



A8-0372/2018

21.11.2018

JELENTÉS

a katonai mobilitásról
(2018/2156(INI))

Külügyi Bizottság

Előadó: Tunne Kelam

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY	3
KISEBBSÉGI VÉLEMÉNY	14
VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL.....	15
INFORMÁCIÓ AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL.....	21
AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA.....	22

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

a katonai mobilitásról (2018/2156(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre (EUSZ) és az Európai Unió működéséről szóló szerződésre (EUMSZ),
- tekintettel a Federica Mogherini, a Bizottság alelnöke, az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviseleje (alelnök/főképviselő) által 2016. június 28-án ismertetett „Közös jövőkép, közös fellépés: Erősebb Európa – Globális stratégia az Európai Unió kül- és biztonságpolitikájára vonatkozóan” című dokumentumra,
- tekintettel az Európai Tanács 2013. december 20-i, 2015. június 26-i, 2016. december 15-i, 2017. március 9-i, 2017. június 22-i, 2017. november 20-i és 2017. december 14-i és 2018. június 28-i következtetéseire,
- tekintettel a Tanács „Biztonság és védelem az EU globális stratégiájának összefüggésében” című, 2017. november 13-i és 2018. június 25-i következtetéseire,
- tekintettel a „Vitaanyag az európai védelem jövőjéről” című, 2017. június 7-i bizottsági közleményre (COM(2017)0315),
- tekintettel a Bizottság és az alelnök/főképviselő „A katonai mobilitás javítása az Európai Unióban” című, 2017. november 10-i közös közleményére (JOIN(2017)0041),
- tekintettel a Bizottság és az alelnök/főképviselő „A katonai mobilitásról szóló cselekvési terv” című, 2018. március 28-i közös közleményére (JOIN(2018)0005),
- tekintettel az állandó strukturált együttműködés (PESCO) létrehozásáról és a részt vevő tagállamok jegyzékének meghatározásáról szóló, 2017. december 11-i (KKBP) 2017/2315 tanácsi határozatra¹,
- tekintettel a PESCO végrehajtására vonatkozó ütemtervről szóló, 2018. március 6-i tanácsi ajánlásra²,
- tekintettel a Tanács 2018. március 6-i (KKBP) 2018/340 határozatára a PESCO keretében kidolgozandó projektek listájának összeállításáról³,
- tekintettel az Európai Tanács és az Európai Bizottság elnökei és a NATO főtitkára 2016. július 8-i és 2018. július 10-i együttes nyilatkozataira, az EU és a NATO Tanácsa által 2016. december 6-án és 2017. december 5-én helybenhagyott, az együttes nyilatkozat végrehajtására vonatkozó közös javaslatokra, valamint az azok végrehajtásáról szóló, 2017. június 14-i és december 5-i, illetve 2018. június 6-i

¹ HL L 331., 2017.12.14, 57. o.

² HL C 88., 2018.3.8., 1. o.

³ HL L 65., 2018.3.8., 24. o.

- helyzetjelentésekre, köztük a vonatkozó tanácsi következtetésekre,
- tekintettel az együttes nyilatkozatok végrehajtásáról szóló, 2017. december 5-i és 2018. június 25-i tanácsi következtetésekre,
 - tekintettel a transzatlanti biztonság és szolidaritás brüsszeli nyilatkozatára és a NATO brüsszeli csúcstalálkozójának nyilatkozatára (2018. július 11.),
 - tekintettel az európai védelmi unióról szóló, 2016. november 22-i¹, valamint az EU és a NATO közötti kapcsolatokról szóló, 2018. június 13-i állásfoglalásaira²,
 - tekintettel a közös biztonság- és védelempolitika végrehajtásáról (KBVP) szóló, 2017. december 13-i állásfoglalására³,
 - tekintettel eljárási szabályzata 52. cikkére,
 - tekintettel a Külügyi Bizottság jelentésére és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A8-0372/2018),
- A. mivel az EU alapértékei, vagyis a demokrácia, az emberi jogok tiszteletben tartása és a jogállamiság, valamint a szabályokon alapuló nemzetközi rendszer és az európai egység egyre nagyobb kihívásokkal néz szembe egy olyan időszakban, amelyet zavaros geopolitikai helyzet és a stratégiai környezet romlása jellemez;
- B. mivel a hiteles elrettentés, valamint a krízisekre való reagálás és a kontinentális Európa védelmének megtervezése a haderők, köztük a külső szövetséges erők gyors és hatékony bevetettségétől függ;
- C. mivel a béke hozadéka 1989 után a védelmi szükségletek fokozatos erőzójával járt az infrastruktúra és a haderők Európán belüli mobilitása tekintetében;
- D. mivel az EU – a NATO-val teljes mértékig együttműködve – globális biztonsági szereplőként kíván fellépni, hozzájárulva a belső és külső békéhez és stabilitáshoz, és garantálva polgárai és területe biztonságát szakpolitikák, intézkedések és eszközök páratlan és átfogó készlete révén, amelyek ezen ambíciók elérésére rendelkezésre állnak;
- E. mivel az EU globális stratégiája célkitűzéseinek megfelelően fokozza felelősségvállalását saját biztonsága és védelme tekintetében, nagyobb szerepet vállal partnerként a nemzetközi béke és biztonság területén, különösen a szomszédságában, de azon túl is, továbbá növeli stratégiai autonómiáját egy közös kül- és biztonságpolitika végrehajtásán alapulva;
- F. mivel az Uniónak ki kell alakítania saját stratégiai autonómiáját egy hatékony kül- és biztonságpolitika révén annak érdekében, hogy fenntartsa a békét, megelőzze a konfliktusokat, és erősítse a nemzetközi biztonságot – miközben garantálja saját polgárainak és mindazoknak a biztonságát, akik részt vesznek a közös biztonság- és

¹ HL C 224., 2018.6.27., 18. o.

² Elfogadott szövegek, P8_TA (2018)0257.

³ Elfogadott szövegek, P8_TA (2017)0492.

védelempolitika küldetései ben–, hogy megvédje érdekeltségeit és alapértékeit, miközben hozzájárul a hatékony multilateralizmushoz;

