



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

AZ UNIÓ KÜLÜGYI ÉS
BIZTONSÁGPOLITIKAI
FŐKÉPVISELŐJE

Brüsszel, 2025.3.20.
JOIN(2025) 11 final

KÖZÖS JELENTÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2.0 végrehajtásáról

KÖZÖS JELENTÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2.0 végrehajtásáról

I – BEVEZETÉS

1. A katonai mobilitás biztosítja a katonai személyzet és felszerelések gyors és zökkenőmentes mozgását az EU-n belül és kívül egyaránt. Ez rövid és hosszú távon is létfontosságú az EU biztonsága és védelme szempontjából. Az Ukrajna elleni orosz invázió továbbra is felhívja a figyelmet a katonai mobilitás fontosságára válság idején. Az orosz invázió azt is megmutatja, hogy mennyire fontos a katonai eszközök és felszerelések mozgatására vonatkozó eljárások egyszerűsítése és harmonizálása annak érdekében, hogy gyorsan és nagy léptékben lehessen reagálni az EU külső határain és azokon túl jelentkező válságokra. A katonai mobilitás a tagállamok által 2023 novemberében jóváhagyott 2023. évi képességfejlesztési terv egyik prioritása. A képességfejlesztési terv kiemelte, hogy sürgősen szükség van a tagállamok fegyveres erőinek katonai mobilitásának fokozására az EU-n belül és kívül, többek között a transzeurópai közlekedési hálózat kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrájának megerősítésére összpontosítva.
2. A katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2.0¹ átfogó keretet biztosít egy olyan jól összekapcsolt katonai mobilitási hálózat kialakításához, amely rövidebb reakcióidővel, valamint megfelelő, biztonságos, fenntartható és rugalmas közlekedési infrastruktúrával és képességekkel rendelkezik. A 2024. márciusi európai védelmi ipari stratégia rámutat arra, hogy a katonai mobilitásba történő további beruházások révén kezelni kell a katonai felszerelések és képességek gyors, hatékony és akadálytalan mozgását gátló fennmaradó szűk keresztmetszeteket.
3. A második, 2024. évi katonai mobilitásra vonatkozó vállalás, amelyet a tagállamok a biztonságról és védelemről szóló, 2024. májusi tanácsi következtetések révén fogadtak el², kiegészíti és megerősíti a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2.0-t. Az aktualizált tanácsi vállalás keretében a tagállamok 2026 vége előtt 13 konkrét kötelezettségvállalást fognak végrehajtani, többek között prioritásként kezelik a katonai mozgásokat támogató közlekedési infrastruktúrába történő beruházásokat, felgyorsítják a határokon átnyúló mozgásokra vonatkozó engedélyeket, és fokozzák az EU és a NATO közötti együttműködést.
4. A katonai mobilitásról szóló uniós cselekvési terv 2.0-ról szóló második eredményjelentés a különböző uniós intézmények, szervek és ügynökségek által a cselekvési terv fő prioritási területein meghatározott intézkedések végrehajtása érdekében végzett folyamatos munkát tükrözi. Adott esetben magában foglalja a legutóbbi, 2023. novemberi eredményjelentés óta a különböző területeken elért előrehaladást is³.
5. A cselekvési terv olyan stratégiai megközelítéssel szolgál, amelynek célja az érdekelttek – beleértve a tagállamokat is – széles körének hatékony bevonása. Megkönnyíti tehát a tagállamok tevékenységei közötti összhang és kapcsolatok kialakítását – többek között a

¹ [Action plan on military mobility 2.0.pdf \(europa.eu\)](#).

² [A Tanács következtetései az uniós biztonságról és védelemről, 2024. május 27.](#)

³ Közös jelentés az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2022. november és 2023. október közötti végrehajtásáról – JOIN(2023) 37.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0037>.

releváns PESCO-projekteken, nevezetesen a katonai mobilitási és logisztikai csomópontokon keresztül⁴ –, és segíti az uniós szintű munkaterületeket a témakörök teljes skáláját érintve. A cselekvési tervben foglaltaknak megfelelően továbbra is sor kerül a katonai mobilitással kapcsolatos éves rendezvényekre. A második éves rendezvényre 2024. február 22. és 23. között Gentben került sor a Tanács belga elnökségének égisze alatt, amelyen az uniós intézmények és a tagállamok, valamint a releváns PESCO-projektek szakértői és bizonyos partnerek, például a NATO vettek részt.

II. – MULTIMODÁLIS FOLYOSÓK ÉS LOGISZTIKAI CSOMÓPONTOK

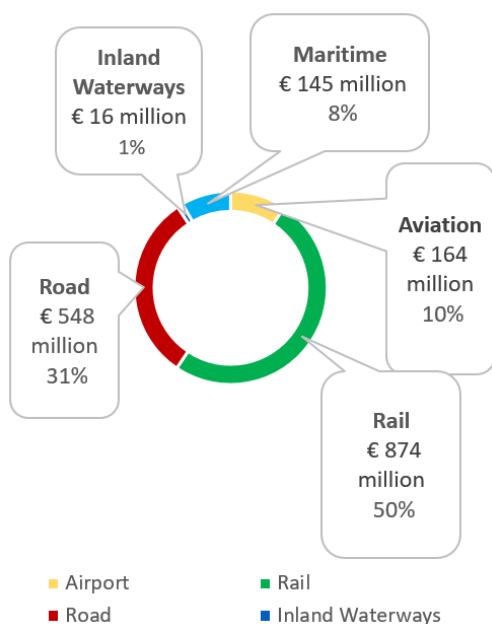
A. A kettős felhasználású közlekedési infrastruktúra finanszírozása

6. A 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretben mintegy 1,7 milliárd EUR összegű költségvetést különítettek el (ez 75 %-kal kevesebb, mint a Bizottság által eredetileg javasolt 6,5 milliárd EUR) a kettős felhasználású közlekedési infrastruktúra társfinanszírozására az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön (CEF) keresztül. Az eredeti terve az volt, hogy a Bizottság évente pályázati felhívásokat fog kiírni a CEF célzott katonai mobilitási keretéből, 330 millió EUR indikatív költségvetéssel.
7. Az e célzott katonai mobilitási kerethez tartozó (három) pályázati felhívás közül az elsőre 2021-ben, míg a harmadikra 2023 májusában került sor. E felhívás keretében 18 tagállamban 807 millió EUR összegű uniós társfinanszírozást különítettek el 38 projekt számára⁵. A CEF keretében rendelkezésre álló célzott katonai mobilitási keret kimerült.
8. A CEF 21 tagállamban összesen 1,76 milliárd EUR összegű társfinanszírozást nyújtott 95 projektnek. Az 1. és 2. ábra teljes áttekintést nyújt a három pályázati felhívás keretében kiválasztott projektekről, valamint a finanszírozás közlekedési módok és helyszínek szerinti uniós megoszlásáról.

