Eiropas Parlaments
2024-2029

PIEŅEMTIE TEKSTI

P10_TA(2025)0335

Militārā mobilitāte

Eiropas Parlamenta 2025. gada 17. decembra rezolūcija par militāro mobilitāti (2025/2090(INI))

Eiropas Parlaments,

– ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību, jo īpaši tā VI un XVI sadaļu,

– ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienību, jo īpaši tā V sadaļu,

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013[1],

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1153 (2021. gada 7. jūlijs), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014[2],

– ņemot vērā Eiropadomes secinājumus, jo īpaši 2025. gada 26. jūnija, 2025. gada 6. marta, 2024. gada 21. un 22. marta, 2023. gada 14. un 15. decembra, 2023. gada 29. un 30. jūnija, 2022. gada 15. decembra un 2022. gada 30. un 31. maija secinājumus,

– ņemot vērā Padomes secinājumus, jo īpaši 2024. gada 6. decembra, 2024. gada 18. novembra, 2024. gada 13. jūnija, 2024. gada 27. maija, 2023. gada 24. oktobra, 2022. gada 24. janvāra un 2018. gada 22. janvāra secinājumus,

– ņemot vērā Komisijas un Savienības Augstās pārstāves ārlietās un drošības politikas jautājumos 2017. gada 10. novembra kopīgo

---

1 OV L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
2 OV L 249, 14.7.2021., 38. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj.

paziņojumu “Militārās mobilitātes uzlabošana Eiropas Savienībā” (JOIN(2017)0041),

– ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/1328 (2021. gada 10. augusts), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1153[3] precizē infrastruktūras prasības, kas piemērojamas konkrētām divējāda lietojuma infrastruktūras darbību kategorijām,

– ņemot vērā Komisijas un Savienības Augstā pārstāvja ārlietās un drošības politikas jautājumos 2021. gada 24. septembra kopīgo paziņojumu par Militārās mobilitātes rīcības plāna īstenošanu no 2020. gada oktobra līdz 2021. gada septembrim (JOIN(2021)0026),

– ņemot vērā Padomes 2022. gada 21. martā apstiprināto dokumentu “Stratēģiskais kompass drošībai un aizsardzībai – Eiropas Savienībai, kas aizsargā savus pilsoņus, vērtības un intereses un veicina starptautisko mieru un drošību”,

– ņemot vērā Komisijas un Savienības Augstā pārstāvja ārlietās un drošības politikas jautājumos 2022. gada 10. novembra kopīgo paziņojumu “Militārās mobilitātes rīcības plāns 2.0” (JOIN(2022)0048),

– ņemot vērā Komisijas un Savienības Augstā pārstāvja ārlietās un drošības politikas jautājumos 2023. gada 13. novembra kopīgo paziņojumu par Militārās mobilitātes rīcības plāna 2.0 īstenošanu no 2022. gada novembra līdz 2023. gada oktobrim (JOIN(2023)0037),

– ņemot vērā Komisijas un Savienības Augstās pārstāves ārlietās un drošības politikas jautājumos 2025. gada 28. maija kopīgo paziņojumu “Eiropas Savienības stratēģiskā pieeja Melnās jūras reģionam” (JOIN(2025)0135),

– ņemot vērā Eiropas Komisijas 2024. gadā publicēto atbalsta pētījumu par pielāgošanos klimata pārmaiņām un pārrobežu investīciju vajadzībām *TEN-T* tīkla īstenošanai,

– ņemot vērā Komisijas un Savienības Augstās pārstāves ārlietās un drošības politikas jautājumos 2025. gada 20. marta kopīgo ziņojumu par Militārās mobilitātes rīcības plāna 2.0 īstenošanu (JOIN(2025)0011),

– ņemot vērā Komisijas un Savienības Augstās pārstāves ārlietās un drošības politikas jautājumos 2025. gada 19. marta Kopīgo balto grāmatu par Eiropas aizsardzības gatavību 2030 (JOIN(2025)0120),

---

[3] OV L 288, 11.8.2021., 37. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj.

– ņemot vērā pārskatīto II pielikumu dokumentam “Militārās prasības militārajai mobilitātei Savienībā un ārpus tās”, ko Padome pieņēma 2025. gada 18. martā (ST 6728/25 ADD1),

– ņemot vērā Eiropas Aizsardzības aģentūras 2022., 2023. un 2024. gada pārskatus, kā arī tās 2018. gada marta un 2024. gada 26. janvāra ziņojumus par militāro mobilitāti,

– ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas 2025. gada 5. februāra Īpašo ziņojumu 04/2025 “ES militārā mobilitāte. Pilns ātrums nav sasniegts projektēšanas nepilnību un šķēršļu dēļ maršrutā”,

– ņemot vērā Sauli Nīnistes 2024. gada 30. oktobra ziņojumu “” (“Drošāk kopā – Eiropas civilās un militārās sagatavotības un gatavības stiprināšana”),

– ņemot vērā Bulgārijas, Čehijas, Igaunijas, Islandes, Latvijas, Lietuvas, Norvēģijas, Polijas, Rumānijas, Slovākijas, Somijas un Ungārijas transporta ministru 2025. gada 27. maija paziņojumu par militāro mobilitāti,

– ņemot vērā 2025. gada 10. jūnija desmito progresa ziņojumu par to, kā tiek īstenots vienotais priekšlikumu kopums, kuru ES Padome un NATO Padome apstiprināja 2016. gada 6. decembra un 2018. gada 5. decembra sanāksmēs,

– ņemot vērā Viļņas samita paziņojumu, ko sniedza NATO valstu un valdību vadītāji, kuri piedalījās Ziemeļatlantijas Padomes sanāksmē Viļņā 2023. gada 11. jūlijā, un Vašingtonas samita deklarāciju, ko pieņēma NATO valstu un valdību vadītāji, kuri piedalījās NATO Ziemeļatlantijas padomes sanāksmē Vašingtonā 2024. gada 10. jūlijā,

– ņemot vērā trīs kopīgās deklarācijas par ES un NATO sadarbību, ko attiecīgi 2023. gada 10. janvārī, 2018. gada 5. decembrī un 2016. gada 6. decembrī parakstīja Eiropadomes un Komisijas priekšsēdētāji, kā arī NATO ģenerālsekretārs,

– ņemot vērā Komisijas 2025. gada 19. marta priekšlikumu Padomes regulai, ar ko izveido instrumentu rīcībai Eiropas drošības jomā *(SAFE)* par labu spēcīgākai Eiropas aizsardzības industrijai (COM(2025)0122),

– ņemot vērā Komisijas 2025. gada 1. aprīļa priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko attiecībā uz īpašiem pasākumiem stratēģisku problēmu risināšanai vidusposma pārskatīšanas kontekstā groza Regulas (ES) 2021/1058 un (ES) 2021/1056 (COM(2025)0123),

– ņemot vērā Komisijas 2025. gada 22. aprīļa priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulas (ES) 2021/694, (ES) 2021/695, (ES) 2021/697, (ES) 2021/1153, (ES) 2023/1525 un

(ES) 2024/795 nolūkā ES budžetā stimulēt ar aizsardzību saistītas investīcijas, kas ļautu īstenot apbruņošanās plānu *ReArm Europe* (COM(2025)0188),

– ņemot vērā Parlamenta 2025. gada 2. aprīļa rezolūciju par 2024. gada ziņojumu par kopējās drošības un aizsardzības politikas īstenošanu[4],

– ņemot vērā 2025. gada 12. marta rezolūciju par Balto grāmatu par Eiropas aizsardzības nākotni[5],

– ņemot vērā 2024. gada 17. janvāra rezolūciju par visaptverošas Eiropas ostu stratēģijas veidošanu[6],

– ņemot vērā 2022. gada 5. maija rezolūciju par ietekmi, ko nelikumīgais Krievijas agresīvais karš pret Ukrainu atstāj uz ES transporta un tūrisma nozari[7],

– ņemot vērā 2021. gada 7. jūlija rezolūciju par ES un NATO sadarbību transatlantisko attiecību kontekstā[8],

– ņemot vērā 2018. gada 11. decembra rezolūciju par militāro mobilitāti[9],

– ņemot vērā Reglamenta 55. pantu,

– ņemot vērā Drošības un aizsardzības komitejas un Transporta un tūrisma komitejas kopīgās apspriedes atbilstīgi Reglamenta 59. pantam,

– ņemot vērā Drošības un aizsardzības komitejas un Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A10-0242/2025),

A. tā kā Krievijas agresijas karš pret Ukrainu ir no jauna pievērsis uzmanību militārajai mobilitātei, uzsverot steidzamo nepieciešamību veicināt karaspēka, aprīkojuma un aktīvu ātru pārvietošanu pāri robežām visā ES, lai stiprinātu atturēšanas spēju un aizsardzību;

B. tā kā nestabilitāte un mainīgās ģeopolitiskās krīzes dažādos pasaules reģionos prasa, lai ES un tās dalībvalstis sadarbībā ar NATO būtu gatavas reaģēt uz iespējamiem agresijas aktiem vai dažāda veida krīzēm pie visām to ārējām robežām;

---

4 Pieņemtie teksti, P10_TA(2025)0058.
5 Pieņemtie teksti, P10_TA(2025)0034.
6 OV C, C/2024/5716, 17.10.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5716/oj.
7 OV C 465, 6.12.2022., 164. lpp.
8 OV C 99, 1.3.2022., 105. lpp.
9 OV C 388, 13.11.2020., 22. lpp.