- G. mivel az EU-nak képesnek kell lennie arra, hogy a döntéseket hozzon és lépéseket tegyen anélkül, hogy harmadik felek kapacitásaira kellene támaszkodnia, annak érdekében, hogy kiépítse saját rezilienciáját, és megerősítse stratégiai autonómiáját a védelem, a terrorizmus elleni küzdelem és a kiberbiztonság terén;
- H. mivel az infrastrukturális és beszerzési szintű szabványosítás és interoperabilitás a stratégiai autonómia, a védelmi unió és a hatékony katonai mobilitás elérésének kulcsfontosságú előfeltételei;
- I. mivel eredményes katonai mobilitás csak valamennyi tagállam teljes bevonásával és elkötelezettségével, a NATO-val való hatékony együttműködéssel, mindegyik tagállam elérhető erőforrásainak, szükségleteinek és regionális sajátosságainak figyelembe vételével érhető el, a kapcsolódó uniós szintű kezdeményezésekkel összhangban, annak érdekében, hogy hatékony európai biztonsági infrastruktúrát építhessenek ki koherens és egymást kiegészítő projektek révén;
- J. mivel a katonai mobilitás a katonai fellépés stratégiai és operatív eszköze, amely támogatja az Unió stratégiai autonómiáját, és megkönnyíti az uniós tagállamok katonai erejének felvonultatását, átcsoportosítását és támogatását az Unió katonai törekvéseinek elérése érdekében;
- K. mivel az EU hibrid és több irányból érkező fenyegetésekkel néz szembe, különösen az Északi-sarkvidék, a keleti határ, a Balkán és a déli/mediterrán területek felől; mivel az eszközök és felszerelések gyorsabb és zökkenőmentesebb bevetése e tengelyek (észak-dél, nyugat-kelet) mentén létfontosságú lehet a hiteles válaszlépések lehetővé tétele érdekében;
- L. mivel a NATO 2016-os varsói csúcstalálkozóján a szövetséges államok vezetői megállapodtak a szövetség elrettentési és védelmi álláspontjának megerősítésében, és megemelték a reagáló erők készségi szintjét, miközben e célok elérése érdekében elindították a „megerősített előretolt jelenlét” és a „testreszabott előretolt jelenlét” kezdeményezéseket;
- M. mivel a katonai mobilitás az Unió sajátos biztonsági és védelmi igényeire választ adó konkrét fellépés, amely a KBVP keretébe illeszkedik; mivel az uniós tagállamok kollektív biztonsága és védelme, valamint a külföldi válságokba való beavatkozási képességük alapvetően attól függ, hogy mennyire képesek egymás területén és az Unió határain kívül szabadon és gyorsan mozgatni csapataikat és a polgári válságkezelési missziókat, anyagokat és felszereléseket; mivel 22 uniós tagállam NATO-szövetséges is, és elkötelezettek a kollektív védelem iránt, és egységes fegyveres erőkkel és közlekedési infrastruktúrával rendelkeznek; mivel a közlekedési infrastruktúrára irányuló tervezett beruházásokat jobban össze kell hangolni a biztonsági és védelmi szükségletekkel;
- N. mivel igen sok fizikai, jogi és szabályozási akadály nehezíti meg gyakran e mozgósításokat jelentős késéseket okozva, a céljuk aláásásával fenyegetve ezzel, főleg válsághelyzetekben; mivel az utóbbi években a NATO keretében végrehajtott európai

katonai gyakorlatok rámutattak a megfelelő közlekedési infrastruktúra hatalmas jelentőségére a katonai célok sikerének érdekében;

- O. mivel az EU-nak számos szakpolitika és eszköz áll a rendelkezésére, hogy segítse a tagállamokat abban, hogy teljesítsék a katonai mobilitási igényeiket és a nemzetközi kötelezettségeiket;
- P. mivel a Bizottság és az alelnök/főképvisező 2018. március 28-án cselekvési tervet tett közzé a katonai mobilitásról, amely időkeretet állapít meg az EU és a tagállamai által követendő lépésekről; mivel megkezdődött a végrehajtás a katonai mobilitás közös katonai feltételeinek meghatározásával az EU-n belül és azon kívül, emellett javaslatot nyújtottak be a katonai mobilitásnak a következő többéves pénzügyi keretben az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön keresztül történő támogatására, lehetővé téve a közlekedési infrastruktúra kettős, polgári és védelmi célú felhasználására irányuló projektek finanszírozását;
- Q. mivel a Tanács 2018. június 25-i következtetései felkérlik a tagállamokat, hogy a cselekvési tervvel és az Unión belüli és kívüli katonai mobilitásra vonatkozó katonai előírásokkal összhangban hozzanak nemzeti szintű intézkedéseket a katonai mobilitás hatékonyságának javítására, és egyszerűsítsék a vonatkozó szabályokat és eljárásokat a tagállamok nemzeti jogszabályainak megfelelően és a lehető leghamarabb, de legkésőbb 2024-ben;
- R. mivel a katonai mobilitásról szóló PESCO-projektet a Bizottság és az alelnök/főképvisező tevékenységeinek kiegészítésére indították el; mivel a logisztikai központok hálózatáról és a műveletek támogatásáról szóló további PESCO-projektnek kellene kiegészítenie ezt az erőfeszítést; mivel e logisztikai szükségletek szempontjából rendkívül fontos az infrastruktúra kettős célú felhasználásának lehetővé tétele; mivel a tagállamok emellett elkötelezték magukat a katonai mobilitás mellett a PESCO-protokoll által megkövetelt kötelezőbb érvényű kötelezettségvállalások részeként; mivel a PESCO-projektet a NATO-val koordinálva kell kialakítani; mivel szükség van egy PESCO-projektre, amely az EUSZ. 43. cikkének (1) bekezdése alá tartozó katonai feladatokat érintő mobilitási kihívásokra vonatkozik, különösen a légi és vízi szállítási tevékenységek tekintetében;
- S. mivel az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) központilag irányított közös finanszírozási program, amelynek célja egy nagy teljesítményű, fenntartható és összekapcsolt transeurópai hálózat (TEN) kialakításának előmozdítása a közlekedés, az energiaellátás és a digitális szolgáltatások terén, a határokon átnyúló összeköttetések előmozdítására és a szűk keresztmetszetek felszámolására összpontosítva, valamint egyértelmű uniós hozzáadott értéket nyújtva a határokon átnyúló együttműködés és koordináció megkönnyítése terén; mivel a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret tervezete a CEF közlekedési ágazattal kapcsolatos költségvetési sorában egy új, katonai mobilitási igényekre elkülönített keretet tartalmaz; mivel rendkívül kívánatos fenntartani és tovább fokozni a CEF hatékonyságát;
- T. mivel az Európai Védelmi Ügynökségnek számos futó projektje van a katonai mobilitás, a diplomáciai engedélyek és a multimodális európai közlekedési csomópontok, valamint a határokon átnyúló csapatmozgások engedélyezésének eljárásaira és a vámügyi katonai követelmények harmonizációjára vonatkozó, nemrég

létrehozott ad hoc programok terén; mivel az Európai Védelmi Ügynökség és a Bizottság feladatait egyértelmű és koherens módon kell koordinálni, azzal a céllal, hogy a tagállamoknak segítséget nyújtsanak a cselekvési terv bizonyos vonatkozásainak véglegesítéséhez; mivel a tagállamok katonai igényeit, prioritásait és követelményeit egy konzultációs folyamat keretében figyelembe veszik;

