny transport drogowy sprzętu wojskowego i dźwigów potrzebnych podczas realizacji projektów infrastruktury krytycznej; w związku z tym wzywa do dalszej harmonizacji przepisów dotyczących nienormatywnego transportu drogowego w ramach trwającego przeglądu dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów;

28. podkreśla, że zapewnienie dostawcom usług logistycznych wysokiego ryzyka ochrony ubezpieczeniowej przed ryzykiem związanym z wojną może stanowić zachętę dla przedsiębiorstw, ponieważ przyczynia się do ograniczenia ryzyka operacyjnego;

29. podkreśla, że harmonizacja procedur i skuteczna interoperacyjność wzmocnią wzajemne zaufanie między państwami członkowskimi i poprawią łączność transgraniczną;

30. z zadowoleniem przyjmuje cel, jakim jest uproszczenie ram prawnych i administracyjnych, co zaproponowano w pakiecie zbiorczym dotyczącym gotowości obronnej i w planowanym wspólnym komunikacie w sprawie mobilności wojskowej w 2025 r., oraz apeluje o jego szybkie wejście w życie i wdrożenie;

Ramy kryzysowe

31. wzywa Komisję do przedstawienia ram prawnych i operacyjnych na potrzeby sytuacji kryzysowych z wyraźnym rozróżnieniem między trzema okresami, mianowicie czasem pokoju, kryzysem i wojną, oraz z zasadami dla każdego z tych okresów w celu zapewnienia interoperacyjności i priorytetowego dostępu sił zbrojnych do obiektów, sieci i aktywów transportowych, aby wojsko wraz ze sprzętem bez trudu mogło przemieszczać się korytarzami wojskowymi; apeluje, aby ramy te zawierały jasne definicje sytuacji i rozwiązań awaryjnych w celu zagwarantowania ciągłości transportu wojskowego w przypadku zakłóceń, a także wytyczne dla państw członkowskich dotyczące upoważniania różnych podmiotów zapewniających bezpieczeństwo do ochrony infrastruktury krytycznej i nadzoru nad nią;

32. oczekuje, że przyszłe ramy prawne będą przewidywać skuteczny i jasny system komunikacji i koordynacji między wojskiem a organami publicznymi, w tym NATO, również na potrzeby wymiany informacji, na zasadzie ograniczonego dostępu do informacji, a zarządcy infrastruktury i przewoźnicy będą posiadać kwalifikacje do

świadczenia usług transportu wojskowego, co poprawi odporność całych sieci na każdym etapie; w szczególności zwraca uwagę na brak współpracy i ograniczoną komunikację między władzami portowymi a wojskowymi lub odpowiednimi podmiotami zajmującymi się budową obrony; rozumie wrażliwość praktyk w zakresie wymiany informacji, zwłaszcza z władzami portów europejskich będących własnością podmiotów zagranicznych; podkreśla jednak, że konieczny jest niezawodny i bezpieczny kanał wymiany konkretnych informacji;

33. podkreśla potrzebę ustanowienia stałego mechanizmu decyzyjnego umożliwiającego szefom państw i rządów podejmowanie natychmiastowych działań w czasie kryzysu i wojny;

34. wzywa Komisję do ustanowienia grupy zadaniowej ds. mobilności wojskowej, w której skład wchodziliby przedstawiciele wszystkich właściwych organów UE i której zadaniem byłoby usprawnianie w sposób horyzontalny przygotowania, wdrażania i monitorowania wszystkich inicjatyw dotyczących mobilności wojskowej, a jednocześnie apeluje o wyznaczenie krajowych punktów kontaktowych, aby usprawnić ogólne zarządzanie mobilnością wojskową i jej koordynowanie;

35. wzywa Komisję do uwzględnienia wszystkich zaleceń Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczących zarządzania wszystkimi przyszłymi inicjatywami w dziedzinie mobilności wojskowej;

36. uznaje kluczową rolę pracowników sektora transportu w zakresie mobilności wojskowej i w łańcuchach dostaw; wzywa Komisję i państwa członkowskie do rozwiązania problemu niedoboru siły roboczej, do inwestowania w siłę roboczą w sektorze transportu oraz do poprawy warunków pracy i możliwości szkolenia w celu wyposażenia pracowników w umiejętności wymagane w kontekście mobilności wojskowej i z myślą o podniesieniu atrakcyjności sektora;

Modernizacja i budowa nowej infrastruktury podwójnego zastosowania

37. z zadowoleniem przyjmuje przyjęcie przez Radę czterech priorytetowych korytarzy mobilności wojskowej w UE na potrzeby przerzutu wojsk z krótkim wyprzedzeniem i na dużą skalę, utworzonych we współpracy z NATO, oraz trwającą identyfikację 500 punktów newralgicznych, które wymagają natychmiastowej modernizacji; podkreśla, że korytarze te i sieć TEN-T pokrywają się w ponad 94%, co uwypukla silną synergię między infrastrukturą cywilną i wojskową; apeluje o dokładną ocenę potrzeb finansowych związanych z ukończeniem korytarzy mobilności wojskowej;

38. podkreśla potrzebę przyspieszenia rozwoju infrastruktury transportowej oraz poprawy zarówno ochrony fizycznej, jak i

cyberochrony, jeżeli chodzi o jej kluczowe elementy wzdłuż czterech priorytetowych korytarzy mobilności wojskowej;

