Európai Parlament
2024-2029

ELFOGADOTT SZÖVEGEK

P10_TA(2025)0335

Katonai mobilitás

Az Európai Parlament 2025. december 17-i állásfoglalása a katonai mobilitásról (2025/2090(INI))

Az Európai Parlament,

– tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre, különösen annak VI. és XVI. címére,

– tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre, különösen annak V. címére,

– tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2024. június 13-i (EU) 2024/1679 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[1],

– tekintettel az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2021. július 7-i (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[2],

– tekintettel az Európai Tanács következtetéseire, különösen a 2025. június 26-i, a 2025. március 6-i, a 2024. március 21-i és 22-i, a 2023. december 14-i és 15-i, a 2023. június 29-i és 30-i, a 2022. december 15-i, valamint a 2022. május 30-i és 31-i következtetésekre,

– tekintettel a Tanács következtetéseire, különösen a 2024. december 6-i, 2024. november 18-i, 2024. június 13-i, 2024. május 27-i, 2023. október 24-i, 2022. január 24-i és 2018. január 22-i következtetésekre,

---

1 HL L, 2024/1679, 2024.6.28., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
2 HL L 249., 2021.7.14., 38. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj.

– tekintettel a Bizottságnak és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének „A katonai mobilitás javítása az Európai Unióban” című, 2017. november 10-i közös közleményére (JOIN(2017)0041),

– tekintettel az (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a kettős felhasználású infrastruktúrával kapcsolatos intézkedések egyes kategóriáira alkalmazandó infrastrukturális követelmények meghatározásáról szóló, 2021. augusztus 10-i (EU) 2021/1328 bizottsági végrehajtási rendeletre[3],

– tekintettel a Bizottságnak és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2020 októbere és 2021 szeptembere közötti végrehajtásáról szóló, 2021. szeptember 24-i közös jelentésére (JOIN(2021)0026),

– tekintettel a Tanács által 2022. március 21-én elfogadott, „A biztonság és a védelem területére vonatkozó stratégiai iránytű – Egy, a polgárait, az értékeit és az érdekeit megvédő Európai Unióért, amely hozzájárul a nemzetközi béke és biztonság megvalósításához” című dokumentumra,

– tekintettel a Bizottságnak és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének „A katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2.0” című, 2022. november 10-i közös közleményére (JOIN(2022)0048),

– tekintettel a Bizottságnak és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2022. november és 2023. október közötti végrehajtásáról szóló, 2023. november 13-i közös jelentésére (JOIN(2023)0037),

– tekintettel a Bizottság és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének „Az Európai Unió fekete-tengeri térséggel kapcsolatos stratégiai megközelítése” című, 2025. május 28-i közös közleményére (JOIN(2025)0135),

– tekintettel a TEN-T hálózat megvalósításához szükséges, az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásról és a határokon átnyúló beruházási igényekről szóló, 2024-ben közzétett bizottsági támogató tanulmányra,

– tekintettel a Bizottságnak és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének a katonai mobilitásról szóló 2.0-s cselekvési terv végrehajtásáról szóló, 2025. március 20-i közös jelentésére (JOIN(2025)0011),

– tekintettel a Bizottságnak és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének „Fehér könyv az európai védelemről – Készenlét

---

[3] HL L 288., 2021.8.11., 37. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj.

2030” című, 2025. március 19-i közös fehér könyvére (JOIN(2025)0120),

– tekintettel az Unión belüli és kívüli katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelményeknek a Tanács által 2025. március 18-án elfogadott felülvizsgált II. mellékletére (ST 6728/25 ADD1),

– tekintettel az Európai Védelmi Ügynökség 2022., 2023. és 2024. évi éves jelentéseire, valamint a katonai mobilitásról szóló 2018. márciusi és 2024. január 26-i jelentéseire,

– tekintettel a Számvevőszék „Az Európai Unió katonai mobilitása: tervezési hiányosságok és a felmerülő akadályok miatt nem megfelelően haladnak a programok” című, 2025. február 5-i 04/2025. sz. különjelentésére,

– tekintettel Sauli Niinistö „Együtt biztonságosabb: Európa polgári és katonai felkészültségének és készenlétének megerősítése” című, 2024. október 30-i jelentésére,

– tekintettel a Bulgária, a Cseh Köztársaság, Észtország, Finnország, Magyarország, Izland, Lettország, Litvánia, Norvégia, Lengyelország, Románia és a Szlovák Köztársaság közlekedési miniszterei által 2025. május 27-én kiadott, a katonai mobilitásról szóló nyilatkozatra,

– tekintettel az EU és a NATO Tanácsa által 2016. december 6-án és 2018. december 5-én jóváhagyott közös javaslatcsomag végrehajtása terén elért eredményekről szóló, 2025. június 10-i tizedik jelentésre,

– tekintettel a vilniusi csúcstalálkozó közleményére, amelyet az Észak-atlanti Tanács 2023. július 11-i vilniusi ülésén részt vevő NATO állam- és kormányfők adtak ki, valamint a NATO Észak-atlanti Tanácsának 2024. július 10-i washingtoni ülésén részt vevő NATO állam- és kormányfők által kiadott washingtoni csúcstalálkozói nyilatkozatra,

– tekintettel az Európai Tanács elnöke és a Bizottság elnöke, valamint a NATO főtitkára által 2023. január 10-én, 2018. december 5-én, illetve 2016. december 6-án aláírt, az EU és a NATO közötti együttműködésről szóló, három együttes nyilatkozatra,

– tekintettel az európai védelmi ipar megerősítését szolgáló európai biztonsági cselekvési eszköz (SAFE) létrehozásáról szóló tanácsi rendeletre irányuló, 2025. március 19-i bizottsági javaslatra (COM(2025)0122),

– tekintettel az (EU) 2021/1058 és az (EU) 2021/1056 rendeletnek a félidős felülvizsgálat keretében egyes stratégiai kihívások kezelésére irányuló egyedi intézkedések tekintetében történő módosításáról

szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló, 2025. április 1-jei bizottsági javaslatra (COM(2025)0123),

– tekintettel az (EU) 2021/694, az (EU) 2021/695, az (EU) 2021/697, az (EU) 2021/1153, az (EU) 2023/1525 és az (EU) 2024/795 rendeletnek az uniós költségvetés védelmi vonatkozású beruházásainak a ReArm Europe terv végrehajtása céljából való ösztönzése tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló, 2025. április 22-i bizottsági javaslatra (COM(2025)0188),

– tekintettel „A közös biztonság- és védelempolitika végrehajtása – 2024. évi éves jelentés” című, 2025. április 2-i állásfoglalására[4],

– tekintettel az európai védelem jövőjéről szóló fehér könyvre vonatkozó, 2025. március 12-i állásfoglalására[5],

– tekintettel az átfogó európai kikötői stratégia kiépítéséről szóló, 2024. január 17-i állásfoglalására[6],

– tekintettel az Ukrajna elleni illegális orosz agressziós háborúnak az EU közlekedési és idegenforgalmi ágazatára gyakorolt hatásairól szóló, 2022. május 5-i állásfoglalására[7],

– tekintettel „Az EU és a NATO közötti együttműködés a transzatlanti kapcsolatok összefüggésében” című, 2021. július 7-i állásfoglalására[8],

– tekintettel a katonai mobilitásról szóló, 2018. december 11-i állásfoglalására[9],

– tekintettel eljárási szabályzata 55. cikkére,

– tekintettel a Biztonsági és Védelmi Bizottság és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság által az eljárási szabályzat 59. cikke alapján folytatott közös tanácskozásokra,

– tekintettel a Biztonsági és Védelmi Bizottság és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A10–0242/2025),

A. mivel Oroszország Ukrajna elleni agresszív háborúja ismét felhívta a figyelmet a katonai mobilitásra, és rávilágított arra, hogy az elrettentés és a védelem megerősítése érdekében sürgősen meg kell

---

4 Elfogadott szövegek, P10_TA(2025)0058.
5 Elfogadott szövegek, P10_TA(2025)0034.
6 HL C, C/2024/5716, 2024.10.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5716/oj.
7 HL C 465., 2022.12.6., 164. o.
8 HL C 99., 2022.3.1., 105. o.
9 HL C 388., 2020.11.13., 22. o.

könnyíteni a csapatok, felszerelések és eszközök Unión belüli gyors, határokon átnyúló mozgását;

B. mivel a világ különböző régióiban tapasztalható instabilitások és változó geopolitikai válságok megkövetelik, hogy az EU és tagállamai a NATO-val együttműködve készen álljanak arra, hogy reagáljanak az esetleges agressziókra vagy a különböző típusú válságokra a külső határaik mentén;

C. mivel az Oroszországgal vagy Belarusszal közös külső határral rendelkező tagállamok, valamint az Ukrajnával határos tagállamok és azok a tagállamok, amelyek légterébe Oroszország be-behatol, közvetlen biztonsági fenyegetésnek vannak kitéve, különösen mivel a nyugati biztonsági szolgálatok arra figyelmeztetnek, hogy Oroszország rövid távon megtámadhatja az EU-t;

D. mivel a katonai mobilitás a közös európai biztonság és védelem alapvető támogató eszköze, és azt a 2023. évi uniós képességfejlesztési prioritások (CDP) kritikus támogató tényezőjeként azonosították;