- U. mivel a katonai mobilitást a közelmúltban az EU-NATO együttműködés prioritásaként határozták meg az együttes nyilatkozat végrehajtására vonatkozó közös javaslatcsomagban, és annak kiemelt voltát az új együttes nyilatkozat és a transzatlanti biztonságról és szolidaritásról szóló brüsszeli nyilatkozat is megerősítette; mivel a NATO átadta az EU-nak a katonai mobilitásra vonatkozó szabványait, köztük a közlekedési infrastruktúrára vonatkozó általános NATO-paramétereket;
- V. mivel a NATO a saját logisztikai képességeit is javítani szándékozik a szövetséges erők európai főparancsnoka (SACEUR) felelősségi körére vonatkozó engedélyezési terven keresztül, mégpedig a jogalkotás és az eljárások kiigazítása, az irányítás és az ellenőrzés megerősítése, a szállítási képességek növelés és az infrastruktúra fejlesztése révén; megjegyzi ezzel összefüggésben két új parancsnokság, a norfolki Összhaderőnemi Kötelékparancsnokság és az ulmi logisztikai és támogató parancsnokság (JSEC) létrehozását;
- W. mivel a 2019-től az EU keleti határánál a NATO megerősített előretolt jelenlétének keretében haderőket bevető országok háromnegyede nem uniós tagállam; mivel az Egyesült Államokból, Kanadából és az Egyesült Királyságból érkező erősítések kontinensen való állandó jelenléte és szállítása döntő fontosságú Európa biztonsága szempontjából;
- X. mivel a katonai logisztikai készletek – többek között lőszer és üzemanyag – előre elhelyezésének növelése segít a mobilitással kapcsolatos nyomás egy részének enyhítésében;
- Y. mivel mindezen intézményi intézkedések ellenére a legfőbb erőfeszítést az EU tagállamainak kell meghozniuk, akiknek ki kell igazítaniuk nemzeti infrastruktúráikat és szabályozói környezetüket; mivel ehhez összkormányzati megközelítésre van szükség a megoldásra váró kérdések széles köre miatt; mivel ezt a közös erőfeszítést az uniós tagállamok nemzeti döntéshozatali eljárásainak és alkotmányos követelményeinek teljes mértékű tiszteletben tartása mellett kell végrehajtani, figyelembe véve az EU és a NATO közötti együttműködés által meghatározott katonai mobilitási követelményeket is;
- Z. mivel a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv, valamint az észti uniós elnökség által 2017-ben kezdeményezett, a transzeurópai közlekedési hálózat Északi-tengeri–balti folyosójának országai számára készített kísérleti elemzés azt mutatta, hogy számos közúti híd legnagyobb akadálymentes magassága és súlytűrése nem elegendő a katonai járművek számára, a túlméretezett katonai felszerelések vasúti szállítására pedig nem áll rendelkezésre elégséges rakodókapacitás;
- 1. kiemeli, hogy a katonai mobilitás olyan központi stratégiai eszköz, amely lehetővé teszi az EU számára, hogy eredményesen, és más szervezetekkel, például a NATO-val egymást kiegészítő módon érvényesítse biztonsági és védelmi érdekeit, és az nem

korlátozódhat csupán a fizikai, jogi és infrastrukturális akadályok megszüntetésére; hangsúlyozza, hogy fontos javítani a NATO katonai jelenlétének gyors megerősítésére vonatkozó képességei miatt a katonai mobilitást, ami fokozná közös biztonságunkat, és potenciálisan növelné az EU nemzetközi biztonsághoz és stabilitáshoz való hozzájárulását; üdvözli, hogy a katonai mobilitás a közelmúltban jelentős figyelmet kapott minden érdekelt fél részéről; megjegyzi, hogy ez fokozza Európa felkészültségét és védelmi pozícióját a potenciális ellenségekkel és válsághelyzetekkel szemben, miközben segíti az EU-t, hogy elérje a megfelelő szintű védelem- és biztonságpolitikai ambícióit, köztük a politikai, műveleti és ipari stratégiai autonómiát;

2. hangsúlyozza, hogy a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv létrehozása az EU-n belüli mobilitás javításának nagy célkitűzésébe illeszkedik, ugyanakkor választ ad az Európai Unió közös biztonság- és védelempolitikájában (KBVP) rögzített logisztikai és mobilitási kihívásokra; ennek érdekében alapvető fontosságú a határokon átnyúló szabványok és vámügyi rendelkezések, valamint a közigazgatási és jogalkotási eljárások harmonizálása; hangsúlyozza, hogy az EU közös vállalkozásai döntő szerepet játszanak a közigazgatási és jogalkotási eljárások harmonizációjában, mind a Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, mind a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv tekintetében; a kettős mobilitás várhatóan kedvezően hat az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz fejlődésére, segítséget nyújtva a költségvetési kérdésekben és megoldást kínálva az új és jövőbeni igényekre;
3. hangsúlyozza, hogy az európai védelmi unió előmozdítása, valamint a stratégiai autonómia és a saját reziliencia további kiépítése nem vezethet növekvő feszültségekhez az EU és a stratégiai jelentőségű regionális szereplők kapcsolataiban;
4. hangsúlyozza, hogy a katonai mobilitás megvalósítása Európában elsősorban a tagállamok kifejezett kötelezettségvállalásán és politikai akaratán alapul, míg az EU-nak a folyamat vezetésével kellene hozzájárulnia ehhez a követelmények keretének meghatározásával, finanszírozás nyújtásával, protokollok kidolgozásával a műszaki felszerelések és az emberi erőforrások hatékony szállításának megkönnyítése érdekében, az együttműködés elősegítésével, valamint fórum biztosításával a bevált gyakorlatok, az információk és a tapasztalatok megosztására, mind a polgári, mind a katonai hatóságokat bevonva; hangsúlyozza, hogy az eredményes katonai mobilitás minden tagállam javára fog válni azáltal, hogy növeli összekapcsoltságukat mind katonai, mind polgári téren; emlékeztet arra, hogy a nemzeti döntéshozatali eljárásokat és az egyes tagállamok alkotmányos szabályait teljes mértékben tiszteletben kell tartani;
5. kiemeli, hogy fontos támogatni a tagállamok közötti ágazatközi együttműködést (szinergiákat) egy olyan hatékony, interoperábilis, biztonságos, multimodális, intelligens és fenntartható kettős mobilitás fejlesztése érdekében, amely választ ad a közlekedés digitalizációjából (gépjárműipar és összekapcsolódás), illetve az EU – mint globális szereplő – kettős (polgári és védelmi) logisztikai kötelezettségeinek és felelőségeinek megbízható teljesítéséből eredő új kihívásokra;
6. határozottan támogatja a Tanács arra irányuló felhívását, hogy a tagállamok 2019 végéig dolgozzanak ki nemzeti terveket a katonai mobilitásra, és hogy részesítsék kiemelt elsőbbségben a végrehajtásukat; üdvözli az EU globális stratégiájának összefüggésében a 2018. június 25-i tanácsi következtetésekben elfogadott egyéb

intézkedéseket, és sürgeti a tagállamokat, hogy tartsák be az abban megállapított határidőket; hangsúlyozza, hogy a katonai mobilitást elősegítő sikeres erőfeszítések képessé tennék a tagállamokat arra, hogy eredményesen valósítsák meg mind a nemzeti, mind a kollektív európai védelmi terveiket, és hatékonyan vegyenek részt a közös gyakorlatokban, képzésekben, valamint a KBVP-missziókban és -műveletekben;