39. podkreśla, że na funkcjonowanie i bezawaryjną ciągłość całych korytarzy i całej sieci transportowej wpływ mają najsłabsze połączenia i wąskie gardła; wzywa zatem Komisję i państwa członkowskie do przeznaczenia odpowiednich zasobów na utrzymanie rozwiniętej sieci mobilności wojskowej, w tym na poprawę konserwacji, modernizacji i interoperacyjności istniejącej infrastruktury;

40. wzywa Komisję i państwa członkowskie do oceny, czy istnieje potrzeba wyznaczenia – w ramach grupy zadaniowej ds. mobilności wojskowej – specjalnego europejskiego koordynatora dla każdego priorytetowego korytarza mobilności wojskowej, aby usprawnić realizację korytarzy;

41. przypomina, że infrastruktura kontrmobilności, w tym przeszkody, fortyfikacje i systemy szybkiego rozmieszczania podwójnego zastosowania służące do wzmacniania obrony granicznej i terytorialnej, również stanowią ważną część mobilności wojskowej; wzywa Komisję i państwa członkowskie do dokładnego, skoordynowanego zaplanowania i przygotowania infrastruktury kontrmobilności w czterech priorytetowych korytarzach mobilności wojskowej, przy priorytetowym traktowaniu korytarza wschodniego i północnego;

42. przypomina, że kolej stanowi podstawę lądowego systemu mobilności do przemieszczania dużych ilości ponadgabarytowych, ciężkich, stwarzających zagrożenie i niebezpiecznych aktywów wojskowych; podkreśla, że należy priorytetowo potraktować rozwiązania natychmiastowe i krótkoterminowe, takie jak usuwanie obciążeń administracyjnych dla personelu wojskowego związanych z przemieszczaniem się transgranicznym; wzywa Komisję do zapewnienia zwiększonego budowania zdolności, zwłaszcza w węzłach transportowych i kluczowych obszarach, zgodnie z czterema priorytetowymi korytarzami mobilności wojskowej;

43. podkreśla kluczową rolę interoperacyjności kolei w zapewnianiu sprawnego funkcjonowania we wszystkich państwach członkowskich; wyraża głębokie zaniepokojenie utrzymującym się brakiem interoperacyjności kolei spowodowanym różnicami w szerokości toru w UE, np. w państwach bałtyckich, Finlandii i na Półwyspie Iberyjskim, co ma wpływ na transgraniczne przemieszczanie wojsk, sprzętu i zasobów, sprawiając, że transport drogowy staje się niezbędny; zwraca się do Komisji o dalsze eliminowanie różnych przeszkód utrudniających bezproblemowe przewozy kolejowe w całej UE, między innymi zajmując się kwestią powolnego wdrażania ERTMS i automatycznego sprzęgu cyfrowego (DAC) oraz różnic w szerokości toru; przypomina o wymogu rozporządzenia w sprawie

TEN-T, zgodnie z którym zainteresowane państwa członkowskie muszą do lipca 2026 r. przedstawić swoje plany dotyczące przejścia swoich sieci na standardową europejską nominalną szerokość toru; w tym kontekście z zadowoleniem przyjmuje projekt Rail Baltica łączący państwa bałtyckie z siecią kolejową UE poprzez dostosowanie szerokości torów; uważa, że projekt ten ma strategiczne znaczenie zarówno dla mobilności cywilnej, jak i wojskowej, ponieważ zapewnia on interoperacyjne, zrównoważone połączenia kolejowe o dużej przepustowości na wschodniej flance UE;

44. zwraca uwagę, że technologie cyfrowe mające znaczenie dla zwiększenia przepustowości cywilnych przewozów kolejowych, takie jak ERTMS i DAC, mają również znaczenie dla mobilności wojskowej i powinny zostać ulepszone; ostrzega, że system ERTMS został opracowany w innym kontekście geostrategicznym, i apeluje o ocenę jego odporności oraz zabezpieczeń w zakresie cyberbezpieczeństwa; podkreśla, że z uwagi na wykorzystanie technologii radiowej każda niedostępność sieci, spowodowana zagłuszaniem lub innymi czynnikami, prowadziłaby do natychmiastowego wstrzymania ruchu kolejowego; wzywa do przeprowadzenia podobnej oceny w ramach rozwoju systemu przyszłego kolejowego systemu łączności ruchomej (FRMCS);

45. zwraca uwagę, że połączenia drogowe i kolejowe z portami i sieciami terminali towarowych często mają kluczowe znaczenie dla ułatwienia transportu sprzętu wojskowego na ostatnim odcinku do wyznaczonych obszarów i tym samym odgrywają integralną rolę w zapewnieniu skutecznej mobilności wojskowej; przypomina, że wszystkie strategiczne punkty transportu drogowego, takie jak: parkingi, stacje tankowania i myjnie samochodowe, powinny zostać pilnie zmodernizowane, aby w sytuacjach nadzwyczajnych mogły pomieścić dużą liczbę wojskowych jednostek transportowych i personelu; wzywa zatem do uwzględnienia inwestycji w kluczową infrastrukturę drogową wzdłuż czterech priorytetowych korytarzy mobilności wojskowej wśród priorytetów mających na celu ułatwienie mobilności wojskowej w możliwie najskuteczniejszy sposób;