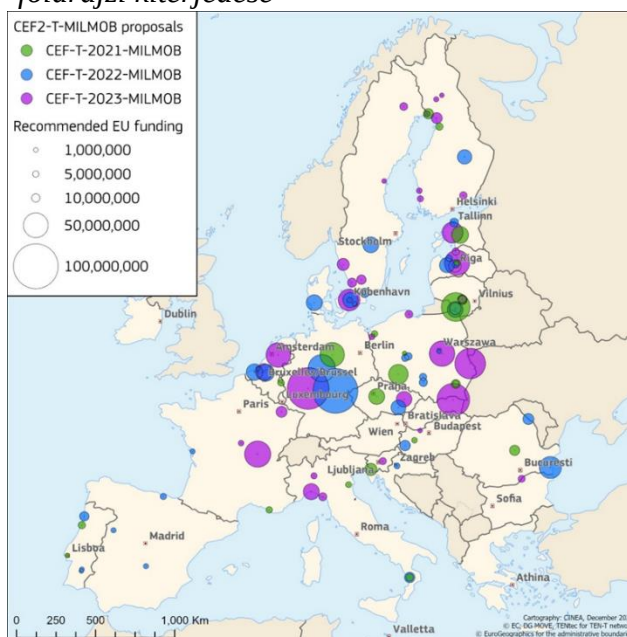
⁴ Európai Logisztikai Csomópontok Hálózata és Művelettámogatási Hálózat.

⁵ A Bizottság végrehajtási határozata (2024. március 7.) a katonai mobilitási projekteknél a C(2023) 4886 végrehajtási határozat értelmében történő kiválasztásáról az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz – Közlekedési ágazat keretében nyújtandó támogatásokra vonatkozó 2023. évi pályázati felhívását követően, C(2024) 1421 final; a kiválasztott projektek teljes körű áttekintése [ezen a linken](#) érhető el.

1. ábra: A CEF katonai mobilitásának finanszírozása közlekedési módok szerint



2. ábra: A CEF katonai mobilitási projektjeinek földrajzi kiterjedése



9. A jelenlegi többéves pénzügyi keret időszakában a közlekedési infrastrukturális projektek a CEF „Általános és kohéziós” keretéből részesülhetnek finanszírozásban. A 2024. szeptember 24-én közzétett pályázati felhívásokban a kettős felhasználású projektek prioritást kapnak az értékelési szakaszban. A 2024. évi megújított katonai mobilitásra vonatkozó vállalással összhangban a Bizottság ezért aktívan ösztönzi a tagállamokat és a projektgazdákat, hogy nyújtsanak be olyan projektjavaslatokat, amelyek nemcsak a polgári felhasználás, hanem a katonai mobilitás számára is előnyösek lennének.
10. A katonai mobilitási projekt keretében a projektgazdák továbbra is részesülhetnek az Európai Beruházási Bank „Az európai biztonságra irányuló stratégiai kezdeményezés PLUSZ” alapján keresztül nyújtott hitelekkel. 2024-ben a Bank kiterjesztette a hitelekre vonatkozó „kettős felhasználási” követelményeit, hogy több biztonsági és védelmi beruházás legyen jogosult finanszírozásra, többek között a katonai mobilitás területén is. A Bank érdeklődést mutatott az iránt, hogy a Bizottság kiemelt katonai mobilitási folyosóit (lásd a (16) preambulumbekendést) megbízható alapként használja a katonai mobilitási közlekedési infrastruktúrába történő beruházások kiválasztásához és rangsorolásához.

B. A transzeurópai közlekedési hálózatról szóló rendelet felülvizsgálata

11. A Bizottság 2021. december 14-én benyújtotta a transzeurópai közlekedési hálózatokról (TEN-T) szóló rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslatát⁶. 2022. július 27-én a Bizottság módosított javaslatot nyújtott be, amely tükrözi a megváltozott geopolitikai helyzetet⁷. A Tanács és az Európai Parlament között a rendes jogalkotási eljárás keretében

⁶Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, COM(2021) 812).

⁷Módosított javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályaon kívül helyezéséről, COM(2022) 384 final).

folytatott tárgyalásokat követően a módosított javaslatot végül 2024. június 13-án fogadták el, és a rendelet 2024. július 18-án hatályba lépett⁸.

12. A rendelet négy kulcsfontosságú elemet tartalmaz a katonai mobilitás EU-n belüli és kívüli támogatására. Először is az uniós jogban rögzíti a katonai mobilitási közlekedési hálózat fogalmát; másodsor, a katonai mobilitásról szóló új 48. cikkében megbízza a Bizottságot a kiemelt katonai mobilitási folyosók azonosításával; harmadszor, a TEN-T-t a nagyrészt kettős felhasználású közlekedési infrastruktúra-hálózattá történő alakítás útjára tereli, különösen azáltal, hogy előírja a tagállamok számára, hogy a TEN-T infrastruktúrájának kiépítése vagy korszerűsítése során vegyék figyelembe a katonai mobilitási igényeket; negyedszer pedig megerősíti és összehangolja a közlekedési infrastruktúrára vonatkozó számos követelményt a katonai – különösen a vasúti közlekedésre vonatkozó – követelményekkel; egyes esetekben az aktualizált térképek a katonai szükségleteket is tükrözik, különösen a szomszédos országokra, Ukrajnára és Moldovára való kiterjesztésekkel.

C. Hosszú távú infrastruktúra-tervezés a katonai erők rövid idővel korábban bejelentett, nagyszabású mozgásaihoz

13. A katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2.0 szerint az érintett bizottsági szolgálatok és az EKSZ a tagállamokkal együtt és a NATO-val folytatott konzultációt követően elkészítették „a rövid idővel korábban bejelentett, nagyszabású mozgások lehetőségeinek azonosítása céljából az üzemanyagokkal kapcsolatos reziliencia javítását, a hosszú távú infrastruktúra-tervezést és ezen infrastruktúra optimális kihasználását célzó tanulmányt” (a továbbiakban: a tanulmány). Ez a cselekvési felhívás a CEF katonai mobilitási keretéhez tartozó infrastrukturális projektekre vonatkozó első pályázati felhívásokból levont tanulságokon alapult. Bár jelentős javulást sikerült elérni a projektek CEF-en keresztül történő finanszírozásával (lásd a 6. és azt követő pontokat), egy stratégiaibb megközelítés elősegítené egy jobban strukturált és koherensebb katonai mobilitási hálózat kiépítését.
14. A 2023. júniusi informális dokumentumban – amelyet eredetileg 2023-ban az Európai Unió Katonai Bizottsága és a katonapolitikai kérdésekkel foglalkozó csoport, 2024 februárjában pedig a Politikai és Biztonsági Bizottság elé terjesztettek – a Bizottság szolgálatai és az EKSZ háromlépcsős megközelítést határoztak meg a tanulmány elkészítésére; i) az első lépés a katonai személyzet és felszerelések válság vagy konfliktus esetén történő, rövid idővel korábban bejelentett, nagyszabású mozgásához, illetve a katonai gyakorlatokhoz kapcsolódó fő folyosók azonosítása volt; ii. a második lépés a katonai mozgások szempontjából prioritásként azonosított fő folyosók infrastruktúrájában mutatkozó hiányosságok azonosítására irányult, míg iii. a harmadik lépés a hiányosságok megszüntetését, valamint annak biztosítását célozta, hogy a katonai személyzet és felszerelések katonai célból zökkenőmentesen mozgathatók legyenek.
15. A Bizottság az EKSZ-t képviselő uniós Katonai Törzsszel együtt 2023 októberében és 2024 júliusában két találkozót tartott a tagállamokkal, amelyeket a NATO-val, különösen a németországi Ulmban működő Összhaderőnemi Támogató és Felkészítő Parancsnoksággal folytatott konzultációk követtek. Ennek alapján a Bizottság szolgálatai

⁸Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg), HL L, 2024/1679, 2024.6.28., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

és az EKSZ véglegesítették a kiemelt fontosságú katonai mobilitási folyosók meghatározását (a tanulmány első lépése), és megkezdték az infrastruktúra hiányosságainak feltárására irányuló tevékenységet (a tanulmány második lépése), valamint az e hiányosságok enyhítéséhez szükséges beruházási igények kiszámítását (a tanulmány harmadik lépése).

16. Az azonosított négy kiemelt katonai mobilitási folyosót⁹ 2024 októberében ismertették az Európai Unió Katonai Bizottságával, amely jóváhagyta azt. Ezek az új kiemelt jelentőségű folyosók bekerültek a katonai követelmények felülvizsgált II. mellékletébe, amelyet a Tanács március 17-én fogadott el. A folyosók hatékonyabban irányíthatják és rangsorolhatják a katonai mobilitási hálózatba történő jövőbeli beruházásokat – uniós és nemzeti szinten egyaránt. A tanulmány az Európai Beruházási Bank számára is alapul szolgál majd, hogy (a Bizottsággal szorosan együttműködve) azonosítsa a védelmi szempontból magas hozzáadott értéket képviselő, kettős felhasználású infrastruktúrával kapcsolatos projekteket. A beruházási igények folyamatban lévő értékelése kulcsfontosságú referenciaként szolgál majd a következő többéves pénzügyi keretről folytatott megbeszélésekhez.

D. Katonai követelmények

17. A TEN-T és az uniós katonai közlekedési hálózat szabványainak további összehangolása érdekében a Tanács 2023. október 23-án elfogadta a felülvizsgált katonai követelményeket, beleértve a „Multimodális közlekedési folyosók” című II. mellékletet is. A felülvizsgálati folyamat részét képezték a NATO-val folytatott konzultációk is. A katonai követelmények kibővített hatálya a következőket foglalja magában: i. logisztikai csomópontok; ii. az üzemanyag-ellátási lánc infrastruktúrája; iii. az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújából levont tanulságok; valamint iv. a kettős felhasználású infrastrukturális projektekre vonatkozó javaslatok értékelésével kapcsolatos katonai kritériumok.
18. A 13. pontban említett, a kiemelt fontosságú katonai mobilitási folyosókról szóló tanulmány két okból tette szükségessé a katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelmények II. mellékletének további aktualizálását: a tanulmányban azonosított, kiemelt fontosságú katonai mobilitási folyosók bevonása, valamint annak biztosítása, hogy az azonosított folyosók mentén a közlekedési infrastruktúra szükség esetén kettős felhasználású (TEN-T és katonai) státusszal rendelkezzen. A II. melléklet új felülvizsgálata 2024 októberében kezdődött meg, és azt a Tanács 2025. március 17-én elfogadta.
19. Az olajkoordinációs csoport, a Bizottság szolgálatai, az Európai Unió Katonai Törzse és a tagállamok megvitatták, hogy az olajipari infrastruktúra hogyan támogathatná a katonai mobilitást. A tagállamok megosztották egymással a nemzeti gyakorlatokat, és azonosították a katonai folyosók mentén a katonai üzemanyag-logisztika terén fennálló esetleges szűk keresztmetszeteket. A Bizottság szolgálatai kérdőívet küldtek a tagállamoknak a témában. A válaszok elemzése alapul szolgál majd az arról szóló további megbeszélésekhez, hogy a meglévő olajinfrastruktúra (pl. stratégiai olajkészletek) hogyan támogathatja a katonai mobilitást.
20. Az üzemanyag-ellátási lánc infrastruktúrájának a katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelményekben meghatározott specifikációi – az EU-n belül és kívül – időtálló

⁹ Északi, középső északi, középső déli és keleti folyosó.

alternatív üzemanyag-konceptiókat is meghatároznak. A globális energetikai átállással összefüggésben ezek az alternatív üzemanyagokra vonatkozó koncepciók csökkentenék az uniós fegyveres erők fossziliztüzelőanyag-beszállítóktól való külső függőségét. Ezeket a koncepciókat a Bizottság szolgálatai és az EU Katonai Törzse a NATO-val tartott katonai mobilitási személyzeti üléseken vitatták meg. A témát az EU és a NATO részvételével zajló, energetikai átállásról szóló éghajlat-politikai és biztonsági munkaértekezleten is megvitatták. Ezek a megbeszélések rámutattak annak fontosságára, hogy ki kell alakítani az alternatív üzemanyagok biztonságos európai ellátási láncait, valamint az alternatív üzemanyagok által megkövetelt megfelelő technológiai és ipari bázist.

E. Hozzáférés a légtérhez, a légtérnavigációs szolgálatokhoz és más közlekedési módokhoz

21. A 2024. évi katonai mobilitásra vonatkozó vállalás 5. számú kötelezettségvállalása: „[a]z uniós szabályozási kereten keresztül is kiemelt hozzáférés biztosítása a fegyveres erők számára a releváns közlekedési módokhoz, hálózatokhoz és eszközökhöz, többek között a szükséges légtérhez, támogatva a nemzeti erőfeszítéseket, különösen válság és konfliktus idején, és lehetőség szerint már békeidőben, teljes mértékben tiszteletben tartva az uniós tagállamok nemzeti területük feletti szuverenitását és a katonai mozgásokkal kapcsolatos nemzeti döntéshozatali folyamatokat.” Az uniós intézmények ezen kötelezettségvállalás végrehajtásának megkönnyítésére törekedtek.
22. Először is, az Európai Védelmi Ügynökség (EDA) és az illetékes bizottsági szolgálatok az egységes európai égbolt (SES) és a kapcsolódó, a légi forgalom irányításának korszerűsítésére irányuló projekt (SESAR) részeként – a SESAR közös vállalkozással és a SESAR üzemeltetésirányítójával együttműködve – folytatták az együttműködést annak érdekében, hogy a polgári és katonai légi közlekedés számára biztosítsák a légtérhez és a léginnavigációs szolgálatokhoz való hozzáférést. A katonai és a polgári rendszerek közötti interoperabilitás hiánya veszélyezteti a katonaság légtérhez való hozzáférését és a navigációs szolgáltatások igénybevételét. Ez szintén kihívást jelenthet azokban az esetekben, amikor a katonaság polgári felhasználóknak nyújt szolgáltatásokat. A zavarással és a spoofinggal kapcsolatos növekvő problémák arra is rávilágítottak, hogy szükség van a kommunikációs, navigációs és légtérrelőrző (CNS) földi rendszerek reziliens minimális operatív hálózatára, amely zavaró események esetén készenléti rendszerként szolgál a hét minden napján, napi 24 órában légi úton történő katonai mobilitás garantálása érdekében. A légi közlekedés és a légiforgalmi szolgáltatás (a katonai követelmények előző aktualizálásában foglaltaknak megfelelően¹⁰) bekerült a katonai mobilitási kezdeményezésbe, elismerve azok fontosságát az interoperabilitási hiányosságok megszüntetése és a légiforgalmi szolgáltatás/CNS-szolgáltatások rezilienciájának biztosítása szempontjából. A kettős felhasználású termékekre vonatkozó követelményekről szóló végrehajtási rendelet¹¹ lehetővé tette a katonai légi közlekedési közösség számára, hogy részt vegyen a CEF katonai mobilitási pályázati felhívásaiban (2024-ben két repülőtérral kapcsolatos projekt részesült finanszírozásban).

¹⁰A katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelmények az EU-n belül és kívül” című dokumentum felülvizsgált II. melléklete (ST 11373/19), 2023. március 27.

¹¹ A Bizottság (EU) 2021/1328 végrehajtási rendelete (2021. augusztus 10.) az (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a kettős felhasználású infrastruktúrával kapcsolatos intézkedések egyes kategóriáira alkalmazandó infrastrukturális követelmények meghatározásáról, C/2021/5859 (HL L 288., 2021.8.11.).

23. Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA) egyúttal előrelépést tett a (tartalék) alkatrészek polgári és katonai légiközlekedési ágazat közötti felcserélhetőségének javítását célzó munkában. A tanúsítási memorandum kidolgozása tisztázni fogja a feltételeket, és megkönnyíti a légijármű-alkatrészek és -felszerelések karbantartásának jövőbeli kettős felhasználású tanúsítását. A védelmi kérdésekkel foglalkozó tanúsító hatóságok azonban a tagállami hatáskörbe tartoznak, és a tagállamok nemzeti hatóságai felügyelik a vonatkozó tanúsítási követelményeket. A polgári-katonai együttműködés a légiforgalmi szolgáltatás integrációjára összpontosít. Tanúsítási szempontból az EDA az elnöke az európai katonai légialkalmassági követelményeket meghatározó katonai légialkalmasságot felügyelő hatóságok fórumának. A tagállamok nemzeti katonai légialkalmasságot felügyelő hatóságai ezeket az európai katonai légialkalmassági követelményeket használják a szabályozásukhoz. A katonai légialkalmasságra szabott európai katonai légialkalmassági követelmények – az EDA és az EASA közötti együttműködési megállapodás és az azt követő folytatólagos munkaprogram alapján végzett – kidolgozása összhangban van az EASA legfrissebb szabályozásával. Ugyanez az elv lesz alkalmazandó a katonai légialkalmasságra és adott esetben a pilóta nélküli légijármű-rendszerek tanúsítására is, a tagállamok nemzeti szabályozásai közötti különbségek és az európai programok közötti különbségek minimalizálása érdekében.
24. Végül 2023 júliusában a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság (DG MOVE) előterjesztette a vasúti kapacitásról szóló rendelet felülvizsgálatát¹², amely harmonizálja a vasúti infrastruktúra kapacitására és a közlekedésszervezésre vonatkozó uniós szabályokat, figyelembe véve a védelmi minisztériumoktól az EDA-n keresztül beérkezett igényeket. A javasolt felülvizsgálat új rendelkezést tartalmaz, amely lehetővé teszi a vasúti pályahasználati jogok ellentételezés nélküli megszüntetését abban az esetben, ha a fegyveres erők az utolsó pillanatban válsághelyzeti kérelmet nyújtanak be. Hasonló kivételek vonatkoznak a válsághelyzeteket szimuláló gyakorlatokra is. Miután az Európai Parlament 2024. március 12-én elfogadta jelentését, a Tanács pedig 2024. június 18-án elfogadta általános megközelítését, az első háromoldalú egyeztető ülésre 2024 november 19-én került sor.

III. – SZABÁLYOZÁSI TÁMOGATÓ INTÉZKEDÉSEK

A. A határokon átnyúló mozgásokra vonatkozó engedélyek

25. Az EDA „A határokon átnyúló mozgásokra vonatkozó engedélyezési eljárások optimalizálása Európában” elnevezésű, „A” kategóriás programja Európa-szerte jól halad a katonai mobilitási eljárások egyszerűsítése és harmonizálása terén. Eddig 27 hozzájáruló tagállam – köztük Norvégia – írta alá a határokon átnyúló mozgások engedélyezésére vonatkozó programmegállapodást. A földfelszínre és a levegőre vonatkozó technikai megállapodásokat 26, illetve 25 hozzájáruló tagállam (köztük Norvégia) írta alá. A földfelszínre vonatkozó technikai megállapodás formanyomtatványainak közelmúltbeli frissítései tovább egyszerűsítették az éves diplomáciai engedélyek megszerzésének folyamatát. A tengeri színtér tekintetében a tengerekre vonatkozó technikai megállapodás tárgyalása előrehaladott állapotban van. Ez a programmegállapodás módosítását is maga után vonja.

¹² COM(2023) 443/2; Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről; elérhető [itt](#).

26. Az aláírt technikai megállapodások végrehajtásának támogatására az EDA kidolgozott egy végrehajtás-nyomonkövetési mátrixot, amely lehetővé teszi a technikai megállapodások szerinti különféle tevékenységek végrehajtása terén elért előrehaladás nyomon követését. Ezen túlmenően a katonai mobilitással kapcsolatos nemzeti kapcsolattartó pontok hálózata értékes visszajelzéssel fog szolgálni a tagállamok részéről a jövőbeli módosításokra tekintettel. Az EDA együtt fog működni a tagállamokkal annak érdekében, hogy megkönnyítse a technikai megállapodások teljes körű végrehajtását, és tesztelje a földfelszínre vonatkozó technikai megállapodások éves engedélyekhez kidolgozott sablonját.
27. A technikai megállapodás határokon átnyúló hasznosítását illetően a tagállamok a katonai mobilitásra vonatkozó PESCO-projekt keretében stratégiai szinten koordinálják nemzeti erőfeszítéseiket. Ez a nemzeti kapcsolattartó pontok hálózatának létrehozását idézte elő, amely várhatóan az EDA-k határokon átnyúló mozgásra vonatkozó engedélyezési technikai megállapodásainak elsődleges felhasználója lesz.
28. A két PESCO-projekt – a „katonai mobilitás” és a „logisztikai központok hálózata” – koordináló tagállamaival folytatott első konzultációk alapján az EDA 2023 végén a Bizottsággal karöltve kidolgozta a két projekt közötti szinergiák létrehozásának koncepcióját. Ez a koncepció a TENtec térképes alkalmazás segítségével hívja fel a figyelmet az európai katonai folyosók mentén található logisztikai központok hiányosságaira és szükségleteire. Ezen eredmények alapján a „Logisztikai központok hálózata” elnevezésű PESCO-projektnek további – potenciálisan ideiglenes – logisztikai központokat kell biztosítania az e folyosókon zajló katonai mozgás támogatására. Mindkét PESCO-projekt mérlegeli az EDA javaslatát.
29. 2024 januárjában három¹³ tagállam a NATO-val szoros együttműködésben szándéknyilatkozatot írt alá egy közös támogatási és fenntarthatósági (ESN) folyosóról. A cél a katonai személyzet és felszerelések hatékonyabb mozgásának megkönnyítése az északi-tengeri kikötőkből a NATO keleti szárnyába. A német-holland hivatal – többek között élő gyakorlatok révén – azonosítja a csapatok és katonai felszerelések gyors mozgását gátló akadályokat az ESN-folyosón, és megoldásokat javasol ezen akadályok kezelésére, beleértve a szabályok egyszerűsítését és harmonizálását, valamint a határokon átnyúló eljárások kölcsönös elismerését. Ezek a „katonai mobilitási területek” modellként szolgálnak majd más ESN-folyosók hasonló megoldásaihoz. Másik két katonai mobilitási területről szóló megállapodást a 2024 júliusában Washingtonban tartott NATO-csúcstalálkozón írtak alá¹⁴, és azóta újabb három ilyen is aláírásra került¹⁵. Mindezek a kezdeményezések, ötletek és előrelépések az EU és a tagállamok katonai mobilitásában érdekelt felek különböző találkozóin és rendezvényein születtek.

B. Logisztikai folyamatok digitalizálása

30. Folytatódik az Európai Védelmi Alapnak (EDF) a katonai mobilitással kapcsolatos információcserét szolgáló biztonságos digitális katonai mobilitási rendszerre (SDMMS) irányuló projektjével kapcsolatos munka. A projekt 9 millió EUR összegű finanszírozásban

¹³ Lengyelország – Hollandia – Németország.

¹⁴ Olaszország – Albánia – Észak-Macedónia – Bulgária – Románia és Görögország – Bulgária – Románia.

¹⁵ Izland – Norvégia – Svédország – Finnország – Dánia és Olaszország – Szlovénia – Horvátország – Magyarország és Románia – Bulgária – Törökország.

részesül az EDF-ből. Hollandia 2024-ben csatlakozott az észt vezetésű projekthez, amelyben már kilenc tagállam¹⁶ és Norvégia vállalatai is részt vettek. Szlovákia tárgyalásokat folytat az esetleges csatlakozásról, Észtország pedig készen áll arra, hogy több országot vonjon be a projektbe, ami nagyon előnyös lenne az SDMMMS számára.

31. A projekt teljes időtartama eredetileg 30 hónap volt, 2023. január 1-jétől 2025. május 31-ig. Az egyetértési megállapodás aláírásának késedelme miatt a rendszer az eredeti tervekkel ellentétben nem lesz elérhető 2025 közepére. A projekt várhatóan 2025 végére fejeződik be, és megkönnyíti a katonai mozgásokat kérő és jóváhagyó részt vevő kormányok közötti közvetlen és biztonságos információcserét.

C. Vámügyek

32. 2024 márciusában az EDA és a hozzájáruló tagállamok – a Bizottság tanácsadói hozzájárulásával – kidolgozták az „Assessment of the Needs, Gains, and Risks for the Development of a Military Customs System” (A katonai vámrendszer fejlesztésével kapcsolatos szükségletek, előnyök és kockázatok felmérése) című dokumentumot. A kapcsolódó, a vámügyi vonatkozású katonai követelmények harmonizálásáról szóló EDA-programmegállapodás második szakaszában az EDA tanulmányt indított a katonai vámeljáráások digitalizálására vonatkozó műszaki előírások és követelmények meghatározása céljából. A tanulmány magában foglalja az elektronikus adatfeldolgozás alkalmazásáról szóló vitát a katonai erők és a vámhatóságok közötti hatékony információcsere elősegítése érdekében. E tanulmány megállapításait az SDMMMS projekt eredményeivel együtt az EDA és a hozzájáruló tagállamok fogják értékelni. Emellett az EDA a NATO-val is együttműködik annak érdekében, hogy felmérje a 302. NATO-formanyomtatvány digitalizálásának és a katonai vámrendszerbe való beépítésének lehetőségét. A Bizottság az első kézzelfogható eredményeket várja egy ilyen rendszerrel kapcsolatban. A Bizottság ezt követően értékelni fogja, hogy szükség van-e az uniós vámjogszabályok olyan jogi módosításainak kidolgozására, amelyek jogi keretet határoznának meg a 302. digitalizált EU-formanyomtatvány tagállamok általi használatához.

D. Megerősített logisztika

33. 2024 szeptemberében bemutatták a második tanulmányt, benne egy javaslattal, hogy a különböző tagállamok informatikai alkalmazásait a katonai logisztika területén hogyan kapcsolják össze egy egyesített logisztikai kommunikációs hálózattal, lehetővé téve a logisztikai adatok résztvevők közötti cseréjét és megosztását. A tervek szerint 2025-ben kezdődő nyomkövetési tanulmány összeállítja a kereskedelmi logisztikai szolgáltatók által használt informatikai alkalmazások átfogó listáját, és meghatározza, hogyan építhetők be informatikai alkalmazásaik egy szélesebb, közös biztonságos hálózatba. A Logisztikai informatikai rendszerek projektnek nem célja a különféle használt informatikai alkalmazások helyettesítése. Stratégiai célkitűzése, hogy olyan architektúrát biztosítson, amely összekapcsolja a különböző alkalmazásokat, és lehetővé teszi a jövőbeli alkalmazások beépítését ebbe az architektúrába.

¹⁶ Litvánia, Németország, Észtország, Bulgária, Lengyelország, Luxemburg, Románia, a Cseh Köztársaság, Lettország.

34. Az additív gyártás (AM) – közismert nevén 3D nyomtatás a katonai logisztika összefüggésében – alkalmazásával kapcsolatban a 2023 novemberében létrehozott „Additív gyártás a logisztika támogatásáért” elnevezésű, B. kategóriás EDA-projekt célja olyan közös szabványok kidolgozása és meghatározása, amelyek lehetővé teszik az additív gyártású alkatrészek felcserélhetőségét. E tevékenységek támogatása érdekében az EDA különböző tanulmányokat készített az AM-mel és az AM-adatkezeléssel kapcsolatos jogi kérdésekről, amelyeket 2024 folyamán terjesztettek elő. 2025-ben az EDA egy másik tanulmányt fog készíteni, amely harmonizált AM képzési koncepciót biztosít a szolgáltatások nyújtása és a logisztikai támogatás terén az interoperabilitás biztosítása céljából.

IV. – REZILIENCIA ÉS FELKÉSZÜLTSG

A. Stratégiai szállítási képességek

35. Az EDA – a koordinált éves védelmi szemléről szóló 2020. évi jelentéssel összhangban és a vonatkozó PESCO-projektekkel összefüggésben – folytatta a szükséges tengeri és légi közlekedési/szállítási képességek fejlesztésére irányuló munkát. A jövőbeli, közepes méretű taktikai szállítmányokról szóló PESCO-projekt két dokumentumot készített az iparfejlesztéshez, valamint egy tanulmányt, amelyet az EDF 2022. évi munkaprogramja keretében finanszíroznak. A stratégiai túlméretes rakományok légi szállítására irányuló PESCO-projekt keretében magas szintű közös követelményeket dolgoznak ki, míg az EDF 2023. évi munkaprogramja keretében 2024 decemberében teszik közzé az e területtel kapcsolatos tanulmányra vonatkozó felhívást. A következő generációs, közepes méretű helikopterekkel foglalkozó PESCO-projekt 2023 júniusában indult, amely gyűjti a tagállamoktól a helikopterekkel kapcsolatos jövőbeli terveikre vonatkozó információkat, mind a meglévő flották korszerűsítése, mind az új platformok fejlesztése tekintetében.
36. 2025-ben az EDA két tanulmányt indít majd, ezek az alábbiak: i. tanulmány a katonaság által használt nemzeti és kereskedelmi vasúti eszközök aktuális rendelkezésre állásának értékelésére, valamint a speciális vasúti közlekedés és infrastruktúra iránti potenciális igények azonosítására, a nemzeti és uniós jogszabályok katonai igényekhez viszonyított értékelése mellett; valamint ii. tanulmány a belvízi közlekedés kulcsfontosságú infrastruktúrájának és a katonai mozgások kapacitásának értékeléséről.

B. A biztonsági kockázatokkal szembeni védelem

37. A Tanács kérésére¹⁷ a bizottsági szolgálatok, a Hálózati és Információs Rendszerek Együttműködési Csoportja és az EKSZ kiberbiztonsági kockázati forgatókönyveket dolgoznak ki. 2024 júliusában a csoport kockázatértékelési jelentést tett közzé az uniós távközlési és villamosenergia-ágazat kiberrezilienciájáról¹⁸. Az egyéb kritikus ágazatokat, például a közlekedést a jövőbeli kiadásokban fogják értékelni. Egy rugalmas és robusztus, magas szintű kiberbiztonsággal rendelkező adatmegosztó hálózatra van szükség a digitális adatoknak az érintett polgári és katonai érdekeltek és szereplők közötti hatékony

¹⁷ A Tanács következtetései az Európai Unió kiberbiztonsági helyzetének javításáról; ST09364/22, 2022. május 23.

¹⁸ Kiberbiztonsági Együttműködési Csoport: Uniós kiberbiztonsági kockázatértékelés és forgatókönyvek a távközlési és villamosenergia-ágazat számára. <https://ec.europa.eu/newsroom/dae/redirection/document/107357>.

megosztásának támogatásához. Egy ilyen hálózat a lehető legjobban kihasználhatná az uniós infrastruktúrát, például az uniós biztonságos konnektivitási programot (IRIS²).

38. 2024 januárjában a Bizottság javaslatot terjesztett elő a közvetlen külföldi befektetésekről szóló rendelet¹⁹ felülvizsgálatára az EU biztonságának és közrendjének hatékonyabb védelme érdekében, javasolva az EU-ba irányuló külföldi befektetések jobb átvilágítását. A változó geopolitikai környezetben valamennyi tagállam közös érdeke az olyan uniós cégekbe történő külföldi befektetések hatékony átvilágításának előmozdítása, amelyek kritikus technológiákat, infrastruktúrát vagy inputokat biztosítanak, vagy érzékeny információkkal rendelkeznek, és amelyek tevékenysége uniós szinten kritikus fontosságú a biztonság vagy a közrend szempontjából. A katonai mobilitás szempontjából fontos, hogy a közvetlen külföldi befektetésekről szóló rendelet javasolt felülvizsgálata egyértelműen hivatkozzon a TEN-T-re mint „uniós érdekű projektre vagy programra”, amely előírja a tagállamok vagy a Bizottság számára annak mérlegelését, hogy a kapcsolódó közvetlen külföldi befektetések biztonsági vagy közrendi okokból valószínűsíthetően kedvezőtlen hatást gyakorolnak-e a TEN-T-re. Ez lehetővé teszi a Bizottság és a tagállamok számára, hogy hatékonyabban azonosítsák, értékeljék és csökkentsék a kulcsfontosságú uniós közlekedési infrastruktúrába tervezett közvetlen külföldi befektetésekből eredő, a biztonságot vagy a közrendet érintő potenciális kockázatokat.

39. A védelmi és biztonsági ágazat fenntartható energiával foglalkozó konzultációs fóruma (CF SEDSS) keretében folytatódott annak feltárása, hogy miként lehetne növelni a megújuló energiaforrások alkalmazását a közlekedésben. Ez a munka az éghajlat és a biztonság közötti összefüggés új perspektívájáról szóló, 2023 júniusában elfogadott közös közlemény céljaival is foglalkozik²⁰, amely megbízta az EKSZ-t, a bizottsági szolgálatokat és az EDA-t, hogy elemezzék, hogyan lehetne csökkenteni a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőséget a katonai szállításban a megújuló energiaforrások és a kapcsolódó technológiák alkalmazásának előmozdítása révén. Az elemzési munka négy példáját az alábbi pontok mutatják be:

- A CF SEDSS III. szakaszának számos, 2024-ben közzétett eredménye (kutatási tanulmányok, a védelmi ágazat energiával kapcsolatos projektötletei és a fenntartható energia előmozdításáról szóló útmutató dokumentum) megannyi témát vizsgált. Ezek közé tartoztak a fosszilis tüzelőanyagok alternatívái és a közlekedés sikeres dekarbonizációs gyakorlatai, a nehéz katonai logisztikai járművek hidrogénalapú megoldásaira vonatkozó katonai követelmények, valamint az éghajlatváltozásnak és a zöld energiára való átállásnak a védelmi vonatkozású kritikus energetikai infrastruktúra, többek között a katonai közlekedési infrastruktúra rezilienciájára és energiabiztonságára gyakorolt hatása.
- A CF SEDSS III. szakaszának „A védelmi ágazat dekarbonizációja – kihívások és lehetőségek” című tanulmánya megvizsgálta a rövid és közepes hatótávolságú közúti szállításhoz kifejlesztett fosszilis tüzelőanyagok alternatíváit. Górcső alá vette továbbá az összes energiafelhasználásra vonatkozó adatgyűjtést és nyomon

¹⁹ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az Unióban megvalósuló külföldi befektetések átvilágításáról, valamint az (EU) 2019/452 európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (COM(2024) 23 final); elérhető [itt](#).

²⁰ Közös közlemény az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak: az éghajlat és a biztonság közötti összefüggésre vonatkozó új szemléletmód: az éghajlatváltozás és a környezetkárosodás békére, biztonságra és védelemre gyakorolt hatásainak kezelése, JOIN(2023) 19 final.

követést, beleértve a közlekedést is (pl. a megújulóenergia-fogyasztás mértékének kiszámítása céljából), valamint a korszerűsített mobilitás finanszírozási forrásait és a kapcsolódó kihívásokat.

- A „Study on Defining the Key Requirements for an Energy Storage Selection Decision Support Tool for Homeland Defence Installations” (Tanulmány az energiatárolási technológiák kiválasztásával kapcsolatos döntési támogató eszközre vonatkozó fő követelmények meghatározásáról a honvédelmi létesítmények esetében) című dokumentum megoldásokat kínált arra vonatkozóan, hogy a megfelelő energiatárolási technológiák hogyan egyeztethetők össze a különböző alkalmazásokkal, többek között a közlekedéssel (könnyű, 3 tonna alatti járművek és nehéz, 3 tonna feletti járművek).
- A CF SEDSS III. szakasza 2024. szeptember 30-án lezárult, de ezeket a megfontolásokat a IV. szakaszban (2024. október 1-jétől 2028. szeptember 30-ig) tovább vizsgálják.

V. – PARTNERSÉGEK

A. EU–NATO-kapcsolatok

40. A katonai mobilitásról szóló, 2023 novemberében és 2024 júniusában összehívott EU–NATO strukturált párbeszéden mindkét szervezet érintett személyzete részt vett. A párbeszéd hatékony keretet biztosít a legújabb fejlemények bemutatására és aktualizálására, egyszersmind lehetőséget kínál a további együttműködés területeinek feltárására a koherencia és a kölcsönös megerősítés biztosítása érdekében. A NATO 2024 januárjában részt vett az EDA katonai mobilitási szimpóziumán, míg a NATO személyzete az EDA ülésén, amelynek témája a 302. EU–NATO vámügyi formanyomtatványhoz kapcsolódó katonai vám eljárás digitalizálása volt. Ezenkívül a NATO képviselői 2024 júniusában a katonai mobilitásról szóló második éves rendezvényen is részt vettek, a NATO közös támogatási támogató parancsnoksága pedig nem hivatalosan részt vesz a katonai mobilitásról szóló PESCO-projekt releváns ülésein.
41. Az Unión kívüli NATO-szövetségesek releváns PESCO-projektekben való részvétele továbbra is hozzáadott értéket teremt, többek között transzatlanti és EU–NATO szempontból is. Az Egyesült Államok, Kanada, Norvégia és az Egyesült Királyság mellett a Tanács olyan határozat elfogadását is mérlegeli, amely felhatalmazza Svájcot a katonai mobilitásról szóló PESCO-projektben való részvételre. Noha a projekt és az Egyesült Királyság közötti igazgatási megállapodás megkötése még függőben van, az Egyesült Királyság „leendő harmadik állambeli partnerként” valamennyi vonatkozó projektülésen részt vesz. Kanadának a hálózati logisztikai központok PESCO-projektjében való részvételére vonatkozó igazgatási megállapodást 2024 májusában kötötték meg.

B. Kapcsolattartás más partnerekkel

42. Felülvizsgálatát követően a TEN-T rendelet az európai közlekedési folyosókat immár Ukrajnára és Moldovára is kiterjeszti. A folyosók kiterjesztése az EU olyan erőfeszítéseire épül, amelyek célja ezen országok EU-val fennálló közlekedési összeköttetésének megerősítése, mint például a szolidaritási folyosókra irányuló kezdeményezés, amelyet a

Bizottság 2022 májusában indított útjára, hogy az ukrán kikötők orosz blokádját követően segítse Ukrajnát kereskedelmi útvonalainak fenntartásában.

43. 2024. január 30-án az EDA az EU Tanácsának belga elnökségével együttműködve magas szintű szimpóziumot tartott Brüsszelben a katonai mobilitásról. Az eseményen több magas rangú tisztviselő – köztük az EU közös kül- és biztonságpolitikai főképviselője és több uniós védelmi miniszter – is részt vett. A NATO és az Egyesült Államok képviselői is jelen voltak, hangsúlyozva a transzatlanti együttműködés fontosságát a katonai mobilitás javításában. A megbeszélések középpontjában a változó biztonsági környezet jelentette kihívások álltak, kiemelve az uniós tagállamok és a nemzetközi partnerek közötti szorosabb együttműködés szükségességét.

VI. – KÖVETKEZTETÉSEK ÉS TOVÁBBI TEENDŐK

44. Az EU versenyképességének jövőjéről szóló 2024. szeptemberi Draghi-jelentés²¹ megismétli a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2.0-ban korábban részletezett érveket, valamint a tagállamok által a 2024. évi katonai mobilitásra vonatkozó vállalásban tett kötelezettségvállalásokat. Ezen érvek közül a leginkább szembevetendő a közlekedési infrastruktúra, amely stratégiai szempontnak számít a tagállamok fegyveres erői számára ahhoz, hogy gyorsan és széles körben reagáljanak a válságokra, az EU határain belül és kívül egyaránt. Az Európa polgári és katonai felkészültségének és készenlétének megerősítéséről szóló 2024. októberi Niinistö-jelentés²² („Együtt biztonságosabb: Európa polgári és katonai felkészültségének és készségének megerősítése”) a kettős felhasználású termékekre vonatkozó uniós politika javítására szolgáló modellként azonosítja a katonai mobilitást, és javasolja e képesség továbbfejlesztését.
45. Két évvel a katonai cselekvési terv 2.0 végrehajtása után a négy fő prioritási területen megfelelő fellépések indultak, amelyek folyamatos előrehaladást mutatnak, és tükrözik, hogy a regionális és globális biztonsági válságok és kihívások fényében ezek széles körben sürgős feladatnak minősülnek. A jól működő katonai mobilitási hálózat közös célkitűzésének elérése érdekében valamennyi érdekelt félnek a saját tevékenységét kell folytatnia egy összehangolt összkormányzati megközelítés részeként. A tagállamok 2024. évi aktualizált katonai mobilitásra vonatkozó vállalása is hozzá fog járulni ehhez a célhoz, a cselekvési terv szélesebb hatókörébe tartozó releváns PESCO-projektek munkájára építve.
46. A főképviselő és a Bizottság 2025 végéig terjeszti elő a következő eredményjelentést.

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

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