C. tā kā dalībvalstis, kurām ir kopīga ārējā robeža ar Krieviju vai Baltkrieviju, kā arī tās, kurām ir robeža ar Ukrainu un kuras saskaras ar Krievijas iebrukumiem savā gaisa telpā, ir tieši apdraudētas, jo īpaši tādēļ, ka Rietumu drošības dienesti brīdina, ka Krievija jau īstermiņā varētu uzbrukt ES;

D. tā kā militārā mobilitāte ir būtisks faktors, kas veicina kopējo Eiropas drošību un aizsardzību, un tā tika atzīta par kritisku faktoru 2023. gada ES spēju attīstības prioritātēs *(CDP)*;

E. tā kā militārās pārvietošanās noturība, atturēšanas spēja un ātrums Eiropā tagad ir kļuvis par būtisku nosacījumu Eiropas aizsardzības uzticamībai; tā kā militārā mobilitāte ES ievērojami stiprina 27 dalībvalstu drošību un noturību, tostarp pret aizvien biežākiem sabotāžas aktiem pret kritisko infrastruktūru un hibrīddraudu pieaugumu, ja vien ir pilnībā nodrošinātas iespējas realizēt tās potenciālu;

F. tā kā ir nepieciešami ievērojami pūliņi, lai uzlabotu reģionālos transporta savienojumus un stiprinātu visas Eiropas tīklu, kas savieno ES valstis no Somijas un Baltijas valstīm ziemeļos līdz Pireneju pussalai dienvidos; tā kā saskaņotas militārās mobilitātes infrastruktūras attīstīšana četros ES prioritārajos militārās mobilitātes koridoros būtu izšķiroši svarīga, lai īsā laikā un plašā mērogā izvietotu un piegādātu karaspēku un militāro aprīkojumu pa dzelzceļu, autoceļiem, ūdensceļiem, jūru un gaisu, kad un kur tas ir nepieciešams, vienlaikus nodrošinot šīs infrastruktūras divējādo lietojumu, tā saglabājot svarīgu civilo piegādes ķēžu darbību;

G. tā kā militārā mobilitāte ir ES un NATO sadarbības prioritāte un, izmantojot saskaņotu pieeju, ar to jānodrošina sabiedroto spēku pārvietošanās gan miera, gan krīzes vai kara apstākļos; tā kā kolektīvajai aizsardzībai vitāli svarīga ir sadarbspējas uzlabošana gan ES iekšienē un ar NATO, gan arī ar tādiem partneriem kā Ukraina; tā kā ES un NATO partnerības stratēģisko mērķu sasniegšanai ir nepieciešama spēcīga vadība un koordinēta pārvaldība, lai tehnisko sadarbību pārveidotu par kopīgu stratēģisku redzējumu, tādējādi stiprinot mobilitāti kā kohēzijas un kolektīvās drošības instrumentu;

H. tā kā pastāvīgajai strukturētajai sadarbībai *(PESCO)* ir būtiska nozīme ES aizsardzības spēju stiprināšanā un saskaņošanā, samazinot atkarību no stratēģiskiem veicinātājiem, piemēram, militārās mobilitātes;

I. tā kā ES strādā pie tā, lai veicinātu savienojamību ar reģionālajiem partneriem un kandidātvalstīm;

J. tā kā ES aizsardzības industriālā bāze cieš no neaizsargātības, tostarp pārmērīgas atkarības no importa no ārpussavienības valstīm, sadrumstalotas ražošanas un piegādēm, nepietiekamām investīcijām un ierobežotas ražošanas jaudas; tā kā Eiropas ekonomiskās drošības

stratēģijā uzsvērta stratēģiskās atkarības mazināšanas un kritisko tehnoloģiju un aktīvu aizsardzības nozīme, lai tiktu nodrošināta ES suverenitāte un konkurētspēja;

K. tā kā Eiropadomes 2025. gada 6. marta secinājumos ir uzsvērts, ka Savienībai ir jākļūst suverēnākai, atbildīgākai attiecībā uz savu aizsardzību un labāk sagatavotai, lai autonomi un koordinētā veidā rīkotos un reaģētu uz tūlītējiem un turpmākiem izaicinājumiem un apdraudējumiem, un līdz ar to ir atkārtoti apstiprināta nepieciešamība samazināt ārējo atkarību un konsolidēt Eiropas aizsardzības tehnoloģisko un industriālo bāzi *(EDTIB)*;

L. tā kā Padome 2025. gada 27. maijā pieņēma *SAFE* iniciatīvu, kas paredz līdz 150 miljardu EUR lielu atbalstu kopīgiem iepirkumiem, industrijas attīstībai un ar aizsardzību saistītai ražošanai ES, kas rada stratēģisku iespēju īstenot principu par priekšroku Eiropai un nodrošināt, ka ES fondi stiprina Eiropas rūpniecību, nevis palielina ārējo atkarību;

M. tā kā Aktam par Eiropas aizsardzības industrijas pastiprināšanu, izmantojot kopīgu iepirkumu[10] *(EDIRPA)* un ES aizsardzības industrijas programmai *(EDIP)* var būt svarīga loma ar militāro mobilitāti saistītu inovatīvu tehnoloģiju un spēju izstrādes atbalstīšanā; uzsver, ka sinerģija starp *EDIP*, *EDIRPA*, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un citiem ES finansēšanas instrumentiem būtu jāizmanto pilnībā, lai stiprinātu transporta infrastruktūras noturību un uzlabotu ES kopējo spēju nodrošināt ātru un drošu militāro pārvietošanos;

N. tā kā stingra investīciju izvērtēšana veicina ES ekonomisko drošību, aizsargā kritisko infrastruktūru un tehnoloģijas no naidīgiem iegādes darījumiem un papildina rūpniecības politikas virzienus, kuru mērķis ir veicināt Eiropas autonomiju un tehnoloģisko līderību; tā kā Regulas (ES) 2019/452 par ārvalstu tiešo ieguldījumu Savienībā izvērtēšanu[11] pārskatīšana ir svarīgs instruments ES drošības, sabiedriskās kārtības un stratēģisko interešu aizsardzībai;

O. tā kā Parlaments pieņēma savu nostāju par ierosināto regulu[12], uzsverot, ka visām dalībvalstīm vajadzētu būt pienākumam uzturēt ārvalstu investīciju izvērtēšanas mehānismu, pamatojoties uz

---

10 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/2418 (2023. gada 18. oktobris), ar ko izveido instrumentu Eiropas aizsardzības industrijas pastiprināšanai, izmantojot kopīgu iepirkumu *(EDIRPA)* (OV L, 2023/2418, 26.10.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2418/oj).

11 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/452 (2019. gada 19. marts), ar ko izveido regulējumu ārvalstu tiešo ieguldījumu Savienībā izvērtēšanai (OV L 79 I , 21.3.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

12 Pieņemtie teksti, P10_TA(2025)0102.

drošības vai sabiedriskās kārtības apsvērumiem, un ka ir vajadzīga stingrāka valstu sistēmu saskaņošana, lai risinātu stratēģiskās atkarības un jaunas tehnoloģiskās un infrastruktūras ievainojamības problēmas;

P. tā kā, neraugoties uz pēdējos gados panākto ievērojamo progresu militārās mobilitātes uzlabošanā, militārās mobilitātes rīcības plānā 2.0 izklāstīto darbību īstenošanā joprojām pastāv ievērojami regulatīvie, administratīvie un finansiālie šķēršļi, kā arī šaurās vietas un infrastruktūras traucēkļi;

Q. tā kā ir steidzami jāpastiprina koordinēti un integrēti centieni ES, NATO un dalībvalstu līmenī, lai palielinātu resursus un novērstu šos fiziskos, juridiskos un regulatīvos šķēršļus;

R. tā kā iekšējās revīzijas un nesenā pieredze liecina par nopietniem trūkumiem ES militārās mobilitātes politikā, proti, birokrātijas radītie kavējumi un nepietiekama infrastruktūra nozīmē, ka varētu būt vajadzīgs vairāk nekā mēnesis, lai, reaģējot uz uzbrukumu, militāro aprīkojumu pārvietotu pāri robežām;

S. tā kā daudzi Eiropas transporta maršruti vēl nav piemēroti smagajiem militārajiem transportlīdzekļiem; tā kā tankiem ir aizliegts iebraukt dažās dalībvalstīs, jo tie pārsniedz tur noteiktos svara ierobežojumus, un konvoji tikuši apstādināti pie šādām slodzēm nepiemērotiem tiltiem, kas norāda uz steidzamo nepieciešamību modernizēt galveno infrastruktūru, piemēram, dzelzceļa līnijas, ceļus, tuneļus un tiltus, lai tie atbilstu militārajiem standartiem;

T. tā kā investīcijas esošās divējāda lietojuma gaisa, dzelzceļa, autoceļu un ūdensceļu infrastruktūras uzlabošanā miera laikā sniedz ievērojamus ieguvumus sabiedrībai un uzņēmumiem, kā arī dod labumu pasažieru un kravas transporta sistēmām un veicina transporta dekarbonizāciju, sekmē Eiropas transporta tīkla *(TEN-T)* pabeigšanu, civilās aizsardzības spējas un vienotā tirgus stiprināšanu;

U. tā kā pārvadātājiem ir svarīga loma militārajā mobilitātē; tā kā nesaskaņotas procedūras tomēr bieži rada nopietnus kavējumus transporta operācijās un pārrobežu atļauju izsniegšanā,

Reaģēšana uz mainīgo ģeopolitisko realitāti

1. uzsver militārās mobilitātes nozīmi Eiropas drošībai un aizsardzībai; uzsver, ka, ņemot vērā Krievijas agresijas karu pret Ukrainu, vēl steidzamāka kļuvusi nepieciešamība novērst ES stratēģiskos trūkumus un pastiprināt militāro mobilitāti;

2. atzinīgi vērtē ES un dalībvalstu centienus ievērojami palielināt savu aizsardzības gatavību, samazināt stratēģisko atkarību, novērst spēju

trūkumus un stiprināt Eiropas aizsardzības, tehnoloģisko un industriālo bāzi, rīkojoties atbilstoši attiecīgajiem ES politikas virzieniem un kopējai drošības un aizsardzības politikai (KDAP), kā arī NATO kontekstā; atzinīgi vērtē ES un NATO sadarbību militārās mobilitātes uzlabošanā; tomēr uzskata, ka ir pienācis laiks steidzami pārvērst ES un NATO deklarētos kopīgos mērķus reālos rezultātos;

3. atzinīgi vērtē kolektīvos centienus atbalstīt Ukrainu; uzstāj, ka ir sistemātiski jāgūst mācības no Krievijas agresijas kara pret Ukrainu, tostarp militārās mobilitātes jomā, jo īpaši balstoties uz Ukrainas bruņoto spēku pieredzi un arī valstu un daudznacionālajām mācībām; uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt loģistikas ārkārtas situāciju un rezerves plānošanu, kā arī apzināt vājos un trūkstošos posmus; uzsver, ka ir svarīgi savlaicīgi un efektīvi koordinēt darbību ar stratēģiskajiem partneriem, jo īpaši ar NATO;

4. uzsver, ka Krievija rada ievērojamu apdraudējumu Eiropas Savienības drošībai un ka ir būtiski attīstīt spējas ātri izvietot karaspēku un militārās spējas ES austrumu flangā;

5. uzsver stratēģisko nepieciešamību veikt investīcijas visās dalībvalstīs četros ES prioritārajos militārās mobilitātes koridoros – ziemeļu, austrumu, centrālajā dienvidu un centrālajā ziemeļu koridorā –, jo uzlabota un efektīva militārā mobilitāte ir būtiska visu dalībvalstu un visu Eiropas iedzīvotāju drošībai;

6. uzsver, ka pastiprināta militārā mobilitāte stiprinās ES KDAP un tās misijas un operācijas; aicina ES un dalībvalstis pieņemt kopēju redzējumu par to, kā virzīt uz priekšu savas darbības militārās mobilitātes jomā, un formulēt konkrētus sasniedzamos rezultātus, kas būtu jāintegrē ES stratēģiskajā kompasā; mudina veikt konkrētus sagatavošanās pasākumus militārās mobilitātes jomā, virzoties uz visaptverošu pieeju militārajai loģistikai, tostarp kritiskās infrastruktūras, transporta mezglu, apkopes, uzglabāšanas, degvielas uzpildes, remonta un munīcijas drošībai;

7. uzsver, ka militārā mobilitāte neaprobežojas tikai ar karaspēka, ieroču un aprīkojuma pārvietošanu, bet attiecas arī uz humāno palīdzību un solidaritātes pasākumiem; uzsver, ka atbalsts militārajai mobilitātei var sniegt arī ievērojamus ieguvumus iedzīvotājiem, jo spēja ātri izvietot militāros spēkus var veicināt ātrāku humānās palīdzības un medicīniskā atbalsta sniegšanu, kā arī infrastruktūras atjaunošanu dabas katastrofu, pandēmiju vai citu krīžu gadījumā; turklāt uzsver, ka ES investīcijas militārās mobilitātes infrastruktūrā var radīt taustāmus ieguvumus vietējām kopienām un savienojamībai, un tādējādi uzlabot vietējo noturību un ekonomisko integrāciju, radīt darbvietas un palielināt sabiedrības atbalstu Eiropas drošības programmai;

Finanšu jautājumu risināšana

8. uzsver, ka nākamajā daudzgadu finanšu shēmā (DFS) kā galvenais stabilas militārās mobilitātes finansējuma avots ir jāsaglabā centralizēti pārvaldīts un specializēts ES transporta finansēšanas instruments, piemēram, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI), un tā kopējais budžets transportam ir ievērojami jāpalielina; tādēļ atzinīgi vērtē priekšlikumu nākamajā DFS palielināt budžetu militārajai mobilitātei, jo no EISI 2028.–2034. gadam transportam piešķirti vairāk nekā 50 miljardi EUR, tostarp vairāk nekā 17 miljardi EUR paredzēti militārajai mobilitātei;

9. atgādina, ka pretstatā Parlamenta un Komisijas nostājai Padome 2021.–2027. gada DFS ietvaros nepieredzētā apmērā (par 75 %) samazināja militārās mobilitātes finansējumu, un uzsver, ka šādu situāciju vēlreiz pieļaut nevar; uzsver, ka sakarā ar Krievijas pilna mēroga iebrukumu Ukrainā militārās mobilitātes budžets bija jātērē priekšlaicīgi un tas tika pilnībā izlietots līdz 2024. gada sākumam; uzstāj, ka nākamajā DFS ir krasi jāpalielina militārajai mobilitātei piešķirtie resursi, lai tos saskaņotu ar aplēstajām investīciju vajadzībām vismaz 100 miljardu EUR apmērā tiem 500 t. s. "karsto punktu" projektiem, kuros ES atzinusi steidzamu modernizācijas nepieciešamību[13];

10. ņemot vērā šo investīciju nepieciešamību, kā arī M. Dragi ziņojuma ieteikumus, uzstāj, ka turpmākajās sarunās par DFS kopējo maksimālo apjomu ir svarīgi vismaz saglabāt norādīto summu 17 miljardu EUR apmērā, vienlaikus aizsargājot piešķīrumu *TEN-T* īstenošanai; uzsver, ka Padome nedrīkst piedāvāt samazināt šo finansējumu, un uzskata, ka būs cieši jāuzrauga šo līdzekļu novirzīšana militārajai mobilitātei;

11. uzsver nepieciešamību sekmīgi veicināt dalībvalstu sadarbību un saskaņotību pārrobežu un liela mēroga transporta projektos un divējāda lietojuma infrastruktūras izveidē, lai nodrošinātu ātru un efektīvu militāro vienību, aprīkojuma un līdzekļu mobilizāciju un pārvietošanos visā ES teritorijā;

12. atkārtoti norāda, ka militārās mobilitātes iniciatīvām un finansējumam nevajadzētu kavēt tādu darbību vispārējo īstenošanu, kas saistītas ar vieda, noturīga, sadarbspējīga, dekarbonizēta un ilgtspējīga *TEN-T* pabeigšanu; atgādina par mērķi līdz 2030. gadam pabeigt *TEN-T* pamattīkla izveidi, tostarp ieviest Eiropas dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēmu *(ERTMS)* un līdz 2040. gadam pabeigt paplašinātā pamattīkla izveidi;

13. uzsver, ka *TEN-T* tīkla pārrobežu transporta infrastruktūras projektu savlaicīga pabeigšana ir nepieciešams priekšnoteikums, lai Eiropā

---

13 Komisijas un Savienības Augstās pārstāves ārlietās un drošības politikas jautājumos 2025. gada 16. oktobra kopīgais paziņojums "Miera saglabāšana – aizsardzības gatavības ceļvedis 2030. gadam" (JOIN(2025)0027).

sasniegtu efektīvus divējāda lietojuma un militārās mobilitātes mērķus; atgādina, ka saskaņā ar *TEN-T* koordinatoru 2024. gada aprīļa nostājas dokumentu kopējās investīcijas, kas vajadzīgas *TEN-T* pamattīkla un paplašinātā pamattīkla pabeigšanai, nākamajos 15 gados ir 845 miljardi EUR un ka projektiem ar vislielāko ES pievienoto vērtību vien atlikusī investējamā summa tiek lēsta vismaz 210 miljardu EUR apmērā;

14. atgādina, ka, ņemot vērā veicamo darbību raksturu, militārajai mobilitātei būtiski svarīgu lielu transporta infrastruktūras projektu īstenošanai ir vajadzīgs ilgtermiņa finansējums;

15. uzsver, ka ir jāracionalizē un jāvienkāršo procedūras attiecībā uz to, kā nākamajā DFS saņemams finansējums divējāda lietojuma infrastruktūras projektiem no EISI militārās mobilitātes sadaļas;

16. atzinīgi vērtē Eiropas Investīciju bankas (EIB) sākotnējos aizdevumus investīcijām divējāda lietojuma infrastruktūras projektos ar mērķi uzlabot militāro mobilitāti; aicina EIB turpināt iesaistīties citu divējāda lietojuma infrastruktūras projektu un spēju finansēšanā;

17. mudina izpētīt papildu finansēšanas mehānismu izveides iespējas, piemēram, veidot Aizsardzības, drošības un noturības banku, lai risinātu ar drošības, aizsardzības un noturības finansējumu saistītās vajadzības;

18. atgādina, ka dalībvalstis var izmantot maksimālo finansējumu, kas pieejams saskaņā ar pašreizējo DFS, tostarp nesen ieviestos pasākumus resursu pārdalei no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda, kā arī ātri novirzīt neizmantotos Atveseļošanas un noturības mehānisma līdzekļus investīcijām aizsardzībā, tostarp divējāda lietojuma infrastruktūrā un mobilajos aktīvos, lai veicinātu militāro mobilitāti, tostarp militāro pretmobilitāti;

19. aicina nodrošināt, ka *EDIP*, Eiropas Aizsardzības fonda, *SAFE* programmas un Aizsardzības gatavības Omnibus paketes, kā arī citu ES aizsardzības iniciatīvu ietvaros paredzētos budžetus var izmantot, lai atbalstītu gan fiziskās, gan digitālās divējāda lietojuma infrastruktūras paplašināšanu un modernizāciju, kā arī aizsardzības spēju sadarbīgu un paredzamu iegūšanu, tostarp militārās mobilitātes jomā, un tādējādi stiprinātu patiesu Eiropas Aizsardzības savienību;

Šķēršļu novēršana militārajai mobilitātei un virzība uz “militāro Šengenas zonu”

20. atkārtoti aicina izveidot “militāro Šengenas zonu” un mudina Komisiju bez kavēšanās izstrādāt ceļvedi šā mērķa sasniegšanai;

21. atkārtoti pauž dziļas bažas par pašreizējo reaģēšanas spējas un efektivitātes trūkumu militārās mobilitātes jomā, ko kavē regulatīvā un procedurālā sarežģītība un saskaņotības trūkums, kā rezultātā koordinācija ir lēna un tiek zaudēts laiks;

22. aicina Komisiju un dalībvalstis iekļaut visu sabiedrību aptverošu pieeju militārajai mobilitātei, iesaistot visas attiecīgās ieinteresētās personas, tostarp publisko, privāto un pilsonisko sektoru, informējot par veiktajiem pasākumiem un tos izskaidrojot;

23. prasa, lai Komisija un dalībvalstis nekavējoties pilnībā īstenotu 13 saistības, ko tās uzņēmušās saskaņā ar 2024. gada militārās mobilitātes solījumu, galveno uzmanību pievēršot investīcijām transporta infrastruktūrā un transporta aktīvos, regulējuma saskaņošanai, pārrobežu pārvietošanās atļauju izsniegšanas paātrināšanai, kā arī KDAP nostiprināšanai un ES un NATO sadarbības uzlabošanai;

24. mudina Komisiju, ierosinot turpmākus pasākumus, izmantot horizontālu pieeju, saskaņojot un vienkāršojot noteikumus un procedūras ar steidzamu mērķi integrēt un koordinēt ES pieeju, lai likvidētu visus pašreizējos administratīvos, diplomātiskos, loģistikas un infrastruktūras šķēršļus militārajai mobilitātei;

25. prasa izveidot Eiropas digitālo vienas pieturas aģentūru militārā aprīkojuma pārrobežu pārvietošanas atļauju izdošanai, tostarp kodificētu prioritāšu sistēmu un datubāzi, kas kopīgota ar NATO;

26. uzsver, ka ir jāracionalizē sarežģītie, garie un atšķirīgie valstu noteikumi un procedūras; uzstāj, ka gaidāmajā militārās mobilitātes paketē jāierosina vienkāršotas, saskaņotas, vienotas un digitalizētas procedūras visiem transporta veidiem, kas būtu jāatzīst un jāizmanto visām dalībvalstīm, tostarp attiecībā uz muitu, bīstamo kravu pārvadājumiem, nestandarta pārvadājumiem, diplomātisko atļauju un identisku atļauju izmantošanu, piemēram, attiecībā uz pārrobežu pārvietošanas piedāvājumiem/kredītiem un ES/NATO veidlapas Nr. 302 dokumentāciju; turklāt prasa izstrādāt militāru muitas sistēmu, lai digitalizētu muitas formalitātes un samazinātu administratīvo slogu un izmaksas, kas saistītas ar pašreizējiem ES projektiem, piemēram, drošu digitālo militārās mobilitātes sistēmu;

27. uzsver, ka ir svarīgi novērst administratīvos un infrastruktūras šķēršļus, ar kuriem saskaras uzņēmumi, kas ekspluatē nestandarta autotransportu militārā aprīkojuma un celtņu pārvadājumiem kritiskās infrastruktūras projektiem; tādēļ saistībā ar pašlaik notiekošo Gabarītu un svara direktīvas pārskatīšanu aicina turpināt saskaņot noteikumus par nestandarta autotransportu;

28. uzsver, ka kara risku apdrošināšanas seguma nodrošināšana augsta riska loģistikas pakalpojumu sniedzējiem var būt stimuls uzņēmumiem, jo tā palīdz mazināt operacionālos riskus;

29. uzsver, ka procedūru saskaņošana un efektīva sadarbspēja stiprinās dalībvalstu savstarpējo uzticēšanos un veicinās pārrobežu savienojamību;

30. atzinīgi vērtē mērķi vienkāršot tiesisko un administratīvo regulējumu, kā ierosināts Aizsardzības gatavības Omnibus paketē un gaidāmajā Kopīgajā paziņojumā par militāro mobilitāti 2025, un prasa, lai tas ātri stātos spēkā un tiktu īstenots;

Krīzes regulējums

31. aicina Komisiju nākt klajā ar tiesisko un operacionālo regulējumu saistībā ar jēdzienu “krīzes situācijas” , skaidri nošķirot vismaz trīs fāzes, proti, „miera laiku”, „krīzi” un „kara laiku” un paredzot noteikumus katrai fāzei, lai nodrošinātu sadarbspēju un bruņoto spēku prioritāru piekļuvi transporta objektiem, tīkliem un aktīviem, kā arī racionalizētu militārā personāla pārvietošanos militārajos koridoros un starp tiem; prasa, lai šajā regulējumā tiktu sniegtas skaidras definīcijas jēdzieniem „rezerves situācijas” un „rezerves risinājumi”, lai garantētu militārā transporta nepārtrauktību traucējumu gadījumā, kā arī tiktu sniegti norādījumi dalībvalstīm par dažādu drošības pakalpojumu sniedzēju pilnvarošanu kritiskās infrastruktūras uzraudzībai un aizsardzībai;

32. cer, ka ar gaidāmo regulējumu tiks izveidota efektīva un skaidra komunikācijas un koordinācijas sistēma starp militārajām un publiskajām iestādēm, tostarp NATO, lai, pamatojoties uz principu “nepieciešamība zināt”, apmainītos ar informāciju ar infrastruktūras pārvaldītājiem un pārvadātājiem, kas ir kvalificēti sniegt militārās loģistikas pakalpojumus, un katrā fāzē veicinātu visu tīklu noturību; īpaši norāda uz sadarbības trūkumu un ierobežoto komunikāciju starp ostu iestādēm un militārajiem vai attiecīgajiem aizsardzības būvniecības dalībniekiem; apzinās, ka informācijas apmaiņas prakse ir sensitīvs jautājums, jo īpaši ar ārvalstu īpašumā esošām Eiropas ostu pārvaldēm; tomēr uzsver, ka ir nepieciešams uzticams un drošs kanāls specifiskas informācijas apmaiņai;

33. uzsver nepieciešamību izveidot pastāvīgu lēmumu pieņemšanas mehānismu, kas ļautu valstu un valdību vadītājiem nekavējoties rīkoties „krīzes” un „kara laika” fāzēs;

34. aicina Komisiju izveidot militārās mobilitātes darba grupu, kurā būtu pārstāvētas visas kompetentās ES iestādes, lai horizontālā veidā racionalizētu visu militārās mobilitātes iniciatīvu sagatavošanu, īstenošanu un uzraudzību, un vienlaikus aicina izveidot valstu kontaktpunktus ar mērķi uzlabot militārās mobilitātes vispārējo pārvaldību un koordināciju;

35. mudina Komisiju visās turpmākajās militārās mobilitātes iniciatīvās ņemt vērā visus Eiropas Revīzijas palātas ieteikumus attiecībā uz pārvaldību;

36. atzīst transporta jomas darbinieku izšķirošo lomu militārajā mobilitātē un piegādes ķēžu nodrošināšanā; aicina Komisiju un dalībvalstis risināt darbaspēka trūkuma problēmu, ieguldīt transporta nozares darbiniekos, uzlabot darba apstākļus, apmācības iespējas, lai darbinieki apgūtu militārās mobilitātes nodrošināšanai nepieciešamās prasmes, un palielināt nozares pievilcību;

Divējāda lietojuma infrastruktūras uzlabošana un jaunas izbūve

37. atzinīgi vērtē to, ka Padome ir apstiprinājusi četrus prioritāros militārās mobilitātes koridorus ES ātrām un liela mēroga pārvietošanām, kas izveidoti sadarbībā ar NATO, un to, ka tiek turpināts noteikt 500 t. s. karsto punktu, kuriem nepieciešama steidzama modernizācija; uzsver, ka vairāk nekā 94 % no šiem koridoriem ir daļa no *TEN-T*, kas norāda uz spēcīgo sinerģiju starp civilo un militāro infrastruktūru; aicina precīzi novērtēt finanšu vajadzības šo militāro mobilitātes koridoru izveides pabeigšanai;

38. uzsver, ka ir jāpaātrina transporta infrastruktūras attīstība un jāuzlabo gan tās kritisko komponentu fiziskā aizsardzība, gan kiberaizsardzība četros prioritārajos militārās mobilitātes koridoros;

39. uzsver, ka vājākie posmi un šaurās vietas negatīvi ietekmē visu koridoru un transporta tīkla darbību kopumā un to, cik reāli nepārtraukti tie ir; tādēļ aicina Komisiju un dalībvalstis piešķirt pietiekamus resursus, lai nodrošinātu labi savienotu militārās mobilitātes tīklu, tostarp veicot uzlabojumus esošās infrastruktūras uzturēšanā, modernizācijā un sadarbspējā;

40. aicina Komisiju un dalībvalstis izvērtēt nepieciešamību iecelt īpašu Eiropas koordinatoru katram prioritārajam militārās mobilitātes koridoram, lai atvieglotu to īstenošanu, turklāt šie koordinatori būtu militārās mobilitātes darba grupas locekļi;

41. atgādina, ka svarīga militārās mobilitātes daļa ir arī pretmobilitātes infrastruktūra, tostarp divējāda lietojuma šķēršļi, nocietinājumi un ātras izvēršanas sistēmas robežu un teritoriālās aizsardzības pastiprināšanai; aicina Komisiju un dalībvalstis rūpīgi un koordinēti plānot un gatavot pretmobilitātes infrastruktūru četros militārās mobilitātes prioritārajos koridoros, galveno uzmanību pievēršot austrumu un ziemeļu koridoriem;

42. atgādina, ka dzelzceļš ir sauszemes mobilitātes sistēmas mugurkauls, kas ļauj pārvietot lielus daudzumus negabarīta, smagu, riskantu un bīstamu militāro aktīvu; uzstāj, ka prioritāte būtu jāpiešķir tūlītējiem un īstermiņa risinājumiem, piemēram, administratīvā sloga

likvidēšanai militārajam personālam saistībā ar pārrobežu pārvietošanos; aicina Komisiju nodrošināt lielāku spēju veidošanu, jo īpaši transporta mezglos un galvenajās teritorijās saskaņā ar četriem prioritārajiem militārās mobilitātes koridoriem;

43. uzsver dzelzceļa sadarbspējas izšķirošo nozīmi netraucētas darbības nodrošināšanā visās dalībvalstīs; pauž nopietnas bažas par pastāvīgo dzelzceļa sadarbspējas trūkumu, ko izraisa sliežu platuma atšķirības ES, piemēram, Baltijas valstīs, Somijā un Pireneju pussalā, kas ietekmē karaspēka, aprīkojuma un aktīvu pārrobežu pārvietošanu, padarot autotransportu neaizstājamu; aicina Komisiju turpināt novērst dažādus šķēršļus, kas traucē vienotu dzelzceļa satiksmi visā ES, tostarp *ERTMS* un digitālās automātiskās sakabes *(DAC)* lēno ieviešanu un sliežu platuma atšķirības; atgādina *TEN-T* regulas prasību, ka attiecīgajām dalībvalstīm līdz 2026. gada jūlijam jāiesniedz plāni par to tīklu pāreju uz Eiropas standarta nominālo sliežu platumu; šajā sakarā atzinīgi vērtē *"Rail Baltica"* projektu, kas Baltijas valstis savienotu ar ES dzelzceļu tīklu, pielāgojot to sliežu platumu; uzskata, ka šis projekts ir stratēģiski svarīgs gan civilajai, gan militārajai mobilitātei, jo tas nodrošina sadarbspējīgus, ilgtspējīgus un augstas caurlaidības dzelzceļa savienojumus visā ES austrumu flangā;

44. norāda, ka digitālās tehnoloģijas, kas ir svarīgas civilā dzelzceļa jaudas palielināšanai, piemēram, *ERTMS* un *DAC*, ir svarīgas arī militārajai mobilitātei un būtu jāuzlabo; brīdina, ka *ERTMS* tika izstrādāta citā ģeostratēģiskā kontekstā, un aicina novērtēt tās stabilitāti un noturību kiberdrošības aspektā; uzsver, ka, ņemot vērā tās atkarību no radio tehnoloģijām, jebkāda tīkla nepieejamība signāla slāpēšanas vai citu faktoru dēļ izraisītu dzelzceļa satiksmes tūlītēju apturēšanu; tāpat aicina veikt līdzīgu novērtējumu saistībā ar nākotnes dzelzceļa mobilo sakaru sistēmas *(FRMCS)* izstrādi;

45. norāda, ka autoceļu un dzelzceļa savienojumi ar ostām un kravas terminālu tīkliem bieži vien ir ļoti svarīgi, lai atvieglotu militārā aprīkojuma t. s. „pēdējās jūdzes" pārvietošanu uz vajadzīgajām vietām, un tāpēc tiem ir būtiska nozīme militārās mobilitātes sekmīgai nodrošināšanai; atgādina, ka visi tādi stratēģiskas nozīmes punkti autotransporta satiksmē kā stāvvietas, degvielas uzpildes stacijas un automazgātavas, būtu steidzami jāuzlabo, lai tās ārkārtas situācijās spētu uzņemt lielu skaitu militāro transporta vienību un personāla; tāpēc aicina investīcijas galvenajā ceļu infrastruktūrā četros prioritārajos militārās mobilitātes koridoros noteikt par vienu no prioritātēm, lai pēc iespējas efektīvāk veicinātu militāro mobilitāti;

46. aicina izveidot saskaņotu Eiropas satvaru, kas atvieglotu tādu militāro konvoju pārvietošanos četros prioritārajos militārās mobilitātes koridoros, ko veic pilnvaroti civilie pakalpojumu sniedzēji, piemēram, tie, kas sniedz nestandarta autotransporta

pakalpojumus, izmanto specializētus celtņus un smago aprīkojumu, vienlaikus nodrošinot civilo drošību;

47. uzsver, ka ostām ir stratēģiska nozīme kā kritiski svarīgiem militārās mobilitātes tīkla mezgliem, kas darbojas kā ieejas un izejas punkti liela mēroga militārajām operācijām un nodrošina jūras un sauszemes transporta integrāciju, jo īpaši transatlantiskās sadarbības, kā arī Savienības stratēģisko ekonomisko interešu noturības interesēs; norāda uz jūras transporta infrastruktūras strukturālajiem trūkumiem, jo daudzi ES terminmāļi nav paredzēti militāro kravu apkalpošanai; uzsver nepieciešamību nodrošināt pietiekamas militāro piegāžu spējas un izstrādāt ārkārtas rīcības plānus civilo kravu novirzīšanai, ja tas nepieciešams;

48. uzsver, ka noteiktu kritiski svarīgu jūras transporta infrastruktūras objektu īpašumtiesību un kontroles jautājums prasa tūlītēju rīcību un stingrākus noteikumus, kā uzsvērts Baltajā grāmatā par Eiropas aizsardzības gatavību 2030;

49. aicina veikt investīcijas ostu infrastruktūrā un grozīt prasības par jūras ostu un iekšzemes ūdeņu ostu piekļuvi finanšu instrumentiem, lai stiprinātu to integrāciju *TEN-T* koridoros un uzlabotu ES enerģētiskās drošības politiku; mudina Komisiju izstrādāt un īstenot stratēģijas, kas palielina ostu kapacitāti un veido to spējas; uzsver gan jūras virsmas, gan zemūdens dimensijas jūrlietu jomā, un aicina ES militārās mobilitātes stratēģijas darbības jomā kā divējāda lietojuma mobilos aktīvus iekļaut *Ro-Ro* (*Ro-On/Roll-Off*) un *Ro-Pax* (*Ro-On/Roll-Off Passenger*) kuģus;

50. norāda, ka iekšzemes ūdensceļi arī ir svarīgs militārās mobilitātes elements, jo tie ar pieejamu kapacitāti, intermodālo papildināmību un labāku aizsargātību pret oportūnistiskām izlūkošanas darbībām piedāvā savienotus un ilgtspējīgus divējāda lietojuma transporta ceļus; norāda uz ūdens transporta tīkla pašreizējo spēju transportēt negabarīta militāros aktīvus, bīstamās preces un degvielu regulārās apgādes vajadzībām, kā arī nodrošināt rezerves risinājumus ārkārtas situāciju plānošanas ietvaros; ierosina izvērtēt nepieciešamību turpināt paplašināt esošās slūžas un palielināt celtņu un ūdens transportlīdzekļu pieejamību;

51. uzsver, ka ir svarīgi izveidot papildu loģistikas centrus un pārkraušanas terminālus četros prioritārajos militārās mobilitātes koridoros; aicina esošos loģistikas centrus un komerciālos pārkraušanas terminālus, kas ir nozīmīgi militārajam transportam militārajās mobilitātes koridoros, atbilstoši pielāgot un noteikt par divējāda lietojuma infrastruktūru, kā arī aprīkot tos ar mērķim atbilstošu aprīkojumu, piemēram, tiešās piekļuves iekraušanas platformām un rampām, kas piemērotas militārajiem aktīviem;

52. uzsver, ka ir svarīgi izveidot stratēģiski izvietotu loģistikas centru tīklu četros prioritārajos militārās mobilitātes koridoros, tostarp iekšzemes ostās, kas spēj nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru apkopes, uzglabāšanas un remonta vajadzībām, lai nodrošinātu ātru multimodālo pārkraušanu starp autoceļu, dzelzceļa, jūras, iekšzemes ūdensceļu un lidostu infrastruktūru un militārajiem objektiem; šajā sakarā uzsver, ka šādiem centriem būtu jānodrošina nepieciešamā divējāda lietojuma enerģijas infrastruktūra, piemēram, uzpildes un uzlādes stacijas, lai atbalstītu mobilitātes vajadzības un piegādes drošību;

53. uzsver, ka loģistikas centriem jānodrošina telpas, kapacitāte un infrastruktūra tranzītā esošam karaspēkam, jo īpaši attiecībā uz pajumti, pārtiku un degvielas piegādi;

54. aicina atbalstīt loģistikas centru izveidi arī saskaņā ar attiecīgajām Eiropas rūpniecības programmām, lai stiprinātu Eiropas industriālās un tehnoloģiskās bāzes noturību; atgādina, ka stratēģiskās infrastruktūras noturības un drošības nolūkā ir jāveic pasākumi loģistikas procesu digitalizācijai;

55. uzskata, ka ir ārkārtīgi svarīgi paplašināt transporta koridorus, tostarp militārās mobilitātes nolūkā, uz Ukrainu, Moldovas Republiku un Rietumbalkāniem, lai uzlabotu sadarbspēju, palielinātu operatīvo reaģēšanas spēju, vajadzības gadījumā atbalstītu partnerus to centienos pretoties Krievijas agresijai un citiem hibrīddraudiem reģionā, kā arī atturētu no turpmākas agresijas ES teritorijā; norāda uz solidaritātes joslu izmantošanu militārajai mobilitātei un uzskata, ka ir svarīgi tās stiprināt, lai uzlabotu Ukrainas drošību un noturību;

56. uzsver, ka precīza, droša un atjaunināta digitālā modelēšana, digitālās kartes, ģeogrāfiskās informācijas sistēmas un ģeotelpisko datu pakalpojumi ir neaizstājami gan civilajai, gan militārajai infrastruktūrai un maršrutu plānošanai, pārrobežu koordinācijai un karaspēka un aprīkojuma ātrai izvietošanai; uzsver, ka datu un komunikācijas aizsardzība militārās pārvietošanās laikā ir ārkārtīgi svarīga civiliedzīvotāju un militārā personāla drošībai, kā arī spēju saglabāšanai; uzsver, ka visiem transporta informācijas pakalpojumiem, ko izmanto militāriem un aizsardzības mērķiem, jābūt pienācīgi nodrošinātiem un juridiski aizsargātiem, lai nepieļautu sensitīvas informācijas par militārās mobilitātes operācijām un ekonomisko datu digitālu noplūdi; mudina Komisiju koordinēt digitālās un elektroniskās drošības pasākumus četros prioritārajos militārās mobilitātes koridoros;

57. uzsver, ka visa Eiropas Savienība ir neaizsargāta pret kiberuzbrukumiem un digitālo ielaušanos; uzsver, ka digitālās sistēmas, kas kontrolē fizisko transporta infrastruktūru un aktīvus, ir prioritāri kiberuzbrukumu mērķi; tāpēc aicina ES un dalībvalstis atbalstīt inovatīvu suverēnu Eiropas digitālo tehnoloģiju, tostarp

“Galileo”, izstrādi un ieviešanu, lai stiprinātu gan šo infrastruktūru un aktīvu kiberdrošību, gan noturību; šajā sakarībā uzsver mākslīgā intelekta potenciālu un mudina turpināt pētniecības un izstrādes centienus nākamās paaudzes digitālo spēju attīstīšanai;

58. pauž nopietnas bažas par pieaugošiem Krievijas kiberuzbrukumiem navigācijas sistēmām Baltijas jūras reģionā; aicina Komisiju gaidāmajā omnibusa priekšlikumā iekļaut un risināt gan hibrīddraudu, gan arī globālo navigācijas satelītu sistēmu (GNSS) traucējumu un viltošanas problēmu, kas uzskatāmi par hibrīduzbrukumu Eiropas jūras un gaisa satiksmei;

59. uzsver, ka ir jāpaātrina TID 2 direktīvas[14] transponēšana un īstenošana un jāuzlabo sadarbība starp nozaru transporta iestādēm, kompetentajām kiberdrošības aģentūrām, datoru drošības incidentu reaģēšanas grupām *(CSIRT)* un Eiropas kiberkrīžu sadarbības organizāciju tīklu *(EU-CyCLONe)*; uzsver, ka ir svarīgi ES un valstu kiberdrošības riska novērtējumos iekļaut konkrētus pasākumus, kas pievēršas militārās mobilitātes aspektiem;

60. uzsver, ka ir svarīgi aizsargāt kritisko transporta infrastruktūru un uzlabot tās noturību, tostarp pret kiberuzbrukumiem un hibrīddraudiem, kas apdraud civilo gaisa, jūras un sauszemes satiksmi; atgādina, ka enerģētikas un sakaru kritiskā infrastruktūra (gaisa, virszemes un zemjūras vai zemūdens, tostarp GNSS) arī tieši ietekmē militārās mobilitātes pasākumu sekmīgu norisi;

61. aicina izveidot Eiropas mehānismu, kas nodrošinātu uzraudzību un ātru reaģēšanu kiberuzbrukumu vai hibrīduzbrukumu gadījumā kritiskajai transporta, enerģētikas un komunikāciju infrastruktūrai, turklāt šis mehānisms būtu jāizstrādā ciešā sadarbībā ar NATO;

62. aicina Komisiju steidzami veikt pasākumus, lai vienkāršotu un paātrinātu procedūras investīcijām, kas paredzētas militārās mobilitātes mērķiem, jo īpaši noteikt mērķtiecīgas atbrīvojumus no pašreizējiem publiskā iepirkuma noteikumiem attiecībā uz militārās mobilitātes infrastruktūru un aktīviem, kuriem ir svarīgs militārais vai divējāda lietojuma komponents; uzsver, ka Eiropas stratēģiskas nozīmes projekti jāīsteno bez pārmērīgas kavēšanās, vienlaikus nodrošinot pārredzamību, godīgu konkurenci un tiesības uz pienācīgu procesu;

63. norāda uz publiskā un privātā sektora partnerību nozīmi militārajā mobilitātē; mudina ES un dalībvalstis veicināt un stimulēt

---

[14] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2555 (2022. gada 14. decembris), ar ko paredz pasākumus nolūkā panākt vienādi augstu kiberdrošības līmeni visā Savienībā un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 910/2014 un Direktīvu (ES) 2018/1972 un atceļ Direktīvu (ES) 2016/1148 (TID 2 direktīva) (OV L 333, 27.12.2022., 80. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

civilmilitāro sadarbību saistībā ar militāro mobilitāti; uzsver prognozējamības nozīmi attiecībā uz pieprasījumu pēc militārās mobilitātes spējām, apvienojot to ar pietiekamu finansējumu un vienkāršotiem iepirkuma noteikumiem, kas ļautu piegādes nozarei palielināt un uzturēt ražošanas līmeņus;

64. uzskata, ka principam par priekšroku Eiropai vajadzētu būt prioritātei ES centienos stiprināt savu stratēģisko autonomiju un noturību, taču vienlaikus atzīstama dalībvalstu brīvība veidot savas militārās spējas, lai tās jau īstermiņā būtu spējīgas reaģēt uz apdraudējumiem; atgādina, ka šis princips būtu jāpiemēro, lai nodrošinātu, ka *EDTIB* tiek atbalstīta ar ES līdzekļiem, kas ieguldīti aizsardzībā un drošībā ar tādu programmu starpniecību kā *SAFE*, *EDIP* un *EDIRPA*, turklāt jo īpaši tehnoloģijās, kas saistītas ar kritiski svarīgu divējāda lietojuma infrastruktūru;

65. atkārtoti norāda, ka kritiskās infrastruktūras noturības nodrošināšanai ir nepieciešama saskaņotāka un rūpīgāka ārvalstu tiešo investīciju izvērtēšana ES; uzsver, ka Regulas (ES) 2019/452 par ārvalstu tiešo ieguldījumu izvērtēšanu pārskatīšana ir nozīmīgs solis ceļā uz saskaņotāku un efektīvāku Eiropas regulējumu drošības un sabiedriskās kārtības aizsardzībai, vienlaikus saglabājot atvērtību un pārredzamību; šajā sakarā atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu pārskatīt Regulu (ES) 2019/452 par ārvalstu tiešo ieguldījumu izvērtēšanu, kuras mērķis būtu nodrošināt atbilstošu līdzsvaru starp investīciju vajadzībām un būtisko drošības interešu un ES aizsardzības spēju aizsardzību;

66. uzsver, ka nākamajā desmitgadē, turpinot transporta dekarbonizācijas centienus, fosilā kurināmā izmantošana militārajā mobilitātē joprojām būs ļoti svarīga, piemēram, divu režīmu lokomotīvju un lokomotīvju ar iekšdedzes dzinējiem izmantošana, kas ir vienīgais darbotiesspējīgais risinājums plaša mēroga elektroenerģijas iztrūkuma gadījumā;

67. vērš uzmanību uz nepieciešamību paplašināt degvielas piegādes ķēdes bruņotajiem spēkiem četros prioritārajos militārās mobilitātes koridoros; uzsver, ka enerģētikas infrastruktūra visā austrumu daļā ir jāattīsta, lai atbalstītu militārās mobilitātes darbības, un aicina Komisiju novērst ar degvielas piegādi saistītos trūkumus; mudina veidot stratēģiskās enerģijas rezerves, kas varētu būt īpaši svarīgas reģioniem ar nepietiekamu cauruļvadu infrastruktūru un degvielas uzglabāšanas spējām; šajā sakarā aicina Komisiju pārskatīt Naftas krājumu direktīvu[15], un šajā pārskatīšanā ņemt vērā nesenās

---

15 Padomes Direktīva 2009/119/EK (2009. gada 14. septembris), ar ko dalībvalstīm uzliek pienākumu uzturēt jēlnaftas un/vai naftas produktu obligātas rezerves (OV L 265, 9.10.2009., 9. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/119/oj).

ģeopolitiskās pārmaiņas, lai tā tiktu uzlabota enerģētiskā drošība un noturība pret jauniem apdraudējumiem;

68. atgādina, ka, ņemot vērā to, ka vilcienu kustības nodrošināšanai dzelzceļa sistēmā ir vajadzīga elektroenerģija, dzelzceļa darbībai ir jāpalielina enerģētisko tīklu noturība un spēja ātri atjaunot elektroenerģijas piegādi jebkāda pārtraukuma vai trūkuma gadījumā;

69. ar bažām atzīmē, ka ES ļoti atkarīga no jēlnaftas un naftas produktu importa; aicina Komisiju atzīt, ka stabilai Eiropas militārās mobilitātes stratēģijai ir vajadzīgas noturīgas un galvenokārt ES bāzētas degvielas un alternatīvās degvielas ražošanas un pārstrādes jaudas, lai uzlabotu arī stratēģisko autonomiju; prasa nekavējoties izveidot visaptverošu degvielas sadales un uzglabāšanas tīklu un dažādot enerģijas piegādi, lai garantētu enerģētisko drošību; uzsver, ka Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulas[16] (AFIR) noteikumu un mērķu savlaicīga īstenošana var būt nozīmīga arī militārās mobilitātes energoapgādes avotu dažādošanā un veicināt ES vispārējos transporta dekarbonizācijas mērķus;

70. tādēļ aicina Komisiju, izstrādājot ES enerģētikas sistēmu, ņemt vērā gan militārās mobilitātes spējas un vajadzības, gan arī dekarbonizācijas mērķus un nepieciešamību pēc stratēģiskās autonomijas un noturības;

Austrumu flangs

71. uzsver, ka Krievijas agresijas kara pret Ukrainu apstākļos ES austrumu flangs ir atkārtoti ticis pakļauts kiberuzbrukumiem, hibrīddraudiem un sabotāžas aktiem, tostarp pret pārvadātājiem vērstiem incidentiem; tāpēc aicina ES pastiprināt centienus dalībvalstu atbalstam ar nolūku nodrošināt, ka kritiski svarīgā transporta infrastruktūra austrumu flangā ir pilnībā aizsargāta un noturīga, tostarp ieviešot ātrās pastiprināšanas mehānismus un uzlabojot dzelzceļu, autoceļu, ostu un energoapgādes mezglu kiberaizsardzību; šajā sakarā uzsver Baltijas valstu ārkārtējo neaizsargātību, jo īpaši Suvalku koridora dēļ, un uzsver, ka Krievijas agresijas gadījumā būtu nepieciešama ātrāka reaģēšana un ātrāka karaspēka pārvietošanās;

72. atgādina, ka visiem četriem prioritārajiem militārās mobilitātes koridoriem ir izšķiroša nozīme ES drošības un aizsardzības jomā; uzskata, ka, nodrošinot visu identificēto prioritāro militārās mobilitātes koridoru ātru un efektīvu darbību, varēs efektīvi garantēt

---

16 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (OV L 234, 22.9.2023., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

drošību tām dalībvalstīm, kuras pašlaik ir visvairāk pakļautas Krievijas radītajiem draudiem; vērš uzmanību uz to, ka četri prioritārie ES militārās mobilitātes koridori nodrošina arī NATO spēju ātri pastiprināt un efektīvi aizsargāt austrumu flangu, tādējādi stiprinot kolektīvo drošību, atturēšanas spēju un noturību visā aliansē;

73. norāda, ka militārā mobilitāte Polijā un virzienā uz to ir būtiska visas austrumu daļas drošībai; uzsver Rietumeiropā izvietoto multimodālo loģistikas centru pievienoto vērtību, lai nodrošinātu Eiropas un sabiedroto karaspēka un smagā aprīkojuma ātru pārvietošanu uz Austrumeiropu;

74. atzinīgi vērtē Komisijas nesen izziņoto Austrumu reģionu pakta iniciatīvu, kuras mērķis ir sniegt dalībvalstīm pie ES austrumu robežas pielāgotu atbalstu, lai tur uzlabotu infrastruktūru un veicinātu pierobežas reģionu noturību; uzsver fundamentālo nozīmi, kāda ir „Austrumu vairoga” projektam kā stratēģiskam pasākumam, kura mērķis ir stiprināt Eiropas drošību, tostarp aizsargājot attiecīgos militāros koridorus, lai saglabātu reaģēšanas spējas, un norāda, ka tas ir iekļauts Baltajā grāmatā par aizsardzības gatavību; prasa paredzēt pienācīgus finanšu resursus, lai nodrošinātu tā īstenošanu;

75. atgādina, ka militārās mobilitātes infrastruktūras projekti ir pastāvīgi jāpārvērtē un jāatjaunina Eiropas aizsardzības semestra ietvaros atbilstoši jaunākajiem militārajiem draudiem un spējām, aptverot ne tikai ostu teritoriālo paplašināšanu, bet arī personāla apmācību un uzlabotu jūras satiksmes pārvaldību, kā arī stiprinot noturības spējas saistībā ar strauji mainīgiem apdraudējumiem, piemēram, zemūdens dronu atklāšanu;

76. ņemot vērā nesenos un atkārtotos bezpilota dronu veiktos Eiropas gaisa telpas pārkāpumus, atbalsta Eiropas dronu aizsardzības iniciatīvu; aicina sadarbībā ar NATO un pamatojoties uz Ukrainas bruņoto spēku praktisko pieredzi, uzlabot un palielināt dronu spējas visās dalībvalstīs; uzsver, ka šīs Eiropas dronu spējas būtu jābalsta uz Ukrainas gūto pieredzi par to, cik svarīga ir inovatīvu dronu un pretdronu ekosistēmu izveide, sasaistot pētniecību un izstrādi ar ražošanu un paļaujoties uz mērogojamu ražošanas jaudu un nepārtrauktu tehnoloģisko attīstību, sākot no zemūdens, izlūkošanas un kaujas droniem līdz aizsardzības un pretdronu spējām;

77. atgādina, ka pretdronu tīkls būtu pielāgojams divējāda lietojuma mērķiem un palīdzētu novērst ar aizsardzību nesaistītus apdraudējumus vai citus apdraudējumus, kas ir kopīgi pie visām ES robežām, tostarp risināt robežu aizsardzības, migrācijas instrumentalizācijas, kritiskās infrastruktūras aizsardzības un pārrobežu organizētās noziedzības problēmas;

Spēju uzlabošana

78. atkārtoti uzsver, ka virszemes transporta sistēmas ir galvenais transporta veids militāro aktīvu pārvietošanai, kas parasti ir smagi un negabarīta vai arī satur bīstamas preces;

79. ar bažām atzīmē pašreizējo noteikta militārās mobilitātes aprīkojuma, piemēram, platformas tipa vagonu, trūkumu un to ražošanas samazināšanos kopš Aukstā kara beigām; aicina atbalstīt to attīstību saskaņā ar Eiropas rūpniecības programmām; uzsver, ka ir ārkārtīgi svarīgi, lai publiskā un privātā sektora ieinteresētās personas sadarbotos ar mērķi izmantot un maksimāli palielināt pieejamo dzelzceļa resursu potenciālu militārās mobilitātes nodrošināšanai, un mudina izmantot gatavības līgumus;

80. uzsver, ka ir steidzami jānovērš ritošā sastāva trūkums Eiropas dzelzceļa organizācijās; uzsver, ka ir svarīgi ieviest ES Dzelzceļa aģentūras *(ERA)* pārvaldītu saskaņotu ritošā sastāva atļauju izsniegšanas procedūru; atgādina, ka valstu noteikumi ir jāaizstāj ar savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām *(SITS)*, lai palielinātu ritošā sastāva pārrobežu pieejamību militāriem un civiliem mērķiem;

81. prasa īstenot koordinētu pieeju dzelzceļa ritošā sastāva iegādei, lai maksimāli efektīvi izmantotu pieejamās ražošanas jaudas; uzsver, ka būtu jāveicina šādu transportlīdzekļu kopīgs iepirkums;

82. norāda, ka papildus virszemes transportam gaisa transports ir ātrākais veids, kā pārvietot pirmos militāros aktīvus un loģistikas materiālus; uzsver nepieciešamību izveidot Eiropas stratēģisko gaisa transporta rezervi un stiprināt gaisa militārās mobilitātes stratēģiskos veicinātājus, piemēram, smagos gaisa transportlīdzekļus;

83. atzīmē, ka militāro piegāžu nodrošināšanā arvien plašāk tiek izmantoti autonomie transportlīdzekļi, kas risina personāla trūkuma problēmu militārajās loģistikas vienībās un samazina cilvēku zaudējumus konfliktos; mudina pielāgot ES un dalībvalstu tiesību aktus un noteikumus, lai militārās mobilitātes koridoros varētu ieviest daļēji autonomus loģistikas risinājumus;

84. aicina analizēt to, cik pieejamas un atbilstošas ir ES spējas lielāka skaita ievainoto medicīniskai transportēšanai ar mērķi nodrošināt to savlaicīgu evakuāciju un atbilstošu aprūpi;

85. uzsver nepieciešamību izvērtēt un apkopot dalībvalstu pieprasījumus nodrošināt tādu divējāda lietojuma aktīvu pastāvīgu pieejamību un piegādi kā lokomotīves, kuģi, kravas automobiļi, nestandarta kravām piemērotas piekabes, stratēģiskie gaisa transportlīdzekļi, sistēmas degvielas uzpildei lidojumā un stacionāri un pārvietojami celtņi;

86. uzsver, ka, balstoties uz Eiropas krīzes reaģēšanas spēju *rescEU* stratēģiskajām rezervēm, ir svarīgi visus šos transporta aktīvus reģistrēt kā civilmilitāru solidaritātes rezervi, lai tos visefektīvākajā veidā varētu izmantot jebkurā laikā un jebkurā vietā, kad tas nepieciešams; aicina Komisiju nodrošināt ES līmeņa koordināciju ar dalībvalstīm, dodot piegādes nozarei nepieciešamo iespēju paredzēt un plānot;

87. uzsver, ka Militārās mobilitātes rīcības plāna prioritātes ir jāsaskaņo ar *EDIP* plānošanu, nodrošinot, ka finansējuma prioritāšu noteikšanas pamatā ir spēju nepietiekamības novērtējumi (*CDP* un koordinētais ikgadējais pārskats par aizsardzību (*CARD*)); aicina Komisiju stimulēt *EDTIB* novērst šīs nepilnības; norāda, ka ar ES mēroga finansēšanas instrumentiem ir jāatbalsta investīcijas transporta aktīvu iegādē, remontā, uzturēšanā un koplietošanā; uzsver prognozējamības nozīmi militārās mobilitātes spēju pieprasījuma ziņā, apvienojot to ar pietiekamu finansējumu un vienkāršotiem iepirkuma noteikumiem, kas ļautu piegādes nozarei palielināt un uzturēt ražošanas līmeni;

88. aicina investēt pētniecībā un izstrādē, lai veicinātu divējāda lietojuma spējas; uzsver ES atbalsta nozīmi, stimulējot inovācijas divējāda lietojuma transportlīdzekļu tehnoloģijās, tostarp gan civilam, gan militāram lietojumam pielāgojamu modulāru platformu jomā, kā arī civilajā jūras un aviācijas nozarē, lai tādējādi veicinātu jaunas tehnoloģijas;

ES un NATO sadarbības pastiprināšana

89. pauž pārliecību, ka pastiprināta militārā mobilitāte stiprina gan KDAP, gan transatlantisko aliansi; uzsver, ka karaspēka un aprīkojuma pārvietošanai NATO paļaujas uz ES dalībvalstu infrastruktūru; ar gandarījumu norāda, ka, pateicoties progresam ES un NATO sadarbībā, tostarp īstenojot ES un NATO strukturēto dialogu par militāro mobilitāti, ES attiecīgās militārās prasības jau aptuveni 95 % apmērā atbilst NATO tehniskajām un ģeogrāfiskajām prasībām;

90. aicina dalībvalstis stiprināt gan savstarpējo sadarbību, gan sadarbību ar NATO, jo īpaši saistībā ar esošo Centrāleiropas cauruļvadu sistēmu un NATO Drošības investīciju programmu, lai nodrošinātu sadarbspēju, kiberdrošību un pietiekamas transporta un uzglabāšanas spējas ES un NATO militārajām operācijām;

91. pauž nožēlu par to, ka joprojām pastāv politiski un procedurāli šķēršļi, kas kavē NATO un ES apmainīties ar klasificētu informāciju par loģistikas tīkliem, un mudina panākt kopēju izpratni šajā jautājumā, lai sasniegtu sinerģiju; uzsver, ka šie šķēršļi, jo īpaši tas, ka nav nolīguma ar NATO par klasificētas informācijas apmaiņu, būtiski mazina abu organizāciju aizsardzības centienu efektivitāti;

aicina ES dalībvalstis veikt nopietnus pasākumus ar mērķi pārvarēt politiskos šķēršļus, kas kavē nolīguma par klasificētas informācijas apmaiņu noslēgšanu; aicina izveidot pastāvīgu ES un NATO informācijas apmaiņas platformu, lai atbalstītu NATO Kopīgās atbalsta un spēju palielināšanas pavēlniecības darbu;

92. prasa organizēt regulāras kopīgas ES un NATO mācības un spriedzes testus, kuros piedalītos bruņotie spēki, civilās aizsardzības struktūras, infrastruktūras pārvaldītāji un pārvadātāji, lai uzlabotu saziņu un koordināciju, kā arī lai racionalizētu procedūras un apzinātu un likvidētu šķēršļus militārajai mobilitātei;

93. aicina Komisiju un NATO padziļināt koordināciju jūras mobilitātes jomā, nodrošinot jūras transporta sadarbspējas standartus, piekļuvi ostām un jūras komunikāciju līniju aizsardzību, īpašu uzmanību pievēršot Atlantijas okeānam, Vidusjūrai un tālākajiem reģioniem; mudina ES un NATO cieši sadarboties ar mērķi nodrošināt militārā aprīkojuma un piegāžu transatlantisko nosūtīšanu pa jūru un gaisu, ņemot vērā to nozīmi; atzinīgi vērtē Turcijas svarīgo lomu transporta maršrutu un vispārējās ES un NATO militārās mobilitātes nodrošināšanā, jo īpaši tās lēmumu 2022. gada februārī slēgt Melnās jūras šaurumus, kas liedza Krievijai pastiprināt savu jūras spēku klātbūtni Melnajā jūrā;

94. norāda, ka NATO operatīvā līmeņa plānošanas grafiks ir trīs dienas; tāpēc prasa pildīt saistības un sasniegt mērķi attiecībā uz to, ka ar vienkāršotām, saskaņotām un digitālām procedūrām trīs līdz piecu dienu laikā tiek pabeigtas attiecīgās robežšķērsošanas un ārkārtas, negabarīta un virssvara transporta atļauju izsniegšanas procedūras; attiecībā uz ātrās reaģēšanas vienībām aicina samazināt šo termiņu līdz trīs dienām miera laikā un līdz 24 stundām krīzes situācijā; atkārtoti aicina apvienot abas NATO un ES izmantotās 302. veidlapas, lai samazinātu nevajadzīgu dublēšanos un veicinātu ātrāku pārrobežu pārvietošanos; lai paātrinātu atļauju izsniegšanas procedūras, aicina militārās mobilitātes paketes ietvaros ieviest maršrutu un tiltu analīžu automātisku atzīšanu dalībvalstīs un pāri robežām, kā arī ieviest uz paziņojumiem balstītu paātrinātu režīmu sertificētiem pārvadātājiem, kuri veic militārus vai ar ārkārtas situācijām saistītus pārvadājumus;

95. aicina dalībvalstis steidzami attīstīt nepieciešamās militārā transporta aizsardzības spējas, tostarp paplašināt NATO cauruļvadu tīklus un stratēģiskās gaisa transporta spējas, pamatojoties uz koordinētu ikgadējo pārskatu par aizsardzības konstatējumiem un 2023. gada ES spēju attīstības prioritātēm; uzskata, ka ir svarīgi, vajadzības gadījumā apspriežoties ar NATO, izpildīt militārās prasības un mazināt tehniskās un ģeogrāfiskās nepilnības;

96. uzsver pievienoto vērtību, ko sniedz ASV, Kanādas, Apvienotās Karalistes, Norvēģijas un Šveices, kā arī citu līdzīgi domājošo

partneru ārkārtas dalība Pastāvīgās strukturētās sadarbības *(PESCO)* militārās mobilitātes projektā; aicina īstenot spēju mērķus un saskaņā ar *PESCO* noteikumiem paplašināt dalību, iekļaujot arī stratēģiskās partnervalstis, piemēram, Ukrainu un Moldovas Republiku;

97. uzsver nepieciešamību nodrošināt sadarbspēju arī ar galvenajiem reģionālajiem partneriem un kandidātvalstīm, piemēram, Ukrainu, Moldovas Republiku un Rietumbalkānu valstīm; prasa sniegt īpašu palīdzību Moldovas Republikai, kas to padarītu noturīgāku pret hibrīddraudiem un labāk savienotu ar ES transporta un drošības sistēmām; uzsver, ka ir svarīgi stiprināt koordināciju ar reģionālajiem partneriem tādās jomās kā tehniskie standarti, kritiskās infrastruktūras drošība un tīklu aizsardzība pret hibrīddraudiem un uzbrukumiem; uzskata, ka sadarbspēja ar trešām valstīm ir regulāri jāizvērtē;

98. uzsver Parlamenta nozīmi ne tikai kā vienam no likumdevējiem militārās mobilitātes politikas izstrādē, kas ir daļa no ES mērķa panākt aizsardzības gatavību līdz 2030. gadam, bet arī tā lomu ES darbības demokrātiskajā uzraudzībā; tādēļ aicina Komisiju nodrošināt sistemātiskāku informāciju par paveikto un precīzāku ziņošanu par militārās mobilitātes pasākumiem, to īstenošanu un finansēšanu, tostarp par ES un NATO sadarbību un *PESCO*;

°

° °

99. uzdod priekšsēdētājai šo rezolūciju nosūtīt Padomei, Komisijai, NATO, NATO Parlamentārajai asamblejai, ES aģentūrām drošības un aizsardzības jomā un dalībvalstu valdībām un parlamentiem.