46. apeluje o zharmonizowane europejskie ramy ułatwiające przemieszczanie się konwojów wojskowych obsługiwanych przez uprawnionych dostawców cywilnych, takich jak podmioty świadczące usługi transportu drogowego ładunków nienormatywnych, dźwigów specjalistycznych i ciężkiego sprzętu, przez cztery priorytetowe korytarze mobilności wojskowej, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa cywilnego;

47. podkreśla, że porty odgrywają strategiczną rolę jako kluczowe węzły w sieci mobilności wojskowej, służąc jako punkty wejścia i wyjścia dla zakrojonych na szeroką skalę operacji wojskowych oraz umożliwiając integrację transportu morskiego i lądowego, zwłaszcza

w ramach współpracy transatlantyckiej, a także zapewniając odporność strategicznych interesów gospodarczych Unii; zwraca uwagę, że infrastruktura morska ma wady strukturalne, a wiele terminali UE nie jest przystosowanych do obsługi ładunków wojskowych; podkreśla potrzebę zapewnienia wystarczających zdolności w zakresie zaopatrzenia wojskowego oraz ustanowienia planów awaryjnych dotyczących przekierowania ładunków cywilnych w razie konieczności;

48. podkreśla, że kwestia własności i kontroli niektórych kluczowych elementów infrastruktury morskiej wymaga podjęcia natychmiastowych działań i wprowadzenia bardziej rygorystycznych przepisów, jak podkreślono w białej księdze w sprawie europejskiej gotowości obronnej do 2030 r.;

49. apeluje o inwestycje w infrastrukturę portową oraz o zmianę wymogów dotyczących dostępu do instrumentów finansowych zarówno dla portów morskich, jak i śródlądowych, aby wzmocnić ich integrację w ramach korytarzy TEN-T i usprawnić politykę UE w zakresie bezpieczeństwa energetycznego; wzywa Komisję do opracowania i wdrożenia strategii zwiększających zdolności oraz potencjał portów; podkreśla zarówno wymiar powierzchniowy, jak i podpowierzchniowy obszaru morskiego i wzywa do włączenia statków typu ro-ro (roll-on/roll-off) i ro-pax (roll-on/roll-off dla pasażerów) jako aktywów mobilnych podwójnego zastosowania do strategii UE na rzecz mobilności wojskowej;

50. zauważa, że śródlądowe drogi wodne są również ważnym elementem mobilności wojskowej, ponieważ zapewniają sprawny i zrównoważony środek transportu podwójnego zastosowania ze względu na ich dostępną przepustowość, komplementarność intermodalną oraz zmniejszoną podatność na działania wywiadowcze o charakterze doraźnym; zauważa istniejące możliwości sieci transportu wodnego w zakresie przewozu ponadgabarytowych aktywów wojskowych, towarów niebezpiecznych i paliw na potrzeby regularnych dostaw, a także w zapewnianiu rozwiązań rezerwowych w ramach planowania awaryjnego; sugeruje przeprowadzenie oceny potrzeby dalszej rozbudowy istniejących śluz oraz zwiększenia dostępności dźwigów i floty wodnej;

51. podkreśla, jak ważne jest tworzenie dodatkowych centrów logistycznych i terminali przeładunkowych wzdłuż czterech priorytetowych korytarzy mobilności wojskowej; wzywa do odpowiedniego dostosowania i wyznaczenia istniejących centrów logistycznych i komercyjnych terminali przeładunkowych istotnych dla transportu wojskowego wzdłuż korytarzy mobilności wojskowej jako infrastruktury podwójnego zastosowania oraz wyposażenia ich w odpowiedni sprzęt, taki jak platformy załadunkowe z bezpośrednim dostępem i rampy przystosowane do obsługi sprzętu wojskowego;

52. podkreśla znaczenie utworzenia sieci strategicznie zlokalizowanych centrów logistycznych wzdłuż czterech priorytetowych korytarzy mobilności wojskowej, w tym portów śródlądowych, zdolnych do zapewnienia niezbędnej infrastruktury do konserwacji, przechowywania i napraw, aby zapewnić szybkie transfery intermodalne między infrastrukturą drogową, kolejową, morską, śródlądową i lotniskową a instalacjami wojskowymi; podkreśla w związku z tym, że takie centra powinny zapewniać niezbędną infrastrukturę energetyczną podwójnego zastosowania, taką jak stacje tankowania i zasilania, aby spełniać potrzeby w zakresie mobilności i bezpieczeństwa dostaw;

53. podkreśla, że centra logistyczne powinny zapewniać przestrzeń, zdolności i infrastrukturę dla przemieszczających się oddziałów, w szczególności w zakresie zakwaterowania, wyżywienia i zaopatrzenia w paliwo;

54. wzywa do wspierania rozwoju centrów logistycznych również w ramach odpowiednich europejskich programów przemysłowych w celu wzmocnienia odporności europejskiej bazy przemysłowej i technologicznej; przypomina o konieczności podjęcia działań w zakresie cyfryzacji procesów logistycznych w celu zapewnienia odporności i bezpieczeństwa infrastruktury strategicznej;

55. uważa, że niezwykle ważne jest rozszerzenie korytarzy transportowych, w tym w odniesieniu do mobilności wojskowej, na Ukrainę, Republikę Mołdawii i Bałkany Zachodnie, aby poprawić interoperacyjność, zwiększyć zdolność reagowania operacyjnego, w stosownych przypadkach wspierać partnerów w budowaniu odporności na rosyjską agresję i inne zagrożenia hybrydowe w regionie oraz powstrzymać agresję na terytorium UE w przyszłości; odnotowuje wykorzystanie korytarzy solidarnościowych na potrzeby mobilności wojskowej i uważa, że należy je wzmocnić, aby zwiększyć bezpieczeństwo i odporność Ukrainy;

56. podkreśla, że dokładne, bezpieczne i aktualne modele cyfrowe, mapy cyfrowe, systemy informacji geograficznej i usługi w zakresie danych geoprzestrzennych są niezbędne zarówno dla infrastruktury cywilnej, jak i wojskowej, oraz planowania tras, koordynacji transgranicznej oraz szybkiego rozmieszczania oddziałów i sprzętu; podkreśla, że ochrona danych i komunikacji podczas przemieszczania się wojsk ma ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa ludności cywilnej i personelu wojskowego oraz dla zachowania zdolności operacyjnych; podkreśla, że wszystkie usługi informacyjne w transporcie wykorzystywane do celów wojskowych i obronnych powinny być odpowiednio zabezpieczone i chronione prawnie, aby zapobiec cyfrowym wyciekom wrażliwych informacji dotyczących operacji w zakresie mobilności wojskowej oraz danych gospodarczych; wzywa Komisję do koordynacji cyfrowych i elektronicznych środków bezpieczeństwa wzdłuż czterech priorytetowych korytarzy mobilności wojskowej;

57. podkreśla, że cała Unia Europejska jest podatna na cyberataki i włamania cyfrowe; podkreśla, że systemy cyfrowe sterujące fizyczną infrastrukturą transportową i aktywami stanowią priorytetowe cele cyberataków; wzywa zatem UE i państwa członkowskie do wspierania rozwoju oraz wdrażania innowacyjnych europejskich suwerennych technologii cyfrowych, w tym Galileo, w celu wzmocnienia zarówno cyberbezpieczeństwa, jak i odporności tej infrastruktury i aktywów; podkreśla w związku z tym potencjał sztucznej inteligencji i zachęca do dalszych wysiłków badawczo-rozwojowych w celu opracowania zdolności cyfrowych nowej generacji;

58. wyraża poważne zaniepokojenie nasileniem rosyjskich cyberataków na systemy nawigacyjne w regionie Morza Bałtyckiego; wzywa Komisję do uwzględnienia i przeanalizowania w przygotowywanym zbiorczym akcie prawnym specyfiki zagrożeń hybrydowych, a także do traktowania zagłuszania i fałszowania sygnału GPS jako ataku hybrydowego na europejski transport morski i lotniczy;

59. podkreśla, że należy przyspieszyć transpozycję i wdrożenie dyrektywy NIS 2[14] oraz zacieśnić współpracę między sektorowymi organami transportowymi, właściwymi agencjami ds. cyberbezpieczeństwa, zespołami reagowania na incydenty bezpieczeństwa komputerowego (CSIRT) oraz europejską siecią organizacji łącznikowych do spraw kryzysów cyberbezpieczeństwa (EU-CyCLONe); podkreśla znaczenie uwzględnienia konkretnych środków dotyczących aspektów mobilności wojskowej w unijnych i krajowych ocenach ryzyka w cyberprzestrzeni;

60. zwraca uwagę na znaczenie ochrony i wzmacniania odporności krytycznej infrastruktury transportowej, w tym przed cyberatakami i zagrożeniami hybrydowymi wobec cywilnego ruchu lotniczego, morskiego i lądowego; przypomina, że krytyczna infrastruktura energetyczna i komunikacyjna (powietrzna, naziemna, podmorska lub podwodna, w tym GNSS) ma również bezpośredni wpływ na powodzenie działań związanych z mobilnością wojskową;

61. wzywa do ustanowienia w ścisłej współpracy z NATO europejskiego mechanizmu monitorowania i szybkiego reagowania w przypadku cyberataków lub ataków hybrydowych na krytyczną infrastrukturę transportową, energetyczną i komunikacyjną;

---

14 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 910/2014 i dyrektywę (UE) 2018/1972 oraz uchylająca dyrektywę (UE) 2016/1148 (dyrektywa NIS 2), Dz.U. L 333 z 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

62. zwraca się do Komisji o podjęcie pilnych działań w celu uproszczenia i przyspieszenia procedur dotyczących inwestycji służących mobilności wojskowej, w szczególności o ustanowienie konkretnych odstępstw od obowiązujących przepisów dotyczących zamówień publicznych w odniesieniu do infrastruktury na potrzeby mobilności wojskowej i aktywów posiadających istotny komponent wojskowy lub komponent podwójnego zastosowania; podkreśla, że projekty o strategicznym znaczeniu dla Europy muszą być realizowane bez nadmiernych opóźnień, przy jednoczesnym zapewnieniu przejrzystości, uczciwej konkurencji i prawa do rzetelnego procesu;

63. zwraca uwagę, jak ważne dla mobilności wojskowej są partnerstwa publiczno-prywatne; zachęca UE i państwa członkowskie do ułatwiania współpracy cywilno-wojskowej w odniesieniu do mobilności wojskowej i zachęcania do niej; podkreśla, jak ważna jest przewidywalność zapotrzebowania na zdolności w zakresie mobilności wojskowej, w połączeniu z odpowiednim finansowaniem, uproszczonymi przepisami dotyczącymi udzielania zamówień publicznych, co umożliwiłoby przemysłowi dostawczemu zwiększenie i utrzymanie poziomów produkcji;

64. uważa, że zasada preferencji europejskiej powinna być priorytetem w wysiłkach UE na rzecz wzmocnienia jej strategicznej autonomii i odporności, przy jednoczesnym uznaniu swobody państw członkowskich w budowaniu zdolności wojskowych w celu reagowania na zagrożenia w perspektywie krótkoterminowej; przypomina, że zasadę tę należy stosować w celu zapewnienia, aby fundusze UE inwestowane w obronność i bezpieczeństwo w ramach programów takich jak SAFE, EDIP i EDIRPA, w szczególności w technologie związane z infrastrukturą krytyczną podwójnego zastosowania, wspierały EDTIB;

65. przypomina, że odporność infrastruktury krytycznej wymaga bardziej zharmonizowanego i dokładnego monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w UE; podkreśla, że przegląd rozporządzenia (UE) 2019/452 w sprawie monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych stanowi ważny krok w kierunku bardziej spójnych i skutecznych europejskich ram ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego, przy jednoczesnym zachowaniu otwartości i przejrzystości; z zadowoleniem przyjmuje w tym kontekście wniosek Komisji dotyczący przeglądu rozporządzenia (UE) 2019/452 w sprawie monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych, którego celem powinno być właściwe wyważenie potrzeb inwestycyjnych i ochrony podstawowych interesów bezpieczeństwa oraz zdolności obronnych UE;

66. podkreśla, że w ciągu następnej dekady, pomimo postępów w zakresie dekarbonizacji transportu, stosowanie paliw kopalnych na potrzeby mobilności wojskowej nadal będzie miało kluczowe znaczenie, np. w lokomotywach elektryczno-spalinowych oraz

lokomotywach wyposażonych w silniki spalinowe wewnętrznego spalania, co jest jedynym praktycznym rozwiązaniem w przypadku poważnego niedoboru energii elektrycznej;

67. zwraca uwagę na potrzebę rozszerzenia łańcuchów dostaw paliwa dla sił zbrojnych wzdłuż czterech priorytetowych korytarzy mobilności wojskowej; podkreśla, że infrastruktura energetyczna na wschodniej flance wymaga rozwoju, aby wspierać działania związane z mobilnością wojskową i wzywa Komisję do zajęcia się problemem „suszy paliwowej”; zachęca do tworzenia zapasów i rezerw strategicznych energii, co może być szczególnie istotne dla regionów o niewystarczającej infrastrukturze rurociągowej i niewystarczających zdolnościach magazynowania paliw; w związku z tym wzywa Komisję do dokonania przeglądu dyrektywy w sprawie zapasów ropy naftowej[15] w świetle ostatnich zmian geopolitycznych, aby zwiększyć bezpieczeństwo energetyczne i odporność na pojawiające się zagrożenia;

68. przypomina, że biorąc pod uwagę fakt, iż system kolejowy opiera się na energii elektrycznej, która umożliwia ruch pociągów, funkcjonowanie kolei wymaga zwiększenia odporności sieci energetycznych i szybkiego przywrócenia zasilania w przypadku awarii lub niedoborów energii;

69. zauważa z zaniepokojeniem, że UE jest w dużym stopniu zależna od importu surowej ropy naftowej i produktów ropopochodnych; wzywa Komisję do uznania, że solidna europejska strategia mobilności wojskowej wymaga odpornych i zlokalizowanych głównie w UE zdolności produkcyjnych i rafineryjnych w zakresie paliw i paliw alternatywnych, aby również zwiększyć autonomię strategiczną; wzywa do natychmiastowego rozwoju kompleksowej sieci dystrybucji i magazynowania paliw oraz dywersyfikacji dostaw energii w celu zagwarantowania bezpieczeństwa energetycznego; podkreśla, że terminowe wdrożenie przepisów i celów rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych[16] (AFIR) może również odegrać istotną rolę w dywersyfikacji opcji dostaw energii na potrzeby mobilności wojskowej i przyczynić się do realizacji ogólnych celów UE w zakresie dekarbonizacji transportu;

70. w związku z tym wzywa Komisję do uwzględnienia zdolności i potrzeb w zakresie mobilności wojskowej przy opracowywaniu

---

15 Dyrektywa Rady 2009/119/WE z dnia 14 września 2009 r. nakładająca na państwa członkowskie obowiązek utrzymywania minimalnych zapasów ropy naftowej lub produktów ropopochodnych, Dz.U. L 265 z 9.10.2009, s. 9., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/119/oj).

16 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

systemu energetycznego UE, biorąc pod uwagę cele w zakresie dekarbonizacji oraz potrzebę strategicznej autonomii i odporności;

Wschodnia flanka

71. podkreśla, że ze względu na rosyjską wojnę napastniczą przeciwko Ukrainie wschodnia flanka UE była wielokrotnie celem cyberataków, zagrożeń hybrydowych i aktów sabotażu, w tym incydentów wymierzonych w przewoźników; w związku z tym wzywa UE do wzmożenia wysiłków na rzecz wspierania państw członkowskich, by zapewnić pełną ochronę i odporność krytycznej infrastruktury transportowej na wschodniej flance, w tym za pomocą szybkich mechanizmów wzmacniania i wzmocnionej cyberobrony kolei, dróg, portów i węzłów dostaw energii; podkreśla w związku z tym wyjątkową podatność państw bałtyckich na zagrożenia, zwłaszcza ze względu na przesmyk suwalski, i zaznacza, że w przypadku agresji ze strony Rosji konieczne byłoby skrócenie czasu reakcji i przyspieszenie przemieszczania się wojsk;

72. przypomina, że cztery priorytetowe korytarze mobilności wojskowej odgrywają kluczową rolę, jeśli chodzi o bezpieczeństwo i obronę UE; uważa, że zapewnienie sprawnego oraz efektywnego funkcjonowania wszystkich wyznaczonych priorytetowych korytarzy mobilności wojskowej umożliwi skuteczną ochronę państw członkowskich, które są obecnie najbardziej narażone na zagrożenia ze strony Rosji; zwraca uwagę na fakt, że cztery priorytetowe korytarze mobilności wojskowej UE zapewniają również zdolność NATO do szybkiego wzmocnienia i skutecznej obrony wschodniej flanki, co zwiększy tym samym bezpieczeństwo zbiorowe, efekt odstraszający i odporność całego Sojuszu;

73. zauważa, że mobilność wojskowa w Polsce i w jej kierunku ma zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa całej wschodniej flanki; podkreśla wartość dodaną multimodalnych centrów logistycznych zlokalizowanych w Europie Zachodniej, które zapewniają szybkie przemieszczanie europejskich i sojuszniczych oddziałów oraz ciężkiego sprzętu do Europy Wschodniej;

74. z zadowoleniem przyjmuje zapowiedzianą niedawno przez Komisję inicjatywę „Pakt regionów wschodnich”, której celem jest zapewnienie indywidualnego wsparcia państwom członkowskim położonym wzdłuż wschodniej granicy UE w celu modernizacji infrastruktury i poprawy odporności w regionach przygranicznych; podkreśla fundamentalne znaczenie projektu „Tarcza Wschód” jako strategicznego przedsięwzięcia służącego wzmocnieniu bezpieczeństwa Europy, w tym przez ochronę odpowiednich korytarzy wojskowych w celu utrzymania zdolności reagowania, wskazując na jego uwzględnienie w białej księdze w sprawie przyszłości obronności europejskiej; apeluje o zapewnienie odpowiednich środków finansowych na jego realizację;

75. przypomina, że projekty infrastrukturalne w zakresie mobilności wojskowej muszą być nieustannie poddawane ocenie i aktualizowane w ramach europejskiego semestru obronnego, zgodnie z najnowszymi zagrożeniami militarnymi i rozwojem zdolności, wykraczając poza samą rozbudowę portów – powinny obejmować także szkolenia personelu, usprawnienie zarządzania ruchem morskim oraz wzmacnianie odporności na dynamicznie ewoluujące zagrożenia, takie jak wykrywanie dronów podwodnych;

76. popiera europejską inicjatywę na rzecz obrony przed dronami w świetle niedawnych i powtarzających się naruszeń europejskiej przestrzeni powietrznej przez bezzałogowe drony; wzywa do poprawy i zwiększenia zdolności w zakresie dronów we wszystkich państwach członkowskich we współpracy z NATO i w oparciu o doświadczenia bojowe ukraińskich sił zbrojnych; podkreśla, że te europejskie zdolności w zakresie dronów powinny opierać się na doświadczeniach zdobytych w Ukrainie dotyczących kluczowego znaczenia tworzenia innowacyjnych ekosystemów dronów i środków przeciwdziałania dronom, łączenia badań i rozwoju z produkcją oraz opierania się na skalowalnych zdolnościach produkcyjnych i ciągłym rozwoju technologicznym, od dronów podwodnych, rozpoznawczych i bojowych po zdolności obronne i środki przeciwdziałania dronom;

77. przypomina, że sieć przeciwdziałania dronom mogłaby być dostosowana do celów podwójnego zastosowania i pomóc w radzeniu sobie z zagrożeniami niezwiązanymi z obronnością lub innymi zagrożeniami wspólnymi dla wszystkich granic UE, w tym ochroną granic, instrumentalizacją migracji, ochroną infrastruktury krytycznej i międzynarodową przestępczością zorganizowaną;

Zwiększanie zdolności

78. przypomina, że systemy transportu naziemnego są głównymi rodzajami transportu wykorzystywanymi do przemieszczania sprzętu wojskowego, który jest zazwyczaj ciężki i wielkogabarytowy oraz zawiera towary niebezpieczne;

79. z niepokojem odnotowuje obecny niedobór niektórych rodzajów sprzętu do mobilności wojskowej, jak w przypadku wagonów z platformami, oraz spadek jego produkcji od czasu zimnej wojny; wzywa do wspierania ich rozwoju w ramach europejskich programów przemysłowych; podkreśla pilną potrzebę współpracy między zainteresowanymi stronami z sektora publicznego i prywatnego w celu wykorzystania i maksymalnego zwiększenia potencjału dostępnych zasobów kolejowych na potrzeby mobilności wojskowej oraz zachęca do stosowania umów dotyczących gotowości operacyjnej;

80. podkreśla potrzebę pilnego rozwiązania problemu braku taboru kolejowego w europejskich przedsiębiorstwach kolejowych;

podkreśla znaczenie zharmonizowanej procedury wydawania zezwoleń dla taboru kolejowego, zarządzanej przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej (ERA); przypomina o konieczności zastąpienia przepisów krajowych technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) w celu zwiększenia dostępności transgranicznego taboru kolejowego do celów wojskowych i cywilnych;

81. apeluje o skoordynowane podejście do nabywania taboru kolejowego, aby zmaksymalizować efektywność wykorzystania dostępnych mocy produkcyjnych; podkreśla, że należy zachęcać do wspólnych zamówień tego typu pojazdów;

82. zauważa, że jako uzupełnienie transportu naziemnego transport lotniczy jest najszybszym sposobem przemieszczania pierwszych aktywów wojskowych i materiałów logistycznych; podkreśla potrzebę stworzenia europejskiej strategicznej rezerwy transportu lotniczego oraz wzmocnienia strategicznych czynników wspomagających mobilność wojskową w powietrzu, takich jak ciężkie samoloty transportowe;

83. zwraca uwagę na rosnące wykorzystanie pojazdów autonomicznych w dostawach zaopatrzenia wojskowego, co stanowi rozwiązanie problemu niedoboru personelu w jednostkach logistycznych sił zbrojnych i minimalizuje straty ludzkie w czasie konfliktu; apeluje o dostosowanie przepisów i regulacji unijnych i krajowych, aby umożliwić wprowadzenie półautonomicznej logistyki do korytarzy mobilności wojskowej;

84. apeluje o refleksję nad dostępnością i adekwatnością zdolności UE w zakresie transportu medycznego wielu rannych pacjentów, aby zapewnić ich terminową ewakuację i odpowiednią opiekę;

85. podkreśla potrzebę oceny i agregacji zapotrzebowania państw członkowskich w celu zapewnienia stałej dostępności i dostaw środków o podwójnym zastosowaniu, takich jak lokomotywy, statki, ciężarówki, naczepy przystosowane do przewozu ładunków ponadgabarytowych, strategiczne samoloty transportowe, systemy tankowania w powietrzu oraz dźwigi stacjonarne i mobilne;

86. podkreśla, jak ważne jest rejestrowanie wyżej wymienionych aktywów transportowych w cywilno-wojskowej „puli solidarnościowej”, tak aby można było z nich korzystać w dowolnym miejscu i czasie oraz w jak najbardziej efektywny sposób, w oparciu o strategiczne rezerwy rescEU w zakresie zdolności reagowania kryzysowego w Europie; wzywa Komisję do zapewnienia koordynacji na szczeblu UE z państwami członkowskimi, umożliwiającej przewidywalność i planowanie na potrzeby sektora dostawczego;

87. podkreśla potrzebę zapewnienia spójności między priorytetami planu działania na rzecz mobilności wojskowej a programowaniem Programu na rzecz europejskiego przemysłu obronnego (EDIP), tak

aby oceny luk w zdolnościach (CDP i skoordynowany roczny przegląd w zakresie obronności (CARD)) wyznaczały kierunki określania priorytetów finansowania; zwraca się do Komisji, by zachęcała europejską bazę technologiczno-przemysłową sektora obronnego do wyeliminowania tych luk; zwraca uwagę na potrzebę wspierania inwestycji w zakup, naprawę, utrzymanie i wspólne korzystanie z aktywów transportowych za pomocą instrumentów finansowania o zasięgu ogólnounijnym; podkreśla, jak ważna jest przewidywalność zapotrzebowania na zdolności w zakresie mobilności wojskowej, w połączeniu z odpowiednim finansowaniem, uproszczonymi przepisami dotyczącymi udzielania zamówień publicznych, co umożliwiłoby przemysłowi dostawczemu zwiększenie i utrzymanie poziomów produkcji;

88. wzywa do inwestowania w badania i rozwój w celu zwiększenia możliwości w zakresie zastosowań podwójnego przeznaczenia; podkreśla znaczenie wsparcia UE dla stymulowania innowacji w zakresie technologii pojazdów podwójnego zastosowania, w tym platform modułowych, które można dostosować zarówno do użytku cywilnego, jak i wojskowego, a także w cywilnym przemyśle morskim i lotniczym w celu wspierania nowych technologii;

Zacieśnianie współpracy między UE a NATO

89. uważa, że większa mobilność wojskowa wzmacnia WPBiO i sojusz transatlantycki; podkreśla, że NATO potrzebuje infrastruktury państw członkowskich UE, aby przemieszczać wojsko i sprzęt; z aprobatą zauważa, że dzięki zacieśnieniu współpracy UE–NATO, w tym dzięki usystematyzowanemu dialogowi obydwu podmiotów na temat mobilności wojskowej, odpowiednie wymogi wojskowe UE są spójne z wymogami technicznymi i geograficznymi NATO do poziomu około 95%;

90. wzywa państwa członkowskie do zacieśnienia współpracy między sobą oraz z NATO, w szczególności w ramach istniejącego systemu rurociągów w Europie Środkowej (CEPS) oraz programu inwestycji NATO w zakresie bezpieczeństwa (NIPS), w celu zapewnienia interoperacyjności, cyberbezpieczeństwa oraz wystarczających zdolności transportowych i magazynowych dla operacji wojskowych UE i NATO;

91. ubolewa z powodu utrzymujących się przeszkód politycznych i proceduralnych w wymianie informacji niejawnych dotyczących sieci logistycznych między NATO i UE oraz wzywa do wzajemnego zrozumienia w tym względzie w celu osiągnięcia efektów synergii; podkreśla, że przeszkody te, w szczególności brak porozumienia z NATO w sprawie wymiany informacji niejawnych, znacznie osłabiają skuteczność działań obronnych obu organizacji; wzywa państwa członkowskie UE do podjęcia zdecydowanych wysiłków na rzecz pokonania przeszkód politycznych uniemożliwiających osiągnięcie

porozumienia w sprawie wymiany informacji niejawnych; wzywa do utworzenia stałej platformy wymiany informacji UE–NATO w celu wsparcia prac natowskiego Połączonego Dowództwa Wsparcia;

92. apeluje o organizowanie regularnych wspólnych ćwiczeń i testów warunków skrajnych UE–NATO z udziałem sił zbrojnych, sił ochrony ludności, zarządców infrastruktury i przewoźników w celu poprawy komunikacji, koordynacji, usprawnienia procedur oraz zidentyfikowania i usunięcia przeszkód dla mobilności wojskowej;

93. wzywa Komisję i NATO do pogłębienia współpracy w zakresie mobilności morskiej, zapewniając standardy interoperacyjności w zakresie transportu morskiego, dostępu do portów i ochrony morskich szlaków komunikacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem Atlantyku, Morza Śródziemnego i regionów najbardziej oddalonych; wzywa do ścisłej współpracy UE–NATO w zakresie zabezpieczenia transatlantyckich dostaw sprzętu wojskowego i zaopatrzenia drogą morską i powietrzną ze względu na ich znaczenie; uznaje ważną rolę Turcji w zabezpieczaniu szlaków transportowych i ogólnej mobilności wojskowej UE–NATO, w szczególności jej decyzję o zamknięciu cieśnin Morza Czarnego w lutym 2022 r., która uniemożliwiła Rosji wzmocnienie swojej obecności morskiej na Morzu Czarnym;

94. zauważa, że horyzont planowania NATO na szczeblu operacyjnym wynosi trzy dni; w związku z tym domaga się przestrzegania zobowiązań dotyczących maksymalnego terminu trzech do pięciu dni na zakończenie odpowiednich procedur przekraczania granicy i wydawania zezwoleń na transport ładunków nadzwyczajnych, o ponadnormatywnych wymiarach i ponadnormatywnej masie, w oparciu o usprawnione, zharmonizowane i cyfrowe procedury; wzywa do skrócenia tego czasu do trzech dni dla jednostek szybkiego reagowania w „czasie pokoju” i do 24 godzin w sytuacji kryzysowej; ponownie apeluje o połączenie dwóch formularzy 302 stosowanych przez NATO i UE w jeden, aby ograniczyć niepotrzebne powielanie i ułatwić szybsze przekraczanie granic; wzywa, w celu przyspieszenia procedur wydawania zezwoleń, do wprowadzenia automatycznego uznawania analiz tras i mostów w państwach członkowskich i poza ich granicami oraz systemu przyspieszonej procedury opartej na powiadomieniach dla certyfikowanych operatorów realizujących transporty wojskowe lub związane z sytuacjami kryzysowymi w ramach pakietu mobilności wojskowej;

95. wzywa państwa członkowskie do pilnego rozwijania niezbędnych zdolności obronnych na potrzeby transportu wojskowego, w tym rozbudowy sieci rurociągów NATO i strategicznych zdolności w zakresie transportu powietrznego, w oparciu o skoordynowany roczny przegląd ustaleń w dziedzinie obronności i priorytety UE w zakresie rozwoju zdolności z 2023 r.; jest zdania, że ważne jest spełnienie, w stosownych przypadkach w porozumieniu z NATO,

wymogów wojskowych oraz zniwelowanie różnic technicznych i geograficznych;

96. podkreśla wartość dodaną wyjątkowego udziału Stanów Zjednoczonych, Kanady, Zjednoczonego Królestwa, Norwegii, Szwajcarii oraz innych partnerów o zbieżnych poglądach w projekcie mobilności wojskowej w ramach stałej współpracy strukturalnej (PESCO); wzywa do realizacji celów w zakresie zdolności oraz do rozszerzenia udziału na strategicznych partnerów, takich jak Ukraina i Republika Mołdawii, zgodnie z zasadami PESCO;

97. podkreśla potrzebę interoperacyjności, również z kluczowymi partnerami regionalnymi i krajami kandydującymi, takimi jak Ukraina, Republika Mołdawii i Bałkany Zachodnie; apeluje o udzielenie Republice Mołdawii konkretnej pomocy, aby stała się ona bardziej odporna na zagrożenia hybrydowe i miała lepsze połączenia z systemami transportowymi i bezpieczeństwa UE; podkreśla, jak ważne jest wzmocnienie współpracy z partnerami regionalnymi w zakresie norm technicznych, bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej oraz ochrony sieci przed zagrożeniami hybrydowymi i atakami; uważa, że interoperacyjności z państwami trzecimi muszą towarzyszyć regularne oceny;

98. podkreśla znaczenie Parlamentu nie tylko jako współprawodawcy w zakresie polityki mobilności wojskowej, w ramach dążenia UE do osiągnięcia gotowości obronnej do 2030 r., ale także w zakresie jego roli w demokratycznej kontroli działań UE; wzywa zatem Komisję, by zapewniła bardziej systematyczne monitorowanie i bardziej rygorystyczną sprawozdawczość, w tym w odniesieniu do współpracy UE–NATO i PESCO, w zakresie środków mobilności wojskowej, ich wdrażania i finansowania;

°

° °

99. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji, NATO, Zgromadzeniu Parlamentarnemu NATO, unijnym agencjom ds. bezpieczeństwa i obrony oraz rządom i parlamentom państw członkowskich.