7. hangsúlyozza a válságreakciós mobilitás fontosságát, azaz a gyorsaság és hatékonyság szükségességét az eszközök mozgósításában a missziók és műveletek esetében annak biztosítása érdekében, hogy az EU megtarthassa a megbízható globális biztonságsszolgáltató és béketeremtő szerepét, és képes legyen hatékonyan kezelni a természeti katasztrófákat, a humanitárius válságokat, az EUSZ 43. cikkének (1) bekezdésében meghatározott, a szemléltető forgatókönyvekben leírt katonai feladatokat, valamint a kölcsönös segítségnyújtási és szolidaritási záradékok végrehajtását;
8. úgy véli, hogy a hatékony katonai mobilitási politika megerősíti az EU KBVP-misszióit – tekintettel azok nemzetközi dimenziójára és békefenntartási céljára – a védelmi igények közötti szinergiák növelése révén, és erősíteni fogja az EU vészhelyzetekre való reagálási képességét, illetve hogy a humanitárius válságokra és a természeti katasztrófákra való reagálásnak is profitálnia kell a megnövelt katonai mobilitásból; megjegyzi, hogy a megnövelt katonai mobilitásból az EU-ban és azon túl leginkább a kollektív védelem és a nemzeti vagy európai válságkezelési missziók és műveletek terén megvalósuló missziók profitálnának; hangsúlyozza ezzel összefüggésben, hogy az e téren elért haladás segíteni fogja azokat az uniós tagállamokat, amelyek a NATO tagjai is, hogy teljesítsék az 5. cikk szerinti kötelezettségvállalásaikat; hangsúlyozza a semleges tagállamok különleges szerepét; elismeri azonban, hogy az EUSZ 42. cikkének (7) bekezdése értelmében az uniós tagállamok valamelyikének területe elleni fegyveres támadás esetén a többi tagállam – a NATO-n belüli kötelezettségvállalásokkal összhangban – köteles minden rendelkezésére álló segítséget és támogatást megadni ennek az államnak;
9. elismeri az arra irányuló alapos elemzés fontosságát, az EU illetve a tagállamok melyik részei szorulnak rá jobban a katonai mobilitással kapcsolatos beruházásokra, és mely részek vannak jobban kitéve a kívülről érkező biztonsági fenyegetések okozta kockázatoknak;
10. elismeri a kihívás komplexitását, amely többek között magában foglalja az infrastrukturális építkezések, a közös szabványok, a közlekedési szabályozások, a vámok, az adók, valamint a csapatmozgások engedélyezésének kérdését, valamint a helyi önkormányzatoktól a nemzetközi szervezetekig a kormányzat minden szintjét; felszólít e tekintetben arra, hogy a keretrendszerek hozzájáruljanak össze minden szinten mind a katonai, mind a polgári feleket – beleértve a NATO-t és a NATO partnereit is – az aktuális kérdések megvitatására, ezáltal biztosítva hozzáadott értéket, illetve eredményes koordinációt és végrehajtást, és rámutat arra, hogy az optimális kimenet létrehozásához a tagállamoknak be kell fektetniük a személyzet közös képzésébe, mind a közigazgatás és az intézmények területén; üdvözli, hogy az Európai Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy 2018 végéig megvizsgálja a vámügyi eljárások egységesítésének és egyszerűsítésének lehetőségeit; kiemeli, hogy a tagállamok, szervezetek és érintett ügynökségek közötti intézményi együttműködés nélkülözhetetlen az uniós jogharmonizáció megvalósításához; hangsúlyozza, hogy a veszélyes áruk

kettős felhasználása esetében egyedi koordinációra és tapasztalatcserére van szükség a balesetveszély megakadályozása érdekében, a hálózat egészében optimalizálva a biztonságot;

11. megjegyzi, hogy a rendelkezésre álló vasúti szállítójárművek mennyisége jelentősen visszaesett, különösen a nehéz felszerelések és járművek rövid időn belül történő szállítására alkalmas pórekocsiké;
12. elismeri, hogy az ilyen komplex környezetben végzett munka számos nehézséget hoz létre a megkettőzés és a koordináció, valamint a kapcsolódó költségek terén, amely rossz irányítás esetén alapjaiban fenyegetné a teljes projektet; elismeri, hogy az EU-ban a közlekedési ágazatban már futottak ilyen, a kettős együttműködésen alapuló projektek, mint például az „egységes európai égbolt” projekt; felkéri a tagállamokat és a Bizottságot, hogy biztosítsanak hatékonyabb együttműködési keretet; hangsúlyozza, hogy a katonai mobilitási projektek végrehajtásához nagyobb együttműködésre lesz szükség a tagállamok között, és ösztönözni kell majd a polgári és a katonai szférák közötti együttműködést; hangsúlyozza a PESCO keretében elkészített, valamint az Európai Védelmi Alappal összefüggésben megvalósuló katonai mobilitási projektekké váló koordináció szükségességét;
13. hangsúlyozza ezért, hogy a siker érdekében alapvető fontosságú egy közös stratégiai célról való megállapodás, egy közös terv kidolgozása és a tagállamok közötti együttműködés; hangsúlyozza, hogy a koherens katonai tervezés elengedhetetlen a tényleges stratégiai autonómia elérése érdekében, amelynek alapja a felszerelések és a fegyverzet, valamint a stratégiai koncepciók és a parancsnoklási és ellenőrzési folyamatok szabványosítása és interoperabilitása; üdvözli e tekintetben a katonai mobilitásról szóló cselekvési tervet, amely konkrét lépéseket vázol fel az egyes intézményi felek és az uniós tagállamok számára, és amely elismeri a transzeurópai közlekedési hálózat stratégiai szerepét; üdvözli ezzel kapcsolatban a tagállamok által vállalt kötelezettségeket;
14. sajnálja, hogy a cselekvési terv alapvetően alulról építkező megközelítést ír le, és csak korlátozott stratégiai víziót tartalmaz arra nézve, hogy a cselekvési tervben leírt eltérő tevékenységek révén az EU milyen konkrét védelmi célokat szeretne elérni; sajnálja e tekintetben, hogy továbbra sem készült el az EU védelemről szóló fehér könyve, amely biztosíthatta volna ezt a fajta átfogó célt; úgy véli azonban, hogy a jelenlegi megközelítésnek jelentős érdemei vannak, és valamennyi uniós tagállam érdekeit fogja szolgálni, mind a semleges, mind az uniós tagállamok NATO-szövetségesként betöltött szerepét is;
15. hangsúlyozza, hogy mind az uniós intézményeknek, mind a tagállamoknak ragaszkodniuk kell a cselekvési tervben foglalt ambiciózus ütemtervhez annak biztosítása érdekében, hogy a jelenlegi mobilitási hiányosságokat a lehető leghamarabb megszüntessék, és hogy teljesítsék a védelem- és biztonságpolitikai ambíciókat; üdvözli a cselekvési terv felhívását a katonai mobilitás javítására a hibrid – különösen a közlekedési és a kritikus infrastruktúrára irányuló – fenyegetések figyelembe vételével, valamint a közlekedési infrastruktúra hibrid fenyegetésekkel szembeni rugalmasságának növelésére;
16. tudomásul veszi a katonai mobilitás közös katonai feltételeinek kidolgozása terén elért

haladást az EU-n belül és azon kívül, különösen a kettős infrastruktúra tekintetében, és üdvözli a tagállamok szoros bevonását a folyamat minden részében, a PESCO-projekt holland vezetését, valamint a NATO hozzájárulását;

17. üdvözli az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz használatára irányuló bizottsági javaslatot, valamint a kettős felhasználású katonai mobilitási projektek számára tervezett jelentős támogatást, amelynek célja azt biztosítani, hogy az infrastruktúra kiigazítása figyelembe vegye kettős felhasználás igényeit; úgy véli, hogy az infrastruktúra kettős felhasználása alapvető előfeltétele annak, hogy a polgári közlekedési hálózat részesülhessen a cselekvési terv és a katonai mobilitási keret előnyeiből; úgy véli, a cselekvési terv végrehajtása lehetőséget biztosít arra, hogy a polgári közlekedési hálózat részesülhessen a megnövekedett hálózati kapacitás előnyeiből, és előmozdítsa a multimodális összeköttetéseket; üdvözli a transeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó rendelet felülvizsgálatára és olyan kiigazítására irányuló felhívásokat, hogy az új civil közlekedési projektekre is alkalmazzák, különösen a repterekre, kikötőkre, autópályákra és vasúti útvonalakra, mint a legfontosabb folyosók mentén működő intermodális csomópontokra; e célból emlékeztet arra, hogy a tagállamokkal együttműködve össze kell állítani az infrastruktúrák és a nemzeti folyosók jegyzékét, figyelembe véve a tagállamok katonai sajátosságait; megjegyzi, hogy a kettős felhasználású projekteket fenntartható és a környezetvédelmi normáknak megfelelő módon kell fejleszteni;
18. úgy véli, hogy az uniós források felhasználásának optimalizálása érdekében minden CEF által finanszírozott közös érdekű közlekedési projekt tervezési szakaszába szükség esetén bele kell foglalni a katonai mobilitásra vonatkozó követelményeket annak érdekében, hogy a későbbiek során elkerülhető legyen az infrastruktúra szükségtelen korszerűsítése, és ily módon a források nem gazdaságos felhasználása; úgy ítéli meg, hogy amennyiben lehetséges, a CEF katonai mobilitási keretéből származó bármely hozzájárulásnak elsőbbséget kell biztosítani a multimodális projektek számára, mivel azok teremtik a legtöbb lehetőséget a kettős felhasználásra, valamint a határokon átnyúló projektek számára, mivel azok hozzájárulnak a jelenleg hiányzó összeköttetések és szűk keresztmetszetek problémájának kezeléséhez, amelyek a gyors és zökkenőmentes mobilitás jelenlegi legnagyobb fizikai akadályai, mind a polgári közlekedés, mind a csapatok és nehéz katonai felszerelések szállítása tekintetében; hangsúlyozza, hogy a TEN-T hálózat katonai szállításra alkalmas szakaszai azonosítási folyamatának feltétel nélkül maximalizálnia kell a polgári és katonai terület közötti szinergiákat, és meg kell felelnie a kettős felhasználás elvének; úgy véli, hogy az egész hálózatra kiterjedő további beruházások jelentős haszonnal járnának a katonai mobilitás szempontjából, ugyanakkor hozzájárulnának a TEN-T törzshálózat 2030-ig, illetve az átfogó hálózat 2050-ig történő befejezéséhez; kiemeli, hogy lehetővé kell tenni a katonai mobilitási keretből származó finanszírozásnak a TEN-T átfogó és törzshálózatán belül a közlekedési infrastruktúra átalakítására való felhasználását;
19. támogatja azt a döntést, hogy a katonai mobilitási keretet a CEF program centralizált irányítása alá vonják, a kettős felhasználású mobilitásra vonatkozó szigorú célkitűzés mellett; tudomásul veszi a cselekvési tervben meghatározott előzetes intézkedéseket; felhívja a Bizottságot, hogy 2019. december 31-ig fogadjon el felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a katonai követelmények, a TEN-T hálózat katonai szállításra alkalmas szakaszainak listája és a kettős felhasználású kiemelt infrastruktúra-projektek listájának

további meghatározása, valamint a katonai mobilitáshoz kapcsolódó tevékenységek támogatáságra vonatkozó értékelési eljárások és az odaítélési szempontok kijelölése céljából;

20. emlékeztet, hogy a védelmi ágazatban használt számos technológiát sikeresen ültették át a polgári területekre; kiemeli, hogy egy, telematikai alkalmazási rendszereken – pl. ERTMS vagy SESAR – alapuló intelligens közlekedési rendszer telepítése és a Galileo-hoz/EGNOS-hoz/GOVSATCOM-hoz kapcsolódó technológiák bevezetése jelentik a polgári közlekedési ágazat előtt álló egyik legnagyobb kihívást; úgy véli ezért, hogy a cselekvési terv jövőbeli felülvizsgálatainak végső soron annak a lehetőségét kell megvizsgálnia, hogy a polgári közlekedés miként hasznosíthatja az említett kihívások kezelésére alkalmazott katonai megoldásokat, például a kiberbiztonság és a biztonságos kommunikáció területén; felhív további intézkedések végrehajtására a kiberbiztonsági és védelmi szereplők közötti együttműködés és bizalom növelése, valamint a PESCO keretében megvalósuló együttműködés növelése érdekében; kiemeli egy hibrid fenyegetések kezelését célzó közös hálózat további fejlesztésének szükségességét annak érdekében, hogy biztosítsák az EU-n belüli katonai mobilitás javítására irányuló munka szempontjából stratégiai jelentőségű infrastruktúrák rezilienciáját; hangsúlyozza az uniós intézmények jelenlegi erőfeszítéseinek fontosságát a kettős felhasználású termékek exportjának ellenőrzéséről szóló rendelet frissítése érdekében;
21. elismeri a katonai felhasználású veszélyes anyagok szállításának szabályozására, az uniós Vámkódex frissítésére és a héaszabályok kiigazítására irányuló lehetséges javaslatok értékét;
22. üdvözli az információk és a bevált gyakorlatok megosztását a katonai és polgári felek között e tekintetben, és hangsúlyozza, hogy együtt kell dolgozni egy közös alap létrehozásán a katonai felhasználású veszélyes anyagok szállításának szabályozására;
23. megjegyzi, hogy a cselekvési terv jelentős számú feladatot határoz meg, amelyeket tagállami szinten kell megoldani, és ennek érdekében az Európai Védelmi Ügynökségnek és a Bizottságnak támogatást és iránymutatást kell nyújtania ezek gyors és hatékony végrehajtásához; emlékeztet egy vám- és adóügyi szabályozási keret szükségességére (különösen a hea tekintetében); hangsúlyozza különösen, hogy fontos elérni a határokon átnyúló csapatmozgások engedélyezésének harmonizált szabályait, amelyek a gyors mozgások legfőbb akadályát jelentik; úgy véli, hogy a tagállamoknak együtt kell dolgozniuk a határokon átnyúló kettős felhasználás hatékonyságának maximalizálása és az adminisztrációs költségek csökkentése érdekében; támogatja ezzel kapcsolatban az arra irányuló szándékot, hogy 2019 végéig lerövidüljenek a határátlépési idők, és e célból öt napon belül sor kerüljön a diplomáciai engedélyek kiadására a szárazföldi, tengeri és légi csapatmozgások számára, valamint a gyors reagálású egységek esetében ennél is rövidebb határidők lépjenek életbe;
24. támogatja a PESCO-ban részt vevő tagállamok azon döntését, hogy a katonai mobilitást felvették a PESCO keretében fejlesztendő 17 legfontosabb projekt előzetes listájára; hangsúlyozza ezzel összefüggésben, hogy a katonai mobilitásról szóló PESCO-projekt a cselekvési tervben felvázolt tagállami erőfeszítések, valamint az EU egyértelmű hatáskörein kívül eső egyéb tevékenységek koordinálásának hasznos eszköze lehet; úgy véli, hogy ez a fajta munkamegosztás megfelelő koordinációval párosítva alapvető

- fontosságú ahhoz, hogy a PESCO-projekt hozzáadott értéket nyújtson; üdvözli emellett a határokon átnyúló katonai közlekedés egyszerűsítésére vonatkozó, a PESCO-értésítésben foglalt kötelezőbb érvényű kötelezettségvállalásokat; felszólítja a tagállamokat, hogy aktívan vegyenek részt a PESCO katonai mobilitási projektjében;
25. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a helyi közösségeket megfelelően tájékoztassák a nagyszabású katonai mobilitási infrastruktúrafejlesztések tervezéséről és azok hatásairól;
 26. kiemeli, hogy végső soron az EU csak kiegészítheti a tagállamok erőfeszítéseit; hangsúlyozza, hogy a siker alapvetően azon múlik, hogy a tagállamok mennyire fogadják el, illetve mennyire tudják végrehajtani az összkormányzati megközelítést a kapcsolódó problémák megoldására; kiemeli a tagállamok politikai elkötelezettségének fontosságát abban, hogy megvalósuljon az EU-ban és azon túl az eredményes katonai mobilitás; kiemeli, hogy a sikeres katonai mobilitáshoz szükség van az összes NATO-szövetséggel való együttműködésre és koordinálásra;
 27. üdvözli az EU–NATO együttműködésről szóló új együttes nyilatkozatot és a transzatlanti biztonságról és szolidaritásról szóló brüsszeli nyilatkozatot, és hogy mindkettő hangsúlyt helyez a katonai mobilitás kérdéseire; üdvözli emellett a NATO új kezdeményezéseit, különösen a szövetséges erők európai főparancsnoka (SACEUR) felelősségi körére vonatkozó engedélyezési tervet; üdvözli ezzel kapcsolatban a NATO katonai mobilitás biztosítása terén végzett munkáját, és sürgeti mind az EU-t, mind a NATO-t, hogy kerüljék el az erőfeszítések megkettőzését; kiemeli a kikötők fontosságát, mivel azok összekötik az EU-t a NATO-n belüli szövetségeseivel, és biztosítják az Európán belül rövid távú tengeri szállítási kapcsolatokat; hangsúlyozza az átláthatóság és az uniós védelmi kezdeményezésekkel – beleértve a PESCO-t – kapcsolatos információk Egyesült Államok és más NATO-szövetségesek felé történő kommunikálásának fontosságát az esetleges félreértések elkerülése érdekében, és üdvözli a NATO szövetség európai pillérének erősítését célzó uniós védelmi kezdeményezéseket;
 28. sürgeti ezért az EU-t, a tagállamokat és a NATO-t az együttműködés és a koordináció intenzívebbé tételére – többek között a közös projektekre szánt alapok felhasználásával, a politikai rugalmasság növelésével, az EU és a NATO kapcsolatának formálissá tételével, az együttműködési területek kiterjesztésével, valamint – ha ez az EU biztonsági érdeke – az információk szélesebb körben való megosztásával a szinergiák elérésének biztosítása érdekében; reményét fejezi ki az iránt, hogy a két intézmény között a minősített adatok megosztása előtt álló akadályokat a lehető leghamarabb megszüntetik, hogy megvalósulhasson ez a szorosabb együttműködés;
 29. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, a Bizottságnak, a Bizottság alelnökének/az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének, a védelem terén működő uniós ügynökségeknek, a NATO főtitkárának, valamint az uniós és a NATO-tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

KISEBBSÉGI VÉLEMÉNY

Kisebbségi jelentés a katonai mobilitásról szóló jelentésről (2018/2156(INI))
Külügyi Bizottság – előadó: Tunne Kelam

A GUE/NGL képviselői, Sabine Lösing, Miguel Urban Crespo és Takis Hadjiigeorgiou által előterjesztett kisebbségi jelentés

A jelentés egy katonai Schengen létrehozásával foglalkozik, amely elősegíti a nyitott határokat a csapatok és a felszerelések szabad mozgása előtt. A jelentés szerint a katonai mobilitás központi stratégiai eszköz az EU biztonsági és védelmi érdekeinek érvényesítésében, valamint a külföldi válságokba való beavatkozás képességének biztosításában. A jelentés továbbá azt kéri, hogy az EU és a NATO fokozza a katonai mobilitással kapcsolatos együttműködését. Üdvözli, hogy a Bizottság jelentős forrásokat irányoz elő a katonai mobilitásra (legalább 6,5 milliárd EUR a 2021–2027 közötti időszakban) a polgári Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (CEF).

Ellenezzük a jelentést, mivel az:

- kiemelten szükséges polgári infrastrukturális projektek számára a források csökkentését jelenti, mivel a katonai telepítés hozzáadott értéke elsőbbséget élvez;
- felerősíti a polgári-katonai együttműködést és az EU militarizálását;
- a katonai mobilitásra az EU szerves részeként tekint, amelynek révén lehetővé válik gyorsreagálású erők bevetése az EU területén kívül;
- hozzájárul a további eskalációhoz az EU szomszédságában, a biztonság és a stabilitás előmozdítása helyett;
- szorgalmazza az EU és a NATO összeolvadását;
- nem tükrözi kellőképpen, hogy az EUSZ 41. cikkének (2) bekezdése tiltja a katonai kiadások uniós költségvetésből való finanszírozását.

Kérjük:

- a diplomáciai konfliktusrendezést és a katonai intervencionizmus összes formájának elutasítását;
- azt, hogy az EU költségvetését egyáltalán ne fordítsák katonai célú finanszírozásra, és az EUSZ 41. cikkének (2) bekezdését szigorúan tartsák be;
- a NATO és minden katonai uniós program felszámolását.

12.10.2018

VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Külügyi Bizottság részére

a katonai mobilitásról
(2018/2156(INI))

A vélemény előadója: Pavel Telička

JAVASLATOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felhívja a Külügyi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

- A. mivel az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) központilag irányított közös finanszírozási program, amelynek célja egy nagy teljesítményű, fenntartható és összekapcsolt transzeurópai hálózat (TEN) kialakításának előmozdítása a közlekedés, az energiaellátás és a digitális szolgáltatások terén;
- B. mivel a CEF a határokon átnyúló összeköttetések előmozdítására és a szűk keresztmetszetek felszámolására összpontosít, valamint egyértelmű uniós hozzáadott értéket nyújt a határokon átnyúló együttműködés és koordináció megkönnyítése terén;
- C. mivel a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret tervezete a CEF közlekedési ágazattal kapcsolatos költségvetési sorában egy új, katonai mobilitási igényekre elkülönített keretet irányoz elő;
- D. mivel rendkívül kívánatos fenntartani és tovább fokozni a CEF hatékonyságát;
 - 1. üdvözli, hogy a Bizottságnak és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének a katonai mobilitásról szóló cselekvési tervre vonatkozó közös közleménye elismeri a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) stratégiai szerepét az uniós infrastruktúra integrálásában a kontinensen belüli gyors és zökkenőmentes, magas szintű biztonsági normákat és eredményeket biztosító mobilitás elérése érdekében, ezáltal tovább erősítve a belső piacot;
 - 2. úgy véli, hogy a hatékony és eredményes katonai mobilitás erősíteni fogja az EU vészhelyzetekre, például humanitárius válságokra, természeti katasztrófákra vagy

polgári vészhelyzetekre való reagálási képességét;

3. határozottan támogatja azt a döntést, hogy a katonai mobilitási keretet a CEF program centralizált irányítása alá vonják, a kettős felhasználású mobilitásra vonatkozó szigorú célkitűzés mellett, hozzájárulva a hatékonyság növeléséhez; tudomásul veszi a cselekvési terv által meghatározott, a katonai mobilitás végrehajtását megelőző, a katonai követelmények meghatározásán és jóváhagyásán alapuló előkészítő lépéseket, amelyeket a TEN-T hálózat katonai szállításra is alkalmas szakaszainak azonosítása és a kiemelt projektek listájának meghatározása követ, a TEN-T hálózatra vonatkozó műszaki követelmények későbbi korszerűsítésével egyetemben;
4. ragaszkodik ahhoz, hogy ezeket a lépéseket egyértelművé kell tenni; ezért felhívja a Bizottságot, hogy 2019. december 31-ig fogadjon el felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a katonai követelmények, a TEN-T hálózat katonai szállításra alkalmas szakaszainak listája, a kettős felhasználású kiemelt infrastruktúra-projektek listája, a katonai mobilitáshoz kapcsolódó tevékenységek támogathatóságára vonatkozó értékelési eljárások, valamint az odaítélési szempontok további meghatározása céljából;
5. hangsúlyozza, hogy az infrastrukturális jellemzők (pl. tömegtűrés, a szabad tér maximális magassága) jelentős hatással vannak a mozgás sebességére; kiemeli, hogy a zökkenőmentes mobilitás és logisztika alapvető fontosságúak a katonai telepítés szempontjából, mivel azok személy- és teherszállításra szolgálnak; úgy véli, a cselekvési terv végrehajtása lehetőséget biztosít arra, hogy a polgári közlekedési hálózat részesülhessen a megnövekedett hálózati kapacitás előnyeiből, és előmozdítsa a multimodális összeköttetéseket;
6. rámutat arra, hogy a katonai mobilitási keretből finanszírozott, a védelmi ágazatban megvalósuló projekteknek a támogatásra való jogosultsághoz szigorúan a CEF-rendeletben meghatározott ugyanazon kritériumokat, feltételeket és eljárásokat kell követniük; hangsúlyozza, hogy a TEN-T hálózat katonai szállításra alkalmas szakaszai azonosítási folyamatának feltétel nélkül maximalizálnia kell a polgári és katonai terület közötti szinergiákat, és meg kell felelnie a kettős felhasználás elvének; kiemeli, hogy lehetővé kell tenni a katonai mobilitási keretből származó finanszírozásnak a TEN-T átfogó és törzshálózatán belül a közlekedési infrastruktúra átalakítására való felhasználását;
7. hangsúlyozza, hogy a katonai mobilitási projektek végrehajtásához nagyobb együttműködésre lesz szükség a tagállamok között; kiemeli, hogy ösztönözni kell majd a polgári és a katonai szférák közötti együttműködést;
8. úgy véli, hogy az infrastruktúra – kivéve a repülőterek és a kikötők – kettős felhasználása többek között a védelmi ipar számára fontos ipari területekkel való összeköttetés eseteiben is lényeges előfeltétele annak, hogy a polgári közlekedési hálózat részesülhessen a cselekvési terv és a katonai mobilitási keret előnyeiből; ezért határozottan úgy véli, hogy a CEF katonai mobilitási keretéből finanszírozott projektek kizárólag abban az esetben támogathatók, ha már létező polgári infrastruktúrához és a TEN-T hálózat keretében megvalósuló projektekhez járulnak hozzá, valamint lehetővé teszik az infrastruktúra kettős felhasználását azzal a céllal, hogy a CEF-programon belül továbbra is kiemelt figyelmet fordítsanak a polgári igényekre, ideértve az intelligens közlekedés fejlesztésének elősegítését az egész TEN-T hálózatban, illetve a biztonsági

és polgári védelmi célú közlekedési infrastruktúra hozzáférhetőségének és rendelkezésre állásának javítását;

9. hangsúlyozza, hogy a veszélyes áruk szállítását biztosító infrastruktúra kettős felhasználása esetében különleges koordinációra, tapasztalatcserére és a meglévő harmonizált polgári szabályok kiigazítására van szükség a balesetveszély megakadályozása érdekében, a hálózat egészében optimalizálva a biztonságot;
10. úgy véli, hogy az uniós források felhasználásának optimalizálása érdekében minden CEF által finanszírozott közös érdekű közlekedési projekt tervezési szakaszába szükség esetén bele kell foglalni a katonai mobilitásra vonatkozó műszaki követelményeket annak érdekében, hogy a későbbiek során elkerülhető legyen az infrastruktúra pusztán katonai okokból való, szükségtelen korszerűsítése, és ily módon a források nem gazdaságos felhasználása;
11. megállapítja, hogy a TEN-T hálózat tervezése során eddig kizárólag a polgári célokat vették figyelembe, és úgy véli, hogy az egész hálózatra kiterjedő – például határokon átnyúló projektekbe vagy kritikus fontosságú infrastruktúrákba való – további beruházások jelentős haszonnal járnának a katonai mobilitás szempontjából, ugyanakkor hozzájárulnának a TEN-T törzshálózat 2030-ig, illetve az átfogó hálózat 2050-ig történő befejezéséhez;
12. úgy ítéli meg, hogy amennyiben lehetséges, a CEF katonai mobilitási keretéből származó bármely hozzájárulásnak elsőbbséget kell biztosítani a multimodális projektek számára, mivel a 2017-ben elvégzett kísérleti elemzés szerint azok teremtik a legtöbb lehetőséget a kettős felhasználásra, valamint a határokon átnyúló projektek számára, mivel azok hozzájárulnak a jelenleg hiányzó összeköttetések és szűk keresztmetszetek problémájának kezeléséhez, amelyek a gyors és zökkenőmentes mobilitás jelenlegi legnagyobb fizikai akadályai, mind a polgári közlekedés, mind a csapatok és nehéz katonai felszerelések szállítása tekintetében; ezért hangsúlyozza, hogy döntő fontosságú a hálózat folytonossága és alkalmassága, valamint annak interoperabilitása és intermodalitása is;
13. emlékeztet arra, hogy a védelmi ágazatban használt több technológiát – például az internetes technológiát – is sikeresen ültettek át a polgári ágazatba; kiemeli, hogy egy, telematikai alkalmazási rendszereken – pl. ERTMS vagy SESAR – alapuló intelligens közlekedési rendszer telepítése és a Galileo-hoz/EGNOS-hez/GOVSATCOM-hoz kapcsolódó technológiák bevezetése jelentik a polgári közlekedési ágazat előtt álló egyik legnagyobb kihívást; úgy véli ezért, hogy a cselekvési terv jövőbeli felülvizsgálatainak végső soron annak a lehetőségét kell megvizsgálnia, hogy a polgári közlekedés miként hasznosíthatja az említett kihívások kezelésére alkalmazott katonai megoldásokat, például a kiberbiztonság és a védett kommunikáció területén;
14. kiemeli a kikötők fontosságát, mivel azok összekötik az EU-t az Észak-atlanti Szerződés Szervezetén belüli szövetségeseivel és biztosítják az Európán belül rövid távú tengeri szállítási kapcsolatokat, valamint hangsúlyozza, hogy szükség van bizonyos infrastruktúraelemek telepítésére vagy fejlesztésére a katonai hajók fogadása és feltöltése céljából;
15. emlékeztet rá, hogy olyan vám- és adóügyi szabályozási keretre van szükség (különösen

a h a tekintetében), amely szabványosított és alkalmas a katonai felszerelések és kapcsolódó tételek mozgatására, különösen, ha erre vészhelyzetben van szükség;

16.  gy véli, hogy az uniós tagállamoknak együtt kell dolgozniuk a határokon átnyúló kettős felhasználású közúti közlekedés hatékonyságának maximalizálása és az adminisztrációs k ltsek k csökkentése érdekében.

**INFORMÁCIÓ A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT
BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL**

Az elfogadás dátuma	9.10.2018
A zárószavazás eredménye	+: 28 -: 7 0: 2
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Daniela Aiuto, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Kosma Złotowski
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Stefan Gehrold, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Ryszard Antoni Legutko, Patricija Šulin, Henna Virkkunen
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Angel Dzhambazki

**A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG
NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA**

28	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Angel Dzhambazki, Ryszard Antoni Legutko, Kosma Złotowski
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Stefan Geibold, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Patricija Šulin
S&D	Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Gabriele Preuß, Marc Tarabella

7	-
EFDD	Jill Seymour
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
S&D	Ismail Ertug
VERTS/ALE	Michael Cramer, Keith Taylor

2	0
ECR	Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik

INFORMÁCIÓ AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL

Az elfogadás dátuma	12.11.2018
A zárószavazás eredménye	+: 39 -: 13 0: 4
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Michèle Alliot-Marie, Petras Auštrevičius, Bas Belder, Elmar Brok, James Carver, Lorenzo Cesa, Aymeric Chauprade, Javier Couso Permuy, Arnaud Danjean, Georgios Epitideios, Knut Fleckenstein, Eugen Freund, Michael Gahler, Tunne Kelam, Wajid Khan, Eduard Kukan, Arne Lietz, Barbara Lochbihler, Sabine Lösing, Andrejs Mamikins, David McAllister, Francisco José Millán Mon, Clare Moody, Pier Antonio Panzeri, Ioan Mircea Pașcu, Alojz Peterle, Tonino Picula, Julia Pitera, Cristian Dan Preda, Jozo Radoš, Michel Reimon, Jean-Luc Schaffhauser, Anders Sellström, Alyn Smith, Jordi Solé, Dobromir Sośnierz, Jaromír Štětina, Charles Tannock, Miguel Urbán Crespo, Ivo Vajgl
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Andrea Bocskor, Igor Gräzin, Rebecca Harms, Marek Jurek, Juan Fernando López Aguilar, Antonio López-Istúriz White, Urmas Paet, Bodil Valero, Mirja Vehkaperä, Marie-Christine Vergiat
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Inés Ayala Sender, Eleonora Evi, Rupert Matthews, Miroslav Mikolášik, Liliana Rodrigues, Flavio Zanonato

AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

39	+
ALDE	Petras Auštrevičius, Igor Gräzin, Urmas Paet, Jozo Radoš, Ivo Vajgl, Mirja Vehkaperä
ECR	Marek Jurek
EFDD	Aymeric Chauprade, Eleonora Evi
PPE	Michèle Alliot-Marie, Andrea Bocskor, Elmar Brok, Lorenzo Cesa, Arnaud Danjean, Michael Gahler, Tunne Kelam, Eduard Kukan, Antonio López-Istúriz White, David McAllister, Miroslav Mikolášik, Francisco José Millán Mon, Alojz Peterle, Julia Pitera, Cristian Dan Preda, Anders Sellström, Jaromír Štětina
S&D	Inés Ayala Sender, Knut Fleckenstein, Eugen Freund, Wajid Khan, Arne Lietz, Juan Fernando López Aguilar, Andrejs Mamikins, Clare Moody, Pier Antonio Panzeri, Ioan Mircea Pașcu, Tonino Picula, Liliana Rodrigues, Flavio Zanonato

13	-
ENF	Jean-Luc Schaffhauser
GUE/NGL	Javier Couso Permuy, Sabine Lösing, Miguel Urbán Crespo, Marie-Christine Vergiat
NI	James Carver, Georgios Epitideios, Dobromir Sośnierz
VERTS/ALE	Barbara Lochbihler, Michel Reimon, Alyn Smith, Jordi Solé, Bodil Valero

4	0
ECR	Bas Belder, Rupert Matthews, Charles Tannock
VERTS/ALE	Rebecca Harms

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás