



## MOBILITATEA MILITARĂ: RELEVANȚĂ STRATEGICĂ, OBSTACOLE STRUCTURALE ȘI DIRECȚII DE ACȚIUNE PENTRU ROMÂNIA

*Dr. Violeta NICOLESCU*

*Ministerul Apărării Naționale, Direcția politici de apărare*

DOI: 10.55535/GMR.2026.1-2.14

*NATO and the European Union have once again prioritized military mobility as a fundamental strategic priority over the last decade. The war of aggression by the Russian Federation against Ukraine in 2022, the pressure on NATO's eastern flank and the need to be able to deploy troops and equipment quickly from Western Europe to the Eastern Flank have highlighted a simple truth: without military mobility, there is no credible deterrence.*

*Romania's strategic location in the Black Sea means that this capacity is crucial for both interoperability and national resilience. This article analyzes the logistical and legal obstacles of military mobility, EU and NATO initiatives, as well as Romania's responsibilities in implementing the National Military Mobility Plan.*

*Keywords: military mobility; connectivity; Eastern Flank; NATO; European Union;*

## MOBILITATEA MILITARĂ – DE LA CONCEPT LA NECESITATE STRATEGICĂ

Mobilitatea militară se referă la abilitatea forțelor armate de a se deplasa rapid: prin infrastructură adaptată, prin proceduri juridice armonizate și prin capacități logistice moderne. Este un concept cu implicații militare și civile, deoarece infrastructura critică – drumuri, poduri, căi ferate, porturi, aeroporturi – trebuie să servească atât nevoilor de apărare, cât și economiei. Conceptul de *mobilitate militară* – deși nu unul nou – a fost pentru prima dată adus în discuție în anul 2017<sup>1</sup>, de generalul (r.) Ben Hodges, pe timpul mandatului de comandant al componentei terestre a EUCOM (US Army Europe), vorbind despre nevoia unui *Schengen militar*, pentru a exprima necesitatea unei mobilități a forțelor aliate comparabilă cu libera circulație a bunurilor și persoanelor în spațiul Schengen. Necesitatea de mobilitate militară – fiind subliniată de un comandant care deținea imaginea de ansamblu a tuturor forțelor aliate din Europa și care atrăgea atenția privind durata prea mare a obținerii permiselor de tranzit inclusiv în state precum Germania – devenea, astfel, cu atât mai validă.

Este util de subliniat, încă de la început, că *mobilitatea militară*, ca și concept, este gestionată din perspectivă națională, aliată și europeană, iar succesul implementării conceptului este profund determinat de sinergia dintre cele trei abordări. Astfel, Uniunea Europeană (UE) privește mobilitatea militară prin două lentile majore: finanțarea *infrastructurii cu dublă utilizare (dual-use)*, capabilă să susțină vehicule militare grele, și *armonizarea procedurilor juridice*, prin Pachetul de Mobilitate Militară, menit să reducă timpii de aprobare pentru tranzitul trupelor și echipamentelor la nivel transfrontalier. Ambițiile UE sunt însă limitate de finanțarea disponibilă.

*Conceptul „de mobilitate” militară – deși nu unul nou – a fost pentru prima dată adus în discuție în anul 2017, de generalul (r.) Ben Hodges, pe timpul mandatului de comandant al componentei terestre a EUCOM (US Army Europe), vorbind despre nevoia unui Schengen militar, pentru a exprima necesitatea unei mobilități a forțelor aliate comparabilă cu libera circulație a bunurilor și persoanelor în spațiul Schengen.*

<sup>1</sup> NATO in Europe needs ‘military Schengen’ to rival Russia (12 septembrie 2017), Deutsche Welle, <https://www.dw.com/en/nato-in-europe-needs-military-schengen-to-rival-russian-mobility/a-40470302>.



*Mobilitatea militară în context UE este gândită în cadrul general oferit de Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) – o politică și un cadru de infrastructură al Uniunii care urmărește să creeze o rețea coerentă de infrastructură de transport (drumuri, căi ferate, porturi, aeroporturi etc.) conectând toate regiunile UE; eliminarea blocajelor și a lacunelor transfrontaliere; accesibilitate și eficiență pentru persoane și mărfuri pe întreg teritoriul UE.*

Mobilitatea militară în context UE este gândită în cadrul general oferit de Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) – o politică și un cadru de infrastructură al Uniunii care urmărește să creeze o rețea coerentă de infrastructură de transport (drumuri, căi ferate, porturi, aeroporturi etc.) conectând toate regiunile UE; eliminarea blocajelor și a lacunelor transfrontaliere; accesibilitate și eficiență pentru persoane și mărfuri pe întreg teritoriul UE. Structura TEN-T include trei niveluri: Rețeaua principală (Core Network) – conexiunile cele mai importante până în 2030; Rețeaua extinsă principală (Extended Core) – până în 2040; și Rețeaua cuprinzătoare (Comprehensive) – conectează toate regiunile la rețeaua principală până în 2050. Astfel, TEN-T este cheia pentru transportul fluid al bunurilor, persoanelor și, în mod din ce în ce mai evident, al forțelor și echipamentelor militare între statele membre ale UE. Există un nivel foarte mare de suprapunere între TEN-T și rețeaua de mobilitate militară – potrivit raportului special 04/2025 al Curții Europene de Conturi din luna aprilie 2025 (*Special report 04/2025*), aprox. 94% din rețeaua militară se suprapune cu TEN-T. Pentru a avea un reper clar, este util de evidențiat că, în perioada 2021-2027, UE a alocat aproximativ €1,7 miliarde pentru proiecte dual-use (drumuri feroviare, porturi, aeroporturi) pe TEN-T, care îmbunătățesc mobilitatea militară. Aceste investiții urmăresc să elimine blocajele logistice din coridoarele cheie ale TEN-T și să asigure că, în caz de criză, convoaiele militare pot fi deplasate eficient de la sud la nord și de la vest la est.

Cel mai recent *Pachet de mobilitate militară* – emis în luna noiembrie 2025 de către Comisia Europeană (Joint Communication to the European Parliament and the Council on Military Mobility) – include un regulament propus la nivelul UE, care stabilește reguli clare pentru mișcarea trupelor și echipamentelor între state, reiterează limitarea timpului de aprobare la maxim 3 zile – potrivit *Angajamentului privind mobilitatea militară* (Military Mobility Pledge) din anul 2024<sup>2</sup> – și simplifică formalitățile vamale și de frontieră. Ca obiectiv principal, Pachetul de mobilitate militară stabilește crearea, până la sfârșitul anului 2027, a unei *Zone UE de Mobilitate Militară* (EU-Wide Military Mobility Area) ca prim pas spre realizarea unui „*Schengen Militar*”

<sup>2</sup> Council Conclusions on EU Security and Defence, Council of the European Union (27 mai 2024), <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9225-2024-INIT/en/pdf>.

pe dimensiunile juridic, infrastructură și capabilități. Documentul propune, de asemenea, crearea unui *Sistem European Consolidat de Răspuns în domeniul mobilității militare* (European Military Mobility Enhanced Response System/EMERS) drept instrument de urgență în ceea ce privește transportul militar transfrontalier și atrage atenția asupra faptului că, la nivelul Uniunii, nu sunt încă foarte clar cunoscute punctele naționale de contact în domeniu. În context, un rol important îl au proiectele PESCO privind mobilitatea militară<sup>3</sup> (care și-a propus, printre altele, și definitivarea unei liste cu punctele naționale de contact în domeniu), respectiv cel *privind rețeaua de huburi logistice din Europa și sprijin pentru operații* (Net Log Hubs), care are ca scop îmbunătățirea planificării infrastructurii și coordonării.

Astfel, pentru UE și statele membre, *TEN-T este coloana vertebrală fizică a mobilității transfrontaliere* - civilă și militară, iar *Pachetul de mobilitate militară și Angajamentul privind mobilitatea militară* asigură cadrul legal și procedural care permite folosirea rapidă și eficientă a acestei infrastructuri în scopuri de apărare. În esență, aceste inițiative funcționează sinergic: coridoarele TEN-T oferă traseele, iar pachetul și angajamentul de mobilitate le fac accesibile rapid și legal pentru operațiuni militare pe întreg teritoriul UE.

Pe de altă parte, *rolul NATO este strategic, operațional și de standardizare și coordonare*, neavând responsabilități în finanțarea infrastructurii statelor membre. Instrumentul principal este Comandamentul Întrunit de Sprijin și Abilitare (Joint Support and Enabling Command/JSEC), responsabil de planificarea mișcărilor de trupe, evaluarea rutei logistice aliate, standardizarea cerințelor de infrastructură militară și gestionarea fluxurilor logistice în scenarii de criză.

Astfel, dacă UE furnizează finanțarea și cadrul juridic comun, NATO stabilește standardele și cerințele operaționale. Cele două organizații converg, în practică, în direcția unei arhitecturi comune de mobilitate, dar responsabilitățile rămân distincte.



*Pentru UE și statele membre, TEN-T este coloana vertebrală fizică a mobilității transfrontaliere – civilă și militară, iar Pachetul de mobilitate militară și Angajamentul privind mobilitatea militară asigură cadrul legal și procedural care permite folosirea rapidă și eficientă a acestei infrastructuri în scopuri de apărare.*

<sup>3</sup> Coordonat de Regatul Țărilor de Jos (NLD). De asemenea, NLD are un Plan Național de Mobilitate Militară cu responsabilități foarte clar stabilite, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-965640.pdf>.



## ROMÂNIA ÎN CONTEXT REGIONAL: DE LA DEPENDENȚĂ STRATEGICĂ LA ACTOR-CHEIE

### *Relevanța strategică a mobilității militare pentru România*

Poziționarea geostrategică a României – stat de frontieră NATO și UE, în regiunea Mării Negre și la granița cu Ucraina – face ca mobilitatea militară să devină o prioritate de securitate națională. Chiar și fără să își impună ca obiectiv strategic, România este un nod logistic critic, iar mobilitatea militară devine, astfel, un test de credibilitate strategică pentru România atât în cadrul NATO, cât și în cadrul Uniunii Europene.

Având în vedere că, în scenariile de criză sau conflict pe flancul estic, fluxurile de trupe, echipamente, muniții și mijloace grele trebuie să traverseze rapid teritoriul național, mobilitatea militară aduce multiple beneficii: crește credibilitatea descurajării NATO, prin asigurarea capacității de întărire rapidă a flancului estic; contribuie la securitatea României, reducând vulnerabilitatea logistică; sprijină ajutorul logistic pentru Ucraina; și susține interoperabilitatea NATO-UE, un obiectiv strategic major al politicii europene de securitate și apărare. Astfel, din punct de vedere politic, mobilitatea militară devine un indicator al capacității administrative și logistice a României de a acționa ca stat-gazdă responsabil într-o alianță.

*La nivel național*, România are ca instrument *Planul Național de Mobilitate Militară* – cea mai recentă versiune fiind aprobată în anul 2025 –, document-cheie care identifică proiecte infrastructurale prioritare (drumuri strategice, poduri, rute feroviare), integrarea în rețelele UE și ale NATO și propune interconectarea rețelelor naționale de transport cu coridoarele strategice europene. Printre proiectele semnificative se regăsesc consolidări de poduri, modernizarea unor noduri logistice și planuri pentru coridoare transnaționale ce leagă Marea Neagră de Europa Centrală.

*În context regional*, România a întreprins în anul 2024 demersuri politice pentru *aderarea la o serie de coridoare de mobilitate militară* – inițiative trilaterale cu Bulgaria și Turcia, cu Bulgaria și Grecia, aderarea la Coridorul Pan-European de Mobilitate Militară VIII, alături de Albania, Bulgaria, Italia și Republica Macedonia de Nord, precum și proiecte pentru conectarea porturilor de la Marea Neagră cu Europa Centrală. Complementar, este nevoie de consolidarea rolului portului Constanța și a bazelor militare din Cincu și Mihail Kogălniceanu

*La nivel național, România are ca instrument Planul Național de Mobilitate Militară – cea mai recentă versiune fiind aprobată în anul 2025 –, document-cheie care identifică proiecte infrastructurale prioritare (drumuri strategice, poduri, rute feroviare), integrarea în rețelele UE și ale NATO și propune interconectarea rețelelor naționale de transport cu coridoarele strategice europene.*

### Limitări logistice, juridice și procedurale

Mobilitatea militară a României este afectată, în primul rând, de *limitările infrastructurii rutiere și feroviare*, care nu este încă pe deplin adaptată pentru transportul militar greu. Numeroase tronsoane de drum și linii de cale ferată au restricții privind sarcina portantă, gabaritul sau viteza, ceea ce îngreunează deplasarea rapidă a convoaielor și echipamentelor voluminoase.

La acestea se adaugă *birocrația interministerială*, asociată procesului de aprobare a deplasărilor și tranzitelor militare. Procedurile implică multiple instituții – apărare, interne, transporturi, afaceri externe – cu fluxuri administrative diferite, uneori divergente, ceea ce generează întâzieri în eliberarea avizelor pentru transporturi speciale, materiale periculoase sau echipamente clasificate. Acestea li se adaugă și proceduri insuficient digitalizate pentru mișcări transfrontaliere.

Un alt obstacol major este *lipsa unui mecanism unic de coordonare civil-militară*. În absența unei structuri centrale care să gestioneze în mod integrat solicitările, fluxurile logistice, procedurile de autorizare și relația cu partenerii NATO și UE, procesul rămâne fragmentat și dependent de inițiative bilaterale între instituții, ceea ce limitează eficiența și predictibilitatea.

Nu în ultimul rând, *capacitatea logistică a porturilor și aeroporturilor* rămâne sub nivelul cerut de planificarea NATO. Atât facilitățile de manipulare a încărcăturilor grele, cât și spațiile dedicate recepției și procesării fluxurilor mari de personal și echipamente sunt insuficiente pentru scenariile de mobilizare rapidă. Această lacună afectează potențialul României de a funcționa ca nod logistic regional pentru operațiuni aliate. Astfel, la nivel național, se resimte lipsa unor hub-uri logistice moderne, dezvoltate conform standardelor NATO, care să permită stocarea, trierea, mentenanța și distribuirea echipamentelor militare într-o manieră interoperabilă. Fără aceste centre de greutate logistice, fluxurile de aprovizionare rămân dispersate, creând dificultăți în coordonarea operațională și reducând eficiența lanțului logistic în situații de intensitate ridicată.



*Mobilitatea militară a României este afectată, în primul rând, de limitările infrastructurii rutiere și feroviare, care nu este încă pe deplin adaptată pentru transportul militar greu. Numeroase tronsoane de drum și linii de cale ferată au restricții privind sarcina portantă, gabaritul sau viteza, ceea ce îngreunează deplasarea rapidă a convoaielor și echipamentelor voluminoase.*



Potrivit  
Pachetului  
UE privind  
mobilitatea  
militară,  
Formularul  
302, utilizat  
în cadrul UE și  
NATO, generează  
în practică  
numeroase  
blocaje, în  
principal  
din cauza  
interpretărilor  
diferite aplicate  
la nivelul  
structurilor  
vamale. Lipsa  
unei înțelegeri  
unitare a  
reglementărilor  
conduce la  
situații în  
care același  
document este  
acceptat într-un  
punct de trecere  
a frontierei și  
respins în altul,  
fără o justificare  
clară sau  
coerentă.

### **Finanțarea mobilității militare: între responsabilitate națională și sprijin extern**

Mobilitatea militară este un domeniu în care responsabilitatea financiară este împărțită. Astfel, *responsabilitatea națională este majoritară*. România trebuie să finanțeze, în principal, infrastructura proprie (drumuri, poduri, căi ferate), digitalizarea procedurilor de tranzit și toate structurile asociate conceptului. *Responsabilitatea UE este complementară*, asigurând co-finanțare pentru proiectele de adaptare a coridoarelor TEN-T pentru utilizare dublă (poduri, drumuri, căi ferate, porturi, aeroporturi) prin Mecanismul pentru Interconectarea Europei (Connecting Europe Facility/CEF); suport pentru armonizarea procedurilor și standardelor; sau fonduri structurale pentru regiuni strategice. Astfel, fondurile UE acoperă doar o parte a costurilor totale.

### **Recomandări**

Reducerea barierelor procedurale reprezintă o condiție esențială pentru creșterea mobilității militare în România. Un prim pas îl constituie *implementarea unui sistem digital unic de aprobare a tranzitului militar*, care să permită gestionarea în timp real a cererilor și reducerea întârzierilor administrative. Acest sistem ar trebui să consolideze într-o singură platformă toate fluxurile de autorizare, facilitând coordonarea instituțiilor implicate și asigurând transparență în procesul decizional. De asemenea, potrivit Pachetului UE privind mobilitatea militară, *Formularul 302, utilizat în cadrul UE și NATO*, generează în practică numeroase blocaje, în principal din cauza interpretărilor diferite aplicate la nivelul structurilor vamale. Lipsa unei înțelegeri unitare a reglementărilor conduce la situații în care același document este acceptat într-un punct de trecere a frontierei și respins în altul, fără o justificare clară sau coerentă. Deși documentele au scopuri similare, ele se bazează pe cadre juridice diferite, iar aplicarea lor selectivă, în funcție de interpretări locale sau de context, afectează predictibilitatea procedurilor. Astfel, pentru a remedia aceste disfuncționalități, la nivel național se poate acționa concret prin crearea unei proceduri unice privind utilizarea Formularului 302. Această procedură națională trebuie să fie rezultatul unei aprobări interinstituționale și să aibă caracter obligatoriu pentru toate structurile vamale și de frontieră.

Complementar, se impune crearea unui *Centru Național pentru Mobilitate Militară*, coordonat de Guvern, care să funcționeze ca structură integrată de management operațional și strategic. Un asemenea centru ar putea asigura monitorizarea permanentă a tranzitelor, analiza capacităților logistice și comunicarea cu partenerii NATO și UE și ar răspunde cerinței din *Pachetul UE de mobilitate militară privind stabilirea unui Coordonator Național pentru Transportul Militar*<sup>4</sup>. În paralel, este necesară stabilirea unui mecanism formal de coordonare civil-militară între Ministerul Apărării Naționale, Ministerul Transporturilor, Ministerul Afacerilor Externe și Ministerul Afacerilor Interne, prin armonizarea procedurilor și adoptarea unui cadru clar de responsabilități, cu scopul de a elimina suprapunerile și blocajele interinstituționale.

*Modernizarea infrastructurii* rămâne un pilon critic pentru mobilitatea militară. România trebuie să prioritizeze, dacă este nevoie, inclusiv prin hotărâri de guvern dedicate, proiectele de infrastructură cu relevanță directă pentru NATO și UE. Printre acestea se numără *consolidarea podurilor critice, aflate pe direcțiile de interes operativ, și modernizarea unor linii feroviare strategice pe axele sud-est și nord-sud*, indispensabile pentru transportul echipamentelor grele. Totodată, *extinderea capacității portului Constanța este esențială*, având în vedere rolul său central în fluxurile logistice regionale și potențialul de a deveni un nod major de intrare pentru forțele aliate. Pentru a asigura sustenabilitatea acestor investiții, criteriile de utilizare duală ar trebui introduse în toate proiectele noi de infrastructură, astfel încât acestea să servească atât nevoilor civile, cât și celor militare. De asemenea, dezvoltarea unor hub-uri logistice compatibile cu standardele NATO, în locații precum Constanța și Cincu, ar oferi României capacitatea de a integra rapid și eficient fluxuri extinse de trupe și echipamente.

În ceea ce privește finanțarea și guvernarea, este necesară *creșterea ponderii proiectelor dual-use în bugetul național*, astfel încât modernizarea infrastructurii critice să fie sustenabilă și predictibilă.



*Dezvoltarea unor hub-uri logistice compatibile cu standardele NATO, în locații precum Constanța și Cincu, ar oferi României capacitatea de a integra rapid și eficient fluxuri extinse de trupe și echipamente.*

<sup>4</sup> *Joint Communication to the European Parliament and the Council on Military Mobility*, 19 noiembrie 2025, Comisia Europeană, <https://defence-industry-space.ec.europa.eu/system/files/2022-11/Action%20plan%20on%20military%20mobility%202020.pdf>, p. 13.



*Mobilitatea militară reprezintă una dintre componentele esențiale ale apărării moderne. Pentru România, aceasta nu este doar o obligație generată de apartenența la NATO și la UE, ci și o necesitate strategică pentru propria securitate.*

Acest demers poate fi completat de dezvoltarea unor modele de cofinanțare public-privată, care să accelereze implementarea proiectelor esențiale și să atragă expertiză tehnică suplimentară, dar și de valorificarea instrumentului financiar SAFE (SecurityAction for Europe), prin care României i-ai fost alocate 16,68 mld. euro. Un mecanism robust de monitorizare este, de asemenea, indispensabil: evaluarea anuală a progresului ar oferi o imagine clară asupra stadiului implementării și ar contribui la menținerea unei presiuni instituționale pozitive pentru respectarea obiectivelor stabilite. În ansamblu, aceste măsuri ar consolida guvernanta strategică a mobilității militare și ar poziționa România ca un actor credibil și eficient în arhitectura logistică euroatlantică.

## CONCLUZIE

Mobilitatea militară reprezintă una dintre componentele esențiale ale apărării moderne. Pentru România, aceasta nu este doar o obligație generată de apartenența la NATO și la UE, ci și o necesitate strategică pentru propria securitate. Astfel, în contextul situației de securitate din regiunea Mării Negre, România se află în fața unei transformări logistice și instituționale esențiale pentru credibilitatea sa ca stat aliat.

Implementarea Planului Național de Mobilitate Militară, integrarea în pachetul de documente UE și colaborarea cu NATO sunt pași necesari și esențiali, însă viteza și consistența investițiilor vor determina dacă România va putea deveni, în mod real, un nod de mobilitate militară în regiune sau va rămâne un punct vulnerabil într-un context geopolitic tot mai tensionat. Progresul depinde de măsuri rapide: o structură unică de coordonare, investiții prioritare în infrastructură dual-use și integrare deplină în mecanismele NATO și ale UE.

## BIBLIOGRAFIE:

1. Bolojan, despre planul privind mobilitatea militară: a fost adus la zi cu proiectele din ultimii ani (30 aprilie 2025), MEDIAFAX, <https://www.mediafax.ro/politic/bolojan-despre-planul-privind-mobilitatea-militara-a-fost-adus-la-zi-cu-proiectele-din-ultimii-ani-23545951>, accesat la 2 februarie 2026.
2. Council Conclusions on EU Security and Defence, Council of the European Union, Bruxelles (27 mai 2024), <https://data.consilium>.



- europa.eu/doc/document/ST-9225-2024-INIT/en/pdf, accesat la 22 decembrie 2025.
3. *Hotărârea nr. 25/23 iunie 2025 privind mobilitatea militară*, publicată în *Monitorul Oficial* nr. 580 din 23 iunie, 2025, [https://legislatie.just.ro/Public/FormaPrintabila/00000G0HW6NFWZ01QPE62SAE6PPZ8VLV1?utm\\_source=chatgpt.com](https://legislatie.just.ro/Public/FormaPrintabila/00000G0HW6NFWZ01QPE62SAE6PPZ8VLV1?utm_source=chatgpt.com), accesat la 22 decembrie 2025.
  4. *Joint Communication to the European Parliament and the Council on Military Mobility*, Bruxelles (19 noiembrie 2025), Comisia Europeană, <https://defence-industry-space.ec.europa.eu/system/files/2022-11/Action%20plan%20on%20military%20mobility%202.0.pdf>. Accesat la 22 decembrie 2025.
  5. *Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council, Preserving Peace - Defence Readiness Roadmap 2030*, Bruxelles (16 octombrie 2025), [https://defence-industry-space.ec.europa.eu/document/download/9db42c04-15c2-42e1-8364-60afb0073e68\\_en?filename=Joint-Communication%20Defence-Readiness-Roadmap-2030.pdf](https://defence-industry-space.ec.europa.eu/document/download/9db42c04-15c2-42e1-8364-60afb0073e68_en?filename=Joint-Communication%20Defence-Readiness-Roadmap-2030.pdf), accesat la 12 ianuarie 2026.
  6. *Military mobility 2.0 revisited: Lessons learnt* (13 noiembrie 2024), European Policy Center, <https://www.epc.eu/publication/Military-mobility-20-revisited-Lessons-learnt-5f5640/>, accesat la 2 februarie 2026.
  7. *NATO in Europe needs 'military Schengen' to rival Russia*, Deutsche Welle (12 septembrie 2017), <https://www.dw.com/en/nato-in-europe-needs-military-schengen-to-rival-russian-mobility/a-40470302>, accesat la 2 februarie 2026.
  8. *Planul Național de Mobilitate Militară al Regatului Țărilor de Jos*, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-965640.pdf>, accesat la 2 februarie 2026.
  9. *Special report 04/2025: EU military mobility*, Curtea Europeană de Conturi, [https://www.eca.europa.eu/en/publications?ref=SR-2025-04#\\_Ref179974404](https://www.eca.europa.eu/en/publications?ref=SR-2025-04#_Ref179974404), accesat la 2 februarie 2026.