



UNIONENS HØJTSTÅENDE
REPRÆSENTANT FOR
UDENRIGSANLIGGENDER
OG SIKKERHEDSPOLITIK

Bruxelles, den 20.3.2025
JOIN(2025) 11 final

FÆLLES RAPPORT TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen af handlingsplanen for militær mobilitet 2.0

DA

DA

FÆLLES RAPPORT TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen af handlingsplanen for militær mobilitet 2.0

I – INDLEDNING

1. Militær mobilitet sikrer hurtig og problemfri bevægelighed for militært personel og materiel – inden for og uden for EU. Det er afgørende for EU's sikkerhed og forsvar på både kort og lang sigt. Den russiske invasion af Ukraine har understreget den fortsatte betydning af militær mobilitet i krisetider. Den russiske invasion viser også, hvor afgørende det er at forenkle og harmonisere procedurerne for flytning af militære aktiver og militært udstyr for at kunne reagere hurtigt og i stort omfang på kriser, der bryder ud ved og uden for EU's ydre grænser. Militær mobilitet er en af prioriteterne i den ajourførte kapacitetsudviklingsplan (CDP) for 2023, som medlemsstaterne godkendte i november 2023. CDP fremhævede det presserende behov for i væsentlig grad at forbedre den militære mobilitet for medlemsstaternes væbnede styrker i og uden for EU – bl.a. med fokus på at styrke transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse på tværs af det transeuropæiske transportnet.
2. EU's handlingsplan for militær mobilitet 2.0¹ udgør en omfattende ramme for udvikling af et velforbundet militært mobilitetsnetværk med kortere reaktionstider og kompetent, sikker, bæredygtig og modstandsdygtig transportinfrastruktur og -kapacitet. Strategien for den europæiske forsvarsindustri fra marts 2024 viser, at der er behov for at afhjælpe de resterende flaskehalse for en hurtig, effektiv og uhindret bevægelighed for militært udstyr og kapaciteter gennem yderligere investeringer i militær mobilitet.
3. Det andet "Tilsagn om militær mobilitet 2024", der blev vedtaget af medlemsstaterne gennem Rådets konklusioner om sikkerhed og forsvar i maj 2024² supplerer og styrker handlingsplanen for militær mobilitet 2.0. Inden for rammerne af Rådets ajourførte tilsagn vil medlemsstaterne gennemføre 13 konkrete forpligtelser inden udgangen af 2026, herunder prioritering af investeringer i transportinfrastruktur, der gavner militære bevægelser, fremskyndelse af tilladelser til grænseoverskridende bevægelser og styrkelse af samarbejdet mellem EU og NATO.
4. Denne anden statusrapport om EU's handlingsplan for militær mobilitet 2.0 afspejler det igangværende arbejde i de forskellige EU-institutioner, -organer og -agenturer med henblik på at gennemføre de identificerede foranstaltninger på handlingsplanens vigtigste prioriterede områder. Den omfatter også, hvor det er nødvendigt, de fremskridt, der er gjort på de forskellige områder siden den seneste statusrapport fra november 2023³.
5. Handlingsplanen indeholder en strategisk tilgang, der sigter mod effektivt at inddrage en bred vifte af interessenter, herunder medlemsstaterne. Den fremmer således sammenhængen og forbindelserne mellem medlemsstaternes aktiviteter – herunder gennem de relevante forskellige PESCO-projekter, navnlig vedrørende militær mobilitet og

¹ [Handlingsplan for militær mobilitet 2.0.pdf \(europa.eu\)](#).

² [Rådets konklusioner om EU's sikkerhed og forsvar af 27. maj 2024](#).

³ Fælles rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af handlingsplanen om militær mobilitet fra november 2022 til oktober 2023 (JOIN(2023) 37, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0037>).

logistikknudepunkter⁴ – og arbejdsområder på EU-plan på tværs af hele spektret af emner. Der afholdes fortsat årlige arrangementer om militær mobilitet som fastsat i handlingsplanen. Det andet årlige arrangement fandt sted fra den 22. til den 23. februar 2024 i Gent under ledelse af det belgiske rådsformandskab med deltagelse af eksperter fra EU-institutionerne og medlemsstaterne, relevante PESCO-projekter og partnere såsom NATO.

II – MULTIMODALE KORRIDORER OG LOGISTIKKNUDEPUNKTER

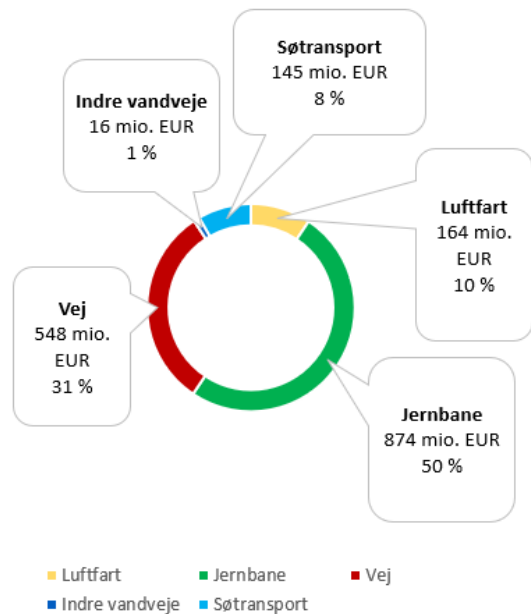
A. Finansiering af transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse

6. Under den flerårige finansielle ramme (FFR) for 2021-2027 blev der afsat et budget på ca. 1,7 mia. EUR (75 % mindre end de 6,5 mia. EUR, som Kommissionen oprindeligt foreslog) til medfinansiering af transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse gennem Connecting Europe-faciliteten (CEF). Oprindeligt var det planlagt, at Kommissionen skulle iværksætte årlige indkaldelser af projektforslag under en særlig CEF-ramme for militær mobilitet med vejledende budgetter på 330 mio. EUR.
7. Den første (af tre) indkaldelse af forslag under denne særlige finansieringsramme for militær mobilitet fandt sted i 2021, og den tredje indkaldelse af forslag fandt sted i maj 2023. Under denne indkaldelse blev der tildelt EU-medfinansiering på 807 mio. EUR til 38 projekter i 18 medlemsstater⁵. Den særlige finansieringsramme for militær mobilitet under CEF er opbrugt.
8. I alt tildelte CEF medfinansiering til en værdi af 1,76 mia. EUR til 95 projekter i 21 medlemsstater. Figur 1 og 2 giver et fuldstændigt overblik over de projekter, der er udvalgt i forbindelse med de tre indkaldelser, fordelingen af midler efter transportform og placering i hele EU.

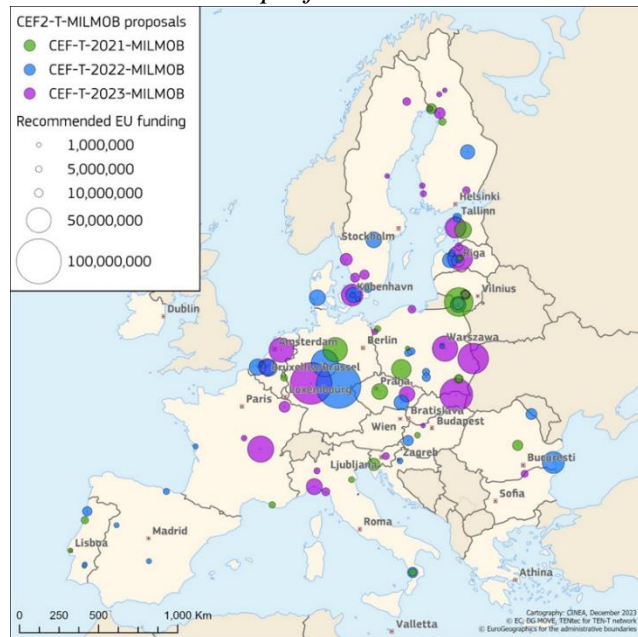
⁴ Netværk af logistikknudepunkter i Europa og støtte til operationer.

⁵ Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 7.3.2024 om udvælgelse af militære mobilitetsprojekter efter indkaldelsen af forslag i 2023 til tilskud inden for rammerne af Connecting Europe-faciliteten – Transportsektoren i henhold til gennemførelsesafgørelse C(2023) 4886, (C(2024) 1421 final), en komplet oversigt over udvalgte projekter er tilgængelig på [dette link](#).

Figur 1: Finansiering af militær mobilitet under CEF efter transportform



Figur 2: Geografisk spredning af CEF's militære mobilitetsprojekter



9. I den nuværende FFR-periode kan transportinfrastrukturprojekter modtage finansiering gennem rammen "Generelt og Samhørighed" under CEF. I de indkaldelser, der blev iværksat den 24. september 2024, vil projekter med dobbelt anvendelse blive prioriteret i evalueringsfasen. I overensstemmelse med det fornyede tilsagn om militær mobilitet 2024 opfordrer Kommissionen derfor aktivt medlemsstaterne og projektivrærksætterne til at forelægge projektforslag, der ikke blot vil gavne civil anvendelse, men også militær mobilitet.
10. Under det militære mobilitetsprojekt kan initiativtagere stadig modtage lån fra Den Europæiske Investeringsbanks fond "det strategiske europæiske sikkerhedsinitiativ PLUS". I 2024 udvidede banken sine krav om "dobbelt anvendelse" for lån, således at flere sikkerheds- og forsvarsinvesteringer er berettiget til finansiering, herunder på området militær mobilitet. Banken har vist interesse for at anvende Kommissionens prioriterede militære mobilitetskorrider (se betragtning 16) som et solidt grundlag for udvælgelse og prioritering af investeringer i transportinfrastruktur til militær mobilitet.

B. Revision af forordningen om det transeuropæiske transportnet

11. Den 14. december 2021 forelagde Kommissionen sit forslag om revision af forordningen om det transeuropæiske transportnet (TEN-T)⁶. Den 27. juli 2022 forelagde Kommissionen et ændret forslag, der afspejler den ændrede geopolitiske situation⁷. Efter forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet efter den almindelige lovgivningsprocedure blev det

⁶ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (COM(2021) 812).

⁷ Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (COM(2022) 384 final).

ændrede forslag endeligt vedtaget den 13. juni 2024, og forordningen trådte i kraft den 18. juli 2024⁸.

12. Forordningen indeholder fire centrale elementer til støtte for militær mobilitet i og uden for EU. For det første forankres idéen om et transportnet for militær mobilitet i EU-retten, for det andet får Kommissionen med forordningens nye artikel 48 om militær mobilitet mandat til at udpege prioriterede militære mobilitetskorridorer, for det tredje banes vejen for, at TEN-T i vid udstrækning bliver et transportinfrastrukturnet med dobbelt anvendelse, navnlig ved at kræve, at medlemsstaterne tager hensyn til militære mobilitetsbehov, når de opfører eller opgraderer infrastruktur på TEN-T, og for det fjerde styrkes og tilpasses flere transportinfrastrukturkrav til militære krav, navnlig for jernbaner. I nogle tilfælde afspejler de ajourførte kort desuden også de militære behov, navnlig med udvidelser til nabolandene Ukraine og Moldova.

C. Langsigtet infrastrukturplanlægning for storstilede bevægelser af militære styrker med kort varsel

13. I henhold til handlingsplanen for militær mobilitet 2.0 gennemførte de relevante tjenestegrene i Kommissionen og EU-Udenrigstjenesten sammen med medlemsstaterne og efter høring af NATO en "undersøgelse for at kortlægge mulighederne for store bevægelser med kort varsel med henblik på at forbedre brændstoffernes modstandsdygtighed, langsigtet infrastrukturplanlægning og optimal udnyttelse af denne infrastruktur" ("undersøgelsen"). Denne opfordring til handling var baseret på erfaringerne fra de første indkaldelser af forslag til infrastrukturprojekter under CEF-rammen for militær mobilitet. Selv om der var opnået store forbedringer ved at finansiere projekter gennem CEF (jf. punkt 6 og efterfølgende), ville en mere strategisk tilgang bidrage til at opbygge et bedre struktureret og mere sammenhængende militært mobilitetsnetværk.
14. I et uofficielt dokument fra juni 2023, der oprindeligt blev forelagt både Den Europæiske Unions Militærkomité og Den Politisk-Militære Gruppe i 2023 samt Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité i februar 2024, fastlagde Kommissionens tjenestegrene og EU-Udenrigstjenesten en tretrinstilgang til færdiggørelse af undersøgelsen: i) det første skridt var at identificere de vigtigste korridorer for bevægelser af militært personel og materiel med kort varsel og i stor skala i tilfælde af en krise eller konflikt eller til militærøvelser, ii) det andet skridt var at identificere mangler i infrastrukturen i de vigtigste korridorer, der er udpeget som en prioritet for militære bevægelser, og iii) det tredje skridt var at identificere de foranstaltninger, der skal lukke hullerne og sikre, at militært personel og materiel kan bevæge sig gnidningsløst til militære formål.
15. Kommissionen afholdt sammen med EU's Militærstab, der repræsenterer EU-Udenrigstjenesten, to møder med medlemsstaterne i oktober 2023 og juli 2024, hver gang efterfulgt af konsultationer med NATO, navnlig med den fælles støtte- og indsatskommando i Ulm, Tyskland. På dette grundlag har Kommissionens tjenestegrene og EU-Udenrigstjenesten afsluttet identifikationen af prioriterede militære mobilitetskorridorer (det første trin i undersøgelsen) og er begyndt at arbejde på at

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EØS-relevant tekst). EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

identificere manglerne i infrastrukturen (det andet trin i undersøgelsen) og beregningen af investeringsbehovene for at afhjælpe disse mangler (det tredje trin i undersøgelsen).

16. De fire prioriterede militære mobilitetskorriderer⁹, der blev identificeret, blev forelagt for og efterfølgende godkendt af EU's Militærkomité i oktober 2024. Disse nye prioriterede korriderer blev opført i det reviderede bilag II til de militære krav, som Rådet vedtog den 17. marts. Korridererne kan bedre styre og prioritere fremtidige investeringer i det militære mobilitetsnet på både EU-plan og nationalt plan. Undersøgelsen vil også danne grundlag for, at Den Europæiske Investeringsbank i tæt samarbejde med Kommissionen kan identificere projekter med dobbelt anvendelse med høj merværdi på forsvarsområdet. Den igangværende vurdering af investeringsbehovene vil tjene som en central reference for drøftelserne om den næste FFR.

D. Militære krav

17. For yderligere at tilpasse standarderne for TEN-T og EU's militære transportnet vedtog Rådet den 23. oktober 2023 de reviderede militære krav, herunder bilag II "Multimodale transportkorriderer". Revisionsprocessen omfattede konsultationer med NATO. Det udvidede anvendelsesområde for militære krav omfatter: i) logistikknudepunkter, ii) forsyningskædeinfrastrukturen for brændstof, iii) erfaringer fra Ruslands angrebskrig mod Ukraine samt iv) militære kriterier for evaluering af forslag til infrastrukturprojekter med dobbelt anvendelse.
18. Undersøgelsen om prioriterede militære mobilitetskorriderer, der er omhandlet i punkt 13, resulterede i et behov for yderligere at ajourføre bilag II til de militære krav til militær mobilitet af to årsager: for at medtage de prioriterede militære mobilitetskorriderer, der er udpeget i undersøgelsen, og for at sikre, at transportinfrastrukturen langs disse identificerede korriderer har status som dobbelt anvendelse (TEN-T & militær), hvor det er nødvendigt. Den nye revision af bilag II blev iværksat i oktober 2024 og blev vedtaget af Rådet den 17. marts 2025.
19. På mødet i Koordinationsgruppen for Olie og Olieprodukter drøftede Kommissionens tjenestegrene, EU's Militærstab og medlemsstaterne, hvordan olieinfrastruktur kan støtte militær mobilitet. Medlemsstaterne udvekslede nationale praksisser og identificerede mulige flaskehalse i den militære brændstoflogistik langs de militære korriderer. Kommissionens tjenestegrene gav medlemsstaterne et spørgeskema om emnet. Analysen af svarene vil blive anvendt som grundlag for yderligere drøftelser om, hvordan den eksisterende olieinfrastruktur (f.eks. strategiske olielagre) kan understøtte militær mobilitet.
20. Specifikationerne for infrastruktur til brændstofforsyningskæden for brændstof, der er fastsat i de militære krav til militær mobilitet i og uden for EU, identificerer også fremtidssikrede koncepter for alternative brændstoffer. I forbindelse med den globale energiomstilling vil disse koncepter for alternative brændstoffer mindske EU's væbnede styrkers eksterne afhængighed af leverandører af fossile brændstoffer. Disse koncepter blev drøftet på personalemøder om militær mobilitet, som Kommissionens tjenestegrene og EU's Militærstab afholdt med NATO. Emnet blev også drøftet på en workshop mellem EU og NATO om klima og sikkerhed i forbindelse med energiomstillingen. Disse drøftelser

⁹ Den nordlige, den centrale nordlige, den centrale sydlige og den østlige korrider.

pegede på betydningen af at udvikle sikre europæiske forsyningskæder for alternative brændstoffer og det tilsvarende teknologiske og industrielle grundlag, som disse alternative brændstoffer kræver.

E. Adgang til luftrums- og luftfartstjenester og andre transportformer

21. Forpligtelse nr. 5 i tilsagnet om militær mobilitet 2024 er at "sikre de væbnede styrkers prioriterede adgang til relevante transportformer, -netværk og -aktiver, herunder det nødvendige luftrum, også gennem EU's lovgivningsmæssige rammer, til støtte for den nationale indsats, navnlig i krise- og konflikttider og, hvor det er muligt, allerede i fredstid, med fuld respekt for EU-medlemsstaternes suverænitet over deres nationale område og nationale beslutningsprocesser vedrørende militære bevægelser." EU-institutionerne har arbejdet på at lette gennemførelsen af denne forpligtelse.
22. For det første har Det Europæiske Forsvarsagentur (EDA) og Kommissionens relevante tjenestegrene fortsat deres samarbejde om at sikre adgang til luftrums- og luftfartstjenester for civil og militær luftfart som led i det fælles europæiske luftrum (SES) og det dermed forbundne moderniseringsprojekt for lufttrafikstyring (SESAR) i samarbejde med SESAR-fællesforetagendet og den ansvarlige for implementeringen af SESAR. Enhver mangel på interoperabilitet mellem militære og civile systemer truer militærets adgang til luftrummet og brug af navigationstjenester. Dette kan også være en udfordring i tilfælde, hvor militæret leverer tjenester til civile brugere. Voksende problemer med jamming og spoofing har også understreget behovet for et modstandsdygtigt operationelt minimumsnetværk af jordbaserede kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer (CNS) som backupsystemer i tilfælde af forstyrrende hændelser for at sikre militær mobilitet med fly 24/7. Luftfart og lufttrafikstyring indgik i initiativet vedrørende militær mobilitet (som afspejlet i den foregående ajourføring af de militære krav)¹⁰ i erkendelse af deres betydning for at afhjælpe interoperabilitetsmangler og sikre lufttrafikstyringens/CNS-tjenesternes modstandsdygtighed. Gennemførelsesforordningen om krav vedrørende dobbelt anvendelse¹¹ gjorde det muligt for det militære luftfartssamfund at deltage i indkaldelser af forslag vedrørende militær mobilitet under CEF (der blev tildelt finansiering til to lufthavnsrelaterede projekter i 2024).
23. Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) har også gjort fremskridt i arbejdet med at forbedre ombytteligheden af (reserve)dele mellem den civile og militære luftfartsindustri. Udarbejdelsen af et certificeringsmemorandum vil præcisere betingelserne og lette den fremtidige certificering af vedligeholdelse af dele og udstyr til luftfartøjer med dobbelt anvendelse. Certificeringsmyndigheden på forsvarsområdet er imidlertid en medlemsstats kompetence, og medlemsstaternes nationale myndigheder fører tilsyn med de respektive certificeringskrav. Civilt-militært samarbejde fokuserer på integration af lufttrafikstyring. Ud fra et certificeringsperspektiv er EDA formand for Forummet for Militære Luftdygtighedsmyndigheder, som udarbejder de europæiske militære luftdygtighedskrav (EMAR-krav). Medlemsstaternes nationale militære luftdygtighedsmyndigheder anvender disse EMAR-krav til deres forskrifter. Udviklingen af EMAR-krav, der er skræddersyet til militær luftdygtighed, på grundlag af

¹⁰ Revideret bilag II til de militære krav til militær mobilitet i og uden for EU (ST 11373/19) af 27. marts 2023.

¹¹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1328 af 10. august 2021 om fastlæggelse af infrastrukturkrav, der gælder for aktioner vedrørende visse kategorier af infrastruktur med dobbelt anvendelse i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153, C/2021/5859 (EUT L 288 af 11.8.2021).

samarbejdsaftalen og det efterfølgende løbende arbejdsprogram mellem EDA og EASA, er i overensstemmelse med de seneste EASA-forordninger. Det samme princip vil blive anvendt på militær luftdygtighed og certificering af ubemandede luftfartøjssystemer, hvor det er relevant, for at minimere de nationale lovgivningsmæssige forskelle mellem medlemsstaterne og forskellene mellem europæiske programmer.

24. Endelig forelagde GD MOVE i juli 2023 på grundlag af oplysninger om forsvarsministeriernes behov, som EDA havde indsamlet, en revision af forordningen om jernbanekapacitet¹², som harmoniserer EU-reglerne for jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring. Den foreslåede revision indeholder en ny bestemmelse, der gør det muligt at annullere adgangsrettigheder til jernbanespor uden kompensation i tilfælde af en kriseanmodning i sidste øjeblik fra de væbnede styrker. Lignende undtagelser er fastsat for øvelser, der simulerer krisesituationer. Efter Europa-Parlamentets vedtagelse af sin rapport den 12. marts 2024 og Rådets vedtagelse af sin generelle indstilling den 18. juni 2024, blev det første trepartsmøde afholdt den 19. november 2024.

III – LOVGIVNINGSMÆSSIGE STØTTEFORANSTALTNINGER

A. Tilladelser til grænseoverskridende transport

25. EDA's kategori A-program om "Optimering af procedurerne for tilladelser til grænseoverskridende transport i Europa" skrider godt frem med hensyn til at forenkle og harmonisere procedurerne for militær mobilitet i hele Europa. Til dato har 27 bidragydende medlemsstater, herunder Norge, undertegnet programordningen for tilladelser til grænseoverskridende transport. De tekniske ordninger for landjorden og luftrummet er blevet undertegnet af henholdsvis 26 og 25 bidragydende medlemsstater (herunder Norge). De seneste opdateringer af formularerne til tekniske ordninger for landjorden har yderligere strømlinet processen for opnåelse af årlige diplomatiske tilladelser. De tekniske søtransportordninger for det maritime område befinder sig på et fremskredent forhandlingsstadium. Dette vil også udløse en ændring af programordningen.
26. Til støtte for gennemførelsen af de undertegnede tekniske ordninger har EDA udviklet en gennemførelsesovervågningsmatrix, som gør det muligt at overvåge fremskridtene i gennemførelsen af de forskellige aktiviteter under ordningerne. Desuden vil netværket af nationale kontaktpunkter for militær mobilitet give værdifuld feedback fra medlemsstaterne med henblik på fremtidige ændringer. EDA vil samarbejde med medlemsstaterne om at lette den fulde gennemførelse af de tekniske ordninger og afprøve skabelonen for tekniske ordninger for landjorden, der er udviklet med henblik på årlige tilladelser.
27. Hvad angår brugen af tekniske ordninger for tilladelser på tværs af grænser, koordinerer medlemsstaterne deres nationale indsats på strategisk plan gennem PESCO-projektet om militær mobilitet. Dette har ført til oprettelsen af et nationalt netværk af kontaktpunkter, som forventes at være den primære bruger af EDA's tekniske ordninger for tilladelser til grænseoverskridende bevægelser.

¹² COM(2023) 443/2, Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010, findes [her](#).

28. På grundlag af de første høringer af de koordinerende medlemsstater i de to PESCO-projekter "Militær mobilitet" og "Netværk af logistikknudepunkter" udviklede EDA sammen med Kommissionen i slutningen af 2023 et koncept for at skabe synergier mellem de to projekter. Dette koncept bruger TENtec-kortviseren til at fremhæve hullerne i – og behovene hos – logistikknudepunkter langs militære korridorer i Europa. På grundlag af disse resultater bør PESCO-projektet "Netværk af logistikknudepunkter" tilvejebringe yderligere – potentielt midlertidige – logistikknudepunkter til støtte for militære bevægelser i disse korridorer. Begge PESCO-projekter overvejer EDA's forslag.
29. I januar 2024 undertegnede tre¹³ medlemsstater en hensigtserklæring om en fælles støtte- og vedligeholdelseskorridor (ESN-korridor) i tæt samarbejde med NATO. Målet er at fremme en mere effektiv flytning af militært personel og udstyr fra Nordsøhavnene til NATO's østlige flanke. Deutsch-Netherlands-Office identificerer, bl.a. gennem liveøvelser, hindringer for hurtig bevægelse af tropper og militært materiel gennem denne ESN-korridor og foreslår løsninger til at tackle disse hindringer, herunder forenkling og harmonisering af regler og gensidig anerkendelse af grænseoverskridende procedurer. Disse "militære mobilitetsområder" vil tjene som model for lignende løsninger for andre ESN-korridorer. Der blev indgået yderligere to aftaler om militære mobilitetsområder¹⁴ på NATO-topmødet i Washington i juli 2024, mens yderligere tre er blevet undertegnet siden da¹⁵. Alle disse initiativer, idéer og fremskridt kom fra de forskellige møder og arrangementer for interessenter inden for militær mobilitet i EU og medlemsstaterne.

B. Digitalisering af logistiske processer

30. Arbejdet med projektet under Den Europæiske Forsvarsfond (EDF) om et sikkert digitalt militært mobilitetssystem (SDMMS) til udveksling af oplysninger vedrørende militær mobilitet fortsætter. Projektet modtager 9 mio. EUR i støtte fra EDF. Nederlandene tilsluttede sig det estisk-ledede projekt i 2024, som allerede bestod af virksomheder fra ni medlemsstater plus Norge¹⁶. Slovakiet er i forhandlinger om potentielt medlemskab, mens Estland er parat til at inddrage flere lande i projektet, hvilket vil være meget gavnligt for SDMMS.
31. Projektets samlede varighed var oprindeligt på 30 måneder fra den 1. januar 2023 til den 31. maj 2025. På grund af en forsinkelse i undertegnelsen af aftalememorandummet vil systemet ikke være tilgængeligt i midten af 2025 som oprindeligt planlagt. Projektet forventes afsluttet inden udgangen af 2025, og det vil lette den direkte og sikre udveksling af oplysninger mellem deltagende regeringer, der anmoder om og godkender enhver militær bevægelse.

C. Told

32. I marts 2024 blev "vurderingen af behov, gevinster og risici i forbindelse med udviklingen af et militært toldsystem" udarbejdet af EDA og de bidragende medlemsstater med rådgivende input fra Kommissionen. Som anden fase af den tilknyttede EDA-programordning om harmonisering af militære krav i forbindelse med told har EDA

¹³ Polen – Nederlandene – Tyskland.

¹⁴ Italien – Albanien – Nordmakedonien – Bulgarien – Rumænien og Grækenland – Bulgarien – Rumænien.

¹⁵ Island - Norge - Sverige – Finland – Danmark og Italien – Slovenien – Kroatien – Ungarn og Rumænien – Bulgarien - Tyrkiet

¹⁶ Litauen, Tyskland, Estland, Bulgarien, Polen, Luxembourg, Rumænien, Tjekkiet og Letland.

iværksat en undersøgelse, der har til formål at fastlægge de tekniske specifikationer og krav til digitaliseringen af militære toldprocesser. Undersøgelsen omfatter en drøftelse af anvendelsen af elektronisk databehandling til at fremme effektiv informationsudveksling mellem militære styrker og toldmyndigheder. Resultaterne af denne undersøgelse vil sammen med resultaterne af SDMMS-projektet blive vurderet af EDA og de bidragydende medlemsstater. Derudover samarbejder EDA også med NATO om at vurdere muligheden for at digitalisere NATO-formular 302 og indarbejde den i det militære toldsystem. Kommissionen forventer de første håndgribelige resultater i forbindelse med et sådant system. Kommissionen vil derefter vurdere behovet for at udarbejde retlige ændringer af EU's toldlovgivning, som vil fastlægge en retlig ramme for medlemsstaternes anvendelse af en digitaliseret EU-formular 302.

D. Forbedret logistik

33. I september 2024 blev den anden undersøgelse fremlagt med forslag til, hvordan medlemsstaternes forskellige IT-applikationer til militær logistik kan forbindes med et samlet logistisk kommunikationsnetværk for at muliggøre udveksling og deling af logistikdata mellem deltagerne. En opfølgende undersøgelse, der efter planen skal påbegyndes i 2025, vil udarbejde en omfattende liste over IT-applikationer, der anvendes af kommercielle logistikoperatører, og identificere, hvordan deres IT-applikationer kan integreres i et større fælles sikkert netværk. Logistics IT Systems-projektet har ikke til formål at erstatte de forskellige IT-applikationer, der er i brug. Dets strategiske mål er at levere en arkitektur til at forbinde forskellige applikationer og gøre det muligt at integrere fremtidige applikationer inden for denne arkitektur.
34. Med hensyn til anvendelsen af additiv fremstilling – almindeligt kendt som 3D-printning i forbindelse med militær logistik – har EDA's kategori B-projekt "additiv fremstilling til logistisk støtte", der blev oprettet i november 2023, til formål at udarbejde og fastlægge fælles standarder for at muliggøre udskiftelighed af AM-fremstillede dele. For at støtte disse aktiviteter har EDA gennemført forskellige undersøgelser af juridiske spørgsmål i forbindelse med additiv fremstilling og dataforvaltning inden for additiv fremstilling, som blev fremlagt i løbet af 2024. I 2025 vil EDA gennemføre endnu en undersøgelse, der skal give et harmoniseret uddannelseskoncept for additiv fremstilling for at sikre interoperabilitet i leveringen af tjenester og logistisk støtte.

IV – MODSTANDSDYGTIGHED OG BEREDSKAB

A. Strategiske transportkapaciteter

35. EDA har fortsat arbejdet med at udvikle den nødvendige kapacitet til sø- og lufttransport/lufttransport i overensstemmelse med 2020-rapporten om den samordnede årlige gennemgang vedrørende forsvar og i forbindelse med relevante PESCO-projekter. PESCO-projektet om et fremtidigt mellemstort taktisk transportfly har udarbejdet to dokumenter, der skal være retningsgivende for den industrielle udvikling, og en undersøgelse, der finansieres under Den Europæiske Forsvarsfonds arbejdsprogram for 2022. PESCO-projektet om strategisk lufttransport for overdimensioneret fragtgods har udviklet de fælles krav på højt niveau, mens indkaldelsen af forslag til en undersøgelse på dette område under Den Europæiske Forsvarsfonds arbejdsprogram for 2023 vil blive iværksat i december 2024. PESCO-projektet om næste generation af middelsvære

helikoptere startede i juni 2023 og er i øjeblikket ved at analysere medlemsstaternes bidrag vedrørende deres fremtidige planer for helikoptere, både med hensyn til opgradering af eksisterende flåder og udvikling af nye platforme.

36. I 2025 vil EDA iværksætte to undersøgelser: i) en undersøgelse for at vurdere den nuværende tilgængelighed af nationale og kommercielle jernbaneaktiver, der anvendes af militæret, og identificere potentielle behov for specialiseret jernbanetransport og infrastruktur, samtidig med at national lovgivning og EU-lovgivning evalueres i forhold til militære behov, og ii) en undersøgelse med henblik på at evaluere vigtig infrastruktur inden for transport ad indre vandveje og kapaciteten til militære bevægelser.

B. Beskyttelse mod sikkerhedsrisici

37. På Rådets anmodning¹⁷ er Kommissionens tjenestegrene, samarbejdsgruppen for net- og informationssystemer og EU-Udenrigstjenesten i færd med at udvikle risikoscenarier i forbindelse med cybersikkerhed. I juli 2024 offentliggjorde gruppen en risikovurderingsrapport om cyberrobustheden i EU's telekommunikations- og elsektorer¹⁸. Andre kritiske sektorer, såsom transport, vil blive vurderet i fremtidige udgaver. Et modstandsdygtigt og robust datadelingsnetværk med et højt cybersikkerhedsniveau er nødvendigt for at støtte en effektiv deling af digitale data mellem relevante civile og militære interessenter og operatører. Et sådant netværk kan få mest muligt ud af EU's infrastruktur såsom EU-programmet for sikker konnektivitet (IRIS²).
38. I januar 2024 fremsatte Kommissionen et forslag om revision af forordningen om udenlandske direkte investeringer (FDI)¹⁹ for bedre at beskytte EU's sikkerhed og offentlige orden ved at foreslå bedre screening af udenlandske investeringer i EU. I en geopolitisk kontekst i forandring er det i alle medlemsstaters fælles interesse at fremme en effektiv screening af udenlandske investeringer i EU-virksomheder, der leverer kritiske teknologier, infrastruktur eller input eller ligger inde med følsomme oplysninger, og hvis aktiviteter er afgørende for sikkerheden eller den offentlige orden på EU-plan. Ud fra et militært mobilitetsperspektiv er det vigtigt, at den foreslåede revision af forordningen om udenlandske direkte investeringer indeholder en klar henvisning til TEN-T som et "projekt eller program af interesse for EU", der kræver, at medlemsstaterne eller Kommissionen overvejer, om tilknyttede udenlandske direkte investeringer sandsynligvis vil påvirke TEN-T negativt af hensyn til sikkerheden eller den offentlige orden. Dette vil gøre det muligt for Kommissionen og medlemsstaterne bedre at identificere, vurdere og afbøde potentielle risici for sikkerheden eller den offentlige orden som følge af en foreslået udenlandsk direkte investering i vigtig EU-transportinfrastruktur.
39. I forbindelse med konsultationsforummet for bæredygtig energi i forsvars- og sikkerhedssektoren (CF SEDSS) er arbejdet fortsat med at undersøge, hvordan man kan øge brugen af vedvarende energikilder inden for transport. Dette arbejde tager også fat på målene i den fælles meddelelse om nye perspektiver på sammenhængen mellem klima og

¹⁷ Rådets konklusioner om udviklingen af Den Europæiske Unions cyberposition, ST09364/22 af 23. maj 2022.

¹⁸ NIS-samarbejdsgruppen, EU-evaluering af cybersikkerhedsrisici og scenarier for telekommunikations- og elsektorerne. <https://ec.europa.eu/newsroom/dae/redirection/document/107357>.

¹⁹ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om screening af udenlandske investeringer i Unionen og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 (COM(2024) 23 final), findes [her](#).

sikkerhed, der blev vedtaget i juni 2023²⁰, og som gav EU-Udenrigstjenesten, Kommissionens tjenestegrene og EDA til opgave at analysere, hvordan afhængigheden af fossile brændstoffer inden for militær transport kan mindskes ved at fremme indførelsen af vedvarende energikilder og dertil knyttede teknologier. Fire eksempler på dette analysearbejde er angivet i nedenstående punkter:

- Flere resultater af CF SEDSS fase III (forskningsundersøgelser, forsvarsmæssige energirelaterede projektidéer og vejledningsdokumentet om fremme af bæredygtig energi), der blev offentliggjort i 2024, undersøgte en række emner. Disse omfattede alternativer til fossile brændstoffer og vellykket dekarboniseringspraksis for transport, militære krav til brintbaserede løsninger til tunge militære logistiske køretøjer og indvirkningen af klimaændringer og omstillingen til grøn energi på modstandsdygtigheden og energisikkerheden af forsvarsrelateret kritisk energiinfrastruktur, herunder militær transportinfrastruktur.
- SEDSS-fase III-undersøgelsen Dekarbonisering af forsvarssektoren – udfordringer og muligheder undersøgte alternativer til fossile brændstoffer, der er udviklet til kort- og mellemdistancevejtransport. Den så også nærmere på dataindsamling og overvågning for al energiforbrug, herunder transport (f.eks. til beregning af andelen af vedvarende energiforbrug) og finansieringskilder til opgraderet mobilitet og de dermed forbundne udfordringer.
- Undersøgelsen om fastlæggelse af de vigtigste krav til et støtteværktøj til udvælgelse af energilagring til forsvarsanlæg i hjemlandet gav løsninger på, hvordan man kan matche passende energilagringsteknologier med forskellige applikationer, herunder transport (både let brug – køretøjer under 3 ton – og tung brug – køretøjer over 3 ton).
- Fase III af SEDSS under Samhørighedsfonden sluttede den 30. september 2024, men disse overvejelser vil fortsat blive undersøgt i fase IV (1. oktober 2024 til 30. september 2028).

V – PARTNERSKABER

A. EU og NATO

40. Den strukturerede dialog mellem EU og NATO om militær mobilitet, der blev afholdt i november 2023 og juni 2024, samlede det relevante personale fra begge organisationer. Dialogen er en effektiv ramme til at præsentere og ajourføre om den seneste udvikling, samtidig med at det også er en mulighed for at udforske områder for yderligere samarbejde med henblik på at sikre sammenhæng og gensidig styrkelse. NATO deltog i EDA's symposium om militær mobilitet i januar 2024, og NATO's personale deltog i et EDA-møde om digitalisering af den militære toldproces i forbindelse med EU/NATO-toldformular 302. NATO's repræsentanter deltog også i det andet årlige arrangement om militær mobilitet i juni 2024, og NATO's fælles støtte- og indsatskommando deltager på et uformelt grundlag i relevante møder i PESCO-projektet om militær mobilitet.

²⁰ Fælles meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet: Nye perspektiver på sammenhængen mellem klima og sikkerhed: Håndtering af klimaændringernes og miljøforringelsens indvirkning på fred, sikkerhed og forsvar (JOIN(2023) 19 final).

41. Deltagelse af NATO-allierede, der ikke er medlemmer af EU, i relevante PESCO-projekter giver fortsat merværdi, også set fra et transatlantisk perspektiv og EU-NATO-perspektiv. Ud over USA, Canada, Norge og Det Forenede Kongerige overvejer Rådet at vedtage en afgørelse om at bemyndige Schweiz til at deltage i PESCO-projektet om militær mobilitet. Selv om den administrative ordning mellem projektet og Det Forenede Kongerige endnu ikke er afsluttet, deltager Det Forenede Kongerige i alle relevante projektmøder som en "indkommende tredjelandspartner". Den administrative ordning for Canadas deltagelse i PESCO-projektet vedrørende netværkslogistiske knudepunkter blev indgået i maj 2024.

B. Forbindelse til andre partnere

42. Som følge af revisionen af TEN-T-forordningen udvides de europæiske transportkorridorer nu til Ukraine og Moldova. Udvidelsen af korridorerne bygger på EU's bestræbelser på at styrke disse landes transportforbindelser med EU, såsom initiativet vedrørende solidaritetsbaner, som Kommissionen lancerede i maj 2022 for at hjælpe Ukraine med at holde sine handelsruter åbne efter Ruslands blokade af de ukrainske havne.

43. Den 30. januar 2024 afholdt EDA i samarbejde med det belgiske formandskab for Rådet for Den Europæiske Union et symposium på højt plan om militær mobilitet i Bruxelles. Arrangementet samlede højtstående embedsmænd, herunder EU's højtstående repræsentant for den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik og flere af EU's forsvarsministre. Der deltog også repræsentanter fra NATO og USA, hvilket understregede vigtigheden af det transatlantiske samarbejde for at forbedre den militære mobilitet. Drøftelserne fokuserede på udfordringerne i forbindelse med det forandrede sikkerhedsmiljø og fremhævede behovet for større samarbejde mellem EU's medlemsstater og internationale partnere.

VI – KONKLUSIONER OG NÆSTE SKRIDT

44. Draghi-betænkningen²¹ fra september 2024 om fremtiden for EU's konkurrenceevne gentager de argumenter, der tidligere var beskrevet i handlingsplanen for militær mobilitet 2.0, og de tilsagn, som medlemsstaterne gav i tilsagnet om militær mobilitet 2024. Det mest markante af disse argumenter er, at transportinfrastruktur er en strategisk overvejelse for medlemsstaternes væbnede styrker med henblik på at kunne reagere hurtigt og i stor skala på kriser inden for og uden for EU's grænser. Niinistö-rapporten²² fra oktober 2024 om styrkelse af Europas civile og militære beredskab ("Safer together: Strengthening Europe's civilian and military preparedness and readiness") identificerer militær mobilitet som en model for en forbedret EU-politik for dobbelt anvendelse, og det anbefales at udvikle denne kapacitet yderligere.

45. To år inde i gennemførelsen af handlingsplanen for militær mobilitet 2.0 er der iværksat relevante foranstaltninger på tværs af de fire vigtigste prioriterede områder, som viser fortsatte fremskridt og afspejler den fælles følelse af uopsættelighed i lyset af den forværrede sikkerhedssituation. For at nå det fælles mål om et velfungerende netværk for militær mobilitet skal alle relevante interessenter fortsætte deres respektive tiltag som led i en koordineret tilgang på tværs af ministerier og myndigheder. Medlemsstaternes ajourførte tilsagn til militær mobilitet 2024 vil yderligere bidrage til dette mål på grundlag

²¹ https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en.

²² https://commission.europa.eu/document/download/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en?filename=2024_Niinisto-report_Book_VF.pdf.

af arbejdet i relevante PESCO-projekter inden for handlingsplanens bredere anvendelsesområde.

46. Den højtstående repræsentant og Kommissionen vil fremlægge den næste statusrapport inden udgangen af 2025.