E. mivel mostanra az európai katonai mozgások ellenálló képessége, elrettentő képessége és gyorsasága az európai védelem hitelességének alapvető feltétele lett; mivel az EU-n belüli katonai mobilitás jelentősen megerősíti a 27 tagállam biztonságát és rezilienciáját, többek között a kritikus infrastruktúrák elleni növekvő szabotázsakciókkal és a hibrid fenyegetések fokozódásával szemben, feltéve, hogy teljes mértékben képes kiaknázni a benne rejlő lehetőségeket;

F. mivel jelentős erőfeszítésekre van szükség a regionális közlekedési összeköttetések javítása és a páneurópai hálózat fejlesztése érdekében, amely összekapcsolja az uniós országokat északon Finnországtól és a balti államoktól az Ibériai-félszigettel délen; mivel a koherens katonai mobilitási infrastruktúra fejlesztése a négy kiemelt uniós katonai mobilitási folyosón elengedhetetlen lenne a csapatok és katonai felszerelések rövid időn belüli és nagy mennyiségben, vasúton, közúton, vízi utakon, tengeren és légi úton történő telepítéséhez és ellátásához, amikor és ahol szükséges, biztosítva ugyanakkor kettős felhasználású funkcióját az alapvető polgári ellátási láncok működésének fenntartása érdekében;

G. mivel a katonai mobilitás az EU és a NATO közötti együttműködés egyik prioritása, és összehangolt megközelítés révén lehetővé kell tennie a szövetséges erők mozgását mind béke, mind válság vagy háború idején; mivel az EU-n belüli, a NATO-val és a partnerekkel, például Ukrajnával való interoperabilitás fokozása létfontosságú a kollektív védelem szempontjából; mivel az EU-NATO partnerség stratégiai célkitűzéseinek elérése érdekében erős intézményi vezetésre és összehangolt irányításra van szükség ahhoz, hogy a

technikai együttműködés közös stratégiai jövőképpé váljon, ezáltal erősítve a mobilitást mint a kohézió és a kollektív biztonság eszközét;

H. mivel az állandó strukturált együttműködés (PESCO) kulcsszerepet játszik az EU védelmi képességeinek megerősítésében és összehangolásában, csökkentve a stratégiai támogató eszközökkel, például a katonai mobilitással kapcsolatos függőségeket;

I. mivel az EU a regionális partnerekkel és a tagjelölt országokkal való összeköttetések előmozdításán dolgozik;

J. mivel az EU védelmi ipari bázisának vannak sebezhető pontjai, beleértve a nem uniós behozatalra való túlzott támaszkodást, a széttagolt termelést és ellátást, az alulfinanszírozottságot és a korlátozott termelési kapacitást; mivel az európai gazdasági biztonsági stratégia hangsúlyozza a stratégiai függőségek csökkentésének, valamint a kritikus technológiák és eszközök védelmének fontosságát az EU szuverenitásának és versenyképességének megőrzése érdekében;

K. mivel az Európai Tanács 2025. március 6-i következtetései hangsúlyozták, hogy az Uniónak „függetlenebbé kell válnia, nagyobb felelősséget kell vállalnia saját védelméért, és jobban fel kell készülnie arra, hogy önállóan lépjen fel és kezelje a közvetlen és jövőbeli kihívásokat és fenyegetéseket”, megerősítve ezáltal, hogy csökkenteni kell a külső függőségeket, és meg kell szilárdítani az európai védelmi technológiai és ipari bázist (EDTIB);

L. mivel a Tanács által 2025. május 27-én elfogadott SAFE kezdeményezés akár 150 milliárd EUR-t is elérő összeget irányoz elő az EU-n belüli közös közbeszerzés, ipari kapacitásbővítés és védelmi vonatkozású termelés támogatására, ezáltal stratégiai lehetőséget teremt az európai preferencia elvének működőképessé tételére és annak biztosítására, hogy az uniós források a külső függőségek megerősítése helyett az európai ipart erősítsék;

M. mivel az európai védelmi ipar együttműködésen alapuló beszerzés keretében történő megerősítését szolgáló eszköz[10] (EDIRPA) és az uniós védelmi ipari program (EDIP) fontos szerepet játszhat a katonai mobilitás szempontjából releváns innovatív technológiák és képességek fejlesztésének támogatásában; hangsúlyozza, hogy az EDIP, az EDIRPA, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz és más uniós finanszírozási eszközök közötti szinergiákat teljes mértékben ki kell aknázni a közlekedési infrastruktúra rezilienciájának

---

10 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/2418 rendelete (2023. október 18.) az európai védelmi ipar közös beszerzés révén történő megerősítését szolgáló eszköz (EDIRPA) létrehozásáról (HL L, 2023/2418, 2023.10.26., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2418/oj).

megerősítése és az EU gyors és biztonságos katonai mozgásra irányuló általános kapacitásának növelése érdekében;

N. mivel a befektetések szigorú átvilágítása hozzájárul az EU gazdasági biztonságához, védi a kritikus infrastruktúrát és technológiákat az ellenséges felvásárlásokkal szemben, és kiegészíti az európai autonómia és technológiai vezető szerep előmozdítását célzó iparpolitikákat; mivel az Unióba irányuló közvetlen külföldi befektetések átvilágításáról szóló (EU) 2019/452 rendelet[11] felülvizsgálata kulcsfontosságú eszköz az EU biztonságának, közrendjének és stratégiai érdekeinek védelme szempontjából;

O. mivel a Parlament elfogadta a javasolt rendeletre vonatkozó álláspontját[12], hangsúlyozva, hogy valamennyi tagállamot kötelezni kell arra, hogy biztonsági vagy közrendi okokból átvilágítási mechanizmust tartson fenn a külföldi befektetésekre vonatkozóan, és hogy a stratégiai függőségek, valamint a felmerülő technológiai és infrastrukturális sebezhetőségek kezelése érdekében a nemzeti rendszereket jobban össze kell hangolni;

P. mivel annak ellenére, hogy az elmúlt években jelentős előrelépés történt a katonai mobilitásnak a katonai mobilitásról szóló 2.0-s cselekvési tervben meghatározott intézkedések végrehajtása révén történő fokozása terén, továbbra is jelentős szabályozói, adminisztratív és pénzügyi korlátok, akárcsak szűk keresztmetszetek és infrastrukturális akadályok állnak fenn;

Q. mivel sürgősen fokozni kell az EU, a NATO és a tagállamok szintjén az erőforrások növelésére és az említett fizikai, jogi és szabályozási akadályok kezelésére irányuló összehangolt és integrált erőfeszítéseket;

R. mivel a belső ellenőrzések és a közelmúlt tapasztalatai rámutattak az EU katonai mobilitási politikájának súlyos hiányosságaira, mivel a bürokrácia késedelme és a nem megfelelő infrastruktúra azt jelenti, hogy akár egy hónapnál is hosszabb időbe telhet egy támadásra reagálva katonai felszereléseket szállítani a határokon túlra;

S. mivel számos európai közlekedési útvonal még nem alkalmas nehéz katonai járművekre; mivel egyes tagállamokba nem hajthatnak be harckocsik, ugyanis túllépik az ország által megengedett maximális tömeghatárt, és konvojokat leállítanak olyan hidak előtt, amelyeket nem ilyen rakományok szállítására terveztek, ami rávilágít arra, hogy a katonai szabványoknak való megfelelés érdekében sürgősen

---

11 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/452 rendelete (2019. március 19.) az Unióba irányuló közvetlen külföldi befektetések átvilágítási keretének létrehozásáról (HL L 79. I, 2019.3.21., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

12 Elfogadott szövegek, P10_TA(2025)0102.

korszerűsíteni kell az olyan kulcsfontosságú infrastruktúrákat, mint a vasútvonalak, az utak, az alagutak és a hidak;

T. mivel a meglévő kettős felhasználású légi, vasúti, közúti és vízi infrastruktúra javítására irányuló beruházások békés időkben jelentős előnyökkel járnak a közösségek és a vállalkozások számára, illetve előnyösek a személy- és áruszállítási rendszerek számára, és hozzájárulnak a közlekedés dekarbonizációjához, a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kiteljesítéséhez, a polgári védelmi képességekhez és az egységes piac megerősítéséhez;

U. mivel a fuvarozók fontos szerepet játszanak a katonai mobilitásban; mivel azonban a nem harmonizált eljárások gyakran súlyos késedelmeket okoznak a szállítási műveletekben és a határokon átnyúló engedélyek kiadásában;

Reagálás a változó geopolitikai realitásokra

1. hangsúlyozza a katonai mobilitás fontosságát az európai biztonság és védelem szempontjából; hangsúlyozza, hogy Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújának fényében sürgetőbbé vált foglalkozni az EU stratégiai hiányosságaival, és fokozott katonai mobilitásra van szükség;

2. üdvözli az EU és a tagállamok azon törekvését, hogy jelentősen növeljék védelmi készültségüket, csökkentsék a stratégiai függőségeket, kezeljék a képességbeli hiányosságokat, és megerősítsék az európai védelmi technológiai és ipari bázist a vonatkozó uniós szakpolitikák és a közös biztonság- és védelempolitika (KBVP), valamint a NATO keretében; üdvözli az EU és a NATO között a katonai mobilitás fokozása terén folytatott együttműködést; úgy véli azonban, hogy elérkezett az idő arra, hogy a kinyilvánított közös EU-NATO célkitűzések terén sürgősen valódi előrelépéseket tegyünk;

3. elismerését fejezi ki az Ukrajna támogatására irányuló kollektív erőfeszítésekért; kitart amellett, hogy szisztematikusan le kell vonni a tanulságokat Oroszország Ukrajna elleni agresszív háborújából, többek között a katonai mobilitásból, különösen az ukrán fegyveres erők tapasztalatai, valamint a nemzeti és multinacionális gyakorlatok alapján; hangsúlyozza a logisztikai előre nem látható események és a biztonsági tervezés biztosításának, valamint a gyenge és hiányzó láncszemek beazonosításának fontosságát; hangsúlyozza a stratégiai partnerekkel, különösen a NATO-val való korai és hatékony koordináció fontosságát;

4. hangsúlyozza, hogy Oroszország jelentős fenyegetést jelent az Európai Unió biztonságára nézve, és hogy alapvető fontosságú a csapatok és katonai képességek gyors telepítésére való képesség fejlesztése az EU keleti határán;

5. hangsúlyozza, hogy stratégiai szükség van beruházásokra valamennyi tagállamban, a négy kiemelt uniós katonai mobilitási folyosó – az északi, keleti, közép-déli és közép-északi folyosók – mentén, mivel a fokozott és hatékony katonai mobilitás alapvető fontosságú valamennyi tagállam és valamennyi európai polgár biztonsága szempontjából;

6. kiemeli, hogy a fokozott katonai mobilitás meg fogja erősíteni az EU közös biztonság- és védelempolitikáját, valamint annak missziói és műveleteit; felhívja az EU-t és a tagállamokat, hogy fogadjanak el közös jövőképet arra vonatkozóan, hogy miként mozdíthatják elő a katonai mobilitással kapcsolatos fellépéseiket, és fogalmazzanak meg konkrét eredményeket, amelyeket be kell építeni az EU stratégiai iránytűjébe; sürgeti a katonai mobilitásra való konkrét felkészültséget a katonai logisztika átfogó megközelítése felé való elmozdulás révén, beleértve a kritikus infrastruktúra, a közlekedési csomópontok, a karbantartás, a tárolás, az üzemanyag-utántöltés, a javítás és a lőszerek biztonságát;

7. hangsúlyozza, hogy a katonai mobilitás nem korlátozódik a csapatok, fegyverek és felszerelések mozgatására, hanem humanitárius segítségnyújtásra és a szolidaritási fellépésekre is vonatkozik; hangsúlyozza, hogy a katonai mobilitási követelmények támogatása jelentős előnyökkel járhat a polgárok számára is, mivel a katonai erők gyors bevetésének képessége megkönnyítheti a humanitárius segélyek és orvosi támogatás gyorsabb célba juttatását, valamint az infrastruktúra helyreállítását természeti katasztrófák, világjárványok vagy más válságok esetén; hangsúlyozza továbbá, hogy a katonai mobilitási infrastruktúrába történő uniós beruházások kézzelfogható előnyökkel járhatnak a helyi közösségek és a konnektivitás számára, ezáltal növelve a helyi rezilienciát, a gazdasági integrációt, a munkahelyteremtést és az európai biztonsági menetrend nyilvánosság általi támogatását;

A pénzügyi kérdések kezelése

8. hangsúlyozza, hogy a következő többéves pénzügyi keretben folytatni kell egy központilag irányított és célzott uniós közlekedésfinanszírozási eszközt, például az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt (CEF), amely a katonai mobilitás erőteljes finanszírozásának fő forrása, és jelentősen növelni kell annak teljes közlekedési költségvetését; üdvözli ezért a következő többéves pénzügyi keretben a katonai mobilitás költségvetésének növelésére irányuló javaslatot, amely a 2028–2034-es időszakra több mint 50 milliárd EUR-t különít el a CEF keretében a közlekedésre, beleértve több mint 17 milliárd EUR-t a katonai mobilitásra;

9. emlékeztet arra, hogy a Tanács a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretben a Parlament és a Bizottság álláspontjához képest példátlan mértékben, 75%-kal csökkentette a

katonai mobilitás finanszírozását, és hangsúlyozza, hogy ez a helyzet nem ismétlődhet meg; hangsúlyozza, hogy Oroszország Ukrajna elleni teljes körű inváziója miatt a katonai mobilitási költségvetést előre kellett ütemezni, és azt 2024 elejére teljes mértékben felhasználták; kitart amellett, hogy a következő többéves pénzügyi keretben drasztikusan növelni kell a katonai mobilitásra elkülönített forrásokat annak érdekében, hogy azok összhangba kerüljenek az EU-ban sürgős korszerűsítésre szorulóként azonosított 500 uniós fogadóállomás kezeléséhez szükséges, legalább 100 milliárd EUR összegű becsült beruházási igénnyel[13];

10. kitart amellett, hogy – figyelembe véve ezt a beruházási igényt és a Draghi-jelentés ajánlásait – a többéves pénzügyi keret általános felső határáról szóló későbbi tárgyalások során legalább meg kell őrizni a jelzett 17 milliárd EUR összeget, ugyanakkor meg kell védeni a TEN-T megvalósítására elkülönített forrásokat; hangsúlyozza, hogy a Tanácsnak nem szabad javaslatot tennie e finanszírozás összegének csökkentésére, és úgy véli, hogy szorosan nyomon kell követni e források katonai mobilitásra való átirányítását;

11. hangsúlyozza, hogy sikeresen elő kell mozdítani a tagállamok közötti együttműködést és összehangolást a határokon átnyúló és nagyszabású közlekedési projektek és a kettős felhasználású infrastruktúra kiépítése terén annak érdekében, hogy lehetővé váljon a katonai csapatok, felszerelések és eszközök gyors és hatékony, nagyszabású mozgósítása és mozgása az egész EU-ban;

12. megismétli, hogy a katonai mobilitási kezdeményezések és finanszírozás nem akadályozhatják az intelligens, reziliens, interoperábilis, dekarbonizált és fenntartható TEN-T befejezésével kapcsolatos intézkedések általános végrehajtását; emlékeztet a TEN-T törzshálózat 2030-ig történő befejezésére irányuló célkitűzésre, beleértve az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) és a kiterjesztett törzshálózat 2040-ig történő kiépítését;

13. hangsúlyozza, hogy a TEN-T hálózaton belüli, határokon átnyúló közlekedési infrastruktúra-projektek időben történő befejezése elengedhetetlen célkitűzés a hatékony kettős felhasználású és katonai mobilitási célkitűzések eléréséhez Európában; emlékeztet arra, hogy a TEN-T koordinátorok 2024. áprilisi állásfoglalása szerint a TEN-T törzshálózat és kiterjesztett törzshálózat befejezéséhez szükséges teljes beruházás 845 milliárd EUR-t tesz ki a következő 15 évben, és hogy csak a legnagyobb uniós hozzáadott értékkel rendelkező projektek esetében a fennmaradó beruházandó összeg a becslések szerint legalább 210 milliárd EUR;

---

13 A Bizottságnak és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének „A béke megőrzése – Védelmi készültségi ütemterv 2030-ig” című, 2025. október 16-i közös közleménye (JOIN(2025)0027).

14. emlékeztet arra, hogy a katonai mobilitás szempontjából kulcsfontosságú, nagyszabású közlekedési infrastrukturális projektek végrehajtása a végrehajtandó intézkedések jellege miatt hosszú távú finanszírozást igényel;

15. hangsúlyozza, hogy a következő többéves pénzügyi keretben észszerűsíteni és egyszerűsíteni kell a kettős felhasználású infrastrukturális projektek finanszírozásának megszerzésére irányuló eljárásokat az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz katonai mobilitási keretén belül;

16. üdvözli az Európai Beruházási Bank (EBB) által a katonai mobilitás fokozása érdekében a kettős felhasználású infrastrukturális projektekbe történő beruházásokhoz nyújtott induló hiteleket; kéri, hogy az EBB tartósan járuljon hozzá más kettős felhasználású infrastrukturális projektek és képességek finanszírozásához;

17. ösztönzi további pénzügyi mechanizmusok – például a Védelmi, Biztonsági és Rezilienciaépítési Bank – kidolgozásának megvizsgálását a biztonság, a védelem és a reziliencia finanszírozási szükségleteinek kezelése érdekében;

18. emlékeztet arra, hogy a katonai mobilitás és ezen belül a katonai mozgásakadályozás előmozdítása érdekében a tagállamok felhasználhatják a jelenlegi többéves pénzügyi keretben rendelkezésre álló maximális finanszírozást védelmi, ezen belül kettős felhasználású infrastruktúrába és mobileszközökbe történő beruházásokra, többek között az Európai Regionális Fejlesztési Alap és a Kohéziós Alap forrásainak átcsoportosítására nemrégiben bevezetett intézkedések révén, valamint gyorsan átirányíthatják a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz fel nem használt forrásait e célokra;

19. biztosítékokat kér arra vonatkozóan, hogy az EDIP, az Európai Védelmi Alap, a SAFE program keretében elkülönített költségvetések, valamint a védelmi készültségi omnibusz csomag és más uniós védelmi kezdeményezések keretében elfogadott intézkedések felhasználhatók mind a fizikai, mind a digitális kettős felhasználású infrastruktúra bővítésének és korszerűsítésének, valamint a védelmi támogató képességek együttműködésen alapuló és kiszámítható beszerzésének támogatására, többek között a katonai mobilitás tekintetében, a valódi európai védelmi unió megerősítése érdekében;

A katonai mobilitás akadályainak felszámolása és a „schengeni katonai térség” felé való elmozdulás

20. ismételten felszólít egy „schengeni katonai térség” létrehozására, és ösztönzi a Bizottságot, hogy haladéktalanul nyújtson be erre vonatkozó ütemtervet;

21. ismételten mély aggodalmát fejezi ki a katonai mobilitás reagálóképességének és hatékonyságának jelenlegi hiánya miatt, amelyet a szabályozási és eljárási összetettség, valamint a harmonizáció hiánya akadályoz, ami lassú koordinációt és időveszteséget eredményez;

22. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a katonai mobilitásba építsék be a „társadalom egészére kiterjedő” megközelítést, bevonva valamennyi érdekelt felet, beleértve a köz-, a magán- és a civil szektort is, a meghozott intézkedések kommunikálása és elmagyarázása révén;

23. kéri, hogy a Bizottság és a tagállamok sürgősen és teljes mértékben hajtsák végre a 2024. évi katonai mobilitási kötelezettségvállalás keretében tett 13 kötelezettségvállalást, amelyek a közlekedési infrastruktúrába és a közlekedési eszközökbe történő beruházásokra, a szabályozás harmonizációjára, a határokon átnyúló mozgásokra vonatkozó engedélyek felgyorsítására, valamint a KBVP és az EU-NATO együttműködés fokozására összpontosítanak;

24. sürgeti a Bizottságot, hogy alkalmazzon horizontális megközelítést, amikor további intézkedéseket javasol a rendeletek és eljárások harmonizálása és egyszerűsítése révén azzal a sürgős céllal, hogy integrálja és koordinálja a katonai mobilitás előtt álló valamennyi meglévő adminisztratív, diplomáciai, logisztikai és infrastrukturális akadály felszámolására irányuló uniós megközelítést;

25. felszólít egy európai digitális egyablakos rendszer létrehozására a katonai felszerelésekre vonatkozó, határokon átnyúló mozgatási engedélyek kiadása céljából, beleértve egy kodifikált prioritási rendszert és a NATO-val megosztott adatbázist is;

26. hangsúlyozza, hogy egyszerűsíteni kell az összetett, hosszadalmas és egymástól eltérő nemzeti szabályokat és eljárásokat; kitart amellett, hogy a közelgő katonai mobilitási csomag javasoljon egyszerűsített, harmonizált, egységes és digitalizált eljárásokat valamennyi szállítási módra vonatkozóan, beleértve a vámügyeket, a veszélyes áruk szállítását, a nem szokványos szállítást, a diplomáciai engedélyeket és az azonos engedélyek használatát, például a határokon átnyúló szállítási ajánlatok/kreditek és a 302. sz. EU-NATO-formanyomtatvány dokumentációja esetében, amelyeket valamennyi tagállamnak el kell ismernie és használnia kell; felszólít továbbá egy katonai vámrendszer kidolgozására a vámalakiságok digitalizálása, valamint az adminisztratív terhek és költségek csökkentése érdekében, tekintettel a meglévő uniós projektekre, például a biztonságos digitális katonai mobilitási rendszerre;

27. hangsúlyozza, hogy fel kell számolni azokat az adminisztratív és infrastrukturális akadályokat, amelyekkel a kritikus katonai felszerelések és daruk infrastrukturális projektekhez való nem

szokványos közúti szállítását végző vállalatok szembesülnek; ezért felszólít a nem szokványos közúti szállításra vonatkozó szabályok további harmonizálására az össztömegről és méretekről szóló irányelv folyamatban lévő felülvizsgálata keretében;

28. hangsúlyozza, hogy a magas kockázatú logisztikai szolgáltatók háború kockázatának esetére vonatkozó biztosítási fedezete ösztönzőként szolgálhat a vállalatok számára, mivel hozzájárul a működési kockázatok csökkentéséhez;

29. hangsúlyozza, hogy az eljárások harmonizálása és tényleges interoperabilitása erősíteni fogja a tagállamok közötti kölcsönös bizalmat, és fokozni fogja a határokon átnyúló összeköttetéseket;

30. üdvözli a jogi és adminisztratív keretek egyszerűsítésére irányuló célkitűzést, ahogyan azt a védelmi készültségi salátarendelet és a katonai mobilitásról szóló 2025-ös közös közlemény is javasolja, és annak gyors hatálybaléptetésére és végrehajtására szólít fel;

Válságkezelési keret

31. sürgeti a Bizottságot, hogy terjesszen elő jogi és operatív keretet a „válsághelyzetek” kezelésére, egyértelműen megkülönböztetve legalább három „szakaszt”, például a „békeidőt”, a „válságot” és a „háborút”, valamint az egyes szakaszokra vonatkozó szabályokat az interoperabilitás és a fegyveres erők közlekedési létesítményekhez, hálózatokhoz és eszközökhöz való elsőbbségi hozzáférésének biztosítása érdekében, észszerűsítve a katonai személyzet és felszerelések mozgását a katonai folyosókon keresztül és azok között; kéri, hogy ez a keret egyértelműen határozza meg a „tartalékhelyzetek” és a „tartalékmegoldások” fogalmát annak érdekében, hogy üzemzavar esetén garantálni lehessen a katonai szállítás folytonosságát, valamint adjon iránymutatást a tagállamoknak arra vonatkozóan, hogy miként bízzák meg a különböző biztonsági szolgáltatókat a kritikus infrastruktúrák felügyeletével és védelmével;

32. elvárja, hogy a következő jogi keret hatékony és egyértelmű kommunikációs és koordinációs rendszert hozzon létre a katonai és állami hatóságok, köztük a NATO között, hogy a szükséges ismeret elve alapján információt cseréljenek a katonai logisztikai szolgáltatások nyújtására jogosult pályahálózat-működtetőkkel és fuvarozókkal is annak érdekében, hogy minden szakaszban előmozdítsák a rezilienciát a teljes hálózatokban; különösen azt jegyzi meg, hogy a kikötői hatóságok és a katonai vagy releváns védelmiképesség-fejlesztési szereplők között hiányzik az együttműködés és korlátozott a kommunikáció; megérti az információmegosztási gyakorlatok érzékenységét, különösen a külföldi tulajdonban lévő európai kikötői hatóságokkal; hangsúlyozza

azonban, hogy megbízható és biztonságos csatornára van szükség a konkrét információcseréhez;

33. kiemeli, hogy egy olyan állami döntéshozatali mechanizmust kell kialakítani, amely lehetővé teszi az állam- és kormányfők számára, hogy azonnali lépéseket tegyenek a „válság” és a „háború” szakaszában;

34. felhívja a Bizottságot, hogy hozzon létre egy katonai mobilitási munkacsoportot az összes illetékes uniós szerv képviselőivel a katonai mobilitással kapcsolatos valamennyi kezdeményezés előkészítésének, végrehajtásának és nyomon követésének horizontális észszerűsítése érdekében, és ezzel párhuzamosan felszólít nemzeti kapcsolattartó pontok kijelölésére a katonai mobilitás általános irányításának és koordinációjának javítása érdekében;

35. sürgeti a Bizottságot, hogy vegye figyelembe az Európai Számvevőszék valamennyi, a katonai mobilitás területére vonatkozó jövőbeli kezdeményezésen belüli irányítással kapcsolatos ajánlását;

36. elismeri a közlekedési dolgozók kulcsfontosságú szerepét a katonai mobilitásban és az ellátási láncok megkönnyítésében; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy kezeljék a munkaerőhiányt, fektessenek be a közlekedési munkaerőbe, javítsák a munkakörülményeket, a képzési lehetőségeket annak érdekében, hogy a munkavállalókat felvértezzék a katonai mobilitáshoz és az ágazat vonzerejéhez szükséges készségekkel;

Új, kettős felhasználású infrastruktúra fejlesztése és kiépítése

37. üdvözli, hogy a Tanács elfogadta a NATO-val együttműködésben az EU-ban létrehozott négy kiemelt katonai mobilitási folyosót a rövid határidejű értesítés mellett történő és nagyszabású mozgások számára, valamint hogy jelenleg 500 olyan uniós fogadóállomás beazonosítása zajlik, amelyeket sürgősen fel kell fejleszteni; kiemeli, hogy e folyosók több mint 94%-a a TEN-T részét képezi, hangsúlyozva a polgári és katonai infrastruktúra közötti erős szinergiákat; felszólít az e katonai mobilitási folyosók kiegészítéséhez szükséges pénzügyi igények pontos értékelésére;

38. hangsúlyozza, hogy fel kell gyorsítani a közlekedési infrastruktúra fejlesztését, és fokozni kell kritikus elemeinek fizikai és kibernetikai védelmét a négy kiemelt katonai mobilitási folyosó mentén;

39. hangsúlyozza, hogy a leggyengébb összeköttetések és szűk keresztmetszetek továbbgyűrűző hatást gyakorolnak teljes folyosók és a közlekedési hálózat egészének működésére és tényleges folytonosságára; felhívja ezért a Bizottságot és a tagállamokat, hogy különítsenek el megfelelő forrásokat egy jól összekapcsolt katonai mobilitási hálózat biztosítása érdekében, beleértve a meglévő

infrastruktúra karbantartásának, korszerűsítésének és interoperabilitásának javítását;

40. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy mérjék fel, szükség van-e külön európai koordinátor kinevezésére a kiemelt fontosságú katonai mobilitási folyosók mindegyikéhez azok végrehajtásának megkönnyítése érdekében, akik a katonai mobilitási munkacsoport tagjai lennének;

41. emlékeztet arra, hogy a mozgásakadályozásra szolgáló infrastruktúra, beleértve a kettős felhasználású akadályokat, az erődítményeket, valamint az átfogó katonai mobilitás részeként a határ- és területi védelem megerősítését célzó gyorstelepítésű rendszereket, szintén fontos részét képezi a katonai mobilitásnak; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy végezzék el a mozgásakadályozásra szolgáló infrastruktúra alapos és összehangolt tervezését és előkészítését a négy kiemelt fontosságú katonai mobilitási folyosóban, előnyben részesítve a keleti és északi folyosót;

42. emlékeztet arra, hogy a vasút képezi a szárazföldi mobilitási rendszer gerincét, mivel ez a legalkalmasabb a nagy mennyiségű túlméretezett, nehéz, kockázatos és veszélyes katonai eszköz mozgatására; kitart amellett, hogy elsőbbséget kell biztosítani az olyan azonnali és rövid távú megoldásoknak, mint például a határokon átnyúló mozgások tekintetében a katonai személyzetre háruló adminisztratív terhek megszüntetése; felhívja a Bizottságot, hogy biztosítsa a fokozott kapacitásépítést, különösen a közlekedési csomópontokon és a kulcsfontosságú területeken, összhangban a négy kiemelt katonai mobilitási folyosóval;

43. hangsúlyozza, hogy a vasúti átjárhatóság döntő szerepet játszik a tagállamok közötti műveletek zökkenőmentes lebonyolításában; komoly aggodalmának ad hangot amiatt, hogy az Unión belüli – például a balti államokban, Finnországban és az Ibériai-félszigeten működő – eltérő nyomtávú vasúthálózatok miatt továbbra sincs vasúti interoperabilitás, ami hatással van a csapatok, berendezések és eszközök határokon átnyúló mozgatására, és elengedhetetlenné teszi a közúti szállítást; kéri a Bizottságot, hogy folytassa az EU-n belüli zökkenőmentes vasúti műveletek különböző akadályainak – többek között az ERTMS és a digitális automatikus összekapcsolás (DAC) lassú kiépítése, valamint a nyomtávok közötti különbségek – felszámolására irányuló munkát; emlékeztet arra, hogy a TEN-T rendelet előírja az érintett tagállamoknak, hogy 2026 júliusáig nyújtsák be a hálózataik szabványos európai névleges nyomtávolságra való átállásítára vonatkozó terveiket; e tekintetben üdvözli a Rail Baltica projektet, amely a nyomtávok kiigazítása révén összekapcsolja a balti államokat az EU vasúthálózatával; ezt a projektet stratégiai jelentőségűnek tartja mind a polgári, mind a katonai mobilitás szempontjából, mivel interoperábilis, fenntartható

és nagy kapacitású vasúti összeköttetéseket biztosít az EU keleti régiójában;

44. megjegyzi, hogy a polgári vasúti kapacitás növelése szempontjából releváns digitális technológiák, például az ERTMS és a DAC a katonai mobilitás szempontjából is relevánsak, és azokat fejleszteni kell; figyelmeztet arra, hogy az ERTMS-t más geostratégiai környezetben fejlesztették ki, és felszólít a rendszer megbízhatóságának és kiberbiztonsági ellenálló képességének értékelésére; hangsúlyozza, hogy tekintettel a rádiótechnológiára való támaszkodásra, a hálózat zavarás vagy egyéb tényezők miatti elérhetetlensége a vasúti forgalom azonnali felfüggesztéséhez vezetne; hasonló jellegű értékelésre szólít fel a jövőbeni vasúti mobilhírközlő rendszer (FRMCS) fejlesztése keretében;

45. megjegyzi, hogy a közút- és vasúthálózat, illetve a kikötők és áruterminál-hálózatok közötti összeköttetések kulcsfontosságúak a katonai felszerelések szükséges területekre való szállítása „utolsó kilométerének” megkönnyítésében, és mint ilyenek, alapvető szerepet játszanak a katonai mobilitás sikerében; emlékeztet arra, hogy a közúti közlekedés valamennyi stratégiai pontját, például a parkolókat, az üzemanyagtöltő állomásokat és az autómosó állomásokat sürgősen fejleszteni kell annak érdekében, hogy vészhelyzet esetén alkalmasak legyenek nagyszámú katonai szállítóegység és személyzet fogadására; ezért sürgeti, hogy prioritásként kezeljék a négy kiemelt katonai mobilitási folyosó mentén elhelyezkedő kulcsfontosságú közúti infrastruktúrákba történő beruházásokat a katonai mobilitás lehető leghatékonyabb megkönnyítése érdekében;

46. felszólít egy harmonizált európai keret létrehozására, amely megkönnyíti az engedéllyel rendelkező polgári szolgáltatók – például a nem szokványos közúti szállítási szolgáltatásokat nyújtó, speciális darukat és nehéz berendezéseket üzemeltető szolgáltatók – által üzemeltetett katonai konvojok mozgását a négy kiemelt katonai mobilitási folyosón keresztül, biztosítva ugyanakkor a polgári biztonságot;

47. kiemeli, hogy a kikötők kritikus csomópontokként stratégiai szerepet játszanak a katonai mobilitási hálózatban, hiszen be- és kilépési pontként szolgálnak a nagyszabású katonai bevetések során, és lehetővé teszik a tengeri-szárazföldi közlekedési integrációt, továbbá stratégiai fontosságúak különösen a transzatlanti együttműködés számára, valamint az Unió stratégiai gazdasági érdekeinek rezilienciája szempontjából; megjegyzi, hogy a tengeri infrastruktúra strukturális hiányosságokkal küzd, mivel számos uniós terminált nem katonai rakomány kezelésére terveztek; hangsúlyozza, hogy elegendő kapacitást kell biztosítani a katonai felszerelések számára, és szükség esetén vészhelyzeti terveket kell kidolgozni a polgári rakományok átirányítására;

48. hangsúlyozza, hogy bizonyos kritikus tengeri infrastruktúrák tulajdonjoga és ellenőrzése azonnali intézkedést és szigorúbb szabályokat tehet szükségessé, amint azt az „Európai védelem – Felkészültség 2030-ig” című fehér könyv is kiemeli;

49. kéri, hogy ruházzanak be a kikötői infrastruktúrába – mind a tengeri kikötőkbe, mind a belvízi kikötőkbe – és módosítsák a pénzügyi eszközökhöz való hozzáférés követelményeit a TEN-T folyosókba történő integrációjuk megerősítése és az EU energiabiztonsági politikáinak fokozása érdekében; sürgeti a Bizottságot, hogy dolgozzon ki és hajtson végre olyan stratégiákat, amelyek növelik a kikötők képességeit és kapacitását; kiemeli a tengeri terület felszíni és felszín alatti dimenzióit egyaránt, és kéri, hogy a ro-ro és ro-pax hajókat kettős felhasználású mobil eszközökként vonják az EU katonai mobilitási stratégiájának hatálya alá;

50. megjegyzi, hogy a katonai mobilitás egy fontos pillérét képezik a belvízi utak is, mivel zökkenőmentes és fenntartható kettős felhasználású közlekedési módot kínálnak a rendelkezésre álló kapacitásuk, az intermodális komplementaritásuk és az opportunista hírszerzéssel szembeni kisebb mértékű sebezhetőségük révén; tudomásul veszi a vízi hálózat meglévő kapacitását a túlméretezett katonai eszközök, veszélyes áruk és üzemanyagok rendszeres ellátás céljából történő szállítására, valamint a vészhelyzeti tervezés keretében tartalékmegoldások biztosítására; javasolja annak felmérését, hogy szükség van-e a meglévő zsilipek méretének további növelésére, valamint a daruk és a vízi flotta rendelkezésre állásának növelésére;

51. kiemeli annak fontosságát, hogy további logisztikai csomópontokat és átrakó terminálokat hozzanak létre a négy kiemelt katonai mobilitási folyosó mentén; kéri, hogy a katonai mobilitási folyosók mentén zajló katonai szállítás szempontjából releváns, már meglévő logisztikai csomópontokat és kereskedelmi átrakó terminálokat megfelelően alakítsák át és jelöljék ki kettős felhasználású infrastruktúrának, és szereljék fel a célnak megfelelő berendezésekkel, például katonai eszközök számára alkalmas, közvetlen hozzáférésű rakodási platformokkal és rámpákkal;

52. kiemeli annak fontosságát, hogy a négy kiemelt katonai mobilitási folyosó mentén – többek között a belvízi kikötőkben – létrehozzák a stratégiai elhelyezkedésű logisztikai csomópontok hálózatát, amely képes biztosítani a karbantartáshoz, tároláshoz és javításhoz szükséges infrastruktúrát a közúti, vasúti, tengeri, belvízi és repülőtéri infrastruktúrák és katonai létesítmények közötti gyors intermodális váltások biztosítása érdekében; e tekintetben hangsúlyozza, hogy e csomópontokban a katonai mobilitási igények kiszolgálása és az ellátásbiztonság támogatása céljából rendelkezésre kell állnia a szükséges kettős felhasználású

energetikai infrastruktúrának, például elektromos és egyéb töltőállomásoknak;

53. hangsúlyozza, hogy a logisztikai csomópontoknak helyet, kapacitást és infrastruktúrát kell biztosítaniuk az áthaladó csapatok számára, különösen a szálláshelyek, valamint az élelmiszer- és üzemanyag-ellátás tekintetében;

54. kéri, hogy a logisztikai csomópontok fejlesztését a releváns európai ipari programok keretében is támogassák az európai ipari és technológiai bázis rezilienciájának megerősítése érdekében; emlékeztet arra, hogy előrelépéseket kell tenni a logisztikai folyamatok digitalizálása terén a stratégiai infrastruktúra rezilienciájának és biztonságának biztosítása érdekében;

55. kiemelten fontosnak tartja a – többek között katonai mobilitási célú – közlekedési folyosók kiterjesztését Ukrajnára, Moldovára és a Nyugat-Balkánra az interoperabilitás fokozása, az operatív reagálóképesség növelése, adott esetben a partnerek orosz agresszióval és más, régióbeli hibrid fenyegetésekkel szembeni ellenállásának támogatása, valamint az EU területe elleni jövőbeli agressziótól való elrettentés érdekében; tudomásul veszi a szolidaritási folyosók katonai mobilitási célú használatát, és fontosnak tartja azok megerősítését Ukrajna biztonságának és rezilienciájának fokozása érdekében;

56. hangsúlyozza, hogy a pontos, biztonságos és naprakész digitális modellezés, a digitális térképek, a földrajzi információs rendszerek és a térinformatikai adatszolgáltatások elengedhetetlenek mind a polgári, mind a katonai infrastruktúra- és útvonaltervezéshez, a határokon átnyúló koordinációhoz, valamint a csapatok és felszerelések gyors telepítéséhez; hangsúlyozza, hogy a katonai mozgások során az adatok és a kommunikáció védelme rendkívül fontos a polgári lakosság és a katonai személyzet biztonsága és a képességek megőrzése szempontjából; hangsúlyozza, hogy a katonai és védelmi célokra használt valamennyi közlekedési információs szolgáltatást megfelelően biztosítani és jogilag védeni kell a katonai mobilitási műveletekkel és a gazdasági adatokkal kapcsolatos érzékeny információk digitális kiszivárgásának elkerülése érdekében; sürgeti a Bizottságot, hogy hangolja össze a digitális és elektronikus biztonsági intézkedéseket a négy kiemelt katonai mobilitási folyosó mentén;

57. hangsúlyozza, hogy az egész Európai Unió sebezhető a kibertámadásokkal és a digitális behatolással szemben; hangsúlyozza, hogy a fizikai közlekedési infrastruktúrákat és eszközöket ellenőrző digitális rendszerek a kibertámadások kiemelt célpontjait képezik; felhívja ezért az EU-t és a tagállamokat, hogy támogassák az innovatív európai szuverén digitális technológiák – többek között a Galileo – fejlesztését és használatát ezen

infrastruktúrák és eszközök kiberbiztonságának és rezilienciájának megerősítése érdekében; e tekintetben kiemeli a mesterséges intelligenciában rejlő lehetőségeket, és ösztönzi az új generációs digitális képességek fejlesztésére irányuló további kutatási és fejlesztési erőfeszítéseket;

58. súlyos aggodalmának ad hangot a balti-tengeri térségben a navigációs rendszerek elleni orosz kibertámadások fokozódása miatt; felhívja a Bizottságot, hogy a soron következő salátarendeletben az európai tengeri és légi közlekedés elleni hibrid támadásként említse meg a hibrid fenyegetések jellegét, valamint a globális navigációs műholdrendszereket (GNSS) érintő elektronikai zavarást (jamming) és a jelek hamisítását (spoofing), és keressen megoldást azokra;

59. hangsúlyozza, hogy fel kell gyorsítani a NIS 2 irányelv[14] átültetését és végrehajtását, valamint fokozni kell az ágazati közlekedési hatóságok, az illetékes kiberbiztonsági ügynökségek, a számítógép-biztonsági incidensekre reagáló csoportok (CSIRT-ek) és az Európai Kiberválságügyi Kapcsolattartó Szervezetek Hálózata (EU-CyCLONe) közötti együttműködést; hangsúlyozza annak fontosságát, hogy az uniós és nemzeti kiberbiztonsági kockázatértékelésekbe építsenek be konkrét intézkedéseket a katonai mobilitás szempontjainak figyelembevételére;

60. hangsúlyozza, hogy meg kell védeni a kritikus közlekedési infrastruktúrákat, és javítani kell azok rezilienciáját többek között a polgári légi, tengeri és szárazföldi forgalmat veszélyeztető kibertámadásokkal és hibrid fenyegetésekkel szemben; emlékeztet arra, hogy az energetikai és kommunikációs kritikus infrastruktúra (légi, felszíni és tenger alatti vagy víz alatti infrastruktúra, beleértve a GNSS-t is) szintén közvetlenül befolyásolja a katonai mobilitási műveletek sikerét;

61. kéri, hogy a NATO-val szoros együttműködésben hozzanak létre egy európai mechanizmust a kritikus közlekedési, energetikai és kommunikációs infrastruktúrák elleni kiber- vagy hibrid támadások nyomon követésére és az azokra való gyors reagálásra;

62. kéri a Bizottságot, hogy hozzon sürgős intézkedéseket a katonai mobilitási célú beruházásokhoz kapcsolódó eljárások egyszerűsítése és felgyorsítása érdekében, és különösen, hogy határozzon meg célzott mentességeket a jelenlegi közbeszerzési szabályok alól a katonai mobilitási infrastruktúra és a jelentős katonai vagy kettős

---

14 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2555 irányelve (2022. december 14.) az Unió egész területén egységesen magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről, valamint a 910/2014/EU rendelet és az (EU) 2018/1972 irányelv módosításáról és az (EU) 2016/1148 irányelv hatályon kívül helyezéséről (NIS 2 irányelv) (HL L 333., 2022.12.27., 80. o. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

felhasználású összetevővel rendelkező eszközök tekintetében; hangsúlyozza, hogy az európai stratégiai érdekű projekteket túlzott késedelem nélkül kell végrehajtani, biztosítva ugyanakkor az átláthatóságot, a tisztességes versenyt és a jogszerű eljáráshoz való jogot;

63. megjegyzi a köz- és magánszféra közötti partnerségek fontosságát a katonai mobilitás szempontjából; ösztönzi az EU-t és a tagállamokat, hogy könnyítsék meg és ösztönözzék a katonai mobilitással kapcsolatos polgári-katonai együttműködést; kiemeli a kiszámíthatóság fontosságát a katonai mobilitási képességek iránti kereslet tekintetében, elegendő finanszírozás és egyszerűsített közbeszerzési szabályok mellett, ami lehetővé tenné a beszállítói ágazat számára a termelési szintek növelését és fenntartását;

64. úgy véli, hogy az európai preferencia elvét prioritásként kell kezelni az EU stratégiai autonómiájának és rezilienciájának megerősítésére irányuló erőfeszítések során, elismerve ugyanakkor a tagállamok azon szabadságát, hogy kiépítsék katonai kapacitásaikat a fenyegetésekre való rövid távú reagálás érdekében; emlékeztet arra, hogy ezt az elvet kell alkalmazni annak biztosítása érdekében, hogy a SAFE-hez, az EDIP-hez és az EDIRPA-hoz hasonló programokon keresztül a védelemre és a biztonságra, különösen a kritikus kettős felhasználású infrastruktúrához kapcsolódó technológiákra fordított uniós források támogassák az EDTIB-et;

65. megismétli, hogy a kritikus infrastruktúrák rezilienciájához az EU-ba irányuló közvetlen külföldi befektetések összehangoltabb, alapos átvilágítására van szükség; hangsúlyozza, hogy a közvetlen külföldi befektetések átvilágításáról szóló (EU) 2019/452 rendelet felülvizsgálata jelentős lépés a biztonság és a közrend védelmét szolgáló koherensebb és hatékonyabb európai keret felé, a nyitottság és az átláthatóság megőrzése mellett; e tekintetben üdvözli a Bizottságnak a közvetlen külföldi befektetések átvilágításáról szóló (EU) 2019/452 rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslatát, mely felülvizsgálatnak arra kell irányulnia, hogy megfelelő egyensúlyt teremtsen a beruházási igények, valamint az alapvető biztonsági érdekek és az EU védelmi kapacitásainak védelme között;

66. hangsúlyozza, hogy a következő évtizedben a közlekedés dekarbonizációjára irányuló erőfeszítések továbbvitele mellett a fosszilis tüzelőanyagok katonai mobilitásban való felhasználása – például a kettős üzemmódú és a belső égésű motorral felszerelt mozdonyok használata – továbbra is kritikus marad, ami az egyetlen operatív megoldás széles körű villamosenergia-hiány esetén;

67. felhívja a figyelmet arra, hogy a négy kiemelt katonai mobilitási folyosó mentén ki kell terjeszteni a fegyveres erők üzemanyag-ellátási láncait; kiemeli, hogy a keleti szárnyon található energetikai infrastruktúra fejlesztést igényel a katonai mobilitási tevékenységek

támogatása érdekében, és felszólítja a Bizottságot, hogy kezelje az „üzemanyaghiány” problémáját; ösztönzi a stratégiai energiatartalékok felhalmozását, amely különösen fontos lehet az elégtelen csővezeték-infrastruktúrával és üzemanyag-tárolási kapacitással rendelkező régiókban; e tekintetben felhívja a Bizottságot, hogy a közelmúltbeli geopolitikai változások fényében vizsgálja felül a kőolajkészletekről szóló irányelvet[15] az energiabiztonság és a felmerülő fenyegetésekel szembeni reziliencia megerősítése érdekében;

68. emlékeztet arra, hogy mivel a vasúti rendszer villamos energiára támaszkodik a vonatközlekedés lehetővé tétele tekintetében, a vasúti műveletek szükségessé teszik az energiahálózatok rezilienciájának növelését és áramkimaradás vagy áramhiány esetén a villamos energia gyors helyreállítását;

69. aggodalommal állapítja meg, hogy az EU nagymértékben függ a nyersolaj és a kőolajtermékek importjától; felhívja a Bizottságot, hogy ismerje fel, hogy egy szilárd európai katonai mobilitási stratégiához reziliens és túlnyomórészt Unión belüli üzemanyag- és alternatívüzemanyag-előállítási és -finomítói kapacitásokra van szükség, ami a stratégiai autonómiát is erősítené; felszólít egy átfogó üzemanyag-elosztó és -tároló hálózat azonnali fejlesztésére, valamint az energiaellátás diverzifikálására az energiabiztonság garantálása érdekében; hangsúlyozza, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet[16] (AFIR) rendelkezéseinek és céljainak időben történő végrehajtása szintén fontos szerepet játszhat a katonai mobilitás energiaellátási lehetőségeinek diverzifikálásában, és hozzájárul az Unió általános közlekedési dekarbonizációs célkitűzéseihez;

70. felhívja ezért a Bizottságot, hogy az uniós energiarendszer fejlesztése során vegye figyelembe a katonai mobilitási képességeket és szükségleteket, figyelembe véve a dekarbonizációs célkitűzéseket, valamint a stratégiai autonómia és reziliencia szükségességét;

A keleti régió

71. kiemeli, hogy tekintettel Oroszország Ukrajna elleni agresszív háborújára, az EU keleti részét sorozatos kibertámadások, hibrid fenyegetések és szabotázsakciók érték, beleértve a fuvarozókat ért

---

15 A Tanács 2009/119/EK irányelve (2009. szeptember 14.) a tagállamok minimális kőolaj- és/vagy kőolajtermék-készletezési kötelezettségéről (HL L 265., 2009.10.9., 9. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/119/oj).

16 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 234., 2023.9.22., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

biztonsági incidenseket; felhívja ezért az EU-t, hogy fokozza a tagállamok támogatására irányuló erőfeszítéseit annak biztosítása érdekében, hogy a keleti régióban a kritikus közlekedési infrastruktúra teljes mértékben védett és reziliens legyen, többek között a vasúti, közúti, kikötői és energiaellátási csomópontok megerősítésére és fokozott kibervédelmére irányuló gyors mechanizmusok révén; e tekintetben kiemeli a balti államok rendkívüli sebezhetőségét, különösen a Suwalki-folyosó miatt, és hangsúlyozza, hogy orosz agresszió esetén rövidebb reagálási időre és gyorsabb csapatmozgásokra lenne szükség;

72. emlékeztet arra, hogy a négy kiemelt katonai mobilitási folyosó döntő szerepet játszik az EU biztonságában és védelmében; úgy véli, hogy az összes azonosított kiemelt katonai mobilitási folyosó gyors és hatékony működésének biztosítása lehetővé fogja tenni a jelenleg Oroszországnak leginkább kitett tagállamok hatékony védelmét; felhívja a figyelmet arra, hogy a négy kiemelt uniós katonai mobilitási folyosó annak biztosítását is szolgálja, hogy a NATO képes legyen gyorsan megerősíteni és hatékonyan megvédeni a keleti szárnyat, ezáltal erősítve a kollektív biztonságot, az elrettentést és a rezilienciát a szövetség egészében;

73. megjegyzi, hogy a Lengyelországon belüli és a Lengyelország felé irányuló katonai mobilitás alapvető fontosságú a teljes keleti határ biztonsága szempontjából; hangsúlyozza a Nyugat-Európában található multimodális logisztikai központok hozzáadott értékét, amelyek biztosítják az európai és szövetséges csapatok, valamint a nehéz felszerelések Kelet-Európába történő gyors átszállítását;

74. üdvözli a keleti régiók paktumára vonatkozóan a Bizottság által nemrégiben bejelentett kezdeményezést, amelynek célja, hogy testre szabott támogatást nyújtson az EU keleti határa mentén fekvő tagállamoknak az infrastruktúra javításához és a határ menti régiók rezilienciájának növeléséhez; hangsúlyozza a „Keleti pajzs” projekt mint Európa biztonságának megerősítését célzó stratégiai kötelezettségvállalás alapvető fontosságát – beleértve a releváns katonai folyosók védelmét is a reagálási képesség fenntartása érdekében –, megjegyezve, hogy az szerepel a védelmi készültségről szóló fehér könyvben; felszólít megfelelő pénzügyi források biztosítására a végrehajtás biztosítása érdekében;

75. emlékeztet arra, hogy a katonai mobilitási infrastrukturális projekteket az európai védelmi szemeszter részeként folyamatosan újra kell értékelni és aktualizálni kell a legújabb katonai fenyegetésekkel és képességekkel összhangban, túllépve a kikötők területi bővítésén, hogy az magában foglalja a személyzet képzését és a jobb tengeri forgalomirányítást, valamint a gyorsan változó fenyegetésekkel, például a víz alatti drónok észlelésével szembeni ellenálló képességet;

76. támogatja az európai drónvédelmi kezdeményezést, tekintettel az európai légtér pilóta nélküli drónokkal elkövetett közelmúltbeli és ismétlődő megsértésére; felszólít a drónképességek javítására és növelésére valamennyi tagállamban a NATO-val együttműködésben és az ukrán fegyveres erők harctéri tapasztalatai alapján; hangsúlyozza, hogy ezeknek az európai drónképességeknek az innovatív drón- és drónelhárítási ökoszisztémák létrehozásának kulcsfontosságú értékével kapcsolatban Ukrajna által levont tanulságokra kell épülniük, összekapcsolva a kutatást és fejlesztést a termeléssel, és a méretezhető termelési kapacitásra és a folyamatos technológiai fejlesztésre kell támaszkodniuk, a víz alatti drónoktól kezdve, a felderítő és harci drónokon át a védelmi és drónelhárítási képességekig;

77. emlékeztet arra, hogy a drónelhárítási hálózat kialakítható úgy, hogy kettős felhasználású célokra is bevethető legyen, segítve a nem védelmi vonatkozású fenyegetések vagy az összes uniós határra jellemző egyéb veszélyek elhárítását, beleértve a határvédelmet, a migráció eszközként való felhasználását, a kritikus infrastruktúra védelmét és a transznacionális szervezett bűnözést;

A képességek bővítése

78. megismétli, hogy a felszíni szállítási rendszerek jelentik az – általában nehéz és túlméretezett, továbbá veszélyes anyagokat tartalmazó – katonai eszközök fő szállítási módjait;

79. aggodalommal jegyzi meg, hogy jelenleg hiány van bizonyos katonai mobilitási eszközökből, például a pőrekocsikból, és hogy ezek gyártása a hidegháború időszaka óta visszaesett; kéri, hogy az európai ipari programok keretében támogassák ezek fejlesztését; kiemeli a köz- és magánszféra érdekelt felei közötti együttműködés égető szükségességét a katonai mobilitásra rendelkezésre álló vasúti erőforrásokban rejlő lehetőségek kiaknázása és maximalizálása érdekében, és ösztönzi készenléti szerződések alkalmazását;

80. hangsúlyozza, hogy az európai vasúti szervezetekben sürgősen foglalkozni kell a gördülőállomány hiányával; hangsúlyozza egy, az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (ERA) által végzett, a vasúti járművekre vonatkozó harmonizált engedélyezési eljárás fontosságát; emlékeztet arra, hogy a nemzeti szabályokat átjárhatósági műszaki előírásokkal (ÁME) kell felváltani, hogy nagyobb mennyiségben álljon rendelkezésre a határokon átnyúló módon, katonai és polgári célokra bevethető gördülőállomány;

81. felszólít a vasúti járművek beszerzésének összehangolt megközelítésére a rendelkezésre álló gyártási kapacitás lehető leghatékonyabb kihasználása érdekében; hangsúlyozza, hogy ösztönözni kell az ilyen járművek közös beszerzését;

82. megjegyzi, hogy a felszíni közlekedés mellett a légi közlekedés is kiemelten fontos, mint az első katonai eszközök és logisztikai anyagok mozgatásának leggyorsabb módja; kiemeli, hogy létre kell hozni egy európai stratégiai légi teherszállítási tartalékot, és meg kell erősíteni a légi katonai mobilitást lehetővé tevő stratégiai eszközök, például a nagy súlyhatárú katonai teherszállító repülőgépek rendelkezésre állását;

83. megjegyzi, hogy a katonai felszerelések szállítása során egyre nagyobb mértékben használnak önvezető járműveket, ami megoldást kínál a katonai logisztikai egységekben meglévő munkaerőhiányra, és a lehető legkisebbre csökkenti konfliktusok idején az emberi veszteségeket; sürgeti az uniós és nemzeti jogszabályok és rendeletek kiigazítását annak érdekében, hogy lehetővé váljon a félautonóm logisztika bevezetése a katonai mobilitási folyosókban;

84. kéri, hogy mérlegeljék a sérült személyzet csoportos egészségügyi szállítására szolgáló uniós kapacitások rendelkezésre állását és megfelelőségét az érintettek időben történő evakuálása és a megfelelő ellátása érdekében;

85. hangsúlyozza, hogy értékelni kell és össze kell hangolni a tagállamok igényeit a kettős felhasználású eszközök, például a mozdonyok, a hajók, a teherautók, a szokásost meghaladó terhelésre alkalmas pótkocsik, a stratégiai katonai szállító repülőgépek, a légi üzemanyagtöltő rendszerek, valamint a helyhez kötött és mobil daruk folyamatos rendelkezésre állásának és kínálatának biztosítása érdekében;

86. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy az említett közlekedési eszközöket regisztrálják egy polgári-katonai „szolidaritási eszköztárban”, hogy azokat szükség esetén bárhol és bármikor a leghatékonyabb módon lehessen használni, az európai válságreagálási képességek rescEU stratégiai tartalékaira építve; felhívja a Bizottságot, hogy biztosítson uniós szintű koordinációt a tagállamokkal, lehetővé téve a kiszámíthatóságot és a tervezést a beszállítói ágazat számára;

87. hangsúlyozza, hogy biztosítani kell a katonai mobilitási cselekvési terv prioritásai és az EDIP programozása közötti koherenciát, biztosítva, hogy a képességbeli hiányosságok értékelése (CDP és a koordinált éves védelmi szemle (CARD)) irányt mutasson a finanszírozási prioritások meghatározásához; felhívja a Bizottságot, hogy ösztönözze az EDTIB-et az említett hiányosságok kezelésére; megjegyzi, hogy uniós szintű finanszírozási eszközök révén támogatni kell a közlekedési eszközök vásárlásába, javításába, karbantartásába és megosztásába történő beruházásokat; kiemeli a kiszámíthatóság fontosságát a katonai mobilitási képességek iránti kereslet tekintetében, elegendő finanszírozás és egyszerűsített

közbeszerzési szabályok mellett, ami lehetővé tenné a beszállítói ágazat számára a termelési szintek növelését és fenntartását;

88. felszólít a kutatásba és fejlesztésbe való beruházásra a kettős felhasználású képességek előmozdítása érdekében; hangsúlyozza a kettős felhasználású járműtechnológiák – többek között a polgári és katonai felhasználásra egyaránt alkalmas moduláris platformok –, valamint a polgári tengerészeti és űrhajózási ipar területén zajló innováció ösztönzéséhez nyújtott uniós támogatás fontosságát, az új technológiák előmozdítása érdekében;

Az EU és a NATO közötti együttműködés fokozása

89. úgy véli, hogy a fokozott katonai mobilitás erősíti mind KBVP-t, mind a transzatlanti szövetséget; hangsúlyozza, hogy a NATO a csapatok és felszerelések mozgatásához az uniós tagállamok infrastruktúrájára támaszkodik; tudomásul veszi, hogy az EU és a NATO közötti együttműködés terén – többek között a katonai mobilitásról szóló EU–NATO strukturált párbeszéd révén – elért előrehaladásnak köszönhetően az EU vonatkozó katonai követelményei mintegy 95%-ban összhangban vannak a NATO technikai és földrajzi követelményeivel;

90. felhívja a tagállamokat, hogy erősítsék meg az együttműködést egymás között és a NATO-val, különösen a meglévő közép-európai csővezeték-rendszer és a NATO biztonsági beruházási programja keretében az interoperabilitás, a kiberbiztonság, valamint a megfelelő szállítási és tárolási kapacitás biztosítása érdekében az EU és a NATO katonai műveletei számára;

91. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a logisztikai hálózatokkal kapcsolatos minősített információknak az EU és a NATO közötti megosztása továbbra is politikai és eljárási akadályokba ütközik, és e tekintetben közös értelmezést sürget a szinergiák elérése érdekében; hangsúlyozza, hogy ezek az akadályok, különösen a minősített információk cseréjéről szóló, NATO-val kötött megállapodás hiánya jelentősen aláássák mindkét szervezet védelmi erőfeszítéseinek hatékonyságát; határozott erőfeszítésekre szólítja fel az uniós tagállamokat a minősített adatok cseréjére vonatkozó megállapodás előtt álló politikai akadályok leküzdése érdekében; kéri egy állandó EU–NATO információmegosztási platform létrehozását a NATO Összhaderőnemi Támogató és Felkészítő Parancsnoksága munkájának támogatása érdekében;

92. kéri, hogy rendszeresen szervezzenek közös EU–NATO gyakorlatokat és stressztesztet a fegyveres erők, a polgári védelem, a pályahálózat-működtetők és a fuvarozók bevonásával a kommunikáció, a koordináció, az eljárások észszerűsítése, valamint a katonai mobilitás előtt álló akadályok azonosítása és felszámolása érdekében;

93. felhívja a Bizottságot és a NATO-t, hogy mélyítsék el a tengeri mobilitással kapcsolatos koordinációt, biztosítva a tengeri szállításra, a kikötőkbe való bejutásra és a tengeri kommunikációs vonalak védelmére vonatkozó interoperabilitási normákat, különös figyelmet fordítva az Atlanti-óceánra, a Földközi-tengerre és a legkülső régiókra; szoros együttműködést sürget az EU és a NATO között a katonai felszerelések és készletek tengeren és légi úton történő transzatlanti szállításának biztosítása terén, tekintettel azok fontosságára; elismeri Törökország fontos szerepét a szállítási útvonalak és az EU és a NATO közötti általános katonai mobilitás biztosításában, különösen a Fekete-tenger szorosainak 2022. februári lezárására vonatkozó döntését, amely megakadályozta Oroszországot abban, hogy megerősítse haditengerészeti jelenlétét a Fekete-tengeren;

94. megjegyzi, hogy a NATO operatív szintű tervezési ütemterve három nap; ezért kitart amellett, hogy eleget kell tenni a vonatkozó határátlépési és a rendkívüli, a megengedett legnagyobb tömeget meghaladó és túlméretes szállítások engedélyezésére irányuló eljárások befejezésére irányadó legfeljebb 3–5 napos célkitűzés teljesítésére vonatkozó kötelezettségvállalásoknak, észszerűsített, harmonizált és digitális eljárásokra támaszkodva; kéri, hogy a gyorsreagálású egységek esetében „békeidőben” három napra, válsághelyzetben pedig 24 órára csökkentsék ezt az időt; ismételten kéri a NATO és az EU által használt két 302. számú formanyomtatvány összevonására a szükségtelen párhuzamosságok csökkentése és a határokon átnyúló gyorsabb mozgások megkönnyítése érdekében; az engedélyezési eljárások felgyorsítása érdekében felszólít az útvonal- és hídelemzések tagállamokon belüli és határokon átnyúló automatikus elismerésének bevezetésére, valamint egy bejelentésen alapuló gyorsított rendszer bevezetésére a katonai mobilitási csomag részeként a katonai vagy vészhelyzeti szállításokat végző tanúsított gazdasági szereplők számára;

95. felhívja a tagállamokat, hogy a védelemmel kapcsolatos megállapítások összehangolt éves felülvizsgálata és a 2023. évi uniós képességfejlesztési prioritások alapján sürgősen fejlesszék ki a katonai szállításhoz szükséges védelmi képességeket, beleértve a NATO csővezetékhálózatainak kibővítését és a stratégiai légi teherszállítási képességek megerősítését is; fontosnak tartja – adott esetben a NATO-val konzultálva – a katonai követelmények teljesítését, valamint a technikai és földrajzi különbségek enyhítését;

96. hangsúlyozza az Egyesült Államok, Kanada, az Egyesült Királyság, Norvégia, Svájc és más hasonlóan gondolkodó partnerek kivételes részvételének hozzáadott értékét az állandó strukturált együttműködés katonai mobilitási projektjében (PESCO); felszólít a képességekre vonatkozó célkitűzések végrehajtására és a projektrészvétel stratégiai partnerországokra, például Ukrajnára és a

Moldovai Köztársaságra való kiterjesztésére, a PESCO szabályaival összhangban;

97. hangsúlyozza, hogy interoperabilitásra van szükség a kulcsfontosságú regionális partnerekkel és a tagjelölt országokkal is, például Ukrajnával, a Moldovai Köztársasággal és a Nyugat-Balkánnal; kéri, hogy nyújtsanak külön támogatást a Moldovai Köztársaságnak, hogy ellenállóbbá váljon a hibrid fenyegetésekkel szemben, és jobban kapcsolódjon az uniós közlekedési és biztonsági rendszerekhez; hangsúlyozza, hogy meg kell erősíteni a regionális partnerekkel a műszaki szabványokat, a kritikus infrastruktúrák biztonságát és a hálózatok hibrid fenyegetésekkel és támadásokkal szembeni védelmét érintő koordinációt; úgy véli, hogy a harmadik országokkal való interoperabilitást rendszeres értékeléseknek kell kísérnie;

98. kiemeli, hogy a Parlament nemcsak társjogalkotóként fontos a katonai mobilitási politikában – a védelmi készültség 2030-ig történő elérésére irányuló uniós törekvés részeként –, hanem az uniós fellépés demokratikus felügyeletében betöltött szerepében is; felhívja ezért a Bizottságot, hogy biztosítson szisztematikusabb nyomon követést és szigorúbb jelentéstételt a katonai mobilitási intézkedésekről, azok végrehajtásáról és finanszírozásáról, többek között az EU NATO-val való együttműködésével és a PESCO-val összefüggésben;

°

° °

99. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, a NATO-nak, a NATO Parlamenti Közgyűlésének, az EU biztonsági és védelmi ügynökségeinek, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.