

Zvláštní zpráva

Vojenská mobilita v EU

Plné rychlosti zatím nebylo dosaženo kvůli
koncepčním nedostatkům a překážkám na cestě



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR

Obsah

	Body
Shrnutí	I–X
Úvod	01–15
První akční plán o vojenské mobilitě z roku 2018	03–04
Akční plán o vojenské mobilitě 2.0	05–06
Rozpočet na dopravní infrastrukturu dvojího užití na podporu vojenské mobility ve víceletém finančním rámci (VFR) na období 2021–2027	07–10
Z prostředků Evropského obranného fondu jsou financovány projekty výzkumu a vývoje v oblasti obrany související s vojenskou mobilitou	11–12
Nejnovější vývoj	13–15
Rozsah a koncepce auditu	16–20
Připomínky	21–77
Řízení a správa vojenské mobility EU jsou složité a roztržštěné, parlamentní dohled je pouze částečný	21–31
Vojenská mobilita na úrovni EU zahrnuje mnoho subjektů s částečně se překrývajícími odpovědnostmi	22–29
Neexistuje žádná ústřední funkce nebo orgán, které by zajišťovaly koordinaci opatření v oblasti vojenské mobility v EU, přičemž Evropský parlament nedohlíží na všechny činnosti	30–31
Nedostatky koncepce akčního plánu 2.0 ztěžují provádění, účinné monitorování a podávání zpráv	32–41
Akční plán 2.0 vykazuje některé nedostatky v koncepci	33–39
Zprávy o provádění akčního plánu 2.0 neposkytují komplexní informace o dosaženém pokroku	40–41
Pokrok ve čtyřech pilířích akčního plánu 2.0 je nerovnoměrný	42–77
I. pilíř – EU poskytuje vítané finanční prostředky, vzniká však značná mezera a chybí dostatečné zaměření na geopolitická a vojenská hlediska	43–64
Pokrok při provádění opatření v rámci čtyř pilířů je různý	65–77

Závěry a doporučení

78–92

Přílohy

Příloha I – Časový přehled vývoje v oblasti vojenské mobility v EU, 2017–2024

Příloha II – Úkoly a povinnosti všech zúčastněných stran v oblasti vojenské mobility v EU

Příloha III – Projekty navštívené na místě

Příloha IV – Pokrok v klíčových opatřeních akčního plánu 2.0 na úrovni EU – dodatečné informace

Příloha V – Zpětná vazba ze strany navštívených členských států týkající se výzev v rámci akčního plánu 2.0 – dodatečné informace

Použité zkratky

Glosář

Odpovědi Komise a Evropské služby pro vnější činnost

Harmonogram

Auditní tým

Shrnutí

I Cílem vojenské mobility v EU je zajistit možnost rychlého a plynulého přesunu vojenského personálu, materiálu a prostředků v rámci EU i mimo ni. Z právního hlediska spadá územní obrana do pravomoci 27 členských států EU, z nichž 23 je současně členem NATO. Pro EU je tato oblast poměrně nová.

II V návaznosti na první akční plán EU o vojenské mobilitě z roku 2018 Evropská komise a vysoký představitel / místopředseda dne 10. listopadu 2022 společně zveřejnili druhý akční plán pro vojenskou mobilitu (akční plán 2.0), který se vztahuje na období 2022–2026. Vojenská mobilita získala na významu zejména v souvislosti s útočnou válkou Ruska proti Ukrajině a problémy, s nimiž se potýkají ozbrojené síly v této oblasti v EU. Domníváme se proto, že nastal vhodný čas provést audit akčního plánu 2.0 a prvního rozpočtu EU pro vojenskou mobilitu, který zahrnuje prostředky ve výši 1,69 miliardy EUR v rámci Nástroje pro propojení Evropy na víceletý finanční rámec na období 2021–2027. Tento audit nabízí příležitost ke zlepšení provádění stávajícího víceletého finančního rámce a lze jej využít za účelem přípravy na příští programové období.

III Posuzovali jsme, zda akční plán 2.0 spočívá na pevných základech a zda splňuje předpoklady k dosažení svých cílů. Celkově jsme dospěli k závěru, že základy akčního plánu 2.0 nejsou dostatečně pevné a že pokrok při plnění jeho cílů je nerovnoměrný. Komise při přípravě akčního plánu konzultovala všechny klíčové zúčastněné strany, neprovedla však důkladný odhad finančních prostředků potřebných k dosažení stanovených cílů.

IV Zjistili jsme, že systémy správy a řízení vojenské mobility v EU jsou složité. Pro opatření v oblasti vojenské mobility neexistuje žádné jednotné kontaktní místo. Pro zúčastněné strany, jako jsou ministerstva obrany, je tak obtížné zjistit, kdo má v souvislosti s vojenskou mobilitou co na starosti. Částečný dohled nad vojenskou mobilitou v EU vykonává Evropský parlament.

V Návrh akčního plánu 2.0 přinesl omezení, pokud jde o monitorování a podávání zpráv, a většina jeho opatření nebyla dostatečně funkční. Akční plán 2.0 nebyl dostatečně cílený a obsahoval příliš mnoho opatření. Plán zahrnuje opatření na úrovni EU pro zúčastněné strany EU, stejně jako nezávazné výzvy členským státům.

VI Všechny zúčastněné strany uvítaly financování vojenské mobility zavedené ve víceletém finančním rámci na období 2021–2027 jako první, i když jen omezený krok. Komise předsunula dostupné částky do výzev k podávání návrhů v oblasti vojenské mobility na roky 2022 a 2023. To znamená, že až do konce stávajícího víceletého finančního rámce už nebudou poskytovány žádné další účelové finanční prostředky na infrastrukturu dvojího užití. Potenciální žadatelé podávající návrhy v rámci obecných výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy jsou však často totožní s žadateli v rámci výzev v oblasti vojenské mobility.

VII U tří výzev souvisejících s infrastrukturou dvojího užití pro vojenskou mobilitu jsme zjistili, že hodnocení vojenských aspektů tvořilo ve výběrovém řízení pouze malou část celkového bodového hodnocení. Dostatečně nebyla zohledněna ani geopolitická hlediska. Existuje proto riziko, že vybrané projekty dvojího užití financované z EU nemusí být z vojenského hlediska nejvhodnější.

VIII Po zveřejnění třetí a poslední výzvy v roce 2023 však Komise s přispěním členských států provedla analýzu nedostatků za účelem vypracování plánu řešení nejnaléhavějších nedostatků v infrastruktuře a vyčíslení finančních prostředků Unie potřebných pro příští víceletý finanční rámec.

IX První zpráva o pokroku týkající se provádění akčního plánu, zveřejněná v listopadu 2023, neobsahovala k jednotlivým opatřením informace o pokroku, ani vzniklých problémech, nýbrž se jednalo spíše o výčet událostí z hlediska vojenské mobility v EU, k nimž došlo v předchozím roce. Od členských států nebyla v souvislosti s výzvami, které jim byly určeny, specificky požadována žádná zpětná vazba prostřednictvím formálního postupu. Celkově jsme zjistili, že pouze čtyři z 29 zásadních opatření na úrovni EU lze považovat za dokončená, přičemž převážná většina z nich stále probíhá. U všech opatření chybí ukazatele a konkrétní cíle (s příslušným datem), kterých má být dosaženo. Nemůžeme proto poskytnout přesné celkové hodnocení pokroku dosaženého v rámci akčního plánu 2.0, můžeme pouze konstatovat, že provádění opatření probíhá a pokrok je nerovnoměrný.

X S ohledem na tyto závěry doporučujeme Komisi a Evropské službě pro vnější činnost, aby:

- zlepšily systémy správy a řízení vojenské mobility v EU,
- sledovaly pokrok jednotlivých opatření obsažených v akčním plánu 2.0 a podávaly o něm zprávy,
- posoudily možnost využití výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy k financování infrastrukturních projektů dvojího užití v rámci stávajícího víceletého finančního rámce (2021–2027),
- přijaly opatření ke zlepšení předvídatelnosti možného financování určeného pro vojenskou mobilitu v rámci víceletého finančního rámce na období po roce 2027,
- zlepšily postup výběru projektů infrastruktury dvojího užití v rámci víceletého finančního rámce na období po roce 2027,
- zajistily, aby koncepce opatření EU v oblasti vojenské mobility byla cílenější.

Úvod

01 Pod pojmem vojenská mobilita se rozumí cíl rychlého a bezproblémového přesunu vojenského personálu, vybavení a prostředků v krátkém čase a ve velkém měřítku – v rámci EU i mimo ni¹. Zahrnuje harmonizaci pravidel napříč členskými státy EU a zvažování možností [civilně-vojenského přístupu](#) k rozvoji infrastruktury. Podle Smluv o EU² se „pravomoc Unie v otázkách společné zahraniční a bezpečnostní politiky [...] vztahuje na všechny oblasti zahraniční politiky a všechny otázky týkající se bezpečnosti Unie, včetně postupného vymezení společné obranné politiky, která by mohla vést ke společné obraně“. Smlouvy se o vojenské mobilitě výslovně nezmiňují. Na [obrázku 1](#) je uvedeno několik praktických příkladů vojenské mobility. Naléhavost strategické potřeby vojenské mobility EU ještě zesiluje útočná válka Ruska proti Ukrajině, která vypukla v únoru 2022. V [příloze I](#) je uveden časový přehled vývoje v oblasti vojenské mobility v EU od roku 2017.

¹ Tisková zpráva Komise: [Vojenská mobilita: EU navrhuje opatření ke zlepšení a zrychlení přeshraničního přesunu ozbrojených sil](#).

² Viz například [konsolidované znění Smlouvy o Evropské unii](#), článek 24.

Obrázek 1 – Příklady problémů spojených s vojenskou mobilitou v EU

1

Jeden členský stát EU v současné době vyžaduje, aby bylo **povolení k přeshraničnímu přesunu oznamováno 45 dní předem**. Tentýž členský stát však v naléhavých případech vydal povolení k přesunům vojenského vybavení na Ukrajinu do jednoho dne.



2

Tanky z jednoho členského státu EU nedostaly povolení k přesunu přes jiný členský stát, protože jejich **hmotnost překračovala hranici stanovenou předpisy pro silniční dopravu**.



3

Těžká vojenská technika z jednoho členského státu EU se nemohla dostat na vojenskou základnu v jiném členském státě, protože **most, který bylo třeba použít, byl určen pouze pro lehké dopravní zatížení**. Nakonec bylo třeba zvolit značně vzdálenou objížďku.



Pozn.: vzhledem k citlivé povaze tohoto tématu neuvádíme údaje o příslušných zúčastněných stranách.

Zdroj: EÚD.

02 Evropská obranná agentura (EDA) (viz [příloha II](#)) ve svém **koordinovaném každoročním přezkumu v oblasti obrany (CARD)** označila posílenou vojenskou mobilitu za jednu ze šesti oblastí zájmu, jejichž rozvoji musí zúčastněné členské státy přiznat prioritu. Mezi 22 dlouhodobých priorit stanovených v **revizi plánu rozvoje schopností z roku 2023** patří i vojenská mobilita jakožto jedna ze strategických podpůrných schopností.

První akční plán o vojenské mobilitě z roku 2018

03 Předseda Komise Juncker zdůraznil ve svém **projevu o stavu Unie ze dne 13. září 2017** nutnost vytvořit do roku 2025 plnohodnotnou evropskou obrannou unii. Dva měsíce poté, v listopadu 2017, vydaly Komise a Evropská služba pro vnější činnost (ESVČ) společné sdělení nazvané **Jak zlepšit vojenskou mobilitu v Evropské unii**. Na základě tohoto sdělení zveřejnila Komise **v březnu 2018 první akční plán o vojenské mobilitě**. Na **obrázku 2** jsou znázorněny jeho zásadní opatření:

Obrázek 2 – První akční plán o vojenské mobilitě (2018) – zásadní opatření

Odsouhlasení vojenských potřeb

Určení a odsouhlasení vojenských požadavků

Posouzení dopravní infrastruktury pro vojenské účely

V případě dopravní infrastruktury vyhodnocení, do jaké míry jsou stávající dopravní infrastruktura, kterou nařízení o transevropské dopravní síti (TEN-T) považuje za prioritu u všech druhů dopravy, a její technické požadavky relevantní a dostatečné pro vojenskou dopravu

Sladění vojenských předpisů a předpisů EU v oblasti dopravy

V oblasti regulace a postupů sladění pravidel platných pro ozbrojené síly se stávajícími právními předpisy EU za účelem zvýšení bezpečnosti a zajištění synergií a soudržnosti při přepravě nebezpečného zboží ve vojenské oblasti, aniž by došlo k oslabení civilních norem

Vyjasnění v oblasti cel a DPH pro vojenské zboží

V oblasti cel a daně z přidané hodnoty (DPH) vyjasnění používání dokumentace pro dočasný vývoz a zpětný dovoz vojenského zboží (tzv. „formulář 302“) ozbrojenými silami členských států EU nebo jejich jménem a sjednocení režimu DPH pro rámec obranného úsilí EU s rámcem obranného úsilí NATO

Usnadnění přesunu ozbrojených sil přes hranice

Podpora členských států EU při vytváření opatření týkajících se povolení k přeshraničním přesunům

Zdroj: EÚD.

04 Vysoká představitelka EU pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku (v [červnu 2019](#)) a následně vysoký představitel (v [říjnu 2020](#) a [září 2021](#)) a Komise předložili průběžné zprávy o pokroku. Ve třetí zprávě se objevila řada novinek, včetně vypracování [vojenských požadavků na vojenskou mobilitu v rámci EU i mimo ni](#), které slouží k vymezení požadavků na dvojí užití – technických norem pro projekty, které mohou plnit jak civilní, tak vojenské účely – pro dopravní infrastrukturu. Zpráva rovněž poukázala na to, že došlo ke zjednodušení celních formalit pro přeshraniční vojenské přesuny a zároveň byla zajištěna součinnost s NATO. V neposlední řadě poukázala na to, že byla harmonizována přeprava nebezpečných věcí ve vojenské oblasti. Komise se rozhodla, že na podzim 2022 nebude vydávat výroční zprávu o provádění, protože v listopadu téhož roku plánovala zveřejnit nový akční plán o vojenské mobilitě.

Akční plán o vojenské mobilitě 2.0

05 [Strategický kompas pro bezpečnost a obranu](#), který Evropská rada schválila v březnu 2022, obsahoval cíl, aby členské státy do konce roku 2022 schválily „ambiciózní, revidovaný akční plán“, který by zohlednil „nové závazky s cílem podstatně posílit vojenskou mobilitu a investovat do ní“. Dne 10. listopadu 2022 Evropská komise a vysoký představitel /místopředseda společně zveřejnili nový [Akční plán o vojenské mobilitě 2.0](#) (Akční plán 2.0).

06 Akční plán 2.0 navazuje na výsledky prvního akčního plánu a vztahuje se na období 2022–2026. Zahrnuje 38 opatření – 29 opatření na úrovni EU a devět opatření určených členským státům. Ty se dělí do čtyř hlavních pilířů, přičemž poslední dva (III. a IV. pilíř na [obrázku 3](#)) jsou nové:

Obrázek 3 – Čtyři hlavní pilíře akčního plánu 2.0



Multimodální koridory a logistická střediska:

investice do dopravní infrastruktury dvojího užití, zjištění možných nedostatků v infrastruktuře, provádění studií pro budoucí opatření s cílem stanovit priority pro zlepšení a zahrnout požadavky na dodavatelský řetězec pohonných hmot za účelem podpory krátkodobých rozsáhlých přesunů ozbrojených sil



Opatření v oblasti regulační podpory:

digitalizace administrativních postupů souvisejících s logistikou celní správy a systémy vojenské mobility



Odolnost a připravenost:

opatření na ochranu dopravní infrastruktury před kybernetickými útoky a dalšími hybridními hrozbami, zvýšení energetické účinnosti a odolnosti dopravních systémů vůči změně klimatu



Rozměr partnerství:

posílení spolupráce s NATO a klíčovými strategickými partnery, jako jsou USA, Kanada a Norsko, a zároveň podpora propojení a dialogu s regionálními partnery a zeměmi zapojenými do procesu rozšíření (např. Ukrajina, Moldavsko, země západního Balkánu), zejména v kontextu „tras solidarity“

Pozn.: pro bližší informace o „trasách solidarity“ viz [COM\(2022\) 217 final](#).

Zdroj: EÚD.

Rozpočet na dopravní infrastrukturu dvojího užití na podporu vojenské mobility ve víceletém finančním rámci (VFR) na období 2021–2027

07 Rozpočet EU financuje infrastrukturu vojenské mobility v rámci I. pilíře akčního plánu 2.0. II. pilíř kromě toho zahrnuje projekty Evropského obranného fondu týkající se vojenské mobility. Na provádění III. a IV. pilíře není vyhrazeno žádné financování z EU.

Akční plán 2.0 uvádí, že vojenské požadavky (viz bod **04**) se přibližně z 95 % shodují s požadavky NATO. Z následné analýzy Komise a ESVČ vyplynulo, že síť vojenské mobility EU a síť TEN-T se překrývají z 94 % (kombinovaný průměr pro všechny druhy dopravy), což znamená, že dopravní infrastruktura v síti TEN-T by měla přímý vliv na zlepšení vojenské mobility.

08 VFR na období 2021–2027 je prvním, který vyčleňuje samostatný rozpočet na projekty dopravní infrastruktury dvojího užití, a to ve výši 1,5 miliardy EUR (1,69 miliardy EUR v běžných cenách), které jsou poskytovány v rámci nařízení o Nástroji pro propojení Evropy. Nástroj pro propojení Evropy je finanční nástroj, který v období 2021–2027 poskytne 25,81 miliardy EUR na strategické investice do dopravní infrastruktury EU. Původní návrh rozpočtu Komise na dopravní infrastrukturu dvojího užití činil 5,8 miliardy EUR v cenách z roku 2018 (6,5 miliardy EUR v běžných cenách)³. Mezi důvody, proč byl konečný rozpočet mnohem nižší, patří dopady pandemie COVID-19 na VFR na období 2021–2027. Podle názoru analytiků odporuje toto výrazné snížení klíčové potřebě vojenské mobility EU⁴ a Evropský parlament jej kritizoval⁵. Pro zasazení této částky do kontextu uveďme, že zprávy Evropské obranné agentury nazvané *Údaje o obraně za rok 2022* vyplývá, že jen celkové výdaje členských států EU na obranu v roce 2022 činily 240 miliard EUR.

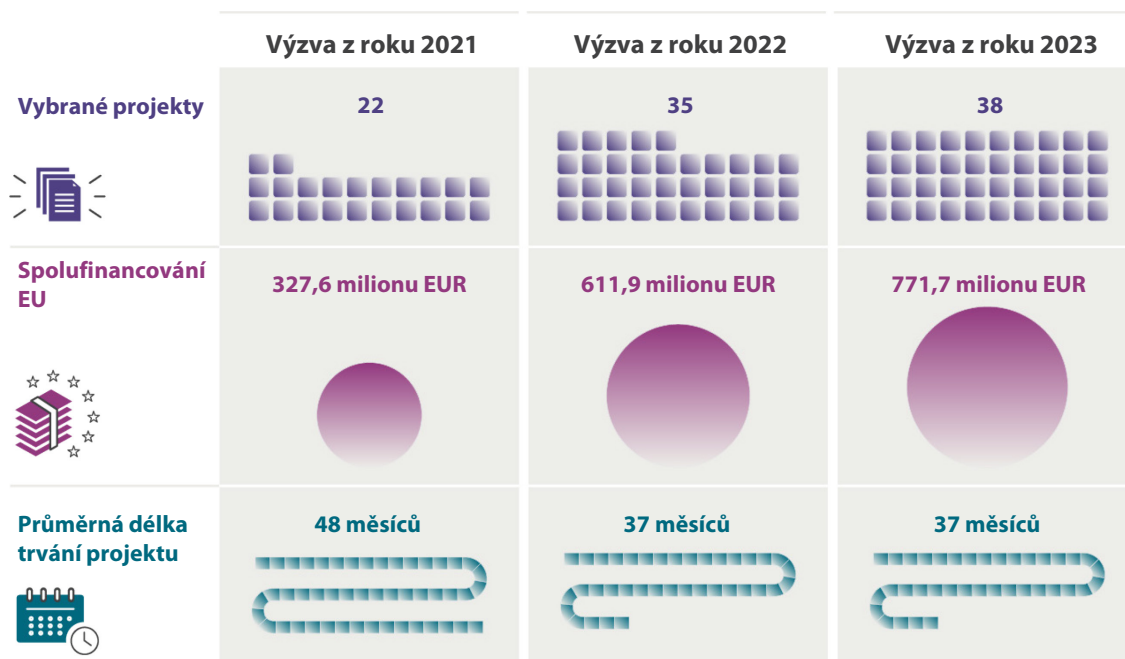
09 V září 2021, v květnu 2022 a v květnu 2023 byly postupně vyhlášeny tři výzvy Nástroje pro propojení Evropy k podávání návrhů v oblasti vojenské mobility. Rozpočet na druhou výzvu byl oproti první výzvě téměř zdvojnásoben, čímž bylo s ohledem na válku na Ukrajině dosaženo předsunutí finančních prostředků určených na vojenskou mobilitu. Zbývající část prostředků, které byly vyčleněné na víceletý finanční rámec na období 2021–2027, byly přiděleny na výzvu vyhlášenou v roce 2023. Shrnutí výsledků těchto tří výzev je uvedeno na *obrázku 4*.

³ Viz závěry zvláštního zasedání Evropské rady (17., 18., 19., 20. a 21. července 2020), bod 116, a Briefing Evropského parlamentu „Bezpečnost a obrana – okruh 5 víceletého finančního rámce na období 2021–2027“ PE 690.545, duben 2021.

⁴ Viz *Military Mobility: Ambition versus Reality*, Teresa Usewicz, Andrzej Czekaj a Witold Bartoszek, 2022, a *Europe's military mobility: latest casualty of EU budget battle*, Alexandra Brzozowski, 25. února 2022.

⁵ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 17. února 2022 o provádění společné bezpečnostní a obranné politiky - výroční zpráva za rok 2021 (2021/2183(INI)).

Obrázek 4 – Výzvy Nástroje pro propojení Evropy k podávání návrhů v oblasti vojenské mobility



Pozn.: údaje vycházejí z přehledu agentury CINEA z konce srpna 2024. Plánovaná data ukončení projektu pro jednotlivé výzvy se pohybují od prosince 2026 do prosince 2027.

Zdroj: EÚD.

10 Přezkum VFR na období 2021–2027 v polovině období, který byl schválen 28. února 2024, nezahrnoval žádné další finanční prostředky na projekty infrastruktury dvojího užití pro účely vojenské mobility. Zahrnoval však navýšení o 1,5 miliardy EUR pro [Evropský obranný fond](#)⁶, z něhož jsou financovány projekty výzkumu a vývoje v odvětví obrany. V příloze [návrhu Komise](#) zveřejněného 20. června 2023, se uvádí, že „v budoucnu bude obtížné financovat další iniciativy v rámci okruhu 5 věnovaného bezpečnosti a obraně, který je ze všech okruhů víceletého finančního rámce nejmenší. ... [N]ejsou k dispozici žádné fondy a rezervní zdroje jsou vyčerpány ...“.

⁶ Tisková zpráva Rady o revizi v polovině období.

Z prostředků Evropského obranného fondu jsou financovány projekty výzkumu a vývoje v oblasti obrany související s vojenskou mobilitou

11 Akční plán 2.0 odkazuje v části Opatření v oblasti regulační podpory na projekt nazvaný [Bezpečný digitální systém pro výměnu informací souvisejících s vojenskou mobilitou](#) (*Secure Digital Military Mobility System – SDMMMS*), který byl vybrán k financování v rámci výzvy Evropského obranného fondu na rok 2021. Tento projekt v hodnotě 9 milionů EUR byl zahájen 1. prosince 2022 a je koordinován jednou estonskou soukromou společností zabývající se výzkumem a vývojem v oblasti informačních a komunikačních technologií. Další účastníci projektu pocházejí z Bulharska (dvě společnosti), České republiky, Německa, Lotyšska, Litvy, Lucemburska, Norska, Polska a Rumunska. Cílem projektu je usnadnit přímou a bezpečnou výměnu informací mezi vládami, které žádají o přesuny vojsk a schvalují je.

12 Vojenská mobilita tvořila součást i posledních verzí dlouhodobého plánu Evropského obranného fondu, které byly zveřejněny v [březnu 2023](#) a v [březnu 2024](#). Další projekty vojenské mobility Evropského obranného fondu mohou být financovány až do konce víceletého finančního rámce.

Nejnovější vývoj

13 V červnu 2024 přijaly Evropský parlament a Rada [revidované nařízení o síti TEN-T](#), v němž se poprvé objevuje i cíl vojenské mobility v síti TEN-T. S cílem dále sladit normy mezi sítí TEN-T a vojenskou dopravní sítí EU přijala Rada dne 23. října 2023 revidované vojenské požadavky. Rozšířené vojenské požadavky se týkají zejména logistických středisek a infrastruktury pro zásobování pohonnými hmotami v souvislosti s útočnou válkou Ruska proti Ukrajině.

14 Dne 13. listopadu 2023 byla vydána [společná zpráva Evropskému parlamentu a Radě o provádění akčního plánu pro vojenskou mobilitu 2.0 v období od listopadu 2022 do října 2023](#). Další zprávu o pokroku měli vysoký představitel / místopředseda a Komise předložit do konce listopadu 2024. Jedná se o hlavní dokument vydaný za účelem monitorování akčního plánu.

15 Rada do svých závěrů o bezpečnosti a obraně EU ze dne 27. května 2024 zahrnuje nový [závazek v oblasti vojenské mobility 2024](#). Vyzvala rovněž zúčastněné strany na úrovni EU, aby koordinovaly pravidelné vyhodnocování dosaženého pokroku s cílem plně a komplexně provést závazek v oblasti vojenské mobility do roku 2026.

Rozsah a koncepce auditu

16 Rozhodli jsme se provést audit vojenské mobility v EU, neboť ta je nyní ve světle útočné války Ruska proti Ukrajině jedním z klíčových a prioritních prvků obranných schopností EU. Nyní nastal vhodný čas k tomu, abychom se zabývali akčním plánem 2.0 a prvním rozpočtem EU pro vojenskou mobilitu, neboť náš audit nabízí příležitost jak ke zlepšení provádění v rámci současného víceletého finančního rámce, tak k přípravě na příští programové období.

17 Cílem auditu bylo posoudit, zda byl akční plán 2.0 postaven na pevných základech a zda splňuje předpoklady k dosažení svých cílů. Toto je naše druhá zvláštní zpráva o opatřeních a výdajích EU v oblasti obrany. [První zpráva o obranném výzkumu financovaném z rozpočtu EU](#) obsahovala doporučení navrhnout dlouhodobou strategii pro Evropský obranný fond. Kromě toho jsme vydali [stanovisko k Programu pro evropský obranný průmysl](#).

18 Abychom mohli odpovědět na hlavní otázku auditu, zabývali jsme se níže uvedenými dílčími otázkami:

- 1) Je řízení opatření v oblasti vojenské mobility a výdajů v EU jasné a jsou zavedeny vhodné mechanismy vyvozování odpovědnosti?
- 2) Přispívá podoba akčního plánu 2.0 k dosažení celkového cíle, kterým je „dobře propojená síť vojenské mobility se zkrácenou reakční dobou“?
- 3) Vykazuje akční plán 2.0 předpoklady k dosažení svých cílů pro každý ze čtyř pilířů?

19 Audit se vztahoval na období od září 2021 do dubna 2024 a zahrnoval tři výzvy v oblasti vojenské mobility v rámci [nařízení o Nástroji pro propojení Evropy 2](#). Naše auditní činnost spočívala v těchto úkonech:

- Setkali jsme se se zástupci: několika generálních ředitelství Komise, ESVČ, včetně Vojenského štábu Evropské unie (EUMS), Evropské výkonné agentury pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (CINEA), Evropské obranné agentury, projektu stálé strukturované spolupráce (PESCO) v oblasti vojenské mobility, mezinárodního štábu NATO, analytického střediska zabývajícího se vojenskou mobilitou a s jedním akademickým pracovníkem se zkušenostmi v této oblasti.

- Setkali jsme se se zástupci ministerstev obrany, dopravy/infrastruktury a financí a celních správ v sedmi členských státech (Německo, Estonsko, Řecko, Litva, Nizozemsko, Polsko a Portugalsko). Tyto členské státy byly vybrány na základě několika kritérií, včetně zeměpisného pokrytí, blízkosti východních hranic EU a významnosti projektů. Ačkoli členské státy nebyly předmětem našeho auditu, požádali jsme je o konzultaci, abychom získali zpětnou vazbu a potvrzující důkazní informace, a to i prostřednictvím dotazníku. Při hodnocení pokroku dosaženého v souvislosti s výzvami členským státům vycházíme ze zpětné vazby získané od navštívených členských států.
- Navštívili jsme také projekty infrastruktury dvojího užití financované z prostředků EU v rámci výzev v oblasti vojenské mobility z roku 2021 nebo 2022 v pěti z těchto členských států (Německo, Estonsko, Litva, Polsko a Portugalsko) a také koordinátora projektu systému SDMMMS v Estonsku. V Řecku a Nizozemsku nebyly z výzev z let 2021 a 2022 financovány žádné infrastrukturní projekty dvojího užití.
- Provedli jsme dokumentární přezkum 24 projektů infrastruktury dvojího užití financovaných EU prostřednictvím prvních dvou výzev v oblasti vojenské mobility v letech 2021 a 2022.
- K projednání návrhu závěrů a doporučení se sešla skupina odborníků.

20 Nemáme žádná práva auditu ve vztahu k agentuře EDA nebo projektu PESCO, které nejsou financovány z rozpočtu EU, a tudíž nespádají do oblasti působnosti tohoto auditu. Vzhledem k citlivosti tohoto tématu zpráva nezveřejňuje některé podrobnosti a odkazy a informace o výměnách s členskými státy uvádí pouze v souhrnné podobě.

Připomínky

Řízení a správa vojenské mobility EU jsou složité a roztržité, parlamentní dohled je pouze částečný

21 Nezbytným předpokladem demokratické, legitimní a účinné správy a řízení EU je vyvozování odpovědnosti a transparentnost. V této části zprávy zkoumáme, zda jsou správa a řízení vojenské mobility v EU dostatečně jasné. Za tímto účelem jsme posuzovali, zda existuje jednoznačná odpovědnost za vojenskou mobilitu, včetně koordinační funkce na úrovni EU, a jaká opatření jsou zavedena pro dohled ze strany Rady a Evropského parlamentu.

Vojenská mobilita na úrovni EU zahrnuje mnoho subjektů s částečně se překrývajícími odpovědnostmi

22 NATO je mezivládní [politická a vojenská aliance](#), k jejímž [členským zemím patří 27 členských států EU](#). Z právního hlediska spadá územní obrana do pravomoci 27 členských států EU, z nichž 23 je současně členem NATO. Aliance nemá vlastní ozbrojené síly a pro její vojenské činnosti zajišťují personál, vybavení a dodávky její členské státy. NATO financuje vojenské projekty.

23 EU financuje civilní projekty a projekty dvojího užití. Všichni zástupci členských států, s nimiž jsme se setkali, uvítali financování projektů infrastruktury vojenské mobility dvojího užití, které považují za doplněk aktivit NATO a mezivládních opatření v oblasti vojenské mobility. Zastávali názor, že projekty EU v oblasti infrastruktury dvojího užití pomohly posílit spolupráci mezi ministerstvy v členských státech, a tím podpořily příklon k [mezirezortnímu přístupu](#) k vojenské mobilitě. Za hlavní cíl do budoucna označovali další posun k [celospolečenskému přístupu](#) k vojenské mobilitě, který by zahrnoval také soukromé dopravní společnosti a civilní dopravní organizace, jako jsou přístavní orgány, námořní přístavní terminály nebo provozovatelé železniční dopravy. Tento vývoj podtrhuje rostoucí složitost řízení a správy vojenské mobility, která vyžaduje koordinaci napříč různými odvětvími a zúčastněnými stranami.

24 Na akčním plánu 2.0 se podílí řada různých subjektů financovaných z rozpočtu EU, především:

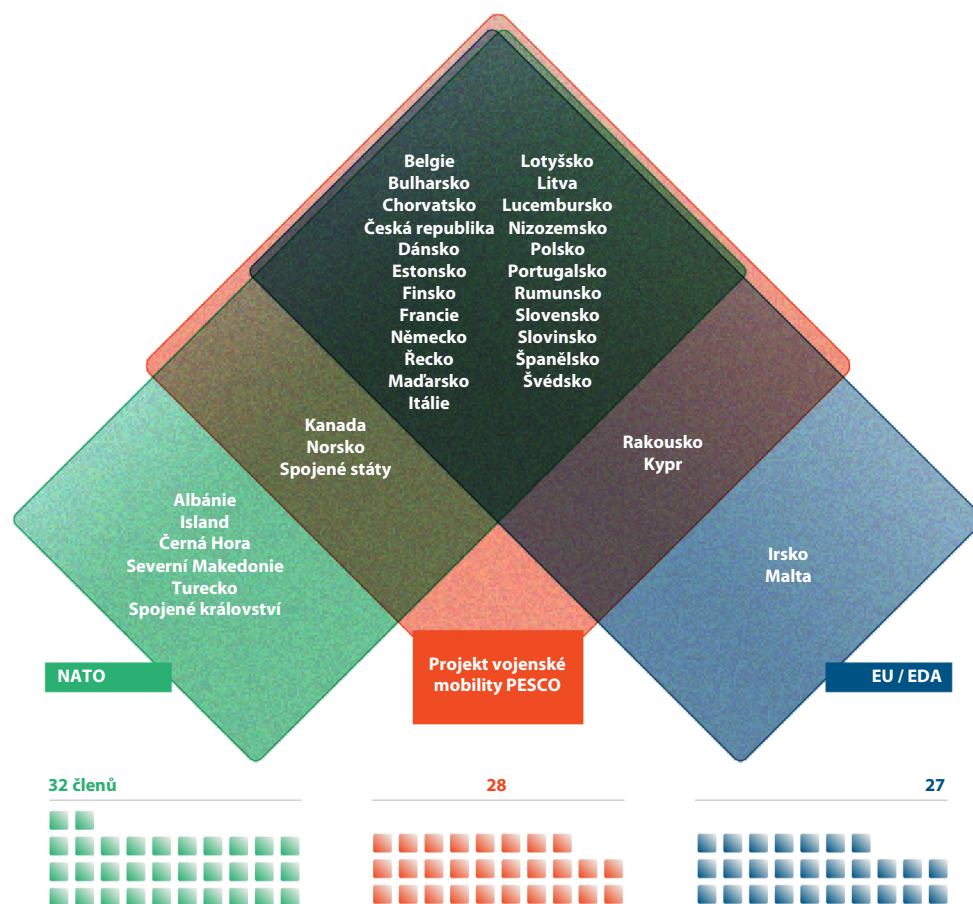
- 1) ESVČ, včetně Vojenského štábu EU;
- 2) mnoho různých generálních ředitelství Komise, konkrétně Generální ředitelství pro obranný průmysl a vesmír (GŘ DEFIS), GŘ pro mobilitu a dopravu (GŘ MOVE), GŘ pro daně a celní unii (GŘ TAXUD), GŘ pro komunikační sítě, obsah a technologie (GŘ CNECT), jakož i generální sekretariát Komise a výkonná agentura CINEA.

25 Evropská obranná agentura (EDA) je [mezivládní agenturou](#), která byla zřízena [společnou akcí Rady ministrů dne 12. července 2004](#) ještě v době, kdy EU nevynakládala na obranu žádné rozpočtové prostředky. Jejím posláním je „podporovat Radu a členské státy v jejich úsilí o zlepšení obranných schopností EU v oblasti řešení krizí a podporovat evropskou bezpečnostní a obrannou politiku v současném stavu a v rámci budoucího vývoje“.

26 Stálá strukturovaná spolupráce [PESCO](#) je rámec spolupráce řízený členskými státy. Funkci sekretariátu PESCO vykonávají společně ESVČ, včetně Vojenského štábu EU, a agentura EDA. V současné době probíhá 68 projektů PESCO. [Projekt vojenské mobility](#) spojuje 25 členských států a třetích zemí s cílem koordinovat příslušná vnitrostátní opatření včetně těch opatření, na kterých se členské státy dohodly v rámci tzv. „závazku v oblasti vojenské mobility“ ze dne 25. června 2018. Projekt logistických středisek zahrnuje 16 členských států, které spolupracují s cílem propojit své logistické sklady a schopnosti, což umožní zkrátit reakční dobu a optimalizovat využití kapacit.

27 Ještě než byl přijat první akční plán EU o vojenské mobilitě v roce 2018, se vojenskou mobilitou na mezivládní úrovni už zabývala jak Evropská obranná agentura, tak projekt vojenské mobility PESCO. EU je v této oblasti novou zúčastněnou stranou. NATO, EU a agentura EDA a projekt vojenské mobility PESCO nezahrnují tytéž subjekty (viz [obrázek 5](#)). V oblasti regulačních opatření jsme zjistili, že se činnosti jednotlivých zúčastněných stran v souvislosti s vojenskou mobilitou v EU překrývají (díky souběžným hierarchickým vztahům a podobnému rozsahu projektů, včetně přeshraničních přesunů). To potvrdily zúčastněné strany, včetně zástupců členských států, s nimiž jsme vedli konzultace.

Obrázek 5 – Členské země NATO, EU, agentury EDA a projektu vojenské mobility PESCO



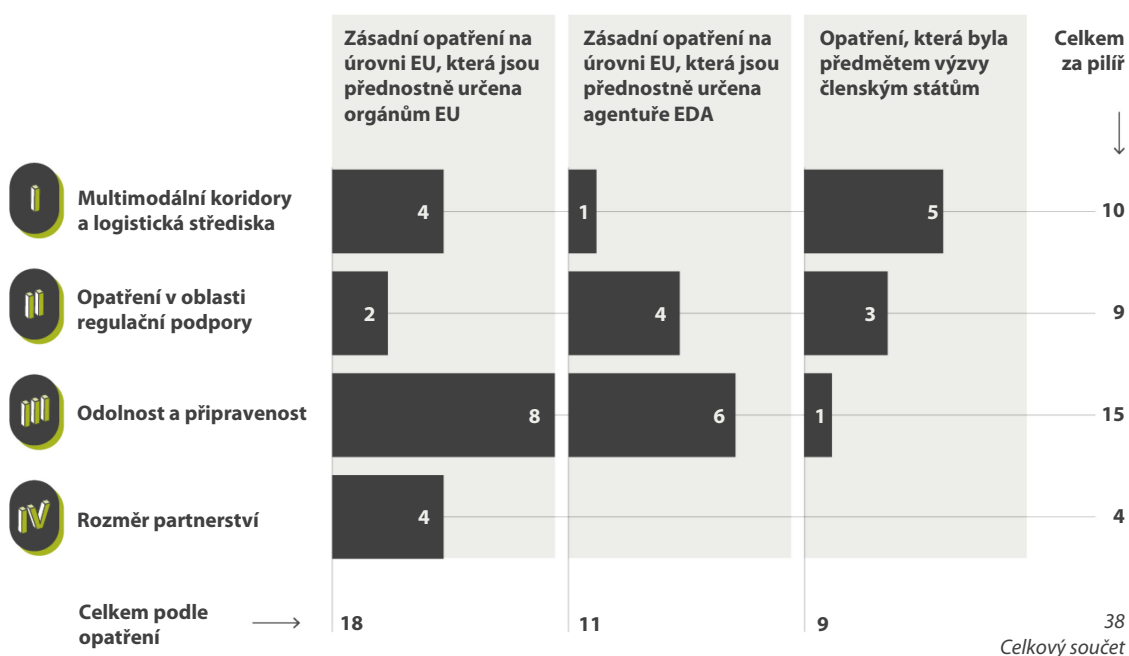
Pozn.: u projektu vojenské mobility PESCO je Irsko pozorovatelem.

Zdroj: EÚD.

28 Kromě toho se Evropská investiční banka (EIB) v červnu 2023 rozhodla navýšit financování v oblasti bezpečnosti a obrany na 8 miliard EUR prostřednictvím své **Strategické evropské bezpečnostní iniciativy (SESI)**. Jednou z činností způsobilých v rámci této iniciativy je vojenská mobilita. EIB se nepodílí na žádných opatřeních v rámci akčního plánu 2.0. Další informace o zúčastněných stranách naleznete v **příloze II**.

29 Z 29 opatření na úrovni EU zahrnutých do akčního plánu 2.0 (viz bod **06**) je 18 (62 %) přednostně určeno orgánům EU, zejména Komisi, ale také ESVČ včetně Vojenského štábu EU (viz **příloha II**), zatímco dalších 11 opatření (38 %) je přednostně určeno agentuře EDA (viz **obrázek 6**). Dvě z opatření určených pro agenturu EDA jsou rovněž prováděna v rámci PESCO.

Obrázek 6 – Akční plán 2.0 – Příjemci plánovaných opatření



Zdroj: EÚD.

Neexistuje žádná ústřední funkce nebo orgán, které by zajišťovaly koordinaci opatření v oblasti vojenské mobility v EU, přičemž Evropský parlament nedohlíží na všechny činnosti

30 Zjistili jsme, že v EU neexistuje žádná ústřední funkce nebo orgán, které by zajišťovaly koordinaci opatření v oblasti vojenské mobility. Zástupci pěti členských států, které jsme navštívili, poukazovali na to, že systémy správy a řízení vojenské mobility v EU jsou složité a že lze obtížně zjistit, kdo má v souvislosti s vojenskou mobilitou co na starosti. Členské státy často neměly jasnou představu o rozdílech ve vyvozování odpovědnosti mezi subjekty financovanými z rozpočtu EU, jako je Komise, ESVČ nebo výkonné agentury EU, a mezivládními subjekty, které se zabývají vojenskou mobilitou v EU. Na [obrázku 7](#) je uveden přehled mechanismů vyvozování odpovědnosti klíčových institucionálních aktérů v oblasti vojenské mobility v EU. Další informace jsou uvedeny v [příloze II](#).

Obrázek 7 – Institucionální aktéři v oblasti vojenské mobility v Evropě – přehled mechanismů vyvozování odpovědnosti

	<i>Institucionální aktér</i>	Externí audit	Externí audit EU prováděný EÚD	Dohled Evropského parlamentu	Dohled Rady
Není financováno z rozpočtu EU	členské státy EU <i>(financováno pouze ze státního rozpočtu)</i>	✓	✗	✗	✗
	PESCO	✓	✗	✗	✓
	EDA	✓	✗	✗	✓
	EIB	✓	✗	✗	✗
Financováno z rozpočtu EU	členské státy EU <i>(příjemci financování z nástroje CEF na vojenskou mobilitu)</i>	✓	✓	✓	✓
	Komise, ESVČ a EU, agentury	✗	✓	✓	✓

Zdroj: EÚD.

31 Evropská rada a Evropský parlament mají pravomoc vykonávat dohled nad orgány financovanými z rozpočtu EU (Komisí, ESVČ a agenturami EU) nebo zaručenými souhrnným rozpočtem EU a EÚD má pravomoc provádět jejich audit⁷. Parlament proto nemá pravomoc dohlížet na projekty PESCO a Evropské obranné agentury, což znamená, že nedohlíží na všechna opatření v oblasti vojenské mobility v EU. Rada však vykonává dohled nad agenturou EDA a PESCO.

Nedostatky koncepce akčního plánu 2.0 ztěžují provádění, účinné monitorování a podávání zpráv

32 V této části zprávy zkoumáme, zda je akční plán 2.0 dostatečně robustní. Posuzujeme, zda byl vypracován po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami a zda je podložen analýzou potřeb založenou na důkazech. Zjišťujeme také, zda opatření, která plán obsahuje, jsou ta nejvhodnější a zda jsou doprovázena konkrétními měřitelnými, relevantními a časově vymezenými cíli včetně referenčního stavu a milníků. Kromě toho posuzujeme, zda jsou zavedena opatření pro podávání zpráv a monitorování za účelem dohledu nad prováděním akčního plánu 2.0.

Akční plán 2.0 vykazuje některé nedostatky v koncepci

33 Akční plán 2.0 navazuje na výsledky akčního plánu z roku 2018, jeho přípravě však nepředcházela hloubková analýza *ex ante* ani analýza potřeb, které by umožnily vyhodnotit odpovídající rozpočet. Generální ředitelství Komise a ESVČ neměly na vypracování akčního plánu 2.0 mnoho času, neboť [Strategický kompas pro bezpečnost a obranu](#) z 24. března 2022 obsahoval závazek: „do konce roku 2022 [...] schválit ambiciózní a revidovaný akční plán“. Nicméně příprava akčního plánu 2.0 byla konzultována se všemi členskými státy, které jsme navštívili. Členské státy a jejich jednotlivá ministerstva, zejména ministerstva obrany, byly osloveny různými formami, například prostřednictvím svých stálých zastoupení v EU nebo v rámci projektu vojenské mobility PESCO.

34 Akční plán 2.0 lze rozdělit do dvou hlavních oblastí. První se týká projektů infrastruktury dvojího užití, které jsou z 50 % spolufinancovány EU („I. pilíř“). Druhá se týká administrativních a procedurálních aspektů vojenské mobility („II. až IV. pilíř“). Oba aspekty se vzájemně doplňují. Jednotlivé členské státy mohou v závislosti na svých vnitrostátních podmínkách (např. zda mají spolehlivé vnitrostátní dopravní sítě) považovat jeden aspekt za důležitější než druhý.

⁷ Pro údaje o EIB viz [příloha II](#).

35 V době zveřejnění akčního plánu 2.0 Komise neměla vypracovaný spolehlivý odhad celkového objemu finančních prostředků potřebných k tomu, aby bylo možné dosáhnout jeho cílů a úkolů. ESVČ (včetně EUMS) a GŘ MOVE však vyjádřily záměr vyčíslit potřeby EU v oblasti financování infrastruktury dvojího užití. Členské státy a jejich ministerstva obrany a ministerstva dopravy byly vyzvány k účasti na studii, která zahrnovala třístupňovou analýzu nedostatků s cílem „vypracovat plán řešení nedostatků v infrastruktuře, zejména vyčíslením potřebných finančních prostředků EU v rámci Nástroje pro propojení Evropy III do konce roku 2024“ pro víceletý finanční rámec po roce 2027.

36 Výsledky této analýzy nedostatků měly být předloženy do března/dubna 2024. Zatímco ministerstva obrany tuto analýzu nedostatků uvítala, některé z oslovených subjektů se pozastavovaly nad tím, proč je tak naléhavě nutné, aby byla dokončena v prvním pololetí roku 2024, když ve VFR na období 2021–2027 nejsou plánovány žádné další výzvy týkající se infrastruktury dvojího užití, protože už nejsou k dispozici žádné další finanční prostředky EU. Třetí a poslední výzva k podávání návrhů na projekty infrastruktury dvojího užití financované EU byla uzavřena tři měsíce po zahájení studie, v září 2023. Analýza nedostatků má vyústit ve vypracování výčtu projektů zahrnujícího přeshraniční a velké vnitrostátní projekty, u nichž bude určovat, které z nich mají vojenskou hodnotu. Podle Komise se výsledky této analýzy nedostatků stanou podkladem pro přípravu víceletého finančního rámce na období po roce 2027, pro který bude muset Komise předložit návrhy v polovině roku 2025.

37 Znění akčního plánu bylo výsledkem kompromisu, který se ve snaze zajistit vzájemnou dohodu přizpůsoboval různým postojům 27 členských států, což mohlo vést k oslabení jeho celkové účinnosti. Naše hodnocení potvrdili i zástupci členských států, s nimiž jsme se setkali. V plánu je stanoveno, že aktéři na úrovni EU „přijmou“ opatření, která jsou jim určena, avšak členské státy k přijetí opatření, která jsou jim určena, plán pouze „vyzývá“. Jedním z důvodů k tomu může být svrchovanost členských států v oblasti obrany.

38 Tři ze sedmi členských států, které jsme navštívili, považují akční plán 2.0 spíše za politický dokument, který ukazuje, že EU je v oblasti vojenské mobility aktivní, a nikoliv za operativní dokument. Některé úkoly určené členským státům se také překrývají s úkoly, na kterých členské státy už pracují nebo pracovaly⁸. Pouze 13 z 29 „zásadních opatření na úrovni EU“⁹ (tj. méně než 45 %) má stanovené cílové datum v podobě roku nebo konce roku. Žádné z nich nemá stanoveny ukazatele doprovázené základními hodnotami nebo milníky. To brání účinnému monitorování a podávání zpráv o dosaženém pokroku.

39 Některá administrativní a procesní opatření akčního plánu 2.0 jsou prováděna v rámci pracovních skupin agentury EDA nebo prostřednictvím projektu vojenské mobility PESCO. Šest ze sedmi členských států, které jsme navštívili, potvrdilo, že strategické cíle akčního plánu 2.0 byly začleněny do operativních cílů na vnitrostátní úrovni, které jsou součástí například jejich národních plánů vojenské mobility. Jediným veřejně přístupným plánem je [nizozemský národní plán vojenské mobility](#). Všechny sedm členských států má na vnitrostátní úrovni zavedeny různé formy pracovních kanálů pro účely koordinace vojenské mobility a diskuse o jejím pokroku. Čtyři ze sedmi členských států rovněž sledují pokrok v provádění akčního plánu 2.0 na vnitrostátní úrovni.

Zprávy o provádění akčního plánu 2.0 neposkytují komplexní informace o dosaženém pokroku

40 Pro účely sledování akčního plánu 2.0 se plánují pouze výroční zprávy o pokroku. Členské státy nemají konkrétní povinnost podávat formálním postupem EU zprávy o opatřeních, k jejichž přijetí byly „vyzvány“, a proto tak nečiní. Na druhé straně podává agentura EDA orgánům EU zprávy o pokroku v opatřeních, která jsou určena především jí.

41 [První zpráva o pokroku](#) týkající se provádění akčního plánu 2.0 byla zveřejněna v listopadu 2023. Má pouze informativní povahu a nestanoví žádné další kroky. Vzhledem ke způsobu, jakým byl akční plán 2.0 koncipován, neobsahuje zpráva – a ani nemůže obsahovat – systematické informace o dosavadním pokroku v jednotlivých zásadních opatřeních na úrovni EU, nehledě na to, že neobsahuje ani informace o pokroku v plnění opatření, k nimž byly členské státy vyzvány. Dokument tedy představuje spíše výčet toho, co se stalo v EU v oblasti vojenské mobility v uplynulém roce sledovaného období, bez jasného odkazu na opatření stanovená v akčním plánu. Zpráva proto neuvádí, zda EU dosáhla pokroku v řadě opatření, včetně některých opatření spadajících do pilíře Odolnost a připravenost.

⁸ Například úkoly vyplývající ze [závěrů Rady z 25. června 2018 o bezpečnosti a obraně](#) (bod 18) nebo z jednotlivých pracovních skupin agentury EDA.

⁹ 1. pilíř: 3 z 5, 2. pilíř: 4 z 6, 3. pilíř: 6 z 14, 4. pilíř: 0 z 4.

Pokrok ve čtyřech pilířích akčního plánu 2.0 je nerovnoměrný

42 V této části zprávy se zabýváme pokrokem dosaženým při provádění akčního plánu 2.0. U I. pilíře posuzujeme, zda Komise přidělovala finanční prostředky EU na dopravní projekty dvojího užití na základě řádných kritérií, která řeší prioritní nedostatky v geostrategicky nejvýznamnějších lokalitách EU. Hodnotíme také pokrok dosažený při plnění opatření ve všech čtyřech pilířích akčního plánu 2.0. Dále uvádíme přehled obdržené zpětné vazby týkající se pokroku v provádění výzev ze strany zkoumaných členských států.

I. pilíř – EU poskytuje vítané finanční prostředky, vzniká však značná mezera a chybí dostatečné zaměření na geopolitická a vojenská hlediska
Omezený rozpočet EU byl vyčerpán dříve, než byly stanoveny nejnaléhavější priority

43 Všechny zúčastněné strany, mezi nimiž jsme prováděli dotazování, považovaly rozpočet víceletého finančního rámce na období 2021–2027 ve výši 1,69 miliardy EUR na infrastrukturu dvojího užití pro vojenskou mobilitu za skromný, celkově jej však vítaly jako první krok správným směrem. Vzhledem k částce předpokládaly, že bude možné financovat pouze malé, individuální projekty v síti TEN-T, a nikoli koridor – byť jen zčásti. Průměrná výše financování z EU pro 95 vybraných projektů vojenské mobility činila 18 milionů EUR. Jednou z podmínek přípustnosti a způsobilosti projektů bylo, aby se nacházely jak na síti TEN-T, tak na vojenské síti EU (viz [tabulka 1](#)).

Tabulka 1 – Hlavní podmínky přípustnosti a způsobilosti v rámci Nástroje pro propojení Evropy 2 na období 2021–2027

Podmínky přípustnosti a způsobilosti – hlavní prvky	
Podmínky přípustnosti (výňatek)	
Dopisy o podpoře členského státu (zpravidla ministerstva dopravy/infrastruktury).	
○	Soubor dokumentů potvrzujících soulad s předpisy v oblasti životního prostředí pro projekty a studie prací a studie zajištění odolnosti vůči změně klimatu pro třetí výzvu
○	Prohlášení o mapě vojenské sítě
Podmínky způsobilosti (výňatek)	
○	Projekt je v souladu s maximální/minimální dobou trvání stanovenou v podmínkách výzvy
○	Projekt se nachází na síti TEN-T
○	Projekt se nachází na vojenské dopravní síti EU
○	Projekt splňuje alespoň jeden z požadavků týkajících se dvojího užití a příslušnou hodnotu nebo normu ve smyslu prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/1328

44 I jednotlivé velké projekty v oblasti infrastruktury často stojí více než 1,69 miliardy EUR, což je částka plánovaná pro všech 27 členských států EU na celý sedmiletý víceletý finanční rámec. Pro další dokreslení toho, jak je tato částka omezená, EIB už v roce 2016 zaznamenala roční investiční deficit v EU ve výši 80 miliard EUR určených na modernizaci dopravních sítí za účelem snížení nákladů na kongesci a odstranění úzkých míst v obchodu¹⁰. Ministerstva obrany členských států, s nimiž jsme vedli konzultace, trvala na tom, že potřeby armády z různých důvodů přesahují infrastrukturu na sítích TEN-T. Patří mezi ně potřeba dopravy do budoucích vojenských obranných pozic a zpět či potřeba vybudovat místní infrastrukturu pro přepravu vojáků na frontu v případě konfliktu a pro evakuaci civilistů. S ohledem na výši dostupných prostředků EU se však obecně vycházelo z toho, že na tyto investice nebudou poskytovány žádné prostředky EU.

¹⁰ EIB, *Restoring EU competitiveness* (verze z roku 2016), s. VIII.

45 Ve snaze zohlednit vývoj bezpečnostní situace v Evropě po rozpoutání útočné války Ruska proti Ukrajině předsunula Komise dostupné finanční prostředky do výzev z let 2022 a 2023. Šest ze sedmi oslovených členských států považuje tento přístup za správný, neboť projekty financované EU by tak mohly být případně dokončeny dříve. Přestože rychlé uvolnění tohoto rozpočtu na investice do infrastruktury dvojího užití bylo ze strany EU důležitým politickým signálem, zjistili jsme, že jeho výsledkem bylo financování z EU, které nebylo stabilní a předvídatelné, neboť do příštího víceletého finančního rámce tak vznikla více než čtyřletá mezera – a tedy značný časový interval do doby, než budou vyhlášeny nové výzvy a poskytnuto nové financování pro infrastrukturu dvojího užití. Tři ze sedmi navštívených členských států upozornily na tuto „nesrovnalost“ v poskytovaných finančních prostředcích EU. Některé členské státy, které jsme v rámci konzultace oslovili, poukazovaly také na skutečnost, že třístupňová analýza nedostatků (viz bod 35) by nebyla po několik let používána, což by vedle rizika oddálení důležitých investic znamenalo i ztrátu získaných znalostí.

Žadatelé podávající návrhy v rámci výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy a vojenské mobility jsou často totožní

46 Výzvy spojené s projekty infrastruktury dvojího užití v oblasti vojenské mobility představovaly pro příjemce příležitost z různých důvodů:

- EU mohla spolufinancovat projekty na výstavbu letišť, což by jinak bylo obtížné,
- nebyla vyžadována analýza nákladů a přínosů (i když příjemci prováděli vlastní interní analýzy nákladů),
- v první výzvě mohly získat finanční prostředky z EU i projekty, které už probíhaly nebo byly zahájeny ještě před vyhlášením výzev; ve druhé a třetí výzvě musely být projekty zahájeny nejdříve v den podání návrhu (tj. po vyhlášení výzev).

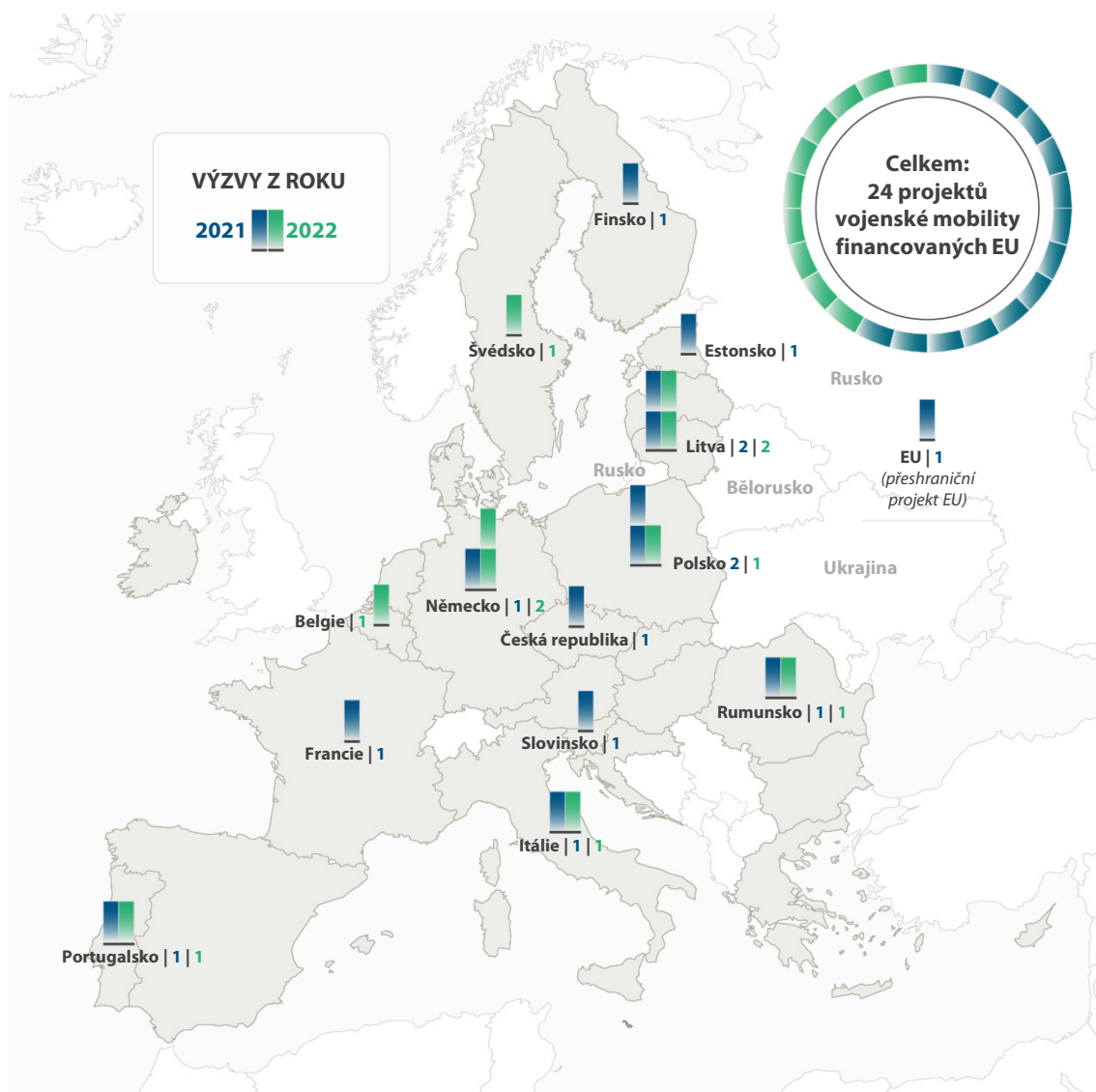
47 Podle názoru všech navštívených členských států s výjimkou jednoho však dokumentace potvrzující soulad s předpisy v oblasti životního prostředí a/nebo studie zajištění odolnosti vůči změně klimatu, které jsou součástí třetí výzvy, představují určitou komplikaci, protože jsou časově náročné a zpomalují projekty, a je třeba je zjednodušit. Tři ze sedmi členských států, které jsme navštívili, vyjádřily pochybnosti, zda jsou tyto soubory/studie vůbec vhodné pro vojenskou mobilitu vzhledem k její naléhavosti v kontextu probíhající války v Evropě.

48 Většina členských států, s nimiž jsme vedli konzultace, považovala 50% míru spolufinancování ze strany EU za přiměřenou. Potenciální žadatelé podávající návrhy v rámci obecných výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy jsou však často totožní s žadateli v rámci výzev v oblasti vojenské mobility. Projekty Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy se – podle zpětné vazby, kterou jsme získali – často týkají úseků nacházejících se jak na hlavní síti TEN-T, tak na síti vojenské mobility a splňují požadavky na dvojí užití vyplývající z výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti vojenské mobility (viz [tabulka 1](#)). Tak tomu bývá například u dálničních projektů. Navíc zejména v členských státech způsobilých pro [financování z Fondu soudržnosti](#), kde jiné fondy nabízejí míru spolufinancování až 85 %, přitahovala 50% míra menší zájem.

Jedním ze základních kritérií výběru byla vyzrálост projektu

49 Za účelem podrobné analýzy jsme vybrali vzorek 24 projektů určených k financování z EU v rámci výzev v oblasti vojenské mobility z let 2021 a 2022. U pěti z těchto projektů – v Německu, Estonsku, Litvě, Polsku a Portugalsku – jsme vykonali návštěvu na místě (pro další podrobnosti o tomto výběrovém souboru viz [obrázek 8](#)).

Obrázek 8 – Přehled našeho vzorku



Zdroj: EÚD.

50 Z těchto 24 projektů byl pouze jeden zahájen až po zveřejnění výsledků výzvy a podpisu grantové dohody. To znamená, že všech ostatních 23 projektů bylo zahájeno v různých fázích před podpisem grantové dohody a čtyři projekty byly dokonce zahájeny ještě před zveřejněním samotné výzvy.

51 Na začátku období 2021–2027 pracovní program Nástroje pro propojení Evropy pro odvětví dopravy¹¹ výjimečně umožňoval financovat projekty, které už byly zahájeny dříve (viz bod 46). Například podle [výzvy k podávání návrhů v oblasti vojenské mobility z roku 2021](#) zveřejněné ke dni 16. září 2021 byly za způsobilé považovány náklady na projekty infrastruktury dvojího užití už od 1. ledna 2021. Podle Komise měla tato výjimka za cíl vyvažovat rozdíl mezi programy na období 2014–2020 a na období 2021–2027, který vznikl v důsledku opožděného přijetí nového nařízení o Nástroji pro propojení Evropy¹². Jedním z důvodů, proč to bylo možné, byla skutečnost, že požadavky na infrastrukturu dvojího užití zveřejněné dne 10. srpna 2021 (viz bod 09) byly v mnoha případech stejné jako požadavky stanovené pro ostatní projekty v rámci sítě TEN-T v nařízení o hlavních směrech pro rozvoj sítě TEN-T v tehdy platném znění¹³. Rozhodujícím faktorem pro výběr projektů ke spolufinancování ze strany EU byla proto jejich vyzrálost.

Při výběru projektů infrastruktury dvojího užití není dostatečně zohledněno vojenské hodnocení a geostrategický rozměr

52 V [tabulce 2](#) jsou uvedeny klíčové kroky postupu hodnocení žádostí o projekty infrastruktury dvojího užití.

¹¹ Viz bod 08.

¹² Viz také čl. 4 odst. 6 [nařízení \(EU\) 2021/1153](#), kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy.

¹³ [Nařízení \(EU\) č. 1315/2013](#).

Tabulka 2 – Klíčové kroky postupu hodnocení žádostí v oblasti infrastruktury dvojího užití

Postup klíčových kroků	Výsledný dokument
První fáze postupu hodnocení (vedená výkonnou agenturou CINEA)	
1. Hodnocení třemi nezávislými odborníky na dopravu	Nezávislá hodnotící zpráva
2. Na konsensu založené hodnocení tří nezávislých odborníků, jež tvoří výstup ze setkání řízeného moderátory výkonné agentury CINEA	Na konsensu založená zpráva
Druhá fáze postupu hodnocení (vedená GŘ MOVE)	
3. Vojenské hodnocení Vojenského štábu EU	— E-mail pro výzvu na rok 2021 — Hodnotící formulář Vojenského štábu EU pro následující výzvy
4. Interní hodnotící komise, které předsedá GŘ MOVE a jejímiž členy jsou zástupci GŘ MOVE, GŘ ENV, GŘ REGIO a výkonné agentury CINEA a která přezkoumává všechny způsobilé návrhy v rámci výzvy	Pozn.: před zasedáním interní hodnotící komise předložilo GŘ MOVE návrh, aby se u kritéria „priority a naléhavosti“ zohlednilo hodnocení Vojenského štábu EU. Hodnocení tohoto kritéria bylo v případě potřeby odpovídajícím způsobem upraveno. Do souhrnných hodnotících zpráv byla zahrnuta aktualizovaná bodová hodnocení a odůvodnění.
5. Závěrečné zasedání výběrové komise, kterému předsedá GŘ MOVE a jehož členy jsou zástupci GŘ MOVE, GŘ ENV, GŘ REGIO a výkonné agentury CINEA na úrovni ředitelů	Závěrečné souhrnné hodnotící zprávy a seznam návrhů vybraných pro financování z EU

Kromě toho byl najat externí nezávislý pozorovatel, který dohlížel na postup hodnocení výzev z let 2021 a 2022 a vypracoval závěrečnou zprávu.

53 V rámci výzev byl výběr projektů prováděn na základě pěti kritérií se stejným váhovým koeficientem (priorita a naléhavost, vyzrálost, kvalita, dopad, katalytický účinek). Ve čtyřech ze sedmi navštívených členských států nevyhovovalo těchto pět kvalifikačních kritérií potřebám výběru projektů, které mají klíčový význam pro zlepšení vojenské mobility v EU, nebo jejich potřebám vyhovovalo jen zčásti. Zejména hodnocení vojenských projektů ze strany Vojenského štábu EU, které posuzovalo, zda navrhované projekty skutečně zlepší strategické nasazení nebo zda řeší nedostatky a úzká místa v infrastruktuře, se započítávalo pouze do hodnocení jednoho kritéria – priorita a naléhavost. Na druhou stranu byl zásadní význam přikládán vyzrálosti projektu (viz bod 51). Proto podle vyjádření dvou členských států, které jsme navštívili, některé z těchto projektů dvojího užití nebudou dostatečně řešit vojenská hlediska.

54 Zjistili jsme, že při výběru projektů infrastruktury dvojího užití pro financování z EU nebyly dostatečně zohledněny geopolitické aspekty, neboť financování nebylo zaměřeno na projekty s nejvyšší geostrategickou hodnotou. Podobný názor sdílely tři ze šesti členských států, které se k tomuto tématu vyjádřily. Výběr projektů tedy probíhal nesystematicky, po jednotlivých projektech, veden snahou o zlepšení některých izolovaných částí koridoru, nikoli však nutně na místech s největším strategickým významem. Všechny navštívené členské státy vyjádřily názor, že postup výběru projektů infrastruktury dvojího užití financovaných z EU by měl zahrnovat určité formy stanovení priorit.

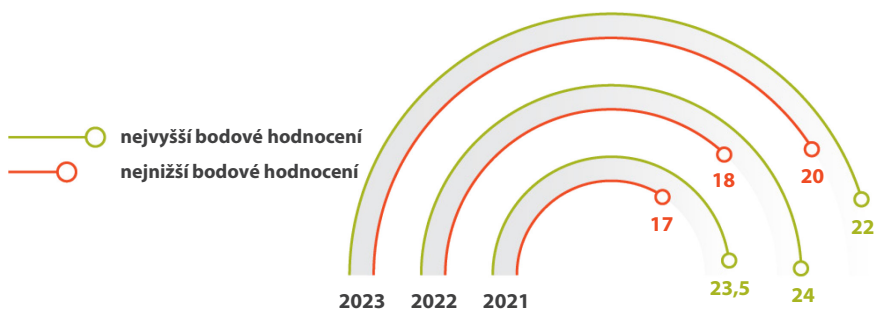
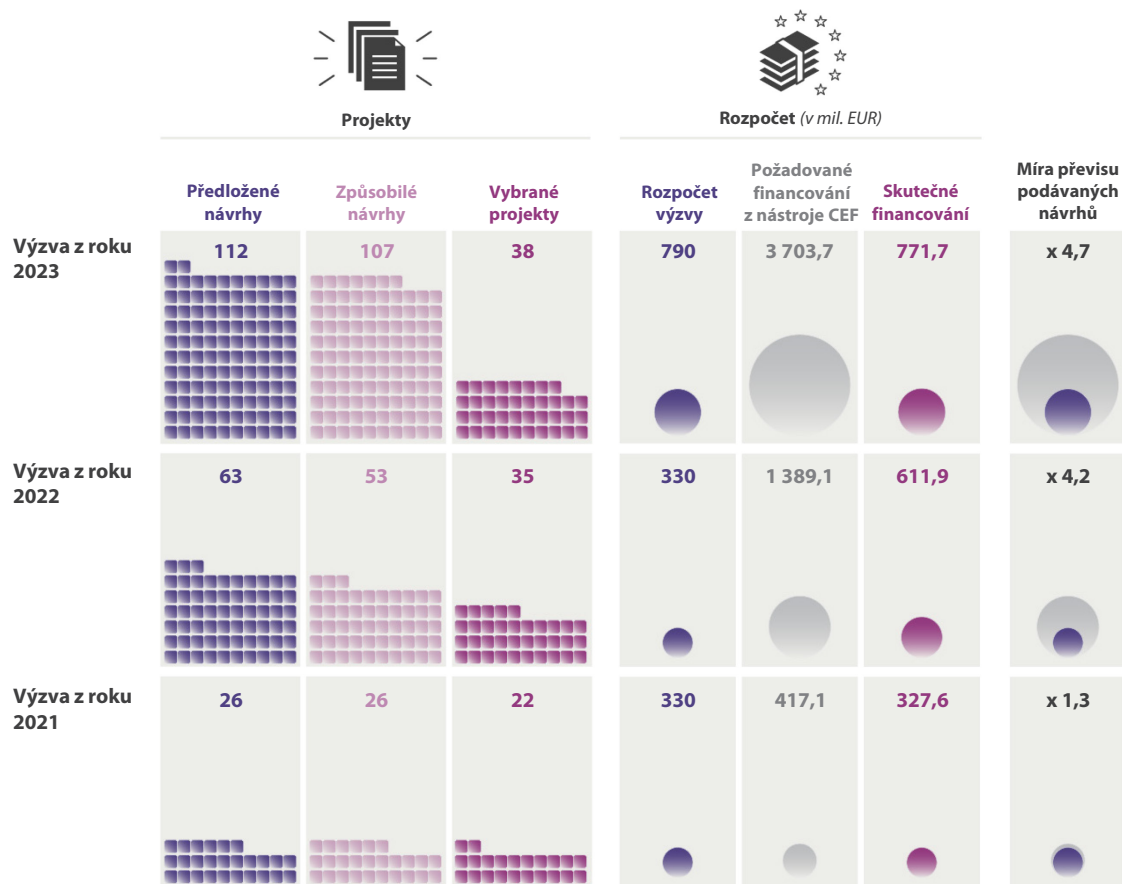
55 Kromě toho Vojenský štáb EU v rámci výzvy z roku 2021 vyhodnotil dva projekty jako „prvořadé“ a 16 jako „velmi důležité“. V rámci výzvy z roku 2021 však bylo vybráno 22 projektů. To znamená, že k financování z EU byly vybrány čtyři projekty navzdory tomu, že je Vojenský štáb EU nepovažoval za „prvořadé“ nebo za „velmi důležité“. To lze vysvětlit tím, že v reakci na výzvu z roku 2021 byl nižší převis podávaných návrhů.

56 K jednomu zvláště závažnému případu došlo v rámci výzvy z roku 2023, kdy projekt na výstavbu jednoho z posledních úseků silnice, která patří z vojenského hlediska k nejstrategičtějším v EU, nebyl vybrán k financování z EU, ačkoli ostatní tři úseky téže silnice byly vybrány v rámci výzev z let 2021 a 2022. Posouzení hodnotících kritérií pro jednotlivé úseky této silnice prováděli různí odborníci a nebylo konzistentní. Jedním z aspektů, jímž se výzva z roku 2023 lišila od výzev z let 2021 a 2022, byl vyšší převis podávaných návrhů, což znamená, že několik projektů, které splňovaly hodnotící kritéria, nemohlo být vybráno z důvodu omezeného rozpočtu, který byl k dispozici. V odpovědi na dopisy dotčeného členského státu Komise připomněla, že „projekt by mohl být způsobilý pro financování i v rámci budoucích obecných výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy“.

Fondy EU se s každou další výzvou těšily zvýšenému zájmu, míra jejich využívání se však mezi členskými státy lišila

57 Počet žádostí v reakci na výzvy Nástroje pro propojení Evropy k podávání návrhů v oblasti infrastruktury dvojího užití postupem času rostl. Tato zvýšená konkurence měla za následek, že se zvýšil i minimální počet bodů potřebných pro výběr (viz [obrázek 9](#)). Pomalý rozjezd v roce 2021 lze zdůvodnit různými faktory, jako je novost těchto výzev nebo čas, který jednotlivá ministerstva (např. ministerstva obrany nebo dopravy) v některých členských státech potřebovala k tomu, aby na těchto otázkách začala spolupracovat. Rostoucí převis podávaných návrhů u výzev svědčí o zvýšeném zájmu ze strany členských států a příjemců projektů.

Obrázek 9 – Údaje o výzvách Nástroje pro propojení Evropy v oblasti vojenské mobility



Zdroj: EÚD.

58 Z **obrázku 10** vyplývá, že 95 projektů vybraných pro financování z EU bylo rozděleno mezi 21 různých členských států EU – všechny státy uvedené na obrázku a Bulharsko, které se podílí na jednom přeshraničním projektu. Tyto přeshraniční projekty (na **obrázku 10** pod označením „EU“) tvoří pouze dva z 95 projektů vybraných k financování:

- 1) z výzvy z roku 2021: železniční projekt přeshraničního spojení mezi Finskem a Švédskem;
- 2) z výzvy z roku 2023: projektová fáze nového mostu přes Dunaj spojujícího Bulharsko a Rumunsko.

59 Z hlediska příspěvku z EU jsou na prvních čtyřech místech s podílem 44 % tyto členské státy:

- 1) Německo (16,5 % celkového příspěvku EU);
- 2) Polsko (13 %);
- 3) Litva (7,4 %);
- 4) Lotyšsko (7,1 %).

Projekty financované z EU se jednoznačně koncentrují na východě EU, přičemž tři z těchto čtyř nejvýznamnějších členských států mají společnou hranici s Ruskem, tři s Běloruskem a jeden s Ukrajinou.

Obrázek 10 – Příspěvek EU a počet projektů podle členských států (výzvy z let 2021–2023)

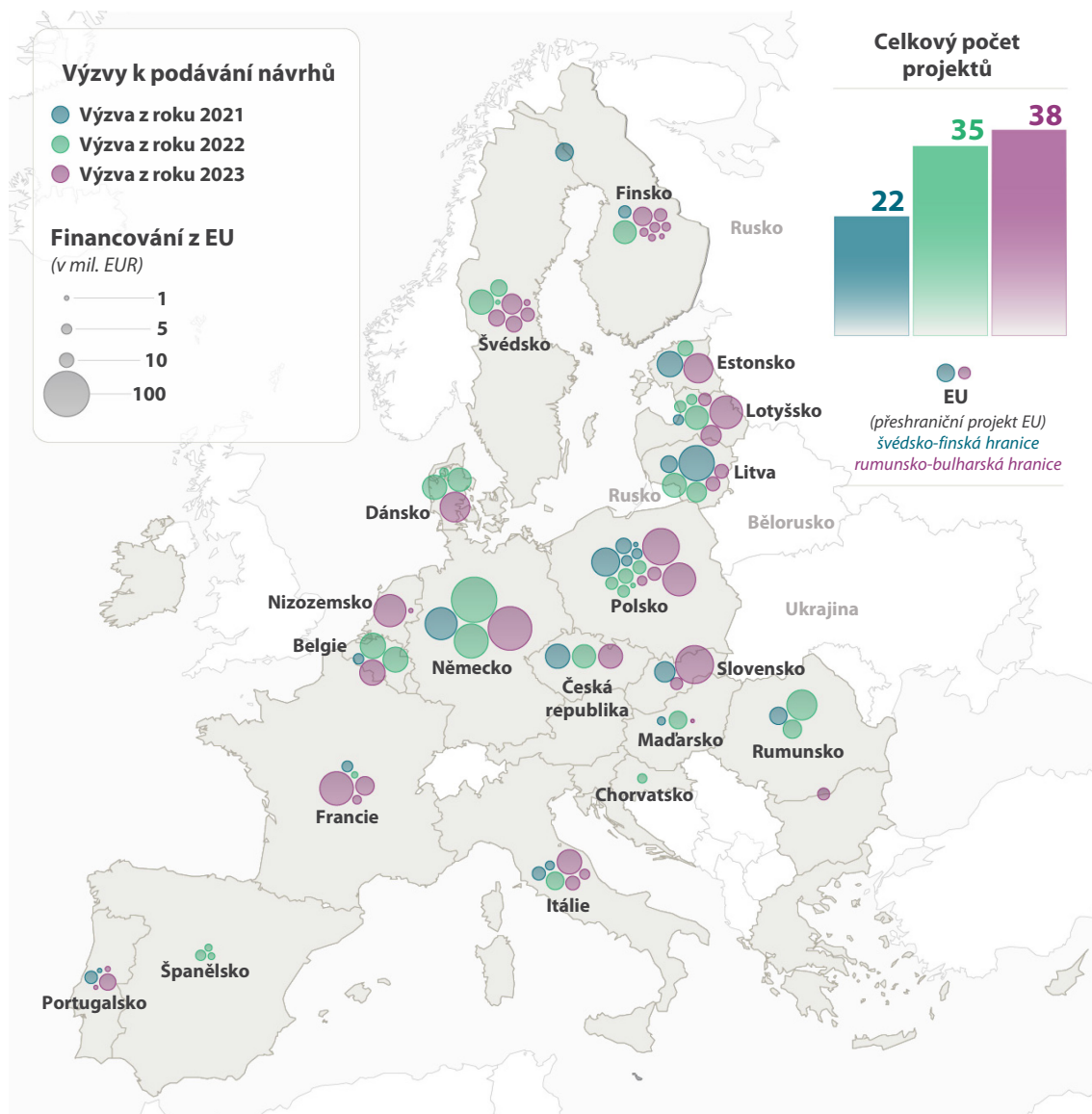


Zdroj: EÚD.

60 Na druhé straně na jižní trase směrem na Ukrajinu EU nefinancovala žádné projekty v Řecku a bulharskému účastníku konsorcia poskytla pouze skromný příspěvek EU (viz bod **58**). Řecko předložilo dvě projektové žádosti pro výzvu z roku 2023, které získaly bodové hodnocení splňující hodnotící kritéria, ale nebyly vybrány z důvodu nedostatku finančních prostředků. To je další příklad, který ilustruje, že váhový koeficient vojenských kritérií a geopolitických hledisek při výběru projektů byl nedostatečný (viz body **53** a **54**). Dalšími členskými státy, v nichž není žádná infrastruktura dvojího užití financovaná z EU, jsou Rakousko, Kypr, Irsko, Lucembursko a Malta.

61 Kromě toho se jednotlivé členské státy, které spolu přímo sousedí, zaměřovaly na různé typy projektů (železniční, letecké, silniční atd.), takže mezi členskými státy chyběla konzistentnost. Celkem 70 % finančních prostředků z EU směřovalo na železniční a silniční projekty. Na **obrázku 11** je uveden přehled členských států, v nichž se nacházely projekty Nástroje pro propojení Evropy v oblasti vojenské mobility, a výše financování z EU, které tyto státy čerpaly.

Obrázek 11 – Přehled projektů v oblasti vojenské mobility financovaných z prostředků EU v rámci Nástroje pro propojení Evropy



Zdroj: EÚD.

62 Na [obrázku 12](#) je zachycena analýza projektů, na které nebylo poskytnuto financování, v rámci všech tří výzev. U výzvy z roku 2023 byl hlavním důvodem zamítnutí žádostí nedostatek finančních prostředků, zatímco u výzvy z roku 2022 bylo hlavním důvodem nízké bodové hodnocení. U výzvy z roku 2021 byly zamítnuty pouze čtyři žádosti z důvodu nedostatku finančních prostředků.

Obrázek 12 – Projektové žádosti, které nebyly vybrány k financování, rozdělené podle důvodu (výzvy z let 2021–2023)



Zdroj: EÚD.

63 Výkonná agentura CINEA společně s GŘ MOVE a Vojenským štábem EU pořádaly každý rok (2021, 2022 a 2023) informační dny k výzvám Nástroje pro propojení Evropy týkajícím se vojenské dopravní mobility s cílem pomoci potenciálním žadatelům¹⁴. Vykonali jsme návštěvu na místě pěti projektů z výzvy z roku 2021 v pěti členských státech (viz [příloha III](#)). Všichni koordinátoři projektů hodnotili pomoc, které se jim dostalo především od výkonné agentury CINEA, ale také od GŘ MOVE, kladně. Tři ze sedmi členských států však také označily proces podávání žádostí za složitý, včetně elektronického systému řízení grantů (eGrants), který popsaly jako nepříliš uživatelsky vstřícný.

¹⁴ Viz například [Informační den o vojenské dopravní mobilitě v rámci nástroje CEF konaný v roce 2023](#).

64 Po provedení výběru projektů byla výkonná agentura CINEA zodpovědná za přípravu individuálních grantových dohod s každým příjemcem projektu. V členských státech projekty řídí koordinátoři projektů, kteří pravidelně informují o jejich průběhu. Projekty mají přiděleny specializované projektové úředníky výkonné agentury CINEA. V době našich návštěv bylo všech pět projektů nebo části tří z nich z různých důvodů zpožděno.

Pokrok při provádění opatření v rámci čtyř pilířů je různý

I. pilíř – Multimodální koridory a logistická střediska: stabilní pokrok v plnění zásadních opatření na úrovni EU a splnění všech výzev členským státům

65 Z pěti zásadních opatření na úrovni EU v rámci prvního pilíře už byla tři dokončena (jedno se zpožděním) a dvě probíhají (jedno se zpožděním). To představuje celkově stabilní pokrok v těchto opatřeních (pro bližší informace viz [příloha IV](#)).

Sedm členských států, které jsme navštívili, nám poskytlo zpětnou vazbu k pěti výzám v rámci prvního pilíře. Navštívené členské státy tato opatření obecně provedly. Pro bližší informace viz [příloha V](#).

II. pilíř – Opatření v oblasti regulační podpory: určitý pokrok v plnění zásadních opatření na úrovni EU a smíšený pokrok v plnění výzev členským státům

66 Mezi sedmi členskými státy, které jsme navštívili, panovala shoda ohledně zásadního významu vojenské mobility, zejména v současném evropském bezpečnostním kontextu. Jejich hlavní priority se však lišily v závislosti na situaci v jednotlivých zemích: pro některé bylo hlavní prioritou zjednodušení administrativních postupů, zatímco pro jiné to byly investice do infrastruktury dvojího užití.

67 Na základě zpětné vazby, kterou agentura EDA poskytla Komisi, probíhají čtyři opatření, která jsou především určena agentuře EDA. Jedno ze dvou opatření určených Komisi je dokončeno a druhé probíhá. To představuje celkově uspokojivý pokrok v plnění těchto opatření. Pro bližší informace viz [příloha IV](#).

68 Projekt systému SDMMS (viz bod [11](#)) je na úrovni EU prováděn v rámci II. pilíře v reakci na zásadní opatření 3. Cílem projektu je vyvinout jednotnou softwarovou platformu, která zajistí bezpečné prostředí pro výměnu informací o přesunu vojenských jednotek mezi zeměmi a pro podávání žádostí o povolení k přeshraničnímu přesunu a jejich schvalování.

69 Konsorcium projektu systému SDMMS je tvořeno 11 organizacemi z 10 členských států. Kromě členů konsorcia se v současné době na projektu podílí také 11 členských států, které by měly přispět do celkového rozpočtu projektu téměř 20 %. Šest ze sedmi členských států, které jsme navštívili, se k vývoji tohoto systému vyslovilo kladně, přičemž ministerstva obrany s nadějí vyhlíží potenciál digitalizace. Jeden členský stát, který projevil menší zájem, to vysvětlil tím, že v současné době neplánuje digitalizaci [formuláře celní deklarace EU 302](#), protože ta by předpokládala změnu [celního kodexu Unie](#). Členské státy, které jsme navštívili a které jsou všechny členskými zeměmi NATO, v praxi používají [formulář NATO 302](#), který byl zaveden v 50. letech 20. století a z něhož vychází formulář EU 302, a to i pro přesuny v rámci EU. Prototyp systému měl být připraven do konce roku 2025, ale projekt se zpozdil.

70 V době našich rozhovorů představoval hlavní problém podpis memoranda o porozumění projektu všemi zúčastněnými členskými státy. Dokud nebude podepsáno memorandum o porozumění, nemůže EU po předběžném financování uvolnit finanční prostředky a zúčastněné členské státy, které jej nepodepsaly, je nemohou čerpat.

71 Zpětná vazba, kterou jsme obdrželi od navštívených členských států týkající se tří výzev v rámci II. pilíře, je smíšená, zejména pokud jde o opatření 1 – nejdůležitější opatření z hlediska splnění cíle 5 dnů pro postupy při překračování hranic nebo 3 dnů v případě jednotek rychlého nasazení. Opatření 2 a 3 lze považovat za splněná. Pro bližší informace viz [příloha V](#).

III. pilíř – Dimenze odolnosti a připravenosti: smíšený pokrok v plnění zásadních opatření na úrovni EU, zatímco plnění výzev členskými státy nelze jednoznačně posoudit

72 III. pilíř akčního plánu 2.0 se týká potřeby „zajistit odolnost, a to i v kontextu kybernetických hrozeb, hrozeb spojených se změnou klimatu a dalších hybridních hrozeb, které mohou být zacíleny na klíčové uzly v přepravním systému používaném armádou“. Tento pilíř se vyznačuje nejvyšším počtem zásadních opatření na úrovni EU, a to 14 z 29 (48 %), přičemž obsahuje pouze jednu výzvu členskými státy. Zjistili jsme, že akční plán 2.0 obsahuje příliš mnoho opatření, zejména v rámci tohoto pilíře, a měl by být cílenější. Stejný názor vyjadřovali i odborníci, které jsme oslovili v rámci konzultací.

73 V [příloze IV](#) jsou uvedeny informace o pokroku 14 zásadních opatření na úrovni EU v rámci III. pilíře. Šest ze 14 opatření na úrovni EU je především určeno pro agenturu EDA, jejíž audit nespadá do naší působnosti. Podle [zprávy o pokroku akčního plánu 2.0 z listopadu 2023](#) pět z těchto šesti opatření dosud probíhá. Zpráva o pokroku neobsahovala žádné informace o probíhající činnosti v souvislosti s opatřením 10 týkajícím se „spolehlivé a účinné výměny a sdílení digitálních údajů mezi příslušnými zúčastněnými stranami v oblasti civilního a vojenského letectví“. Podle informací od agentury EDA je toto opatření agenturou prováděno prostřednictvím programu [provádění výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe](#). Probíhá také samostatný projekt EDF, který je mimo jiné zaměřen na výměnu dat z řízení letového provozu. Nenašli jsme žádné důkazy o formální analýze poučení vyvozených z vojenských cvičení, která by potvrdila existenci spolehlivé a účinné schopnosti využívat získané poznatky na úrovni EU. Tato schopnost má zásadní význam pro zajištění toho, aby problémy vyplývající z vnitrostátních a nadnárodních (a to i v rámci NATO) *table-top* cvičení a cvičení v terénu byly řádně zaznamenávány a řešeny v rámci formálního postupu tak, aby bylo možné doporučit nápravná opatření.

74 Pokud jde o pokrok, kterého orgány EU dosáhly v plnění zásadních opatření na úrovni EU pro III. pilíř, podle dostupných informací a našeho dalšího sběru a analýzy informací:

- pro čtyři oblasti nejsou k dispozici žádné konkrétní informace o pokroku,
- čtyři zásadní opatření probíhají.

75 Cílem jediné výzvy členským státům v tomto pilíři je zajistit „kybernetickou odolnost budoucích digitálních procesů a postupů [tak, aby přitom navázaly] na činnost agentury EDA a [prozkoumaly] možnost rozvíjení funkčních požadavků týkajících se bezpečnosti“. Všechny členské státy, které jsme navštívili, vnímají význam těchto hrozeb a usilují o zajištění kybernetické odolnosti. Nicméně způsob, jakým je toto opatření definováno, nám neumožňuje jednoznačně posoudit jeho dokončení, protože nestanoví jasná kritéria, referenční stav, milníky ani žádný konkrétní cíl.

IV. pilíř – Partnerský rozměr: bylo dosaženo určitého pokroku v plnění zásadních opatření na úrovni EU

76 IV. pilíř akčního plánu 2.0 obsahuje čtyři zásadní opatření na úrovni EU a neobsahuje žádné výzvy členským státům. Všechny sedm členských států, které jsme navštívili, jsou zároveň i členskými zeměmi NATO. NATO z jejich hlediska představuje hlavní faktor kolektivní obrany v Evropě. Všechny navštívené členské státy potvrdily význam opatření v rámci tohoto pilíře, zejména s ohledem na posílení spolupráce mezi EU a NATO. Jsou však toho názoru, že EU by neměla zdvojit to, co už dělá NATO. Berou na vědomí skutečnost, že NATO uplatňuje vysoký stupeň utajování informací, ale nepovažují to za překážku, která by měla bránit další spolupráci mezi EU a NATO, a vojenskou mobilitu považují za dobrý příklad spolupráce mezi EU a NATO. Všechna čtyři zásadní opatření na úrovni EU v rámci tohoto pilíře dosud probíhají. Jedno z opatření je však formulováno způsobem, který neumožňuje posoudit dosažený pokrok. Pro bližší informace viz [příloha IV](#).

77 Naše hodnocení pokroku dosaženého v oblasti zásadních opatření na úrovni EU a výzev členským státům je shrnuto v [tabulce 3](#) a [tabulce 4](#). V tabulkách je použita barevná škála „semaforu“ podle následujícího schématu:

- zelená: dokončeno nebo se blíží dokončení,
- oranžová: opatření dosud probíhá,
- červená: problémy s pokrokem (např. jen omezený pokrok, nejsou k dispozici žádné informace nebo není možné posoudit dokončení).

Tabulka 3 – Zásadní opatření na úrovni EU – shrnutí hodnocení pokroku EÚD

					Celkem
	I. pilíř – Multimodální koridory a logistická střediska: investování do dopravní infrastruktury dvojího užití	3	2	–	5
	II. pilíř – Opatření v oblasti regulační podpory	1	5	–	6
	III. pilíř – Odolnost a připravenost	–	9	5	14
	IV. pilíř – Dimenze partnerství	–	4	–	4
	Celkem	4	20	5	29

Zdroj: EÚD.

Tabulka 4 – Výzvy členským státům – shrnutí hodnocení pokroku EÚD pro sedm navštívených členských států

					Celkem
	I. pilíř – Multimodální koridory a logistická střediska: investování do dopravní infrastruktury dvojího užití	5	–	–	5
	II. pilíř – Opatření v oblasti regulační podpory	2	–	1	3
	III. pilíř – Odolnost a připravenost	–	1	–	1
	IV. pilíř – Dimenze partnerství	–	–	–	–
	Celkem	7	1	1	9

Zdroj: EÚD.

Závěry a doporučení

78 Politika EU v oblasti vojenské mobility se od roku 2017, kdy byly učiněny první kroky, vyvíjela. Tento audit zkoumal dosažený pokrok, konkrétně se zabýval druhým akčním plánem EU o vojenské mobilitě (akční plán 2.0), který byl zveřejněn v listopadu 2022. Tento plán byl sice vypracováván při zohlednění příspěvků zúčastněných stran, ale zároveň pod časovým tlakem ve složitém kontextu útočné války Ruska proti Ukrajině. Celkově jsme dospěli k závěru, že akční plán 2.0 nespočívá na dostatečně pevných základech, a to vinou některých nedostatků v koncepci, jakými jsou například chybějící hloubková analýza *ex ante* a posouzení potřeb, které by umožnily vyhodnotit odpovídající rozpočet. Pokrok při dosahování jeho cílů – zajištění rychlého a bezproblémového přesunu vojenského personálu, materiálu a prostředků, a to i v krátkém čase a ve velkém měřítku v rámci EU i mimo ni – byl dosud nerovnoměrný.

79 Zjistili jsme, že v EU neexistuje žádná ústřední funkce nebo orgán, které by zajišťovaly koordinaci opatření v oblasti vojenské mobility. Zástupci pěti členských států, které jsme navštívili, poukazovali na to, že systémy správy a řízení vojenské mobility v EU jsou složité a že lze obtížně zjistit, kdo má co na starosti. V oblasti regulačních opatření jsme zjistili překryvy (například souběžné hierarchické vztahy či podobný rozsah projektů) mezi činnostmi jednotlivých zúčastněných stran v souvislosti s vojenskou mobilitou v EU. Částečný dohled nad vojenskou mobilitou v EU vykonává Evropský parlament (viz body [22–31](#)).

Doporučení 1 – Zlepšit systémy správy a řízení vojenské mobility v EU

Komise a Evropská služba pro vnější činnost (ESVČ) by měly:

- a) zefektivnit koordinaci mezi EU, členskými státy a dalšími zúčastněnými stranami, například případným zřízením jednotného kontaktního místa;
- b) posílit stávající synergie a interakce mezi Evropskou obrannou agenturou, projekty stálé strukturované spolupráce a Komisí a ESVČ, aby se tak minimalizovalo riziko překrývání.

Cílové datum provedení: 2025

80 Znění akčního plánu 2.0 bylo výsledkem kompromisu, který sice zajistil vzájemnou dohodu, ale tím, že se přizpůsobil různým postojům 27 členských států, mohlo dojít k oslabení jeho celkové účinnosti. Koncepce akčního plánu 2.0, který se vztahuje na období 2022–2026, přináší omezení týkající se monitorování a podávání zpráv. V plánu je stanoveno, že aktéři na úrovni EU, včetně Evropské obranné agentury, „přijmou“ opatření, která jsou jim určena, avšak členské státy k přijetí opatření, která jsou jim určena, plán pouze „vyzývá“. Členské státy nemají konkrétní povinnost podávat prostřednictvím formálního postupu EU zprávy o opatřeních, k jejichž přijetí byly „vyzvány“, a Komise ani ESVČ to po nich ani nežádaly, a proto tak členské státy nečiní (viz body 33–37 a 40).

81 Tři ze sedmi členských států, které jsme navštívili, považují akční plán 2.0 spíše za politický dokument, který ukazuje, že EU je v oblasti vojenské mobility aktivní. Jeho problémem však je, že není dostatečně funkční. Například pouze 13 z 29 zásadních opatření na úrovni EU má stanovena cílová data (viz body 38–39).

82 První zpráva o pokroku týkající se provádění akčního plánu 2.0 byla zveřejněna v listopadu 2023. Nesnaží se systematicky informovat o pokroku, kterého bylo dosud dosaženo v jednotlivých zásadních opatřeních na úrovni EU. Zpráva tak spíše než jasné údaje o pokroku v opatřeních stanovených v akčním plánu uvádí výčet událostí, které se v oblasti vojenské mobility odehrály v uplynulém roce sledovaného období. Nezahrnuje ani analýzu dosud získaných poznatků, například v rámci nadnárodních vojenských cvičení (viz body 40–41 a 73).

Doporučení 2 – Sledovat pokrok jednotlivých opatření obsažených v akčním plánu 2.0 a podávat o něm zprávy

Komise a ESVČ by měly pozorně sledovat provádění akčního plánu 2.0 tak, že budou systematicky posuzovat pokrok, zpoždění či případné problémy v souvislosti s jednotlivými zásadními opatřeními na úrovni EU. Aniž by byla dotčena svrchovanost členských států v oblasti vojenské mobility, měly by Komise a ESVČ vybízet členské státy, aby poskytovaly informace o pokroku opatření, která jsou pro ně plánována. Informace o plnění každého opatření by pak měly být zahrnuty do následných zpráv o pokroku.

Cílové datum provedení: 2025

83 Výše poskytnutého financování z EU hraje klíčovou úlohu při určování toho, jak silný motivační účinek může EU očekávat ve vztahu k rozhodnutím v oblasti politiky vojenské mobility. Všechny zúčastněné strany, mezi nimiž jsme prováděli dotazování, považovaly rozpočet víceletého finančního rámce na období 2021–2027 ve výši 1,69 miliardy EUR v rámci Nástroje pro propojení Evropy na infrastrukturu dvojího užití pro vojenskou mobilitu za skromný, celkově jej však vítaly jako první krok správným směrem. Zjistili jsme, že v době zveřejnění akčního plánu 2.0 Komise neměla vypracovaný spolehlivý odhad celkového objemu finančních prostředků potřebných k tomu, aby bylo možné dosáhnout jeho cílů a úkolů (viz body [35](#) a [43](#)).

84 Ve snaze zohlednit vývoj bezpečnostní situace v Evropě po rozpoutání útočné války Ruska proti Ukrajině předložila Komise dostupné finanční prostředky do výzev v rámci Nástroje pro propojení Evropy z let 2022 a 2023. Šest ze sedmi oslovených členských států považuje tento přístup za správný, neboť projekty financované EU by tak mohly být případně dokončeny dříve. Ačkoli rychlé uvolnění tohoto rozpočtu na investice do infrastruktury dvojího užití bylo ze strany EU důležitým politickým signálem, zjistili jsme, že tím byla oslabena stabilita a předvídatelnost poskytovaného financování z EU, neboť do příštího víceletého finančního rámce tak vznikla více než čtyřletá mezera – a tedy značný časový interval do doby, než budou vyhlášeny nové výzvy a poskytnuto nové financování pro infrastrukturu dvojího užití. To může přispívat k oddalování případných dalších důležitých investic a ke ztrátě získaných znalostí mezi zúčastněnými stranami v souvislosti s financováním z EU a zadávacími řízeními (viz bod [45](#)).

85 Navzdory míře přehybu podávaných návrhů v rámci druhé a třetí výzvy a nebývalé míře hrozeb na hranicích EU, které jsou reálnější než kdykoli předtím, není v rámci současného víceletého finančního rámce pro vojenskou mobilitu k dispozici více finančních prostředků EU na financování projektů infrastruktury dvojího užití (viz [obrázek 9](#) a bod [48](#)).

86 Potenciální žadatelé podávající návrhy v rámci obecných výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy jsou však často totožní s žadateli v rámci výzev v oblasti vojenské mobility. Skutečně jsme zjistili, že se projekty podporované v rámci výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy často týkají úseků nacházejících se jak na hlavní transevropské dopravní síti (TEN-T), tak na síti vojenské mobility a splňují požadavky na dvojí užití podle kritérií pro výzvy Nástroje pro propojení Evropy v oblasti vojenské mobility. Existuje tedy potenciál pro využití výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy k řešení úzkých míst v oblasti vojenské mobility (viz bod [48](#)).

Doporučení 3 – Posoudit možnosti využití výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy k financování infrastrukturních projektů dvojího užití v rámci stávajícího víceletého finančního rámce (2021–2027)

Komise by měla posoudit možnost využití zbývajících výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy v rámci stávajícího víceletého finančního rámce k financování projektů infrastruktury dvojího užití. Toto posouzení by mělo zohledňovat vojenské požadavky a nedostatky, které EU zjistila ve své vojenské síti.

Cílové datum provedení: 2025

Doporučení 4 – Přijmout opatření ke zlepšení předvídatelnosti možného financování určeného pro vojenskou mobilitu v rámci víceletého finančního rámce na období po roce 2027

Při přípravě návrhu příštího VFR by měla Komise přezkoumat to, jak by u možného financování infrastruktury dvojího užití mohla být zajištěna větší předvídatelnost. Návrh by měl zahrnovat posouzení, zda lze k financování projektů infrastruktury dvojího užití využít příslušné nástroje EU.

Cílové datum provedení: 2027

87 Zjistili jsme, že pět kritérií pro výběr projektů v rámci výzev Nástroje pro propojení Evropy v oblasti vojenské mobility se stejným váhovým koeficientem pouze částečně vyhovovalo účelům výběru projektů, které mají klíčový význam pro zlepšení vojenské mobility v EU. Toto hodnocení potvrdily čtyři ze sedmi členských států, které jsme navštívili. Konkrétně vojenské hodnocení se započítávalo pouze do hodnocení jednoho kritéria – priority a naléhavosti. Existuje proto riziko, že některé z těchto projektů dvojího užití nebudou těmi nejvhodnějšími z vojenského hlediska (viz body [44](#) a [53](#)).

88 Zjistili jsme rovněž, že při výběru projektů infrastruktury dvojího užití pro financování z EU nebyla dostatečně zohledněna geopolitická hlediska. Na tom se shodly tři ze šesti členských států, které se k tomuto tématu vyjádřily. Výběr projektů probíhal nesystematicky, po jednotlivých projektech, veden snahou o zlepšení některých izolovaných částí koridoru, nikoli však nutně na místech s největším strategickým významem, a nepřihlíželo se k širšímu kontextu. Všechny navštívené členské státy vyjádřily názor, že postup výběru projektů infrastruktury dvojího užití financovaných z EU by měl zahrnovat určité formy stanovení priorit (viz body [54](#) a [56](#)).

89 95 projektů vybraných pro financování z EU bylo rozděleno mezi 21 různých členských států EU. Projekty financované z EU se jednoznačně koncentrují ve střední a východní části EU, přičemž tři z těchto čtyř nejvýznamnějších členských států mají společnou hranici s Ruskem, tři s Běloruskem a jeden s Ukrajinou. Na druhé straně na jižní trase směrem na Ukrajinu například EU nefinancovala žádné projekty v Řecku a bulharskému účastníku konsorcia poskytla pouze skromný příspěvek EU (viz body 58–60).

Doporučení 5 – Zlepšit postup výběru projektů infrastruktury dvojího užití v rámci VFR na období po roce 2027

V rámci víceletého finančního rámce na období po roce 2027 by Komise a ESVČ měly zajistit, aby byly vybrány ty nejvhodnější projekty v oblasti infrastruktury dvojího užití, a to tak, že bude přiznána priorita investicím, které řeší nedostatky zjištěné ve vojenské síti EU, což současně podpoří efektivnost a účinnost. To by mělo zahrnovat hledání synergií s koridory NATO. Za tímto účelem by Komise mohla zvážit zvýšení váhového koeficientu vojenského hodnocení v postupu výběru, aby se uplatnila zásada, že z projektů dvojího užití by měli mít stejný prospěch jak civilní, tak vojenští uživatelé.

Cílové datum provedení: 2027

90 Zjistili jsme, že akční plán 2.0 obsahuje příliš mnoho opatření a není dostatečně cílený. To se týkalo zejména III. pilíře – Odolnost a připravenost, který stanoví největší počet zásadních opatření na úrovni EU (14 z 29, tj. 48 %). Stejně obavy vyjádřilo několik zúčastněných stran (viz bod 72).

91 Celkově jsme zjistili, že čtyři z 29 zásadních opatření na úrovni EU lze považovat za dokončená, přičemž většina z nich stále probíhá. U pěti z 29 opatření nebyl k dispozici dostatek informací, na jejichž základě by bylo možné posoudit stávající stav provádění. Dalších osm klíčových opatření spadalo do působnosti agentury EDA, jejíž audit nemáme pravomoc provádět, což znamená, že jsme nemohli ověřit stav jejich provádění. Největší pokrok byl celkově zaznamenán v I. pilíři akčního plánu 2.0, který se týká investic do dopravní infrastruktury dvojího užití, zatímco práce na ostatních třech pilířích z velké části stále probíhala (viz body 65–77).

92 Všech sedm navštívených členských států reagovalo na výzvu, aby v rámci I. pilíře realizovaly investice do dopravní infrastruktury dvojího užití. Ačkoli se aktivně podílely na přípravě regulačních podpůrných opatření v rámci II. pilíře, ne všechny plní cíl 5 pracovních dnů pro postupy při překračování hranic (3 dny pro jednotky rychlého nasazení). Vzhledem k absenci ukazatelů a konkrétních cílů, včetně lhůt, jichž má být u všech opatření dosaženo, nemůžeme poskytnout přesné celkové hodnocení pokroku dosaženého v rámci akčního plánu 2.0, kromě konstatování, že provádění opatření probíhá a pokrok je nerovnoměrný (viz body 65–77).

Doporučení 6 – Zajistit, aby koncepce opatření EU v oblasti vojenské mobility byla cílenější

Komise a ESVČ by měly při navrhování budoucích akčních plánů v oblasti vojenské mobility:

- a) systematicky využívat poznatky získané při provádění stávajícího akčního plánu či vyvozené z vnitrostátních a nadnárodních cvičení (včetně cvičení NATO) a z útočné války Ruska proti Ukrajině. Tyto získané poznatky by měly být rovněž předány všem příslušným zúčastněným stranám;
- b) zacílit opatření na zlepšení infrastruktury, stejně jako přijmout jasná opatření umožňující rychlejší přeshraniční přesuny a posílení kybernetické bezpečnosti a tam, kde to bude možné, stanovit ukazatele, cíle a lhůty, které budou tvořit základ pro podávání zpráv o pokroku u všech opatření.

Cílové datum provedení: 2026, poslední rok stávajícího akčního plánu

Tuto zprávu přijal senát III, jemuž předsedá Bettina Jakobsenová, členka Účetního dvora, v Lucemburku na svém zasedání dne 3. prosince 2024.

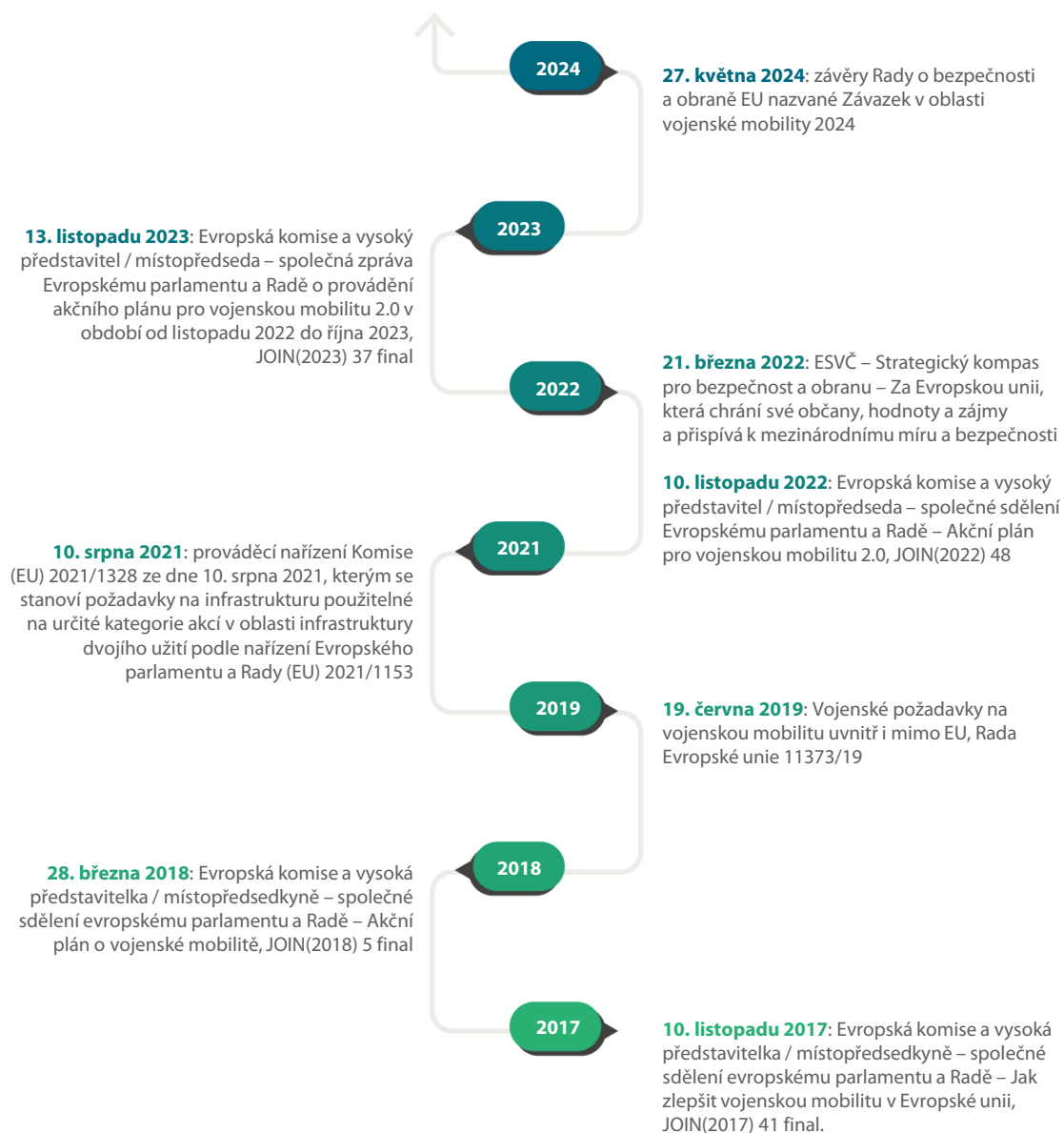
Za Účetní dvůr

Tony Murphy

předseda

Přílohy

Příloha I – Časový přehled vývoje v oblasti vojenské mobility v EU, 2017–2024



Zdroj: EÚD.

Příloha II – Úkoly a povinnosti všech zúčastněných stran v oblasti vojenské mobility v EU

ČLENSKÉ STÁTY EU

Spolupráce v oblasti bezpečnosti a obrany v EU se prohlubuje a víceletý finanční rámec na období 2021–2027 poskytuje na obranu podstatně více finančních prostředků než předchozí víceleté finanční rámce. Zavádí například prostředky na infrastrukturu vojenské mobility dvojího užití a na [Evropský obranný fond \(EDF\)](#). Ten má na období 2021–2027 vyčleněn rozpočet ve výši 8 miliard EUR, přičemž při [revizi VFR na období 2021–2027 v polovině období](#) bylo přidáno dalších 1,5 miliardy EUR v rámci nového nástroje Platforma strategických technologií pro Evropu (STEP). Tyto prostředky EU však představují pouze malou část výdajů členských států EU na obranu. Členské státy EU považují obranu za záležitost národní svrchovanosti. Podle dokumentu agentury EDA nazvaného [Údaje o obraně za rok 2022 – klíčová zjištění a analýza](#) „dosáhly výdaje na obranu 27 členských států v roce 2022 celkově 240 miliard EUR, což znamenalo pokračování příznivého trendu osmi let nepřetržitého růstu“.

Stejně tak vnitrostátní rozpočty členských států EU zahrnují prostředky na projekty vojenské mobility a infrastruktury dvojího užití. Údaje o těchto částkách nejsou k dispozici.

Ministerstva členských států EU mají obvykle útvar interního auditu. Externí audit provádějí nejvyšší kontrolní úřady těchto zemí. Nejvyšší kontrolní úřady (stejně jako EÚD) jsou členy Mezinárodní organizace nejvyšších kontrolních institucí ([INTOSAI](#)), která vypracovala mezinárodní normy nejvyšších kontrolních institucí ([ISSAI](#)). Mezinárodní normy ISSAI jsou uznávanými mezinárodními normami, jimiž se řídí audit ve veřejném sektoru.

ORGANIZACE SEVEROATLANTICKÉ SMLOUVY

Organizace Severoatlantické smlouvy ([NATO](#)) je politická a vojenská aliance, která je založena na zásadě kolektivní územní obrany. K 7. březnu 2024 tvořilo NATO [32 členských zemí z Evropy a Severní Ameriky](#). Z těchto 32 zemí je 23 členských států EU. Čtyři členské státy EU nejsou členy NATO (Rakousko, Kypr, Irsko a Malta). [Největšími přispěvateli do rozpočtu NATO](#) jsou USA a Německo. USA jsou zároveň členskou zemí NATO se zdaleka nejvyšším počtem vojáků v aktivní službě ([přibližně 1,3 milionu](#)).

NATO je pro ministerstva obrany členských zemí NATO klíčovým informačním zdrojem / určujícím základem směřování vojenské mobility a je současně hlavním faktorem ovlivňujícím vojenskou mobilitu v Evropě (například prostřednictvím svých operačních plánů, vojenských požadavků a standardů týkajících se vojenské mobility nebo celního formuláře NATO 302).

[Společný plán zdrojů financování NATO na období 2024–2028](#) zahrnuje Program bezpečnostních investic NATO (NSIP). Program NSIP financuje společné investice nezbytné k posílení a modernizaci prostředků NATO, včetně vojenské infrastruktury v členských zemích NATO. Třetí [společné prohlášení EU a NATO z 10. ledna 2023](#) se týká dosažení konkrétních výsledků v oblasti vojenské mobility.

NATO má zavedenu strukturu interního auditu. Mezinárodní rada auditorů NATO (IBAN) je nezávislým externím auditním orgánem NATO. Rada IBAN provádí tři typy auditů: finanční audity orgánů NATO a vykazujících subjektů, audity výkonnosti NATO a finanční audity programu NSIP NATO.

EVROPSKÁ OBRANNÁ AGENTURA

Evropská obranná agentura (EDA) byla založena v roce 2004. Jejím posláním je „podporovat členské státy a Radu v jejich úsilí o zlepšení evropských obranných schopností v oblasti řešení krizí a podporovat evropskou bezpečnostní a obrannou politiku v její současné podobě a dále ji rozvíjet“. Podle [dlouhodobého přezkumu z roku 2024](#) agentura formuluje obranné zájmy členských států v kontextu EU a působí jako „skutečný mezivládní propojovací článek v oblasti obrany na úrovni EU“.

Agentura EDA pořádá akce zaměřené na vojenskou mobilitu, jako jsou sympozia na vysoké úrovni, a realizuje řadu iniciativ v oblasti vojenské mobility, včetně:

- [projektového týmu pro přesuny a přepravu](#), jehož cílem je vytvořit platformu na odborné úrovni, kde si členské státy vyměňují informace a diskutují o probíhajících činnostech souvisejících s vojenskými přesuny a přepravou s cílem využít jich a zároveň se vyhnout zdvojení činnosti. Mezi účastníky projektového týmu patří všech 27 členských států EU společně s Norskem a Švýcarskem. Mezi partnery týmu patří [Komise](#), [ESVČ/Vojenský štáb EU](#), [NATO](#), Evropské středisko pro koordinaci přesunů, Aténské mnohonárodní centrum pro koordinaci námořní přepravy a Evropské velitelství letecké dopravy,
- programu nazvaného [Optimalizace postupů týkajících se povolení k přeshraničnímu přesunu v Evropě](#), který byl vytvořen za účelem harmonizace a zjednodušení postupů při přeshraničních přesunech a který řeší regulační a procedurální otázky,
- programu nazvaného [Harmonizace vojenských požadavků souvisejících s cly](#), který byl vytvořen za účelem řízení celních činností pro armádu.

Agentura EDA má zavedenu funkci interního auditu. Její externí audit provádí „sbor auditorů“ složený ze tří auditorů ze tří různých zúčastněných členských států. V pravidlech způsobu fungování Evropské obranné agentury se uvádí, že „agentura podléhá pravomoci a politickému dohledu Rady, které podává pravidelné zprávy a od níž přijímá pravidelné pokyny“.

EVROPSKÁ INVESTIČNÍ BANKA

Evropská investiční banka (EIB) je největším mnohostranným dlužníkem i věřitelem na světě. V červnu 2023 rozhodla správní rada EIB o navýšení svého financování v oblasti bezpečnosti a obrany až na 8 miliard EUR prostřednictvím své [Strategické evropské bezpečnostní iniciativy](#). Jejím cílem je uvolňovat investice na podporu evropských systémů dvojího užití v oblasti bezpečnosti a obrany. Jednou z činností způsobilých v této iniciativě je i vojenská mobilita.

V květnu 2024 EIB revidovala definici zboží a infrastruktury dvojího užití, které jsou způsobilé pro financování skupinou EIB, a schválila usnadnění financování pro malé a střední podniky a inovativní začínající podniky (startupy) v bezpečnostním a obranném průmyslu.

Trojstranná dohoda mezi Evropskou komisí, EÚD a EIB se vztahuje „na finanční operace v rámci mandátů svěřených bance Evropskou unií i na operace řízené bankou a zajišťované ze souhrnného rozpočtu Evropské unie“. Vojenská mobilita financovaná EIB do tohoto rámce nezapadá.

EIB má zřízen útvar interního auditu. Generální inspektorát EIB zastává tři nezávislé funkce kontroly a vyvozování odpovědnosti: hodnocení, vyšetřování a mechanismus vyřizování stížností. Její výbor pro audit je podřízen Radě guvernérů¹⁵. Externí auditor EIB (soukromá auditorská firma) podléhá přímo výboru pro audit a vypracovává výrok auditora k účetní závěrce EIB¹⁶.

KOMISE, EVROPSKÁ SLUŽBA PRO VNĚJŠÍ ČINNOST A AGENTURY EU

Z hlediska akčního plánu o vojenské mobilitě 2.0 jsou klíčovými zúčastněnými stranami:

- **GŘ MOVE**, které usiluje o zlepšení dlouhodobého plánování infrastruktury s cílem zvýšit kapacitu. Všechny tři výzvy k podávání návrhů v oblasti vojenské mobility v rámci Nástroje pro propojení Evropy v letech 2021, 2022 a 2023 vyhlásilo GŘ MOVE,
- Evropská výkonná agentura pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (**CINEA**), kterou Komise pověřila řízením **Nástroje pro propojení Evropy (CEF)**. Výkonná agentura CINEA je odpovědná za celkové řízení výzev nástroje CEF v oblasti vojenské mobility a všech ostatních výzev nástroje CEF,
- **GŘ DEFIS**, které se podílelo na vypracování **akčního plánu pro vojenskou mobilitu 2.0** z listopadu 2022 a řídí projekty vojenské mobility vybrané z **výzev Evropského obranného fondu**, včetně bezpečného digitálního systému pro výměnu informací souvisejících s vojenskou mobilitou (SDMMS),
- Útvar pro strategii, koordinaci a politiku **ESVČ**, který společně s GŘ MOVE a GŘ DEFIS vedl přípravu akčního plánu 2.0 a také přípravu první zprávy o pokroku tohoto akčního plánu. Vojenský štáb Evropské unie (**EUMS**), který je součástí ESVČ, poskytuje odborné znalosti a strategické poradenství v oblasti vojenských témat, včetně vojenské mobility. U všech tří výzev v oblasti vojenské mobility posuzoval štáb EUMS obě vojenská kritéria¹⁷,

¹⁵ Viz **výroční zprávy výboru EIB pro audit za rok 2022**.

¹⁶ Viz **Finanční zpráva EIB za rok 2022**.

¹⁷ 1. kritérium: do jaké míry navrhovaný projekt přispívá k posílení strategického nasazení vojenských sil v EU pro mise, operace a rutinní činnosti? – 2. kritérium: do jaké míry projekt odstraňuje zjištěné nedostatky v síti infrastruktury členského státu, včetně úzkých míst, která v současnosti narušují vojenské přesuny?

- Generální ředitelství pro daně a celní unii (GŘ TAXUD) se podílelo na vypracování celního dokladu pro přeshraniční pohyb vojenského zboží v souvislosti s vojenskými činnostmi (celní formulář EU 302) a na následné změně celního kodexu Unie. Spolupracovalo rovněž s agenturou EDA na přípravě [pokynů k formuláři 302](#) po stránce praktické. Zapojení GŘ TAXUD do akčního plánu 2.0 se dosud omezovalo jen na nabídku poradenské podpory pro případnou budoucí digitalizaci formuláře EU 302,
- Generální ředitelství pro komunikační sítě, obsah a technologie (GŘ CNECT) provedlo dvě hodnocení rizik pro odvětví energetiky a telekomunikací. V současné době neexistuje žádný časový plán pro další hodnocení rizik a scénáře rizik z hlediska kybernetické bezpečnosti. Akční plán 2.0 nabízí podnět k tomu, aby se předmětem příštího zkoumání stalo odvětví dopravy,
- Úkolem generálního sekretariátu Komise je zajišťovat koordinaci na vysoké úrovni mezi ředitelstvími a útvary Komise. Zastupuje Komisi na různých fórech, jako je Politicko-vojenská skupina (PMG) a Politický a bezpečnostní výbor (PSC) v Radě Evropské unie, jakož i ve Vojenském výboru Evropské unie (EUMC) v ESVČ. Předsedá pravidelným schůzkám mezi generálními ředitelstvími Komise a NATO,
- Další generální ředitelství: [GŘ SANTE](#)¹⁸, [GŘ ENER](#)¹⁹, [GŘ ECHO](#)²⁰ a [GŘ NEAR](#)²¹,
- Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA)²².

Komise, ESVČ a agentury EU mají útvary interního auditu (např. [Útvar interního auditu](#) Komise). EÚD je externím auditorem EU. Naše výroční zprávy a zvláštní zprávy slouží Parlamentu jako podklad pro každoroční udělování absolutoria. Provádíme všechny typy auditů – finanční, audit shody a audit výkonnosti.

¹⁸ Odpovědné za šesté zásadní opatření na úrovni EU ve III. pilíři – Odolnost a připravenost.

¹⁹ Odpovědné za 12. zásadní opatření na úrovni EU ve III. pilíři.

²⁰ Odpovědné za 14. zásadní opatření na úrovni EU ve III. pilíři.

²¹ Odpovědné za čtvrté zásadní opatření na úrovni EU ve IV. pilíři – Rozměr partnerství.

²² Odpovědné za 13. zásadní opatření na úrovni EU ve III. pilíři.

Příloha III – Projekty navštívené na místě

Členský stát	Cíl projektu	Spolufinancování EU (v milionech EUR)
Estonsko	Diverzifikovaný projekt zaměřený na zvýšení multimodální vojenské mobility v Estonsku a zlepšení dopravního spojení dvojího užití s vojenskou základnou formou výstavby nového přístavního mola, rekonstrukce dálničního viaduktu a rekonstrukce jednoho úseku železniční trati	31,2
Německo	Železniční projekt na zlepšení infrastruktury pro vlaky o délce 740 metrů na koridoru propojujícím Severní moře s Baltským formou výstavby soustavy železničních mostů a vedlejších kolejí	49,6
Litva	Výstavba úseku pozemní komunikace vedoucí k litevsko-polské hranici	48,7
Polsko	Projekt na zvýšení operačních schopností neveřejných prostor letiště pro vojenské operace	37,9
Portugalsko	Projekt intermodálního terminálu dvojího užití a prodloužení železniční tratě do přístavu	7,6
CELKEM		175

Příloha IV – Pokrok v klíčových opatřeních akčního plánu 2.0 na úrovni EU – dodatečné informace

Barvy semaforu: zelená: dokončeno nebo se blíží dokončení, oranžová: probíhá, červená: problémy s realizací.²³

Zásadní opatření na úrovni EU	Pokrok	Posouzení EÚD	Semafor
I. PILÍŘ – Multimodální koridory a logistická střediska			
OPATŘENÍ 1: „Do konce roku 2022 ESVČ (včetně Vojenského štábu EU) v koordinaci s členskými státy, útvary Komise a agenturou EDA aktualizují vojenské požadavky v rámci EU i mimo ni.“	Dne 23. října 2023 přijala Rada revidované vojenské požadavky včetně přílohy II nazvané Multimodální dopravní koridory a příloh týkajících se infrastruktury dodavatelského řetězce pohonných hmot ²⁴ . Evropská unie bude aktualizovat své vojenské požadavky opakovaně, neboť NATO své vojenské požadavky pravidelně přezkoumává.	Dokončeno (se zpožděním)	
OPATŘENÍ 2: „Agentura EDA a útvary Komise budou i nadále spolupracovat při zajišťování přístupu do vzdušného prostoru a k letovým navigačním službám pro civilní a vojenské letectvo...“	Konstatujeme, že „pokračující spolupráci“ nelze považovat za cíl kategorie SMART , protože není konkrétní, měřitelný ani časově vymezený.	Probíhá ²⁵	

²³ Další informace viz bod 77.

²⁴ Viz Společná zpráva Evropskému parlamentu a Radě o provádění akčního plánu pro vojenskou mobilitu 2.0 v období od listopadu 2022 do října 2023, JOIN(2023) 37 final (dále jen „společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023“), bod 15.

²⁵ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023, bod 20.

Zásadní opatření na úrovni EU	Pokrok	Posouzení EÚD	Semafor
OPATŘENÍ 3: „Do poloviny roku 2023 útvary Komise spolu s ESVČ provedou studii za účelem určení možností rozsáhlých přesunů ve velmi krátké době, pokud jde o zlepšení palivové odolnosti, dlouhodobé plánování infrastruktury a optimální využívání této infrastruktury. ... Na základě připomínek vnitrostátních orgánů budou útvary Komise a ESVČ zkoumat možné nedostatky a navrhnou opatření k jejich řešení.“	Toto opatření se vztahuje k třístupňové analýze uvedené v bodě 36. Analýza nedostatků byla v červenci 2024 ještě rozšířena o příspěvky členských států.	Probíhá (se zpožděním) ²⁶	
OPATŘENÍ 4: „Do léta 2023 se ESVČ po konzultaci s útvary Komise a agenturou EDA spojí s členským státem ochotným zorganizovat první každoroční akci v oblasti vojenské mobility...“	Ve Švédsku se ve dnech 19. a 20. června 2023 konalo setkání odborníků na téma Vojenská mobilita – posílení závazků vůči propojené Evropě.	Provedeno ²⁷	
OPATŘENÍ 5: „...Komise při celkovém přezkumu priorit v rámci přezkumu víceletého finančního rámce v polovině období zváží posílení rozpočtu na vojenskou mobilitu...“	Tento požadavek byl zvažován. Na základě přezkumu VFR v polovině období však nebyly do rozpočtu přidány žádné prostředky na projekty infrastruktury dvojího užití. Skupina členských států, včetně některých z těch, které jsme navštívili, se toto navýšení finančních prostředků na vojenskou mobilitu snažila prosadit, avšak bez úspěchu.	Provedeno	

²⁶ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023, bod 17.

²⁷ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023, bod 3.

Zásadní opatření na úrovni EU	Pokrok	Posouzení EÚD	Semafor
II. PILÍŘ – Opatření v oblasti regulační podpory			
OPATŘENÍ 1: „Do roku 2024 bude agentura EDA podporovat zúčastněné členské státy v úplném provádění technických ujednání pro postupy povolování přeshraničních pozemních a leteckých přesunů, a to monitorováním jejich použití a identifikací a odstraňováním nedostatků a překážek, identifikuje oblasti, které nejsou podepsanými technickými ujednáními pokryty, a zlepší jejich obsah a vypracuje technické ujednání pro námořní oblast.“	Podle zprávy o pokroku z listopadu 2023, k níž agentura EDA poskytla Komisi zpětnou vazbu, tato opatření probíhají ²⁸ . V listopadu 2024 nás agentura EDA informovala, že provedla opatření 2, dále že je k dispozici závěrečná zpráva pro opatření 5 (Koncepce celoevropské sítě logistických informačních technologií), která byla sdílena s účastnickými členskými státy, a že byl vytvořen plán řízení projektu pro opatření 6 (Aditivní výroba pro logistickou podporu), u něhož jsou k dispozici první výsledky.	Tato čtyři opatření jsou přednostně určena agentuře EDA, což znamená, že nespádají do působnosti naší kontrolní činnosti (viz bod 20 a příloha II).	
OPATŘENÍ 2: „Do konce roku 2024 agentura EDA posoudí, jak zlepšit synergie mezi prací vykonanou v rámci projektu PESCO Vojenská mobilita a projektu PESCO Síť struktur pro logistiku v Evropě a podporu operací.“			
OPATŘENÍ 5: „Do roku 2024 agentura EDA vypracuje návrh sítě informačních technologií v oblasti logistiky pro celou EU s cílem umožnit výměnu logistických údajů mezi různými účastníky. Do roku 2023 agentura EDA předloží zjištění studie o zmapování vnitrostátních a obchodních logistických systémů informačních technologií včetně softwaru pro sledování a vyhledávání a pro plánování podnikových zdrojů, která poslouží jako základ pro podniknutí dalších opatření.“	Pozn.: všechny členské státy, které jsme navštívili, nám poskytly kladnou zpětnou vazbu o těchto dvou projektech PESCO, a zejména o projektu vojenské mobility, do kterého je zapojeno 25 členských států EU společně s USA, Kanadou a Norskem. Zúčastněné členské státy EU předkládají výroční zprávu o provádění projektu vojenské mobility PESCO.		
OPATŘENÍ 6: „Do roku 2024 agentura EDA definuje první soubor společných norem na podporu vojenského využití řešení týkajících se aditivní výroby interoperabilním způsobem.“			

²⁸ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023, body 21 a 22 pro opatření 1, bod 23 pro opatření 2, bod 27 pro opatření 5 a bod 28 pro opatření 6.

Zásadní opatření na úrovni EU	Pokrok	Posouzení EÚD	Semafor
OPATŘENÍ 3: „Komise určí témata v rámci Evropského obranného fondu v budoucích ročních pracovních programech, jež posílí vojenskou mobilitu...“	Kromě projektu systému SDMMs, který byl vybrán v rámci výzvy Evropského obranného fondu (EDF) z roku 2021 , byl v rámci výzvy EDF z roku 2022 vybrán projekt systému FASETT a v rámci výzvy EDF z roku 2023 byl vybrán projekt systému ESOCA .	Dosud vždy provedeno	
OPATŘENÍ 4: „Komise bude sledovat vývoj digitálního systému pro bezpečnou a rychlou výměnu informací týkajících se vojenské mobility a v případě potřeby připraví právní změny celních předpisů EU s cílem zajistit, aby existoval právní rámec pro použití systému členskými státy a aby byl systém sladěn s celními režimy stanovenými v celních předpisech EU.“	Další informace viz bod 69.	Probíhá	

Zásadní opatření na úrovni EU	Pokrok	Posouzení EÚD	Semafor
III. PILÍŘ – Odolnost a připravenost			
OPATŘENÍ 1: „Agentura EDA v úzké konzultaci s členskými státy, ESVČ a útvary Komise naváže na okruh zaměření CARD „Posílená vojenská mobilita“ s cílem vyplnit mezery a odstranit nedostatky, pokud jde o odolnost, jakož i logistickou přepravní schopnost požadovanou pro přesun sil ve velkém měřítku...“	Podle zprávy o pokroku z listopadu 2023, k níž agentura EDA poskytla Komisi zpětnou vazbu, tato opatření probíhají ²⁹ . V listopadu 2024 nás agentura EDA informovala, že zahajuje dvě studie, jednu týkající se dopravní kapacity železnic a druhou týkající se dopravní kapacity vnitrozemských vodních cest (součástí studií jsou i infrastrukturní a regulační aspekty).	Tato čtyři opatření jsou přednostně určena agentuře EDA, což znamená, že nespádají do působnosti naší kontrolní činnosti (viz bod 20 a příloha II).	
OPATŘENÍ 3: „Do roku 2023 agentura EDA prozkoumá přizpůsobení civilních prostředků pro přepravu nadrozměrných nákladů pro vojenské účely, se zohledněním činností projektu PESCO „Strategická letecká přeprava nadrozměrných nákladů (SATOC)“.“			
OPATŘENÍ 4: „Do roku 2024 agentura EDA identifikuje možné požadavky na specializované železniční dopravní prostředky a schopnosti strategické námořní přepravy.“			
OPATŘENÍ 7: „Do roku 2024 agentura EDA spolu s útvary Komise a ESVČ (včetně Vojenského štábu EU) posoudí přínos strategických přepravních kapacit dvojího užití, např. pomoci při katastrofách.“			
OPATŘENÍ 10: „Agentura EDA a útvary Komise budou i nadále usilovat o zajištění spolehlivé a účinné výměny a sdílení digitálních údajů mezi příslušnými zúčastněnými stranami v oblasti civilního a vojenského letectví.“	Potřeba sdílení digitálních údajů je zdůrazněna ve zprávě o pokroku z listopadu 2023, ale chybějí informace o skutečně probíhající činnosti ³⁰ .		

²⁹ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023: bod 30 pro opatření 1 a 3, bod 31 pro opatření 4 a bod 29 pro opatření 7.

³⁰ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023: body 32 a 35 pro opatření 10.

Zásadní opatření na úrovni EU	Pokrok	Posouzení EÚD	Semafor
OPATŘENÍ 12: „Agentura EDA spolu s ESVČ a útvary Komise bude navazovat na probíhající iniciativy pro posílení klimatické odolnosti a energetické bezpečnosti vojenských zařízení a přepravních schopností, které jsou nezbytné pro vojenskou mobilitu, a předloží členským státům doporučení v rámci práce v oblasti klimatu a obrany...“	Podle zprávy o pokroku z listopadu 2023, k níž agentura EDA poskytla Komisi zpětnou vazbu, toto opatření probíhá ³¹ .		
OPATŘENÍ 2: „Do roku 2023 ESVČ posoudí logistickou stopu pro mise a operace společné bezpečnostní a obranné politiky, zejména pokud jde o certifikace a inspekce, identifikuje možné nedostatky v přepravní kapacitě a poskytne doporučení týkající se možností spolupráce.“	Ve zprávě o pokroku z listopadu 2023 nejsou uvedeny žádné informace.	Při konzultacích se zúčastněnými stranami nebyly k tomuto opatření získány žádné informace.	
OPATŘENÍ 5: „ESVČ, agentura EDA a útvary Komise prozkoumají, jak posílit koordinaci přepravní kapacity, včetně hledání synergií s nadnárodními středisky pro koordinaci přesunů.“	Podle zprávy o pokroku z listopadu 2023 toto opatření probíhá ³² .	Žádné další informace.	
OPATŘENÍ 6: „Do konce roku 2024 útvary Komise poskytnou přehled o všech klíčových subjektech v civilní oblasti pro účely nouzového a krizového plánování a koordinace v každém druhu dopravy.“	Ve zprávě o pokroku z listopadu 2023 nejsou uvedeny žádné informace.	Při konzultacích se zúčastněnými stranami nebyly k tomuto opatření získány žádné informace. Jednotlivé zúčastněné strany však trvaly na tom, že k vojenské mobilitě je třeba uplatňovat celospolečenský přístup.	

³¹ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023: bod 34 pro opatření 12.

³² Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023: jako pro opatření 7, viz bod 29 pro opatření 5.

Zásadní opatření na úrovni EU	Pokrok	Posouzení EÚD	Semafor
OPATŘENÍ 8: „ESVČ, Komise a agentura EDA využijí nadnárodních cvičení k zohlednění činností vojenské mobility (nasazení, udržování a opětovné nasazení sil), včetně reálných cvičení EU a paralelních a koordinovaných cvičení s NATO a případně i účasti EU v cvičeních NATO.“	Ve zprávě o pokroku z listopadu 2023 nejsou uvedeny žádné informace.	Na význam vojenských cvičení poukazovaly všechny zúčastněné strany. V rámci projektu vojenské mobility PESCO probíhají table-top cvičení k ověření povolení k přeshraničnímu přesunu (CBMP). Členské státy, s nimiž jsme vedli konzultace, se v roce 2024 účastnily různých vojenských cvičení, jako například Steadfast Defender 24 s NATO nebo Quadriga 24. Čtyři z pěti koordinátorů projektu dvojího užití, s nimiž jsme se setkali, nás informovali, že infrastruktura financovaná z EU bude testována v praxi s ohledem na dopady na vojenskou mobilitu. Neexistují žádné důkazy o tom, že by byla provedena formalizovaná analýza poznatků získaných z vojenských cvičení.	
OPATŘENÍ 9: „ESVČ spolu s útvary Komise a agenturou EDA budou organizovat cvičení za účasti odborníků z členských států založená na předem připravených scénářích.“	Ve zprávě o pokroku z listopadu 2023 nejsou uvedeny žádné informace.	Vojenský štáb EU pořádá každoroční vojenské cvičení (MILEX) v oblasti řešení krizí. Poslední cvičení MILEX byla cvičení MILEX 22, MILEX 23 a MILEX 24.	

Zásadní opatření na úrovni EU	Pokrok	Posouzení EÚD	Semafor
OPATŘENÍ 11: „Útvary Komise, ESVČ a skupina pro spolupráci v oblasti bezpečnosti sítí a informací v koordinaci s příslušnými civilními a vojenskými orgány a agenturami a zavedenými sítěmi budou pravidelně provádět hodnocení rizik a scénářů rizik z hlediska kybernetické bezpečnosti se zaměřením na prioritní kritická odvětví ...”	Podle zprávy o pokroku z listopadu 2023 bylo provedeno hodnocení rizik a scénáře rizik pro odvětví telekomunikací a elektřiny ³³ .	Během našeho setkání nás Komise informovala, že zatím není plánováno žádné datum ani rozsah takového hodnocení rizik a scénáře rizik pro odvětví dopravy, které je pro vojenskou mobilitu klíčové. V odvětví dopravy je mnohem více zúčastněných stran než v odvětví telekomunikací a elektřiny.	
OPATŘENÍ 13: „Do konce roku 2023 útvary Komise spolu s agenturou EASA a ve spolupráci s úřady pro vojenské letectví a průmyslem zahájí pilotní projekt za účelem zavedení mechanismu vzájemného uznávání dílů používaných v civilních a vojenských konfiguracích typů letadel ...”	Ve zprávě o pokroku z listopadu 2023 nejsou uvedeny žádné informace, a to ani k bodu 20 – Přístup do vzdušného prostoru a k letovým navigačním službám (SES a SESAR).	Žádné další informace.	
OPATŘENÍ 14: „Útvary Komise, agentura EDA a ESVČ prozkoumají soubor mimořádných opatření, jež poskytnou armádě v případě nutnosti přednostní přístup k dopravní infrastruktuře, schopnostem a cestám v době krizí uznaných na úrovni EU ...”	Zpráva o pokroku z listopadu 2023 se nezmiňuje o žádných přípravách mimořádných opatření týkajících se přednostního přístupu k dopravní infrastruktuře. Zmiňuje se však o směrnici o odolnosti kritických subjektů ³⁴ z prosince 2022. Jednou ze základních služeb, na které se tato směrnice vztahuje, je doprava. Obrana však do oblasti působnosti této směrnice nespadá.	Žádné další informace o přípravě mimořádných opatření týkajících se přednostního přístupu k dopravní infrastruktuře.	

³³ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023: viz bod 32 pro opatření 11.

³⁴ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023, bod 33.

Zásadní opatření na úrovni EU	Pokrok	Posouzení EÚD	Semafor
IV. PILÍŘ – Dimenze partnerství			
OPATŘENÍ 1: „ESVČ spolu s útvary Komise a agenturou EDA bude pokračovat ve strukturálním dialogu mezi EU a NATO o vojenské mobilitě za účelem sdílení informací a zajištění soudržnosti příslušných činností.“	Zpráva o pokroku z listopadu 2023 ³⁵ odkazuje na třetí společné prohlášení EU a NATO podepsané v lednu 2023 . V článku 11 se uvádí: „Dosáhli jsme konkrétních výsledků ... v oblasti vojenské mobility...“	NATO je hybnou silou vojenské mobility v Evropě. Například vojenské požadavky EU a celní formulář EU 302 jsou do značné míry inspirovány protějšky z NATO.	
OPATŘENÍ 2: „ESVČ spolu s útvary Komise a agenturou EDA podle potřeby zahrne vojenskou mobilitu do bezpečnostních a obranných dialogů s příslušnými partnery, zejména s Kanadou, Norskem a USA.“	Zpráva o pokroku z listopadu 2023 ³⁶ zmiňuje účast USA, Kanady a Norska na projektu vojenské mobility PESCO. V červenci 2022 požádalo o připojení k projektu Spojené království. Formální souhlas byl následně udělen na zasedání ministrů obrany EU dne 15. listopadu 2022. Je třeba dokončit ujednání o účasti Spojeného království.	Probíhá	

³⁵ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023, body 37–39 pro opatření 1.

³⁶ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023: bod 38 pro opatření 2.

Zásadní opatření na úrovni EU	Pokrok	Posouzení EÚD	Semafor
OPATŘENÍ 3: „Útvary Komise a ESVČ prozkoumají možnosti dvojího užití v rámci probíhající práce zaměřené na lepší propojení hlavních dopravních cest členských států se zvláštním zaměřením na Ukrajinu a Moldavsko.“	Zpráva o pokroku z listopadu 2023 ³⁷ odkazuje na proces revize nařízení o síti TEN-T. Tato revize rozšíří koridory sítě TEN-T a naváže na iniciativu trasy solidarity , kterou Komise zahájila v květnu 2022 s cílem pomoci Ukrajině udržet otevřené obchodní trasy i v situaci, kdy Rusko blokuje ukrajinské přístavy.	Dodatečná informace: navštívená ministerstva vyjadřovala názor, že revize nařízení o síti TEN-T se mohla pro EU stát příležitostí, jak do nařízení zahrnout vojenské požadavky, a tím získat možnost využívat veškerou infrastrukturu financovanou z EU jako infrastrukturu dvojího užití, která splňuje vojenské požadavky EU. Byla si však vědoma, že existují země, pro které by byl tento přístup velmi nákladný, a proto vojenské požadavky do revize zahrnuty nebyly.	
OPATŘENÍ 4: „ESVČ a útvary Komise prozkoumají možnosti posílení dialogu s regionálními partnery, zejména zeměmi procesu rozšíření, o osvědčených postupech.“	„Prozkoumat možnosti posílení dialogu“ je dalším příkladem cíle, který nelze považovat za cíl kategorie SMART , protože není konkrétní, měřitelný ani časově vymezený. Ve zprávě o pokroku z listopadu 2023 se hovoří o „spojení s jinými partnery“.		

³⁷ Společná zpráva za období od listopadu 2022 do října 2023: bod 40 pro opatření 3.

Příloha V – Zpětná vazba ze strany navštívených členských států týkající se výzev v rámci akčního plánu 2.0 – dodatečné informace

Barvy semaforu: zelená: dokončeno nebo se blíží dokončení, oranžová: probíhá, červená: problémy s realizací³⁸.

Výzva členským státům EU	Zpětná vazba ze strany navštívených členských států	Semafor
I. PILÍŘ – Multimodální koridory a logistická střediska		
OPATŘENÍ 1: <i>[Členské státy EU se vyzývají, aby:] „udržovaly a rozvíjely síť národních kontaktních míst pro vojenskou mobilitu...“</i>	Pět ze sedmi navštívených členských států má vytvořenou formální síť národních kontaktních míst pro vojenskou mobilitu. V jednom členském státě jsou kontaktní místa určována <i>ad hoc</i> . Jiný členský stát byl toho názoru, že kontaktní místo není třeba zřizovat, protože všechny klíčové zúčastněné strany se navzájem znají a úzce spolupracují.	
OPATŘENÍ 2: <i>„vypracovaly a předložily návrhy projektů infrastruktury dvojího užití...“</i>	Návrhy projektů v oblasti infrastruktury dvojího užití vypracovaly a předložily všechny členské státy. Pozn.: jak vyplývá z bodu 58 a obrázku 10 , projekty byly vybrány pro financování z EU ve 21 členských státech.	
OPATŘENÍ 3: <i>„přispěly k aktualizaci Vojenských požadavků na vojenskou mobilitu...“</i>	K aktualizaci vojenských požadavků na vojenskou mobilitu přispěly všechny členské státy.	

³⁸ Další informace viz bod [77](#).

Výzva členským státům EU	Zpětná vazba ze strany navštívených členských států	Semafor
OPATŘENÍ 4: „do poloviny roku 2023 předložily útvarům Komise a ESVČ své vnitrostátní hodnocení, nakolik jsou fyzické sítě schopny splňovat požadavky na infrastrukturu uvedené ve vojenských požadavcích, jako podklad pro výše uvedenou studii.“	Znění této výzvy nebylo všem členským státům jasné. Všechny členské státy s výjimkou jednoho však potvrdily, že se zúčastnily třístupňové analýzy uvedené v bodě 35.	
OPATŘENÍ 5: „do konce roku 2023 nalezly ve svých vnitrostátních strategiích synergie v oblasti energetické účinnosti s cílem připravit ozbrojené síly na změnu klimatu...“	Všechny členské státy se ve svých vnitrostátních strategiích zaměřily na energetickou účinnost, aby připravily ozbrojené síly na změnu klimatu do konce roku 2023, jak k tomu vyzývá Strategický kompas.	
II. PILÍŘ – Opatření v oblasti regulační podpory		
OPATŘENÍ 1: „do konce roku 2023 splnily cíl nejvýše 5 pracovních dnů pro postupy při překračování hranic jako součást „závazku“ vojenské mobility dohodnutého Radou v červnu 2018 a aby prozkoumaly možnost zkrácení této lhůty na 3 pracovní dny v případě jednotek rychlé reakce, s cílem možné aktualizace „závazku“.“	Odpovědi, které jsme obdrželi ohledně plnění těchto cílů, se lišily. Většina navštívených členských států prohlásila, že cíle pěti a tří dnů splnila a že lhůty mohou být v krizových situacích dokonce mnohem kratší než 5/3 pracovní dny. Zároveň některé z navštívených členských států uvedly, že bude třeba provést další cvičení, aby se potvrdilo dosažení cílů, a od několika dalších jsme nedostali jasné odpovědi. Zaznamenali jsme také, že se liší výklady rozsahu cíle, neboť některé členské státy se domnívají, že platí pouze po dobu trvání útočné války Ruska proti Ukrajině, zatímco jiné poukazují na to, že referenční hodnota používaná EU (5 pracovních dnů) se liší od hodnoty používané NATO (72 hodin). V tomto ohledu se domníváme, že pokrok tohoto opatření vykazuje určité problémy.	
OPATŘENÍ 2: „se podílely na příslušných studiích prováděných na úrovni EU a poskytovaly pro ně nezbytné údaje“...	Členské státy chápou pojem „úroveň EU“ různě. Některé považují agenturu EDA a PESCO za subjekty na úrovni EU, zatímco jiné nikoli. Proto některé členské státy odpověděly, že tyto údaje poskytly, zatímco jiné nám sdělily, že žádné žádosti v tomto ohledu neobdržely.	

Výzva členským státům EU	Zpětná vazba ze strany navštívených členských států	Semafor
OPATŘENÍ 3: „aktivně podporovaly vytvoření technického ujednání pro povolení k přeshraničním přesunům v námořní oblasti.“	Všechny členské státy aktivně podpořily vytvoření technického ujednání pro povolení k přeshraničním přesunům v námořní oblasti.	
III. PILÍŘ – Odolnost a připravenost		
OPATŘENÍ 1: „zajistily kybernetickou odolnost budoucích digitálních procesů a postupů, přičemž navážou na činnost agentury EDA a prozkoumají možnost rozvíjení funkčních požadavků týkajících se bezpečnosti“.	Všechny členské státy, které jsme navštívili, si uvědomují význam těchto hrozeb a pracují na zajištění kybernetické odolnosti a rovněž nám představily jednotlivá dílčí opatření, která v souvislosti s kybernetickou odolností provádějí. Nicméně způsob, jakým je toto opatření definováno, nám neumožňuje jednoznačně posoudit jeho dokončení, protože nestanoví jasná kritéria, referenční stav, milníky ani žádný konkrétní cíl. Proto není možné učinit závěr o tom, zda členské státy toto opatření dodržují.	

Použité zkratky

CEF: Nástroj pro propojení Evropy

CINEA: Evropská výkonná agentura pro klima, infrastrukturu a životní prostředí

EDA: Evropská obranná agentura

EDF: Evropský obranný fond

EIB: Evropská investiční banka

ESVČ: Evropská služba pro vnější činnost

EUMS: Vojenský štáb Evropské unie

GŘ DEFIS: Generální ředitelství pro obranný průmysl a vesmír

GŘ MOVE: Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu

NATO: Organizace Severoatlantické smlouvy

PESCO: Stálá strukturovaná spolupráce

SDMMS: Systém pro výměnu informací souvisejících s vojenskou mobilitou

TEN-T: Transevropská dopravní síť

Glosář

Analýza nedostatků: porovnání současného stavu výkonnosti s požadovanou nebo očekávanou výkonností s cílem určit opatření potřebná k odstranění nedostatků.

Formulář 302: celní dokument vypracovaný NATO a později převzatý Evropskou unií pro přeshraniční pohyb vojenského zboží.

Společná bezpečnostní a obranná politika: součást zahraniční politiky EU, jež se zaměřuje na bezpečnost a obrannou kapacitu.

Strategická podpůrná schopnost: schopnost, kapacita nebo zdroj, který pomáhá dosáhnout strategického cíle.

Odpovědi Komise a Evropské služby pro vnější činnost

<https://www.eca.europa.eu/cs/publications/sr-2025-04>

Harmonogram

<https://www.eca.europa.eu/cs/publications/sr-2025-04>

Auditní tým

Účetní dvůr ve svých zvláštních zprávách informuje o výsledcích auditů politik a programů EU či témat z oblasti správy a řízení zaměřených na konkrétní oblasti rozpočtu. Účetní dvůr vybírá a koncipuje tyto auditní úkoly tak, aby byl jejich dopad co nejvyšší, a zároveň zohledňuje rizika pro výkonnost a zajištění souladu s předpisy, objem příslušných příjmů či výdajů, očekávaný vývoj, politické zájmy a zájem veřejnosti.

Tento audit výkonnosti provedl auditní senát III, který odpovídá za audit oblastí vnější činnost a bezpečnost a právo a jemuž předsedá členka EÚD Bettina Jakobsenová. Audit vedl člen Účetního dvora Marek Opiola a podporu mu poskytovali vedoucí kabinetu Kinga Wiśniewska-Daneková a tajemník kabinetu Bernard Witkoś, vyšší manažer Michael Bain, vedoucí úkolu Joël Costantzer a auditoři Flavia Di Marcová a Laurent Olivier. Jazykovou podporu poskytoval Michael Pyper. Grafickou podporu zajišťovala Alexandra-Elena Mazilu-Dinaová.

AUTORSKÁ PRÁVA

© Evropská unie, 2025

Politiku opakovaného použití dokumentů Evropského účetního dvora (EÚD) upravuje [rozhodnutí Evropského účetního dvora 6-2019](#) o politice týkající se veřejně přístupných dat a opakovaném použití dokumentů.

Pokud není uvedeno jinak (například v jednotlivých upozorněních o ochraně autorských práv), je obsah EÚD vlastněný EU předmětem licence [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Opakované použití je tedy obecně povoleno za podmínky, že je uveden zdroj a případné změny jsou označeny. Osoby opakovaně používající obsah EÚD nesmí měnit jeho původní význam či sdělení. EÚD nenese za jakékoli důsledky opakovaného použití odpovědnost.

Pokud konkrétní obsah zobrazuje identifikovatelné fyzické osoby, například na fotografiích zaměstnanců EÚD, nebo zahrnuje díla třetích stran, je nutno získat další povolení.

Je-li takové povolení poskytnuto, ruší a nahrazuje výše uvedené obecné povolení a musí jasně uvádět veškerá omezení týkající se použití.

K použití nebo reprodukci obsahu, který není ve vlastnictví EU, může být nezbytné požádat o svolení přímo držitele autorských práv.

Programové vybavení nebo dokumenty, na něž se vztahují práva průmyslového vlastnictví, jako patenty, ochranné známky, zapsané (průmyslové) vzory, loga a názvy, jsou z politiky EÚD pro opakované použití vyloučeny.

Internetové stránky orgánů a institucí Evropské unie využívající doménu europa.eu obsahují odkazy na stránky třetích stran. Protože nad jejich obsahem nemá EÚD žádnou kontrolu, doporučujeme seznámit se s jejich vlastními zásadami ochrany soukromí a politikou v oblasti autorských práv.

Použití loga EÚD

Logo EÚD nesmí být použito bez předchozího souhlasu EÚD.

HTML	ISBN 978-92-849-3977-0	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/8413291	QJ-01-25-001-CS-Q
PDF	ISBN 978-92-849-3978-7	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/2289049	QJ-01-25-001-CS-N

JAK CITOVAT

Evropský účetní dvůr, [zvláštní zpráva 04/2025](#): „Vojenská mobilita v EU – plné rychlosti zatím nebylo dosaženo kvůli koncepčním nedostatkům a překážkám na cestě“, Úřad pro publikace Evropské unie, 2025.

V auditu jsme zkoumali pokrok, jehož se podařilo dosáhnout u politiky EU v oblasti vojenské mobility. Zaměřili jsme se konkrétně na druhý akční plán (akční plán 2.0) EU z listopadu 2022. Tento plán byl vypracováván pod časovým tlakem a v situaci, kdy současně probíhala útočná válka Ruska proti Ukrajině. Celkově jsme dospěli k závěru, že akční plán 2.0 nespočíval na dostatečně pevných základech. Dosavadní pokrok při plnění celkového cíle – tj. zajištění rychlého a bezproblémového přesunu vojenského personálu, materiálu a prostředků v krátkém čase a ve velkém měřítku – je nerovnoměrný. Pro posílení vlivu EU na vojenskou mobilitu doporučujeme zlepšení v různých oblastech, mezi něž patří správa a řízení, předvídatelnost financování a výběr projektů infrastruktury dvojího užití ve víceletém finančním rámci na období po roce 2027.

Zvláštní zpráva EÚD podle čl. 287 odst. 4 druhého pododstavce Smlouvy o fungování EU.



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR



Úřad pro publikace
Evropské unie

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUCSEMBURSKO

Tel.: +352 4398-1

Dotazy: eca.europa.eu/cs/contact
Internetová stránka: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors