

Különjelentés

Az Európai Unió katonai mobilitása

A tervezési hiányosságok és a felmerülő akadályok miatt nem megfelelően haladnak a programok



EURÓPAI
SZÁMVEVŐSZÉK

Tartalomjegyzék

	Bekezdés
Összefoglaló	I–X
Bevezetés	01–15
A katonai mobilitásra vonatkozó 2018. évi első cselekvési terv	03–04
A katonai mobilitásról szóló második cselekvési terv	05–06
A katonai mobilitást támogató kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrára vonatkozó költségvetés a 2021–2027-es többéves pénzügyi keretben	07–10
Az Európai Védelmi Alap katonai mobilitással kapcsolatos védelmi kutatási és fejlesztési projekteket finanszíroz	11–12
A legfrissebb fejlemények	13–15
Az ellenőrzés hatóköre és módszere	16–20
Észrevételek	21–77
Az uniós katonai mobilitás irányítása összetett és széttagolt, és a Parlament csak részleges felügyeletet biztosít	21–31
Az uniós szintű katonai mobilitás területén sok szereplő részben egymást átfedő felelősségi körökkel rendelkezik	22–29
Az Unióban nincs a katonai mobilitási tevékenységeket koordináló központi funkció vagy szerv, és az Európai Parlament nem felügyeli az összes tevékenységet	30–31
A második cselekvési terv kialakításának hiányosságai hátráltatják a végrehajtást, az eredményes nyomon követést és beszámolást	32–41
A második cselekvési tervnek tervezési hiányosságai vannak	33–39
A második cselekvési terv végrehajtásáról szóló beszámolás nem nyújt átfogó tájékoztatást az elért eredményekről	40–41
A második cselekvési terv négy pillérének előrehaladása változó volt	42–77
I. pillér. az Európai Unió által nyújtott finanszírozás pozitív fejlemény, de jelentős hiányosságok tapasztalhatók, és nem fordítanak kellő figyelmet a geopolitikai és katonai szempontokra	43–64
A négy pillérhez tartozó intézkedések terén elért eredmények vegyesek	65–77

Következtetések és ajánlások

78–92

Mellékletek

I. melléklet. Az uniós katonai mobilitási fejlemények időrendi áttekintése, 2017–2024

II. melléklet. Az érdekelt felek szerepe és felelőssége a katonai mobilitás területén az Unióban

III. melléklet. Helyszínen ellenőrzött projektek

IV. melléklet. A második cselekvési terv kulcsintézkedéseinek terén elért eredmények uniós szinten – További információk

V. melléklet. A felkeresett tagállamok visszajelzései a második cselekvési terv szerinti intézkedésre való felkérésekről – További információk

Rövidítések

Glosszárium

A Bizottság és az Európai Külügyi Szolgálat válaszai

Időrendi áttekintés

Ellenőrző csoport

Összefoglaló

I A katonai mobilitás célja, hogy biztosítsa a katonai állomány, felszerelések és eszközök gyors és zökkenőmentes mozgását az Unió határain belül és azokon túl is. A területi védelem jogilag a 27 uniós tagállam hatáskörébe tartozik, amelyek közül 23 a NATO-nak is tagja. Az Unió viszonylag új szereplőnek számít ezen a területen.

II A katonai mobilitásra vonatkozó 2018. évi első uniós cselekvési tervet követően az Európai Bizottság és a főképviselő/alelnök 2022. november 10-én közösen közzétette a katonai mobilitásról szóló második cselekvési tervet (cselekvési terv 2.0), amely a 2022–2026-os időszakra vonatkozik. Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja, valamint a fegyveres erők által az Unióban tapasztalt, ezt a területet érintő problémák fényében a katonai mobilitás különösen fontossá vált. Ezért időszerűnek tartjuk a második cselekvési tervnek és a katonai mobilitás első uniós költségvetésének az ellenőrzését, amelynek része a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi kereten belül az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközre elkülönített 1,69 milliárd eurós összeg is. Ellenőrzésünk nyomán lehetőség nyílik mind a jelenlegi többéves pénzügyi keret végrehajtásának javítására, mind pedig a következő programozási időszakra való felkészülésre.

III A Számvevőszék megvizsgálta, hogy a második cselekvési terv szilárd alapokra épült-e, és jó úton halad-e a célkitűzések megvalósítása. Összességében arra a következtetésre jutottunk, hogy a második cselekvési terv nem épül kellően szilárd alapokra, és a célkitűzések megvalósítása terén tett előrehaladás változó. A Bizottság valamennyi fő érdekelt féllel konzultált a cselekvési terv kidolgozása érdekében, de nem készített megbízható becslést a kitűzött célok eléréséhez szükséges finanszírozásról.

IV Megállapítottuk, hogy a katonai mobilitás uniós irányítási rendszere összetett. A katonai mobilitási intézkedések tekintetében nincs egyedüli kapcsolattartó pont. Ez megnehezíti az érdekelt felek, például a védelmi minisztériumok számára annak megállapítását, hogy kinek mi a feladata a katonai mobilitással kapcsolatban. Az Európai Parlament részleges felügyeletet gyakorol az Unión belüli katonai mobilitás felett.

V A második cselekvési terv kialakításából adódóan korlátozott volt a nyomon követés és a beszámolás, és a terv intézkedéseinek többsége nem volt kellően működőképes. A második cselekvési terv nem volt elég célirányos, és túl sok intézkedést tartalmazott. A terv uniós szintű intézkedéseket tartalmaz az uniós érdekelt felekre vonatkozóan, valamint – nem kötelező jelleggel – intézkedések meghozatalára kéri fel a tagállamokat.

VI Valamennyi érdekelt fél kedvezően fogadta a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretben bevezetett katonai mobilitási finanszírozást mint első, bár szerény lépést. A Bizottság a rendelkezésre álló összegeket előreütemezte, és már 2022-ben és 2023-ban katonai mobilitási pályázati felhívásokat írt ki rájuk. Ez azt jelenti, hogy a jelenlegi többéves pénzügyi keret végéig nem lesz elérhető több célzott finanszírozás a kettős felhasználású infrastruktúrára. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz közlekedéssel kapcsolatos általános pályázati felhívásain gyakran ugyanazon pályázók vesznek részt, mint a katonai mobilitási felhívásokon.

VII A kettős felhasználású katonai mobilitási infrastruktúrára vonatkozó három felhívás esetében megállapítottuk, hogy a katonai értékelés a kiválasztási folyamat összesített értékelési pontszámának csak kis részét tette ki. A geopolitikai szempontokat sem vették kellőképpen figyelembe. Fennáll tehát annak a kockázata, hogy az Unió által finanszírozott kettős felhasználású projektek katonai szempontból nem a legrelevánsabbak.

VIII A harmadik és egyben utolsó felhívás 2023. évi közzétételét követően azonban a Bizottság a tagállamok hozzájárulásával hiányelemzést végzett azzal a céllal, hogy tervet dolgozzon ki a kiemelt infrastrukturális hiányosságok kezelésére és a következő többéves pénzügyi kerethez szükséges uniós finanszírozás számszerűsítésére.

IX A cselekvési tervről szóló, 2023 novemberében közzétett első eredményjelentés nem tartalmazott szisztematikusan információkat az egyes intézkedésekkel kapcsolatos előrehaladásról, illetve a felmerült problémákról, hanem inkább csak felsorolta, hogy mi történt az Unióban a katonai mobilitás tekintetében az előző évben. A tagállamokat nem szólították fel arra, hogy külön hivatalos eljárás keretében adjanak visszajelzést arról, hogy a felkérés nyomán milyen intézkedéseket hoztak. Összességében megállapítottuk, hogy a 29 uniós szintű kulcsintézkedés közül csak négy tekinthető befejezettnek, míg a túlnyomó többségük végrehajtása továbbra is folyamatban van. Hiányoznak a mutatók és az intézkedések esetében az elérendő konkrét célok (a megfelelő dátummal együtt). Ezért nem tudunk pontos átfogó értékelést adni a második cselekvési terv terén elért eredményekről, azon túl, hogy jelezzük, hogy az intézkedések végrehajtása folyamatban van, és az előrehaladás változó.

X E következtetések alapján a következőket javasoljuk a Bizottságnak és az Európai Külügyi Szolgálatnak:

- javítsa az Unión belüli katonai mobilitás irányítási rendszerét;
- kövesse nyomon a második cselekvési tervben szereplő egyes intézkedések előrehaladását, és számoljon be azokról;
- mérje fel annak lehetőségét, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz közlekedéssel kapcsolatos pályázati felhívásait a jelenlegi többéves pénzügyi keret (2021–2027) keretében kettős felhasználású infrastrukturális projektek finanszírozására használják fel;
- tegyen lépéseket annak érdekében, hogy a 2027 utáni többéves pénzügyi kereten belül javuljon a katonai mobilitás lehetséges finanszírozásának kiszámíthatósága;
- a 2027 utáni többéves pénzügyi kereten belül javítsa a kettős felhasználású infrastrukturális projektek kiválasztási folyamatát;
- kialakításukat tekintve tegye célzottabbá az Unió katonai mobilitási intézkedéseit.

Bevezetés

01 A katonai mobilitás célja a katonai állomány, felszerelések és eszközök gyors és zökkenőmentes mozgatása rövid reakcióidővel és nagy léptékben az Unió határain belül és azokon túl is¹. Ennek része a szabályok harmonizálása az uniós tagállamokban, valamint az infrastruktúrafejlesztés **polgári-katonai megközelítésében** rejlő lehetőségek feltárása. Az uniós szerződések² szerint „az Unió közös kül- és biztonságpolitikára vonatkozó hatásköre a külpolitika minden területére és az Unió biztonságát érintő valamennyi kérdésre kiterjed, ideértve egy közös védelempolitika fokozatos kialakítását, amely közös védelemhez vezethet”. Külön a katonai mobilitást a Szerződések nem említik. Az **1. ábra** néhány gyakorlati példát mutat be a katonai mobilitással kapcsolatos kérdésekre. Oroszország Ukrajna elleni, 2022 februárjában kezdődött agressziós háborúja nyomán még sürgetőbbé vált az Unió katonai mobilitásával kapcsolatos stratégiai szükséglet. Az **I. melléklet** a katonai mobilitás terén az Unióban 2017 óta bekövetkezett fejleményeket tekinti át időrendben.

¹ A Bizottság sajtóközleménye: „Katonai mobilitás: uniós javaslatok a fegyveres erők országok közötti gyorsabb és hatékonyabb mozgását elősegítő intézkedésekre“.

² Lásd például: az **Európai Unióról szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változatának** 24. cikke.

1. ábra. A katonai mobilitással kapcsolatban az Unióban felmerülő problémák: néhány példa

1

Az egyik uniós tagállam jelenleg **45 nappal korábbi értesítést ír elő a határokon átnyúló mozgásra vonatkozó engedélyek esetében.**

Ugyanez a tagállam azonban egy napon belül engedélyt adott ki katonai felszerelések Ukrajnába történő mozgatására, amikor sürgősen erre volt szükség.



2

Az egyik uniós tagállamból származó **harckocsik** nem kaptak engedélyt arra, hogy egy másik tagállamon keresztül közlekedjenek, mivel **súlyuk meghaladta a közúti közlekedési szabályokban meghatározott határértéket.**



3

Az egyik uniós tagállamból származó nehéz katonai felszerelések nem tudták elérni egy másik tagállam katonai bázisát, mivel egy használni kívánt **híd csak kis forgalom esetén volt igénybe vehető.** Végül jelentős kitérőre volt szükség.



Megjegyzés: A téma érzékeny jellege miatt nem közlünk konkrét adatokat az érintett érdekelt felekről.

Forrás: Európai Számvevőszék.

02 **Akoordinált éves védelmi szemlében (CARD)** az Európai Védelmi Ügynökség (EDA) (lásd: **II. melléklet**) a fokozott katonai mobilitást azon hat kiemelt terület egyikeként határozta meg, amelyekben a részt vevő tagállamoknak prioritásként kell kezelniük a fejlesztési törekvéseket. A **képességfejlesztési terv 2023. évi felülvizsgálatában** meghatározott 22 régóta fennálló prioritás magában foglalja a katonai mobilitást mint stratégiai támogató eszközt.

A katonai mobilitásra vonatkozó 2018. évi első cselekvési terv

03 Az Unió helyzetéről szóló, 2017. szeptember 13-i beszédében Juncker elnök is hangsúlyozta annak fontosságát, hogy 2025-re létrejöjjön a teljes értékű európai védelmi unió. Két hónappal később, 2017 novemberében a Bizottság és az Európai Külügyi Szolgálat (EKSZ) közös közleményt adott ki „A katonai mobilitás javítása az Európai Unióban” címmel. E közlemény alapján a Bizottság 2018 márciusában közzétette a katonai mobilitásra vonatkozó első cselekvési tervet. A **2. ábra** (alább) ennek kulcsintézkedéseit mutatja be:

2. ábra. A katonai mobilitásra vonatkozó első cselekvési terv (2018) – Kulcsintézkedések

Megállapodás a katonai szükségletekről

A katonai követelmények meghatározása és elfogadása

A katonai célú közlekedési infrastruktúra értékelése

A közlekedési infrastruktúra tekintetében annak értékelése, hogy a transeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T) szóló rendelet által valamennyi közlekedési mód tekintetében prioritásként kezelt meglévő közlekedési infrastruktúra és annak műszaki követelményei milyen mértékben relevánsak és elégségesek a katonai szállítás szempontjából

A katonai és az uniós közlekedési szabályok összehangolása

Szabályozási és eljárási kérdések tekintetében, a katonai erőkre vonatkozó szabályoknak a meglévő uniós jogszabályokkal való összehangolása a biztonság növelése, valamint szinergiák és koherencia biztosítása érdekében a veszélyes áruk szállítása esetén a katonai területen, a polgári területre vonatkozó szabványok gyengítése nélkül

A katonai termékekre vonatkozó vámok és héa tisztázása

A vámok és a hozzáadottérték-adó (héa) esetében annak pontosítása, hogy hogyan használják fel a katonai áruk az uniós tagállamok fegyveres erői által vagy nevében történő ideiglenes kivitelére és újbóli behozatalára vonatkozó okmányokat (az ún. „302. sz. formanyomtatvány”), valamint az uniós védelmi erőfeszítések héaszempontú kezelésének összehangolása a NATO-erőfeszítésekkel

A határokon átnyúló katonai mozgás megkönnyítése

Támogatás nyújtása az uniós tagállamoknak a határokon átnyúló mozgás engedélyezésére vonatkozó szabályok kidolgozásában

04 Az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselője (főképviselő/alelnök) és a Bizottság 2019 júniusában, 2020 októberében és 2021 szeptemberében időszakos eredményjelentéseket nyújtott be. A harmadik jelentés számos fejleményről számolt be, többek között arról, hogy **Az Unió határain belüli és azokon túli katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelményeket** dolgoztak ki és ezek alapján meghatározták – a polgári és katonai célokat egyaránt szolgáló projektekre vonatkozó műszaki szabványok formájában – a közlekedési infrastruktúra kettős felhasználására vonatkozó követelményeket. A jelentés arra is rámutatott, hogy a határokon átnyúló katonai mozgásokkal kapcsolatos vámalkiságokat egyszerűsítették, és közben biztosították a NATO-val való szinergiákat is. Végezetül hangsúlyozta, hogy a katonai területen harmonizálták a veszélyes áruk szállítását. A Bizottság úgy határozott, hogy 2022 őszén nem ad ki éves végrehajtási jelentést, mivel ugyanazon év novemberében új cselekvési tervet kíván közzétenni a katonai mobilitásról.

A katonai mobilitásról szóló második cselekvési terv

05 A **biztonság és a védelem területére vonatkozó stratégiai iránytű**, amelyet az Európai Tanács 2022 márciusában hagyott jóvá, azt a célkitűzést is tartalmazta, hogy a tagállamok 2022 végéig „ambiciózus, felülvizsgált cselekvési tervet” fognak elfogadni, amely figyelembe veszi az újabb kötelezettségvállalásokat a katonai mobilitás jelentős bővítése és az abba irányuló beruházás céljából. Az Európai Bizottság és a főképviselő/alelnök 2022. november 10-én közösen tette közzé az új, **katonai mobilitásról szóló második cselekvési tervet** (cselekvési terv 2.0).

06 Az első cselekvési terv eredményeire épülő második cselekvési terv a 2022–2026-os időszakra vonatkozik, és 38 intézkedést tartalmaz – 29 uniós szintű intézkedést, kilencet pedig a tagállamoknak címezve. Ezek négy fő pillérre oszlanak, az utolsó kettő (lásd: **3. ábra**, III. és IV.) új pillér:

3. ábra. A második cselekvési terv négy fő pillére



Multimodális folyosók és logisztikai csomópontok:

Beruházás a kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrába, az infrastruktúra esetleges hiányosságainak feltárása, tanulmányok készítése a fejlesztések rangsorolására és az üzemanyag-ellátási láncra vonatkozó követelmények beépítésére irányuló jövőbeli intézkedések megalapozására, a katonai erők rövid határidővel bejelentett, nagyléptékű mozgásának támogatása érdekében



Szabályozási támogatási intézkedések:

A vámügyi logisztikával és a katonai mobilitási rendszerekkel kapcsolatos adminisztratív folyamatok digitalizálása



Reziliencia és felkészültség:

A közlekedési infrastruktúra kibertámadásokkal és egyéb hibrid fenyegetésekkel szembeni védelmét célzó intézkedések, a közlekedési rendszerek energiahatékonyságának és az éghajlatváltozás hatásaival szembeni ellenálló képességének fokozása



A partnerségi dimenzió:

A NATO-val és a kulcsfontosságú stratégiai partnerekkel, például az Egyesült Államokkal, Kanadával és Norvégiával folytatott együttműködés megerősítése, a regionális partnerekkel és a bővítési országokkal (pl. Ukrajnával, Moldovával, a nyugat-balkáni országokkal) való összeköttetések és párbeszéd előmozdítása mellett, különösen a „szolidaritási folyosók” összefüggésében

Megjegyzés: A „szolidaritási folyosókkal” kapcsolatos további információkért lásd: [COM\(2022\) 217 final](#).

Forrás: Európai Számvevőszék.

A katonai mobilitást támogató kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrára vonatkozó költségvetés a 2021–2027-es többéves pénzügyi keretben

07 Az uniós költségvetés a második cselekvési terv I. pillére keretében finanszírozza a katonai mobilitási infrastruktúrát. Emellett az Európai Védelmi Alap katonai mobilitással kapcsolatos projektjei a II. pillérből finanszírozhatók. A III. és IV. pillér végrehajtására nem irányoztak elő uniós finanszírozást.

A második cselekvési terv megállapította, hogy a katonai követelmények (lásd: [04. bekezdés](#)) 95%-ban összhangban vannak a NATO követelményeivel. A Bizottság és az EKSZ által ezt követően végzett elemzés 94%-os átfedést állapított meg az uniós katonai mobilitási hálózat és a TEN-T hálózat között (az összes közlekedési módra vonatkozó közös átlag), a TEN-T hálózat közlekedési infrastruktúrája tehát közvetlenül tudná javítani a katonai mobilitást.

08 Első alkalommal az Unió 2021–2027-es többéves költségvetése különít el forrásokat a kettős felhasználású közlekedési infrastrukturális projektekre, összesen 1,5 milliárd eurót (folyó áron 1,69 milliárd eurót), amelyeket az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköztől (CEF) szóló rendelet értelmében bocsátanak rendelkezésre. A CEF egy finanszírozási eszköz, amely a 2021–2027-es időszakban 25,81 milliárd eurót biztosít az uniós közlekedési infrastruktúrára irányuló stratégiai beruházásokhoz. A Bizottság által a kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrára javasolt eredeti költségvetés 2018-as áron 5,8 milliárd eurót (folyó áron 6,5 milliárd euró) tett ki³. Az, hogy a végleges költségvetés miért volt sokkal alacsonyabb, többek között a Covid19-válság által a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretre gyakorolt hatásnak tudható be. Az elemzők úgy vélték, hogy ez a jelentős csökkentés szembemegy azzal a ténnyel, hogy az Unió számára elengedhetetlenül szükséges a katonai mobilitás⁴, és azt az Európai Parlament is bírálta⁵. Összehasonlításképpen az EDA „2022. évi védelmi adatok” című jelentése szerint az uniós tagállamok teljes védelmi kiadásai csak 2022-ben 240 milliárd eurót tettek ki.

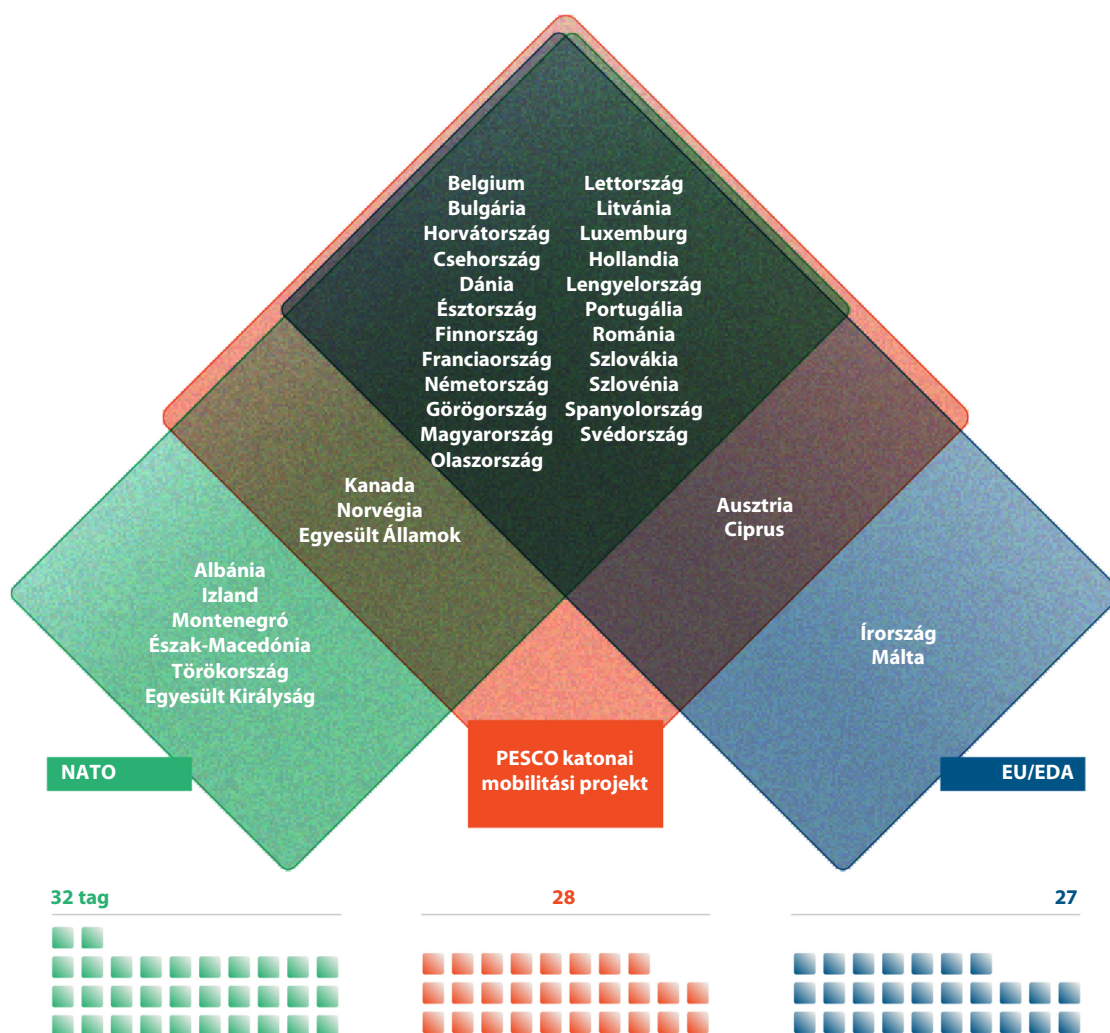
09 2021 szeptemberében, 2022 májusában, illetve 2023 májusában három egymást követő pályázati felhívást tettek közzé a CEF katonai mobilitására vonatkozóan. Az első felhívást követően a második pályázati felhívás költségvetését csaknem megduplázták annak érdekében, hogy az ukrajnai háborúval összefüggésben előre lehessen ütemezni a katonai mobilitás finanszírozását. A 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretben rendelkezésre álló költségvetés fennmaradó részét a 2023. évi pályázati felhívásra különítették el. A három felhívás eredményeit az **4. ábra** foglalja össze.

³ Lásd: az Európai Tanács rendkívüli ülésének (2020 július 17., 18., 19., 20. és 21.) következtetései, 116. pont, valamint az Európai Parlament „*Security and defence Heading 5 of the 2021–2027 MFF*” című tájékoztatója, PE 690.545, 2021. április.

⁴ Lásd: „*Military Mobility: Ambition versus Reality*” Teresa Usewicz, Andrzej Czekaj és Witold Bartoszek, 2022, és „*Europe’s military mobility: latest casualty of EU budget battle*” Alexandra Brzozowski, 2022 február 25.

⁵ Az Európai Parlament 2022 február 17-i állásfoglalása a közös biztonság- és védelempolitika végrehajtásáról – 2021. évi éves jelentés (2021/2183(INI)).

4. ábra. A CEF katonai mobilitási pályázati felhívásai



Megjegyzés: Az adatok a CINEA 2024. augusztus végi eredménytábláján alapulnak. A három egymást követő pályázati felhívás esetében a projektek tervezett záródátumai 2026 decembere és 2027 decembere közé esnek.

Forrás: Európai Számvevőszék.

10 A 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret félidős felülvizsgálata, amelyet 2024. február 28-án fogadtak el, nem irányzott elő további finanszírozást a kettős felhasználású katonai mobilitási infrastrukturális projektek számára. Magában foglalta azonban az [Európai Védelmi Alap](#)⁶ (EDF) 1,5 milliárd eurós növelését, amely kutatási és fejlesztési projekteket finanszíroz a védelem területén. A [Bizottság javaslatának](#) 2023. június 20-án közzétett melléklete kifejtette, hogy „a jövőben kihívást fog jelenteni a biztonság és védelemnek szentelt minden további kezdeményezés finanszírozása az 5. fejezetben belül, amely az MFF valamennyi fejezete közül a legkisebb. ... nem állnak rendelkezésre tartalékok, és a tartaléksávok kimerültek...”.

⁶ A Tanács sajtóközleménye a félidős felülvizsgálatról.

Az Európai Védelmi Alap katonai mobilitással kapcsolatos védelmi kutatási és fejlesztési projekteket finanszíroz

11 A második cselekvési tervben a „Szabályozási támogatási intézkedések” alatt szerepel a 2021. évi EDF-felhívás keretében finanszírozásra kiválasztott „**Biztonságos digitális katonai mobilitási rendszer**” (SDMMS) projekt. Ezt a 9 millió euró összegű projektet, amely 2022. december 1-jén indult, egy információs és kommunikációs technológia területén tevékenykedő észt kutatási és fejlesztési magánvállalkozás koordinálja. A projektnek emellett még Bulgáriából (két vállalat), Csehországból, Németországból, Lettországból, Litvániából, Luxemburgból, Norvégiából, Lengyelországból és Romániából is vannak résztvevői. A projekt célja, hogy megkönnyítse a katonai mozgásokat kérelmező és jóváhagyó kormányok közötti közvetlen és biztonságos információcserét.

12 A katonai mobilitás továbbra is szerepel az EDF hosszú távú tervének **2023 márciusában**, illetve **2024 márciusában** közzétett legfrissebb változataiban. A többéves pénzügyi keret végéig további katonai mobilitási projektek is finanszírozhatók az EDF-ből.

A legfrissebb fejlemények

13 2024 júniusában az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a **felülvizsgált TEN-T rendeletet**, amely első alkalommal a katonai mobilitás célját is tükrözi a TEN-T hálózaton belül. A TEN-T hálózat és az uniós katonai közlekedési hálózat előírásainak további összehangolása érdekében a Tanács 2023. október 23-án elfogadta a felülvizsgált katonai követelményeket. A kibővített katonai követelmények Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújának fényében a logisztikai csomópontokat és az üzemanyag-ellátási lánc infrastruktúráját is magukban foglalják.

14 A **Közös jelentés az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2.0 2022. november és 2023. október közötti végrehajtásáról** című dokumentumot 2023. november 13-án adták ki. A következő eredményjelentést a főképviselőnek/alelnöknek és a Bizottságnak 2024. november végéig kellett benyújtania. Ez a cselekvési terv nyomán követéséről közzétett fő dokumentum.

15 A Tanács az uniós biztonságról és védelemről szóló, 2024. május 27-i következtetéseibe belefoglalta az új „**2024. évi, katonai mobilitásra vonatkozó vállalást**”. Felkérte továbbá az uniós szintű érdekelt feleket, hogy hangolják össze az elért eredmények rendszeres értékelését annak érdekében, hogy 2026-ig teljes körűen és átfogóan végre lehessen hajtani a katonai mobilitásra vonatkozó vállalást.

Az ellenőrzés hatóköre és módszere

16 Azért döntöttünk úgy, hogy ellenőrzést végzünk az Unión belüli katonai mobilitásra vonatkozóan, mivel az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja fényében immár az Unió védelmi képességeinek döntő fontosságú és elsődleges elemévé vált. Most van megfelelő pillanat a második cselekvési terv és a katonai mobilitásra vonatkozó első uniós költségvetés vizsgálatához, mivel ellenőrzésünk lehetőséget kínál mind a jelenlegi többéves pénzügyi keret végrehajtásának javítására, mind pedig a következő programozási időszakra való felkészülésre.

17 Ellenőrzésünk célja annak értékelése volt, hogy a második cselekvési terv szilárd alapokra épült-e, és jó úton halad-e a célkitűzések megvalósítása. Ez a második különjelentésünk a védelem területén végzett uniós fellépésekről és kiadásokról. [Az uniós költségvetésből finanszírozott védelmi kutatásról szóló első jelentés](#) ajánlást fogalmazott meg az Európai Védelmi Alap kapcsán egy hosszú távú stratégia kidolgozására vonatkozóan. Emellett véleményt adtunk ki az [európai védelmi ipari programról](#).

18 A fő ellenőrzési kérdés megválaszolásához az alábbi alkérdéseket tettük fel:

- 1) Egyértelmű-e a katonai mobilitási intézkedések és kiadások irányítása az Unióban, és vannak-e érvényben megfelelő elszámoltathatósági szabályok?
- 2) A második cselekvési terv kialakítása elősegíti-e annak az átfogó célnak az elérését, hogy „jól összekapcsolt, rövidebb reakcióidejű katonai mobilitási hálózat jöjjön létre?”
- 3) Mind a négy pillér tekintetében jó úton halad-e a második cselekvési terv megvalósítása?

19 Ellenőrzésünk a 2021 szeptembere és 2024 áprilisa közötti időszakot öleli fel, és az [Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel](#) szóló 2. rendelet szerinti három katonai mobilitási pályázati felhívást érinti. Ellenőrzésünk a következőket foglalta magában:

- Az alábbi szervezetek képviselőivel találkoztunk: a Bizottság több főigazgatósága; az EKSZ, beleértve az Európai Unió Katonai Törzsét (EUKT); az Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Ügynökség (CINEA); az EDA; az állandó strukturált együttműködés (PESCO) katonai mobilitási projektje; a NATO nemzetközi állománya; egy katonai mobilitással foglalkozó agytröszt és egy a területen tapasztalattal rendelkező tudományos szakember.
- Találkoztunk hét tagállam (Németország, Észtország, Görögország, Litvánia, Hollandia, Lengyelország és Portugália) védelmi, közlekedési/infrastruktúra- és pénzügyminisztériumának, valamint vámigazgatási szerveinek képviselőivel. Ezeket a tagállamokat több kritérium alapján választottuk ki, többek között a földrajzi lefedettség, az Unió keleti határaihoz való közelség és a projektek jelentősége alapján. Bár a tagállamok nem voltak az ellenőrzött felek között, konzultáltunk velük, hogy visszajelzéseket és alátámasztó bizonyítékokat kapjunk, többek között egy kérdőív révén. A tagállamok intézkedésre való felkérése nyomán elért eredményeket a felkeresett tagállamoktól kapott visszajelzések alapján értékeltük.
- E tagállamok közül ötben (Németország, Észtország, Litvánia, Lengyelország és Portugália) felkerestük az Unió által a 2021., illetve 2022. évi katonai mobilitási felhívások keretében finanszírozott kettős felhasználású infrastrukturális projekteket, valamint Észtországban az SDMMMS projekt koordinátorát. A 2021. és 2022. évi pályázati felhívások keretében Görögországban, illetve Hollandiában nem került sor uniós finanszírozású, kettős felhasználású infrastrukturális projektekre.
- Dokumentumalapú vizsgálatot végeztünk a 2021-ben és 2022-ben az Unió által az első két katonai mobilitási felhívás keretében finanszírozott 24 kettős felhasználású infrastrukturális projektre nézve.
- A következtetések és ajánlások tervezetének megvitatása céljából szakértői testületet hívtunk össze.

20 A nem az uniós költségvetésből finanszírozott EDA, illetve PESCO tekintetében nincs ellenőrzési jogunk, ezért ezek nem tartoznak ellenőrzésünk hatókörébe. A téma érzékenysége miatt bizonyos részleteket és hivatkozásokat nem teszünk közzé jelentésünkben, és a tagállamokkal folytatott információcseréről szóló információkat csak összesített formában mutatjuk be.

Észrevételek

Az uniós katonai mobilitás irányítása összetett és széttagolt, és a Parlament csak részleges felügyeletet biztosít

21 Az elszámoltathatóság és az átláthatóság elengedhetetlen az Unió demokratikus, legitim és eredményes kormányzásához. Jelentésünk e szakaszában azt vizsgáljuk, hogy kellően egyértelmű-e a katonai mobilitás irányítása az Unióban. Ehhez értékeljük, hogy vannak-e egyértelmű felelősségi körök a katonai mobilitás területén, beleértve az uniós szintű koordinációs funkciót is, és milyen keretei vannak a Tanács és az Európai Parlament általi felügyeletnek.

Az uniós szintű katonai mobilitás területén sok szereplő részben egymást átfedő felelősségi körökkel rendelkezik

22 A NATO kormányközi **politikai és katonai szövetség**, tagjai közül **23 uniós tagállam**. A területi védelem jogilag a 27 uniós tagállam hatáskörébe tartozik, amelyek közül 23 a NATO-nak is tagja. A szövetségnek nincs saját katonai ereje; a NATO katonai tevékenységeihez a személyzetet, felszerelést és készleteket a tagországi biztosítják. Egyes katonai projektek finanszírozását azonban biztosítja a NATO.

23 Az Európai Unió polgári és kettős felhasználású projekteket finanszíroz. Az általunk felkeresett valamennyi tagállami képviselő kedvezően vélekedett a kettős felhasználású katonai mobilitási infrastrukturális projektek uniós finanszírozásáról, mint a NATO és a kormányközi katonai mobilitási tevékenységek kiegészítéséről. Úgy ítélték meg, hogy a kettős felhasználású infrastruktúrával kapcsolatos uniós projektek segítettek a tagállamok minisztériumai közötti együttműködés elmélyítésében, és ezáltal elősegítették a katonai mobilitás „**összkormányzati**” megközelítése felé való elmozdulást. A jövő egyik fő célkitűzéseként határozták meg a katonai mobilitás „**társadalom egészére kiterjedő**” megközelítésére való további elmozdulást, amely magán közlekedési vállalatokat és polgári közlekedési szervezeteket, például kikötői hatóságokat, tengeri kikötői terminálokat, illetve vasúttársaságokat is magában foglalna. Ezek a fejlemények rávilágítanak, hogy a katonai mobilitás irányítása egyre összetettebb, amihez több ágazat és érdekelt fél közötti koordinációra van szükség.

24 A második cselekvési tervben számos különböző, az uniós költségvetésből finanszírozott szerv vesz részt, elsősorban a következők:

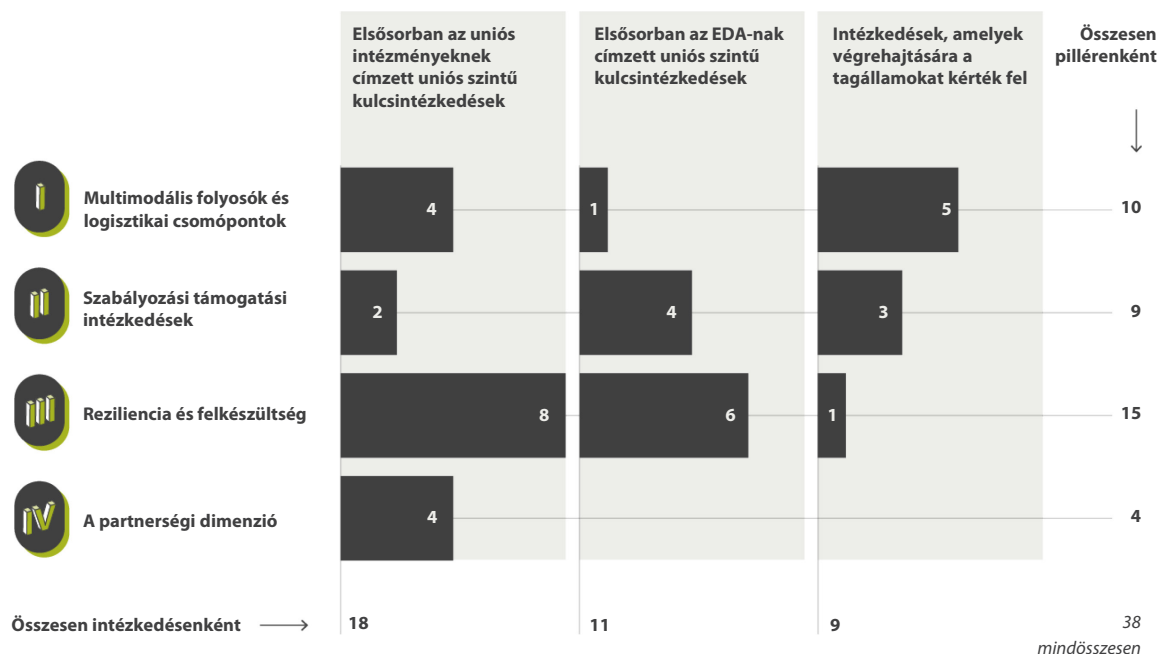
- 1) az EKSZ, beleértve az EUKT-t is;
- 2) a Bizottság több különböző főigazgatósága, különösen a Védelmi és Úripari Főigazgatóság (DG DEFIS), a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság (DG MOVE), az Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóság (DG TAXUD), a Tartalmak, Technológiák és Kommunikációs Hálózatok Főigazgatósága (DG CNECT), valamint a Bizottság Főtitkársága és a CINEA végrehajtó ügynökség.

25 Az Európai Védelmi Ügynökség (EDA) egy **kormányközi ügynökség**, amelyet a **Miniszterek Tanácsának 2004. július 12-i együttes fellépése** keretében hoztak létre, még mielőtt az uniós költségvetésből bármilyen védelmi kiadást folyósítottak volna. Az Ügynökség küldetése, hogy „támogassa az EU védelmi képességeinek a válságkezelés területén történő fejlesztésére, valamint az európai biztonság- és védelempolitika jelenleg érvényes és a jövőben kialakítandó formájának fenntartására irányuló tanácsi és tagállami erőfeszítéseket”.

26 A **PESCO** a tagállamok által irányított együttműködési keret. Az EKSZ – beleértve az EUKT-t is – és az EDA közösen látja el a PESCO titkárságának feladatait. Jelenleg 68 PESCO-projekt van folyamatban. A **katonai mobilitásra irányuló projekt** keretében 25 uniós tagállam, illetve nem uniós ország vesz részt a vonatkozó nemzeti intézkedések – többek között a tagállamok által a 2018. június 25-i, ún. „katonai mobilitásra vonatkozó vállalásban” elfogadott intézkedések – összehangolása érdekében. A logisztikai csomópontokra irányuló projektben 16 tagállam működik együtt azzal a céllal, hogy a reakcióidő csökkentése és a kapacitások felhasználásának optimalizálása érdekében összekapcsolja logisztikai raktárait és képességeit.

27 Az EDA és a PESCO katonai mobilitási projektje már a katonai mobilitásra vonatkozó 2018. évi első uniós cselekvési terv előtt foglalkozott – kormányközi szinten – a katonai mobilitással. Az Unió új érdekelt félnek számít ezen a területen. A NATO, az EU és az EDA, valamint a PESCO katonai mobilitási projekt tagjai különböznek (lásd: **5. ábra**). A szabályozási intézkedések területén átfedéseket tártunk fel a különböző érdekelt felek által az Unión belüli katonai mobilitással kapcsolatban végzett tevékenységek között (egyidejű jelentési útvonalakkal és hasonló projekt-hatókörökkel, többek között a határokon átnyúló mozgások tekintetében is). Ezeket a különböző érdekelt felek, köztük az általunk megkérdezett tagállami képviselők is megerősítették.

5. ábra. A NATO, az EU, az EDA és a PESCO katonai mobilitási projektjének tagjai



Megjegyzés: Írország megfigyelőként vesz részt a PESCO katonai mobilitási projektjében.

Forrás: Európai Számvevőszék.

28 Emellett az Európai Beruházási Bank (EBB) 2023 júniusában úgy határozott, hogy az európai biztonságra irányuló stratégiai kezdeményezés (SESI) révén 8 milliárd euróra növeli a biztonság és a védelem finanszírozását. A kezdeményezés keretében támogatható tevékenységek egyike a katonai mobilitás. A második cselekvési terv szerinti intézkedésekben az EBB nem vesz részt. Az érdekelt felekkel kapcsolatos további információkért lásd: [II. melléklet](#).

29 A második cselekvési tervben szereplő 29 uniós szintű intézkedés közül (lásd: [06. bekezdés](#)) 18 (62%) címzettjei elsősorban az uniós intézmények, különösen a Bizottság, de az EKSZ is, az EUKT-val együtt (lásd: [II. melléklet](#)), míg a többi 11 intézkedés (38%) címzettje elsősorban az EDA (lásd: [6. ábra](#)). Az EDA-nak címzett intézkedések közül kettőt szintén a PESCO keretében hajtanak végre.

6. ábra. A második cselekvési terv – A tervezett intézkedések címzettjei

Intézményi szereplő	Külső ellenőrzés	A Számvevőszék által végzett uniós külső ellenőrzés	Az Európai Parlament felügyelete	A Tanács felügyelete	
Az uniós költségvetésből nem finanszírozott	Uniós tagállamok (csak állami költségvetésből finanszírozott)	✓	✗	✗	✗
	PESCO	✓	✗	✗	✓
	EDA	✓	✗	✗	✓
	EBB	✓	✗	✗	✗
Az uniós költségvetésből finanszírozott	Uniós tagállamok (a CEF katonai mobilitási forrásainak kedvezményezettjei)	✓	✓	✓	✓
	Bizottság, EKSZ & EU, uniós ügynökségek	✗	✓	✓	✓

Forrás: Európai Számvevőszék.

Az Unióban nincs a katonai mobilitási tevékenységeket koordináló központi funkció vagy szerv, és az Európai Parlament nem felügyeli az összes tevékenységet

30 Megállapítottuk, hogy az Unióban nincs olyan központi funkció vagy szerv, amely koordinálná a katonai mobilitási intézkedéseket. Az öt felkeresett tagállam képviselői az Unión belüli katonai mobilitás irányítási szabályait összetettnek tartották, és úgy vélték, hogy nehéz megállapítani, kinek mi a feladata a katonai mobilitás területén. A tagállamok gyakran nem voltak tudatában az uniós költségvetésből finanszírozott szervek – például a Bizottság, az EKSZ vagy az uniós végrehajtó ügynökségek –, valamint az Unión belüli katonai mobilitással foglalkozó kormányközi szervezetek közötti elszámoltathatóságbeli különbségeknek. A **7. ábra** áttekintést nyújt a katonai mobilitás főbb intézményi szereplőire vonatkozó uniós elszámoltathatósági keretekről. További információkért lásd: **II. melléklet**.

7. ábra. A katonai mobilitás intézményi szereplői Európában – Az elszámoltathatósági keretek áttekintése

Intézményi szereplő	Külső ellenőrzés	A Számvevőszék által végzett uniós külső ellenőrzés	Az Európai Parlament felügyelete	A Tanács felügyelete	
Az uniós költségvetésből nem finanszírozott	Uniós tagállamok (csak állami költségvetésből finanszírozott)	✓	✗	✗	✗
	PESCO	✓	✗	✗	✓
	EDA	✓	✗	✗	✓
	EBB	✓	✗	✗	✗
Az uniós költségvetésből finanszírozott	Uniós tagállamok (a CEF katonai mobilitási forrásainak kedvezményezettjei)	✓	✓	✓	✓
	Bizottság, EKSZ & EU, uniós ügynökségek	✗	✓	✓	✓

Forrás: Európai Számvevőszék.

31 Az Európai Tanács és az Európai Parlament hatásköre arra terjed ki, hogy felügyelje az uniós költségvetésből finanszírozott vagy az Unió általános költségvetése által garantált szervezeteket (a Bizottság, az EKSZ és az uniós ügynökségek), a Számvevőszék pedig ellenőrizze azokat⁷. A Parlament ezért a PESCO-projektek és az EDA felügyeletére nem rendelkezik hatáskörrel, így nem is felügyel minden katonai mobilitási tevékenységet az Unióban. A Tanács azonban felügyeli az EDA-t és a PESCO-t is.

A második cselekvési terv kialakításának hiányosságai hátráltatják a végrehajtást, az eredményes nyomon követést és beszámolást

32 Jelentésünk e szakaszában azt vizsgáljuk, hogy a második cselekvési terv kellően megalapozott-e. Áttekintjük, hogy a jelentést az érintett érdekelt felekkel konzultálva készítették-e el, és hogy azt tényeken alapuló igényfelmérés támasztja-e alá. Azt is megvizsgáljuk, hogy a benne foglalt intézkedések a legrelevánsabbak-e, és hogy azokat konkrét, mérhető, releváns és határidőhöz kötött célkitűzések kísérik-e, alapértékekkel és mérföldkövekkel együtt. Végezetül értékeljük, hogy léteznek-e beszámolási és nyomonkövetési keretek a második cselekvési terv végrehajtásának felügyeletéhez.

⁷ Az EBB tekintetében lásd: [II. melléklet](#).

A második cselekvési tervnek tervezési hiányosságai vannak

33 A második cselekvési terv bemutatja a 2018. évi cselekvési terv eredményeit, kidolgozását azonban nem előzte meg részletes előzetes elemzés és igényfelmérés, amelyek révén felmérhető lett volna, hogy arányaiban mekkora költségvetésre lenne szükség. A Bizottság főigazgatóságainak és az EKSZ-nek nem volt sok ideje a második cselekvési terv kidolgozására, mivel a 2022. március 24-én kiadott, a **biztonság és a védelem területére vonatkozó stratégiai iránytű** a következő kötelezettségvállalást tartalmazta: „2022 végéig... ambiciózus, felülvizsgált cselekvési tervet fogunk elfogadni”. Mindazonáltal valamennyi általunk felkeresett tagállammal konzultáltak a második cselekvési terv elkészítéséről. A tagállamokat és a különböző minisztériumokat, különösen a védelmi minisztériumokat különböző csatornákon keresztül keresték meg, például az Európai Unió melletti állandó képviselőtükön vagy a PESCO katonai mobilitási projekten keresztül.

34 A második cselekvési terv két fő területre osztható. Az első az Unió által 50%-ban társfinanszírozott kettős felhasználású infrastrukturális projektekre vonatkozik (I. pillér). A második a katonai mobilitás adminisztratív és eljárási vonatkozásait érinti (II–IV. pillér). A két szempont kiegészíti egymást. A különböző tagállamok nemzeti körülményeiktől függően az egyik szempontot fontosabbnak tekinthetik, mint a másikat (pl. hogy rendelkeznek-e megbízható nemzeti közlekedési hálózattal).

35 A második cselekvési terv közzétételekor a Bizottság nem készített megbízható becslést a célkitűzések és célértékek eléréséhez szükséges teljes finanszírozásról, noha az EKSZ, beleértve az EUKT-t, és a DG MOVE kifejezte azon szándékát, hogy számszerűsítse a kettős felhasználású infrastruktúrával kapcsolatos uniós finanszírozási igényeket. A tagállamokat, valamint védelmi, illetve közlekedési minisztériumaikat felkérték, hogy vegyenek részt a felmérésben, amelyhez egy háromlépcsős hiányelemzés is tartozott, hogy annak alapján a 2027 utáni többéves pénzügyi keretet szem előtt tartva tervet dolgozzanak ki 2024 végéig az infrastrukturális hiányosságok kezelésére, különösen a CEF III keretében szükséges uniós finanszírozás számszerűsítése révén.

36 A hiányelemzés eredményeit 2024 márciusáig/áprilisáig kellett bemutatni. A védelmi minisztériumok kedvezően vélekedtek a hiányelemzésről, de a megkérdezettek közül néhányan felvetették, hogy miért kellett azt sürgősen, már 2024 első felében lezárni, hiszen a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretben nem terveztek további kettős felhasználású infrastrukturális pályázati felhívásokat, ugyanis nem állt rendelkezésre több uniós forrás. Az uniós finanszírozású kettős felhasználású infrastrukturális projektekre vonatkozó harmadik és egyben utolsó pályázati felhívás a tanulmány megkezdése után 3 hónappal, 2023 szeptemberében zárult le. A hiányelemzés célja, hogy határokon átnyúló és nagy nemzeti projekteket tartalmazó projektlistát állítson össze, meghatározva, hogy ezek közül melyek rendelkeznek katonai értékkel. A Bizottságtól kapott tájékoztatás szerint e hiányelemzés eredményét figyelembe fogják venni a 2027 utáni többéves pénzügyi keret előkészítés során, amelyre vonatkozóan a Bizottságnak 2025 közepén kell javaslatokat előterjesztenie.

37 A cselekvési terv megfogalmazása olyan kompromisszum eredménye volt, amely noha biztosította a közös megegyezést, esetleg gyengíthette volna annak általános eredményességét azzal, hogy mind a 27 tagállam eltérő álláspontját figyelembe veszi. Értékelésünket az általunk felkeresett tagállami képviselők is megerősítették. A terv kimondja, hogy az uniós szintű szereplők „meg fogják hozni” a nekik címzett intézkedéseket, ugyanakkor csupán „felkéri” a tagállamokat, hogy hozzák meg azokat. Ennek egyik oka a védelmi kérdésekben fennálló nemzeti szuverenitás.

38 Az általunk felkeresett hét tagállam közül három nem operatív dokumentumnak, hanem politikai dokumentumnak tekinti a második cselekvési tervet, amely kimondja, hogy az Unió aktív a katonai mobilitás területén. Emellett a tagállamoknak címzett egyes feladatok átfedésben vannak azokkal a feladatokkal, amelyeken a tagállamok már dolgoznak vagy dolgoztak korábban⁸. A 29 „uniós szintű kulcsintézkedésből”⁹ csak 13 (azaz kevesebb mint 45%) esetében adtak meg céldátumot egy adott év vagy egy adott év vége formájában. Egyikükhöz sem rendeltek alapértékekkel, illetve mérföldkövekkel kísért mutatókat. Ez akadályozza az előrehaladás eredményes nyomon követését és az arról való beszámolást.

39 A második cselekvési terv egyes adminisztratív és eljárási intézkedéseit az EDA munkacsoportjain belül vagy a PESCO katonai mobilitási projektje révén hajtják végre. Az általunk felkeresett hét tagállam közül hat megerősítette, hogy a második cselekvési terv stratégiai célkitűzései alapján nemzeti szintű operatív célkitűzéseket fogalmaztak meg, amelyek többek között a nemzeti katonai mobilitási terveikben szerepelnek. [Hollandia nemzeti katonai mobilitási terve](#) az egyetlen, amely nyilvánosan hozzáférhető. Mind a hét tagállamban eltérő munkafolyamatok léteznek nemzeti szinten a katonai mobilitás terén megvalósult előrehaladás koordinálására és megvitatására. A hét tagállam közül négy a második cselekvési terv végrehajtásának előrehaladását is nyomon követi nemzeti szinten.

A második cselekvési terv végrehajtásáról szóló beszámolás nem nyújt átfogó tájékoztatást az elért eredményekről

40 Ami a második cselekvési terv nyomon követését illeti, a tervek szerint csak éves eredményjelentéseket készítenek. A tagállamok nem kötelesek külön hivatalos eljárás keretében beszámolni az Uniónak azokról az intézkedésekről, amelyek meghozatalára „felkérték” őket, ezért ezt nem is teszik meg. Az EDA azonban beszámol az uniós intézményeknek az elsősorban neki címzett intézkedések előrehaladásáról.

⁸ Például a [biztonságról és védelemről szóló, 2018 június 25-i tanácsi következtetések](#) (18. bekezdés) alapján végzendő vagy az EDA különböző munkacsoportjai keretében kapott feladatok.

⁹ 1. pillér: 5-ből 3, 2. pillér: 6-ból 4, 3. pillér: 14-ből 6, 4. pillér: 4-ből 0.

41 A második cselekvési tervre vonatkozó első **eredményjelentést** 2023 novemberében tették közzé. A jelentés kizárólag tájékoztatási célokat szolgál, és további lépésekről nem szerepel benne információ. A második cselekvési terv kidolgozásának módja miatt a jelentés nem tartalmaz és szisztematikusan nem is tartalmazhat információkat az egyes uniós szintű kulcsintézkedések tekintetében eddig elért eredményekről, de nem csak erről, hanem azon intézkedések előrehaladásáról sem tartalmaz információkat, amelyekre a tagállamokat felkérték. A dokumentum tehát inkább csak felsorolja, hogy mi történt az Unióban a katonai mobilitás tekintetében a beszámolási időszak utolsó évében, és nem tér ki egyértelműen a cselekvési tervben meghatározott intézkedésekre. A jelentés így nem állapítja meg, hogy az Unió tesz-e előrelépéseket több intézkedés, többek között az „Reziliencia és felkészültség” terület alá tartozó egyes intézkedések terén.

A második cselekvési terv négy pillérének előrehaladása változó volt

42 Jelentésünk e szakaszában megvizsgáljuk a második cselekvési terv végrehajtása terén elért eredményeket. Az I. pillér esetében felmérjük, hogy a Bizottság által a kettős felhasználású közlekedési projektekre elkülönített uniós finanszírozás megbízható kritériumokon alapult-e, és azok kezelik-e az Unió legfontosabb geostratégiai helyszínein fennálló kiemelt hiányosságokat. Ezenkívül a második cselekvési terv mind a négy pillére esetében értékeljük az intézkedések végrehajtása terén elért eredményeket. Emellett összefoglaljuk, hogy a vizsgált tagállamok milyen visszajelzéseket kaptak az intézkedésre való felkérésük végrehajtása terén elért eredményekről.

I. pillér. az Európai Unió által nyújtott finanszírozás pozitív fejlemény, de jelentős hiányosságok tapasztalhatók, és nem fordítanak kellő figyelmet a geopolitikai és katonai szempontokra

A csekély mértékű uniós költségvetést még azelőtt felhasználják, hogy meghatároznák a legsürgetőbb prioritásokat

43 Valamennyi általunk megkérdezett szereplő szerénynek tekintette a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret kettős felhasználású katonai mobilitási infrastruktúrára szánt 1,69 milliárd eurós költségvetését, de általánosságban kedvezően fogadták azt, mint a helyes irányba tett első lépést. Úgy ítélték meg, hogy egy ilyen összegből egy TEN-T hálózaton belül csak kis, egyedi projektek finanszírozhatók, a folyosónak még egy része sem. A 95 kiválasztott katonai mobilitási projektet átlagosan 18 millió euróval finanszírozta az Unió. A projektek egyik elfogadhatósági és pályázati feltétele az volt, hogy a projektek helyszíne legyen mind a TEN-T hálózaton, mind az uniós katonai hálózaton belül (lásd: [1. táblázat](#)).

1. táblázat. Fő elfogadhatósági és pályázati feltételek a CEF2-ből (2021–2027) finanszírozott katonai mobilitás esetében

Elfogadhatósági és pályázati feltételek – Főbb elemek
<p>Elfogadhatósági feltételek (kivonat)</p> <p>A tagállam (általában a közlekedési/infrastrukturális minisztérium) által írt támogató levelek</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ A kivitelezési projektekre és tanulmányokra vonatkozó környezetvédelmi megfelelési dokumentáció, valamint a harmadik pályázati felhívás esetében éghajlatváltozási rezilienciavizsgálatok ○ Katonai hálózatitérkép-nyilatkozat
<p>Pályázati feltételek (kivonat)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ A projekt megfelel a pályázati feltételekben meghatározott maximális/minimális időtartamnak ○ A projekt helyszíne a TEN-T hálózaton belül található ○ A projekt helyszíne az Európai Unió katonai közlekedési hálózatán belül található ○ A projekt megfelel legalább egy kettős felhasználásra vonatkozó követelménynek és az ahhoz tartozó értéknek vagy szabványnak az (EU) 2021/1328 bizottsági végrehajtási rendeletben meghatározottak szerint

44 A 27 uniós tagállam számára a teljes hétéves többéves pénzügyi keretre előirányzott 1,69 milliárd eurónál gyakran még az egyes nagy infrastrukturális projektek is többre kerülnek. Ezen összeg korlátozott mértékét szemlélteti továbbá, hogy az EBB már 2016-ban is megállapította: az Unióban a közlekedési hálózatoknak a forgalmi torlódásokból eredő költségei és a kereskedelmi szűk keresztmetszetek csökkentése céljából történő korszerűsítéséhez évente 80 milliárd euró hiányzik a beruházási költségvetésből¹⁰. Az általunk megkérdezett tagállami védelmi minisztériumok külön kiemelték, hogy a katonai szükségletek – különböző okokból – túlmutatnak a TEN-T hálózatok infrastruktúráin. Ezek közé tartozik egyrészt a jövőbeli katonai védelmi állásokba és az azokból történő szállítás, másrészt a helyi infrastruktúra fejlesztésének szükségessége, hogy konfliktus esetén megoldható legyen a katonaság frontra szállítása és a polgári lakosság evakuálása. Általánosságban azonban úgy vélték, hogy a rendelkezésre álló uniós források szintje mellett az ilyen beruházásokhoz nem érhetőek el uniós források.

¹⁰ EBB, *Restoring EU competitiveness (2016 version)*, VIII. o.

45 Figyelembe véve az európai biztonsági helyzet alakulását Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúját követően, a Bizottság a rendelkezésre álló összegeket előreütemezte, és már 2022-ben és 2023-ban pályázatot írt ki rájuk. Az általunk megkérdezett hét tagállam közül hat úgy ítélte meg, hogy ez a helyes megközelítés, mivel így az uniós finanszírozású projekteket esetleg korábban végre lehetne hajtani. Bár e költségvetésnek a kettős felhasználású infrastruktúrákba történő beruházások számára történő gyors rendelkezésre bocsátása fontos politikai jelzés volt az Unió részéről, megállapítottuk, hogy az így nyújtott uniós finanszírozás nem volt stabil és kiszámítható, mivel több mint négy évet kell várni a következő többéves pénzügyi keretig – vagyis hosszú idő telik el a legközelebbi kettős felhasználású infrastruktúrákra vonatkozó új pályázati felhívás és finanszírozás előtt. Az általunk felkeresett hét tagállam közül három állapított meg ilyen „következetlenséget” az uniós finanszírozás nyújtása terén. Néhány általunk megkérdezett tagállam arra is rámutatott, hogy a háromlépcsős hiányelemzést (lásd: 35. bekezdés) évekig nem fogják alkalmazni, és hogy a jelentős beruházások késedelmes végrehajtásának kockázata mellett a tapasztalatok is elveszhetnek.

A CEF közlekedéssel kapcsolatos, illetve katonai mobilitási pályázati felhívásain gyakran azonos pályázók vesznek részt

46 A kettős felhasználású katonai mobilitási infrastruktúra projektjeire vonatkozó pályázatok – különböző okokból – lehetőséget kínáltak a kedvezményezettek számára:

- a repülőtéri projekteket az Unió társfinanszírozhatná, ami e forrás nélkül egyre nehezebbé válik;
- nem volt szükség költség-haszon elemzésre (bár a kedvezményezettek készítettek saját belső költségelemzést);
- az első pályázati felhívásban azok a projektek, amelyek már a pályázati felhívások előtt megkezdődtek vagy amelyeket már korábban kezdeményeztek, még részesülhettek uniós finanszírozásban; a második és a harmadik pályázati felhívás esetében a projektek legkorábban a pályázat benyújtásának időpontjában (azaz a pályázati felhívások közzététele után) kezdődhettek meg.

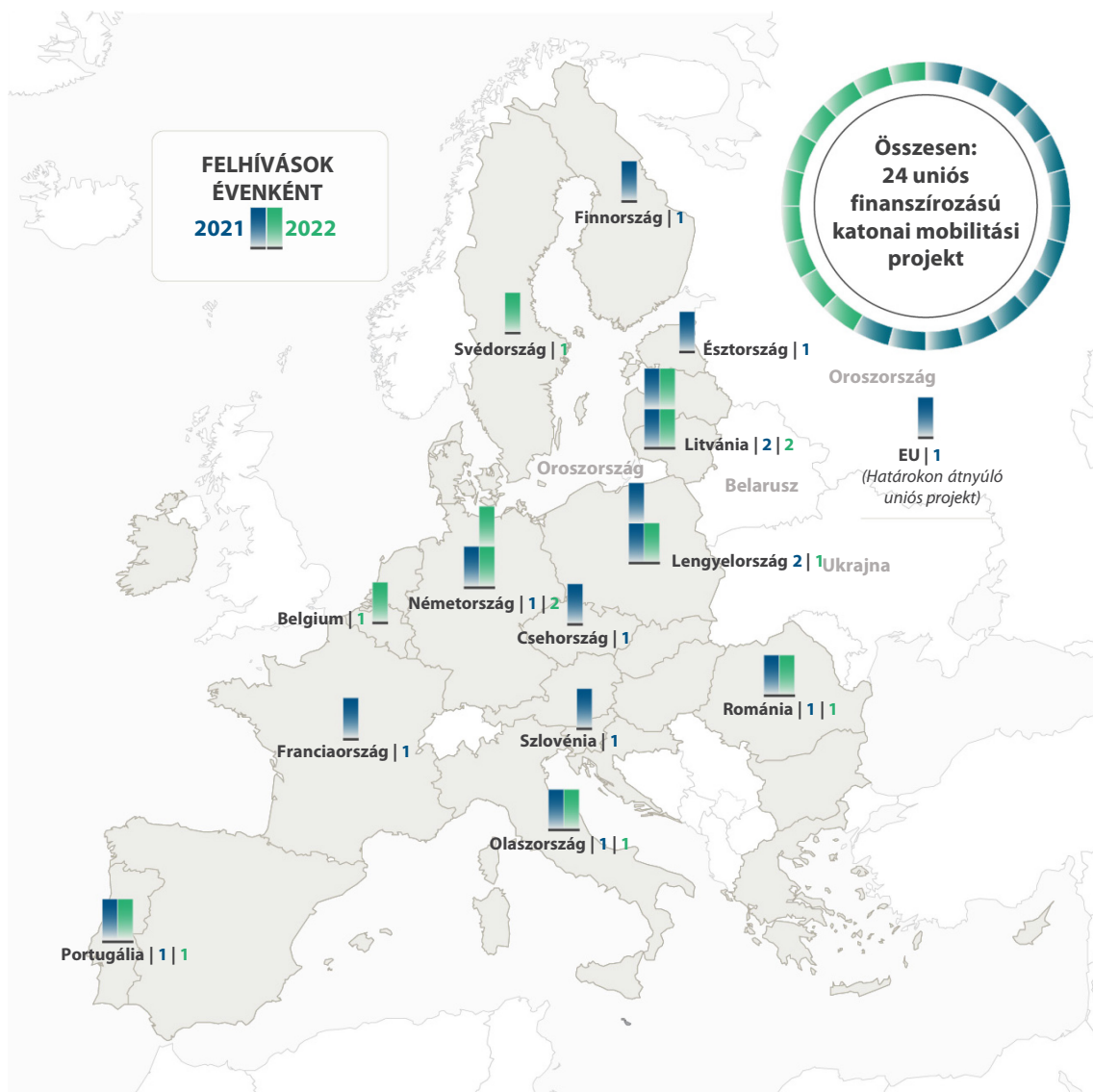
47 Az általunk felkeresett tagállamok egy kivétellel azonban arról számoltak be, hogy a harmadik pályázati felhíváshoz csatolt környezetvédelmi megfelelési dokumentáció, illetve éghajlatváltozási rezilienciavizsgálat bonyolítja a dolgokat – mivel hosszú időt vesz igénybe, és lassítja a projekteket –, ezért azokat egyszerűsíteni kellene. Az általunk a helyszínen vizsgált hét tagállam közül három megkérdőjelezte, hogy ezek a dokumentumok, illetve tanulmányok egyáltalán megfelelőek-e a katonai mobilitás szempontjából, tekintettel az Európában zajló háborúval kapcsolatos szükségletek sürgős jellegére.

48 Az általunk megkérdezett tagállamok többsége méltányosnak ítélte az 50%-os uniós társfinanszírozási arányt. A CEF közlekedéssel kapcsolatos általános pályázati felhívásain gyakran ugyanazon pályázók vesznek részt, mint a katonai mobilitási felhívásokon. A kapott visszajelzések alapján a CEF uniós közlekedéssel kapcsolatos projektjei gyakran a TEN-T törzshálózaton és a katonai mobilitási hálózaton egyaránt megtalálható projektekre vonatkoznak, és megfelelnek a kettős felhasználásra vonatkozó követelményeknek, a CEF katonai mobilitási pályázati felhívásainak előírásai szerint (lásd: [1. táblázat](#), fent). Többek között az autópálya-projektek esetében is ez a helyzet. Továbbá, különösen a [kohéziós támogatásra](#) jogosult tagállamokban, ahol más alapok akár 85%-os társfinanszírozási arányt is kínálnak, az 50%-os arány kevésbé vonzó finanszírozási lehetőséget jelent.

A projekt kiforrottsága a kiválasztási eljárás egyik alapvető kritériuma volt

49 Részletes elemzés céljából a 2021. és 2022. évi katonai mobilitási pályázati felhívások keretében uniós finanszírozásra kiválasztott 24 projektből vettünk mintát. E projektek közül ötöt kerestünk fel a helyszínen Németországban, Észtországban, Litvániában, Lengyelországban és Portugáliában (a mintával kapcsolatos további részletekért lásd: [8. ábra](#)).

8. ábra. Mintánk áttekintése



Forrás: Európai Számvevőszék.

50 A 24 projekt közül mindössze egy kezdődött meg a pályázati felhívás eredményeinek közzététele és a támogatási megállapodás aláírása után. A többi 23 projekt mindegyike – különböző szakaszokban – a támogatási megállapodás aláírása előtt elindult, négy pedig még a pályázati felhívás közzététele előtt megkezdődött.

51 A 2021–2027-es időszak kezdetére a CEF közlekedési munkaprogramja¹¹ kivételesen lehetővé tette már megkezdett projektek finanszírozását (lásd: **46.** bekezdés).

A 2021. szeptember 16-án közzétett **2021. évi katonai mobilitási pályázati felhívás** szerint például a kettős felhasználású infrastrukturális projektek költségei már 2021. január 1-jétől elszámolhatók voltak. A Bizottság szerint a derogáció célja a 2014–2020-as és a 2021–2027-es programok közötti, az új CEF-rendelet késedelmes elfogadásából eredő hiány kompenzálása volt¹². Ennek egyik oka az volt, hogy a 2021. augusztus 10-én közzétett, kettős felhasználású infrastruktúrára vonatkozó követelmények (lásd: **09.** bekezdés) sok esetben megegyeztek az akkor alkalmazandó TEN-T rendelet által más TEN-T projektekre vonatkozóan meghatározott követelményekkel¹³. A projektek kiforrottsága ezért döntő tényező volt az uniós társfinanszírozásra való kiválasztásuk során.

A kettős felhasználású infrastrukturális projektek kiválasztásakor nem veszik kellőképpen figyelembe a katonai értékelést és a geostratégiai dimenziót

52 A **2. táblázat** bemutatja a kettős felhasználású infrastrukturális projektpályázatok értékelési folyamatának fő lépéseit.

¹¹ Lásd: **08.** bekezdés.

¹² Lásd: az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról szóló (EU) 2021/1153 rendelet 4. cikkének (6) bekezdése.

¹³ 1315/2013/EU rendelet.

2. táblázat. A kettős felhasználású infrastrukturális pályázatok értékelési folyamatának fő lépései

Egymást követő fő lépések	Elkészült dokumentum
Az értékelési folyamat első szakasza (a CINEA vezetésével)	
1. Három független közlekedési szakértő által végzett értékelés.	Független értékelő jelentés
2. A három független szakértő konszenzusos értékelése a CINEA moderátorai által vezetett találkozó eredményeként.	Konszenzusos jelentés
Az értékelési folyamat második szakasza (a DG MOVE vezetésével)	
3. Az EUKT katonai értékelése.	<ul style="list-style-type: none"> — E-mail a 2021. évi pályázati felhíváshoz — Az EUKT értékelési formanyomtatványa a későbbi felhívásokhoz
4. A DG MOVE elnökletével működő és a DG MOVE, DG ENV, DG REGIO és a CINEA tagjaiból álló belső értékelő bizottság feladata, hogy áttekintse a pályázati felhívás keretében befogadható valamennyi pályázatot.	<p>Megjegyzés: A belső értékelő bizottság ülését megelőzően a DG MOVE javaslatot tett arra, hogy a „prioritás és sürgősség” kritériumnál vegyék figyelembe az EUKT-értékeléseket. Az e kritériumra vonatkozó pontszámokat szükség esetén ennek megfelelően aktualizálták.</p> <p>Az aktualizált pontszámokat és az indokolásokat szerepeltették az összefoglaló értékelő jelentésekben.</p>
5. A kiválasztási bizottság végső ülése a DG MOVE elnökletével, a DG MOVE, DG ENV, DG REGIO és a CINEA tagjaival (igazgatói szinten).	Végső összefoglaló értékelő jelentések és az uniós finanszírozásra kiválasztott pályázatok listája.

Emellett független külső megfigyelőt bíztak meg a 2021. és 2022. évi pályázati felhívások értékelési folyamatának felügyeletével és a zárójelentés elkészítésével.

53 A pályázati felhívások keretében a projekteket öt, egyenlő súlyozású kritérium (prioritás és sürgősség, kiforrottság, minőség, hatás, katalizátorhatás) alapján választották ki. Az általunk felkeresett hét tagállam közül négy esetében az öt projektkiválasztási kritérium vagy nem, vagy csak részben volt megfelelő az Unión belüli katonai mobilitás fejlesztése szempontjából kulcsfontosságú projektek azonosításához. Az EUKT által végzett katonai értékelést például, amely azt vizsgálta, hogy a javasolt projektek ténylegesen fokozzák-e a stratégiai megvalósítást, vagy megszüntetik-e az infrastrukturális hiányosságokat és szűk keresztmetszeteket, csak egy kritérium – a prioritás és sürgősség – értékelésénél vették számításba. Ugyanakkor alapvető fontosságú volt a projektek kiforrottsága (lásd: [51.](#) bekezdés). Két általunk felkeresett tagállam szerint ezért e kettős felhasználású projektek némelyike nem fogja kellő mértékben kezelni a katonai vonatkozású kérdéseket.

54 Megállapítottuk, hogy a kettős felhasználású infrastrukturális projektek uniós finanszírozásra történő kiválasztása során nem vették kellőképpen figyelembe a geopolitikai szempontokat, mivel a finanszírozás nem a legnagyobb geostratégiai értékekkel rendelkező projektekre irányult. A témában véleményt nyilvánító hat tagállam közül három hasonló álláspontot képviselt. A projekteket ezért egyesével választották ki a folyosó egyes különálló részeinek javítása érdekében, de nem feltétlenül a legstratégiaibb helyszíneken. Valamennyi felkeresett tagállam úgy vélte, hogy az uniós finanszírozású kettős felhasználású infrastrukturális projektek kiválasztási folyamatába bizonyos rangsorolási formákat is be kell építeni.

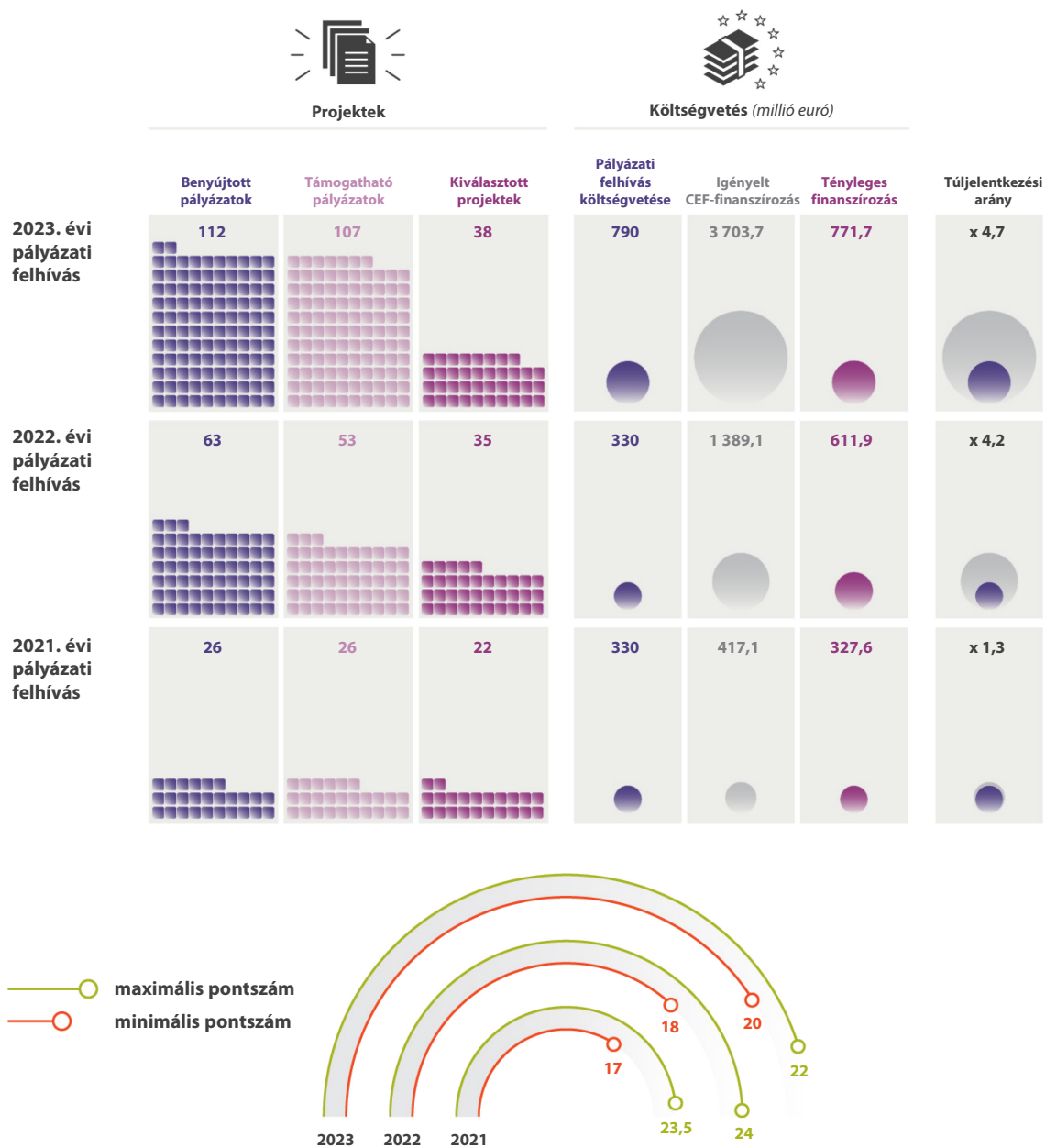
55 A 2021. évi pályázati felhívás keretében az EUKT két projektet értékelt „elsődleges prioritásúként”, 16 projektet pedig „nagyon fontosként”. A 2021. évi pályázati felhívás keretében azonban összesen 22 projektet választottak ki. Négy projektet tehát annak ellenére választottak ki uniós finanszírozásra, hogy az EUKT nem tekintette azokat „elsődleges prioritásnak”, illetve „nagyon fontosnak”. Ez azzal magyarázható, hogy a 2021. évi felhívásra kisebb volt a túljelentkezés.

56 Különösen szembetűnő példa volt a 2023. évi pályázati felhívás keretében, amikor egy olyan projektet nem választottak ki uniós finanszírozásra, amelynek célja katonai szempontból az egyik legstratégiaibb helyen lévő uniós út utolsó részének megépítése volt, noha ugyanazon út másik három részét a 2021. és 2022. évi pályázati felhívások keretében kiválasztották. Az út különböző szakaszaira nézve más-más szakértők végezték a kritériumok értékelését, így az nem volt következetes. A 2023. évi felhívást illetően az egyik különbség a 2021. és 2022. évi pályázati felhívásokhoz képest az volt, hogy nagyobb volt a túljelentkezés, így a rendelkezésre álló korlátozott költségvetés miatt több olyan projektet nem lehetett kiválasztani, amely pedig az értékelési küszöbértékeknél magasabb pontszámot kapott. A szóban forgó tagállam leveleire adott válaszában a Bizottság ismételten felhívta a figyelmet arra, hogy „a jövőben a projekt a CEF közlekedéssel kapcsolatos általános pályázati felhívásai keretében is támogatható lesz”.

Az uniós források minden pályázati felhívásnál egyre nagyobb érdeklődést váltottak ki, de azokat a tagállamok eltérő mértékben vették igénybe

57 Az idő előrehaladtával a CEF minden egyes kettős felhasználású infrastrukturális felhívására benyújtott pályázatok száma egyre nőtt. Az intenzívebb verseny miatt a kiválasztáshoz szükséges minimális pontszámok is nőttek (lásd: [9. ábra](#)). A 2021. évi lassú indulás különböző tényezőkkel magyarázható, például az ilyen felhívások újszerűségével vagy azzal, hogy egyes tagállamokban a különböző minisztériumoknak (például a védelmi vagy közlekedési minisztériumoknak) időre van szükségük ahhoz, hogy megkezdjék az együttműködést az ilyen kérdésekben. A pályázati felhívásokon a növekvő túljelentkezés azt mutatja, hogy a tagállamok és a projektek kedvezményezettjei fokozott érdeklődést mutatnak.

9. ábra. A CEF katonai mobilitási pályázati felhívásainak részletei



Forrás: Európai Számvevőszék.

58 A **10. ábra** tanúsága szerint az uniós finanszírozásra kiválasztott 95 projekt 21 különböző uniós tagállam között oszlott meg – az ábrán szereplő tagállamok mindegyike, valamint Bulgária, amely rész vett az egyik határokon átnyúló projektben. A finanszírozásra kiválasztott 95 projektből csak kettő határokon átnyúló projekt (ezek a **10. ábrán** „EU” jelzéssel szerepelnek):

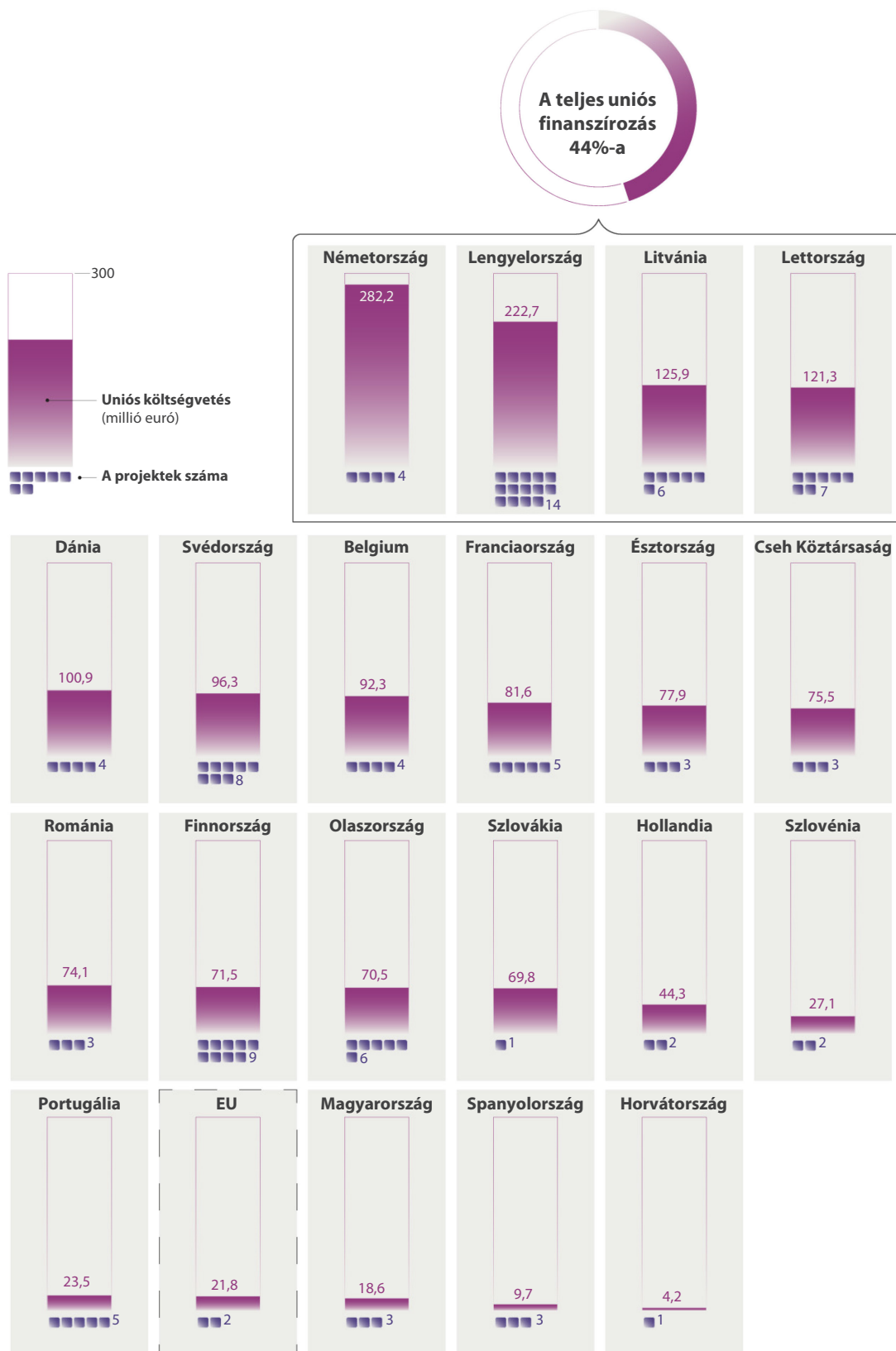
- 1) A 2021. évi pályázati felhívásból: a Finnország és Svédország közötti, határokon átnyúló összeköttetésre irányuló vasúti projekt.
- 2) A 2023. évi pályázati felhívásból: a Bulgáriát és Romániát összekötő új Duna-híd tervezési szakasza.

59 Ami az uniós hozzájárulás összegét illeti, az összes hozzájárulás 44%-a a következő négy tagállamban koncentrálódik:

- 1) Németország (a teljes uniós hozzájárulás 16,5%-a);
- 2) Lengyelország (13,0%);
- 3) Litvánia (7,4%);
- 4) Lettország (7,1%).

Az uniós finanszírozású projektek egyértelműen az Unió keleti részén összpontosulnak: e négy tagállam közül három Oroszországgal, három Belarusszal, egy pedig Ukrajnával határos.

10. ábra. Uniós hozzájárulás és a projektek száma tagállamonként (2021–2023-as pályázati felhívások)

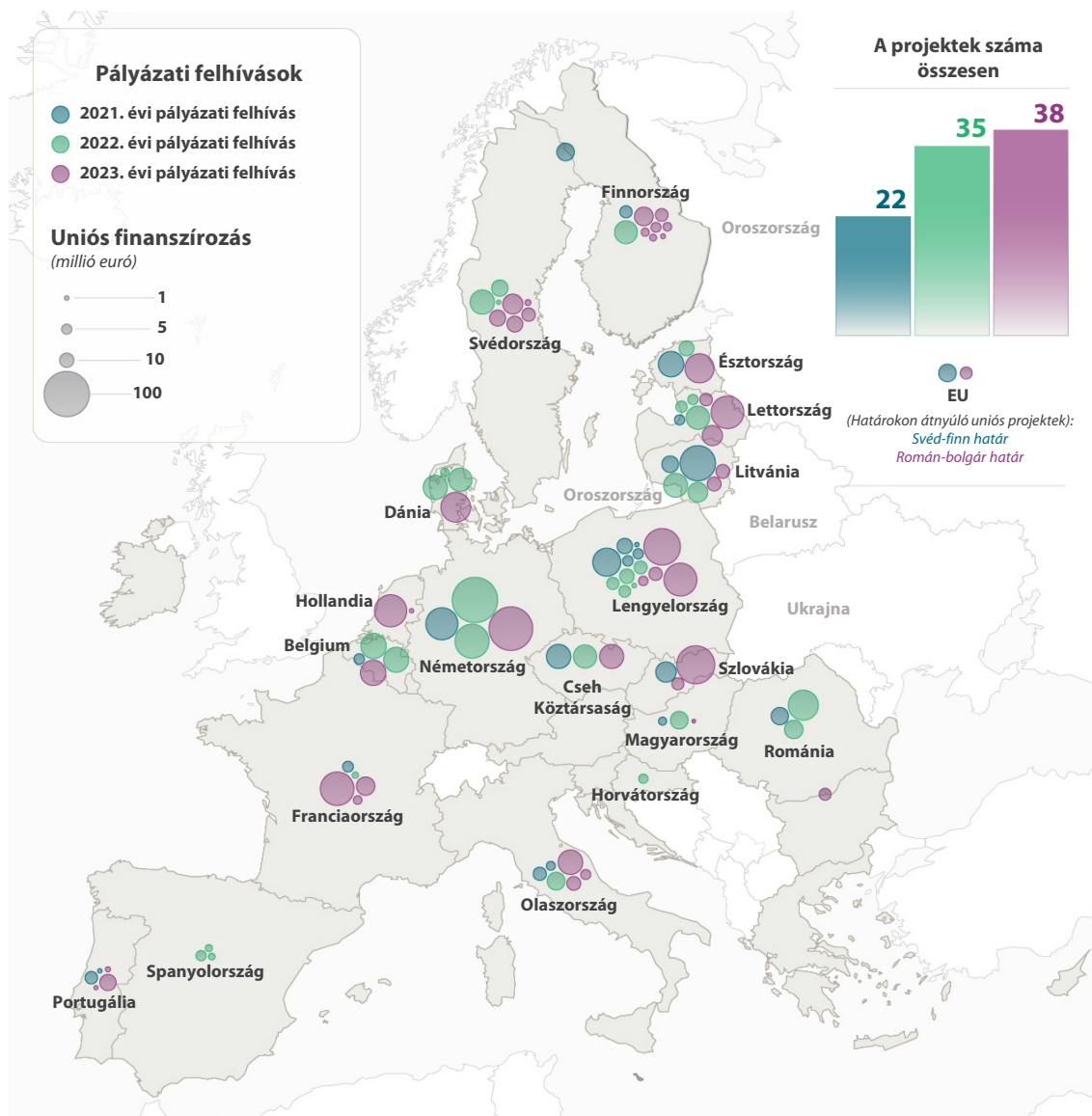


Forrás: Európai Számvevőszék.

60 Ugyanakkor az Ukrajna felé vezető déli útvonalon az Unió görögországi projekteket egyáltalán nem finanszírozott, és egy bolgár konzorcium résztvevőjének is csak szerény támogatást nyújtott (lásd: **58.** bekezdés). Görögország két projektpályázatot nyújtott be a 2023. évi pályázati felhívásra, amelyek az előírt küszöbértékeket meghaladó pontszámokat kaptak ugyan, de finanszírozás hiányában mégsem kerültek kiválasztásra. Ez egy másik példa arra, hogy a projektkiválasztás során a katonai kritériumok és a geopolitikai szempontok súlyozása nem volt elegendő (lásd: **53.** és **54.** bekezdés). A többi olyan tagállam, amely nem rendelkezik uniós finanszírozású kettős felhasználású infrastruktúrával: Ausztria, Ciprus, Írország, Luxemburg és Málta.

61 Emellett az egymással közvetlenül határos különböző tagállamok eltérő típusú (vasúti, légi, közúti stb.) projektekre összpontosítottak, és emiatt hiányzott a tagállamok közötti összhang. Összességében az uniós finanszírozás 70%-át vasúti és közúti projektekre fordították. A **11. ábra** áttekintést nyújt azokról a tagállamokról, ahol a CEF katonai mobilitási projektjei találhatóak, és ismerteti, hogy milyen mértékű uniós finanszírozásban részesültek.

11. ábra. Az Unió által a CEF keretében finanszírozott katonai mobilitási projektek áttekintése



Forrás: Európai Számvevőszék.

62 A **12. ábra** a három pályázati felhívás nem finanszírozott projektjeinek elemzését mutatja be. A 2023. évi felhívás esetében a finanszírozás hiánya, míg a 2022. évi felhívás esetében az alacsony pontszám volt a pályázatok elutasításának fő oka. A 2021. évi pályázati felhívás esetében csak négy pályázatot utasítottak el finanszírozás hiánya miatt.

12. ábra. A finanszírozásra nem kiválasztott pályázatok, okok szerinti bontásban (2021–2023-as pályázati felhívások)



Forrás: Európai Számvevőszék.

63 A CINEA a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósággal és az Európai Unió Katonai Törzsével együtt minden évben (2021-ben, 2022-ben és 2023-ban) tájékoztató napokat tartott a CEF közlekedési célú katonai mobilitási felhívásaira vonatkozóan, hogy segítse a potenciális pályázókat¹⁴. A 2021. évi pályázati felhívás kapcsán öt projektnél tettünk helyszíni látogatást öt tagállamban (lásd: *III. melléklet*). A projektkoordinátorok mindegyike pozitív visszajelzést adott a – főként a CINEA-tól, de a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságtól is –, kapott segítségről. A hét tagállam közül három azonban úgy vélte, hogy a pályázati eljárás és azon belül az elektronikus támogatáskezelési rendszer (eGrants) túl összetett, és ez utóbbit nem igazán felhasználóbarátként írták le.

¹⁴ Lásd például: *2023 CEF Transport Military Mobility Info Day*.

64 A projektkiválasztást követően az egyes projektkezdvezményezettekkel kötött egyedi támogatási megállapodások előkészítéséért a CINEA felelt. A projekteket a tagállami projektkoordinátorok irányítják, akik folyamatosan beszámolnak a projektek előrehaladásáról. Az egyes projektekhez a CINEA projektfelelősöket rendel. Látogatásaink idején az öt projekt közül három részben vagy teljes egészében különböző okokból késedelmet szenvedett.

A négy pillérhez tartozó intézkedések terén elért eredmények vegyesek

I. pillér. „Multimodális folyosók és logisztikai csomópontok”: az uniós szintű kulcsintézkedések terén jelentős előrelépés történt, és a tagállamok valamennyi felkérésre meghozták az intézkedéseket

65 Az első pillérhez tartozó öt uniós szintű kulcsintézkedés közül hármat már befejeztek (egyét késéssel), kettő pedig folyamatban van (egy késésben). Ez összességében jelentős előrelépést jelent ezen intézkedések tekintetében (további információkért lásd:

[IV. melléklet](#)).

Az általunk felkeresett hét tagállam visszajelzést adott a számukra az első pillér keretében történő intézkedésre való öt felkérésről. Az intézkedéseket a felkeresett tagállamok általában véve végrehajtották. További információért lásd: [V. melléklet](#).

II. pillér. „Szabályozási támogatási intézkedések”: az uniós szintű kulcsintézkedések terén némi előrelépés történt, a tagállamok intézkedésre való felkérése terén vegyes eredmények születtek

66 Az általunk felkeresett hét tagállam között konszenzus alakult ki a katonai mobilitás alapvető fontosságáról, különösen a jelenlegi európai biztonsági környezetben. Sajátos tagállami körülményektől függően azonban eltérőek voltak a legfontosabb prioritásaik: egyesek az adminisztratív eljárások egyszerűsítését, míg mások a kettős felhasználású infrastrukturális beruházásokat tekintették a legfőbb prioritásnak.

67 Az elsősorban az EDA-nak címzett négy intézkedés – az EDA Bizottságnak küldött visszajelzései alapján – folyamatban van. A Bizottságnak címzett két intézkedés egyike lezárult, a másik pedig folyamatban van. Ez összességében kielégítő előrelépést jelent ezen intézkedések tekintetében. További információért lásd: [IV. melléklet](#).

68 A 3. kulcsintézkedéshez kapcsolódó SDMMS projekt végrehajtása (lásd: [11. bekezdés](#)) jelenleg van folyamatban uniós szinten, a II. pillér keretében. A projekt célja egy olyan egységes szoftverplatform kifejlesztése, amely biztonságos környezetet biztosít a katonai egységek országok közötti mozgásával kapcsolatos információcseréhez, valamint a határátlépési engedélyek kérelmezéséhez és jóváhagyásához.

69 Az SDMMS projektkonzorciumban 10 tagállamból 11 szervezet vesz részt. A konzorcium tagjai mellett jelenleg 11 tagállam is részt vesz a projektben, akik várhatóan közel 20%-kal járulnak hozzá a projekt teljes költségvetéséhez. Az általunk felkeresett hét tagállam közül hat pozitívan értékelte e rendszer fejlesztését, és a védelmi minisztériumok várakozással tekintenek a digitalizációban rejlő lehetőségek elé. A hetedik tagállam azért volt kevésbé érdekelt, mert jelenleg nem tervezi a [302. sz. uniós vámformanyomtatvány](#) digitalizálását, mivel ahhoz először az [Uniós Vámkódex](#) módosítására lenne szükség. A gyakorlatban az általunk felkeresett tagállamok, amelyek mind NATO-tagok, azt a [302. sz. NATO-formanyomtatványt](#) használják – többek között az Unión belüli mozgások esetében is –, amelyet az 1950-es években vezettek be, és amelyen a 302. sz. EU-formanyomtatvány alapul. A rendszer prototípusát a tervek szerint 2025 végére kellett volna elkészíteni, de a projekt végrehajtása késedelmes.

70 Találkozóink idején a projekt egyetértési megállapodásának valamennyi részt vevő tagállam általi aláírása komoly aggodalomra adott okot. Az egyetértési megállapodás aláírásáig az Unió nem szabadíthatja fel a pénzeszközöket az előfinanszírozást követően, illetve nem fogadhatja be azoktól a részt vevő tagállamoktól, amelyek még nem írták alá őket.

71 A II. pillér szerinti három intézkedésre való felkéréssel kapcsolatban a felkeresett tagállamoktól kapott visszajelzések vegyesek, különösen az 1. intézkedés esetében, amely a határátlépési eljárások esetében 5 napos, illetve gyorsreagálású egységek esetében 3 napos célkitűzés elérése szempontjából a legfontosabb intézkedés. A 2. és 3. intézkedés befejezettek tekinthető. További információért lásd: [V. melléklet](#).

III. pillér. „Reziliencia és felkészültségi dimenzió”: az uniós szintű kulcsintézkedések terén elért eredmények vegyesek, míg a tagállamok intézkedésre való felkérése nyomán elért eredményeket nem lehet egyértelműen értékelni

72 A második cselekvési terv III. pillére arra vonatkozik, hogy a hálózatnak reziliensnek kell lennie, többek között a kiberfenyegetésekkel, az éghajlatváltozással és más olyan hibrid fenyegetésekkel szemben, amelyek a katonaság által használt közlekedési rendszer kritikus csomópontjait célozhatják meg. Ez az a pillér, ahol a legtöbb uniós szintű kulcsintézkedést hozták meg: 29-ből 14-et (48%), a tagállamok számára ebben ugyanakkor csak egy intézkedésre való felkérés szerepel. Megállapítottuk, hogy a második cselekvési terv túl sok intézkedést tartalmaz, különösen e pillér keretében, és annak célirányosabbnak kell lennie. Az általunk megkérdezett szakértők szintén ezen a véleményen voltak.

73 A *IV. melléklet* a III. pillérhez tartozó 14 uniós szintű kulcsintézkedés előrehaladásáról nyújt tájékoztatást. A 14 uniós szintű intézkedésből hat elsősorban az EDA-t érinti, amelyet nem tudunk ellenőrizni. A *második cselekvési terv 2023. novemberi eredményjelentése* szerint e hat intézkedés közül öt folyamatban van.

Az eredményjelentés nem tartalmazott információt a 10. intézkedéssel (a digitális adatok megbízható és hatékony cseréje és megosztása a polgári és katonai légi közlekedés megfelelő érdekelt felei körében) kapcsolatban folyamatban lévő munkáról. Az EDA-tól kapott információk alapján ezt az intézkedést az EDA hajtja végre az *Egységes európai égbolt*” légiforgalmi szolgáltatási kutatási program keretében. Folyamatban van egy célzott EDF-projekt, amely többek között a légiforgalmi szolgáltatási adatok cseréjére irányul. Nem találtunk bizonyítékot a katonai gyakorlatokból levont tanulságok olyan hivatalos elemzésére, amely megerősítené a levont tanulságokkal kapcsolatos szilárd és eredményes képesség meglétét uniós szinten. Ez a képesség elengedhetetlen annak biztosításához, hogy a nemzeti és multinacionális (beleértve a NATO-t is) döntéshozatali és helyszíni gyakorlatok során felmerülő problémákat megfelelően, hivatalos eljárás keretében rögzítsék és kezeljék, és korrekciós intézkedéseket javasoljanak.

74 Ami az uniós intézmények által a III. pillérre vonatkozó uniós szintű kulcsintézkedések terén elért eredményeket illeti, a rendelkezésre álló információk, valamint az általunk végzett további információgyűjtés és -elemzés alapján:

- négy intézkedés esetében nincs konkrét információ az előrehaladásról;
- négy intézkedés folyamatban van.

75 A tagállamok intézkedésre való egyik felkérése arra irányul, hogy az Európai Védelmi Ügynökség munkáját alapul véve és megvizsgálva a biztonsági vonatkozású funkcionális követelmények kidolgozására adódó lehetőségeket, biztosítsák a jövőbeli digitális folyamatok és eljárások kiberrezilienciáját. Valamennyi általunk felkeresett tagállam elismerte az ilyen fenyegetések fontosságát, és dolgozik a kiberreziliencián. Az intézkedés meghatározása miatt azonban nem tudtuk egyértelműen értékelni annak befejezését, mivel hiányoznak az egyértelmű kritériumok, az alapértékek, a mérföldkövek és a konkrét célérték.








IV. pillér. „Partnerségi dimenzió”: némi előrelépés az uniós szintű kulcsintézkedések terén

76 A második cselekvési terv IV. pillére négy uniós szintű kulcsintézkedést tartalmaz, a tagállamokat azonban nem kéri fel intézkedésre. Mind a hét felkeresett tagállam egyben NATO-tag is. Számukra a NATO a kollektív védelem fő hajtóereje Európában. Valamennyi általunk felkeresett tagállam megerősítette, hogy az e pillérhez tartozó intézkedések relevánsak, különösen az Unió és a NATO közötti szorosabb együttműködés szempontjából. Úgy ítélik meg azonban, hogy az Uniónak nem kellene párhuzamosan végeznie a NATO által már végzett tevékenységeket. Elismerik, hogy a NATO ténylegesen magas szinten osztályozza az információkat, de úgy vélik, hogy ez nem hátráltathatja az Uniót és a NATO-t a további együttműködésben, és a katonai mobilitást az Unió és a NATO közötti együttműködés jó példájának tekinti. Az e pillérhez tartozó mind a négy uniós szintű kulcsintézkedés folyamatban van. Az egyik intézkedés azonban kialakításából adódóan nem teszi lehetővé az elért eredmények értékelését. További információért lásd: [IV. melléklet](#).

77 Az uniós szintű kulcsintézkedések terén elért eredményekről és a tagállamok intézkedésre való felkérései nyomán elért eredményekről készített értékelésünket a [3. táblázat](#) és a [4. táblázat](#) foglalja össze. A táblázatok a „közlekedési lámpák” színkódját használják, amelynek jelentése a következő:








- zöld: befejezett vagy befejezéséhez közeledik;
- narancssárga: folyamatban van;
- piros: az előrehaladás problémás (pl. csekély előrelépés történt, nem áll rendelkezésre információ, vagy nem lehet értékelni a teljesítést).

3. táblázat. Unió szintű kulcsintézkedések – Az elért eredmények számvevőszéki értékelésének összefoglalója

				Összesen
 I. pillér. Multimodális folyosók és logisztikai csomópontok: beruházás a kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrába	3	2	–	5
 II. pillér. Szabályozási támogatási intézkedések	1	5	–	6
 III. pillér. Reziliencia és felkészültség	–	9	5	14
 IV. pillér. Partnerségi dimenzió	–	4	–	4
Összesen	4	20	5	29

Forrás: Európai Számvevőszék.

4. táblázat. A tagállamok intézkedésre való felkérése – Az elért eredmények számvevőszéki értékelésének összefoglalója a hét felkeresett tagállamra nézve

				Összesen
 I. pillér. Multimodális folyosók és logisztikai csomópontok: beruházás a kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrába	5	–	–	5
 II. pillér. Szabályozási támogatási intézkedések	2	–	1	3
 III. pillér. Reziliencia és felkészültség	–	1	–	1
 IV. pillér. Partnerségi dimenzió	–	–	–	–
Összesen	7	1	1	9

Forrás: Európai Számvevőszék.

Következtetések és ajánlások

78 A katonai mobilitásra vonatkozó uniós politika sokat változott a 2017. évi első lépések óta. Ellenőrzésünk az eddig elért eredményeket vizsgálta, különös tekintettel a katonai mobilitásról szóló, 2022 novemberében közzétett második uniós cselekvési tervre (cselekvési terv 2.0). A tervet az érdekelt felek észrevételeinek figyelembevételével, de Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújának kihívásokkal teli körülményei között, szűkös időkeretben dolgozták ki. Összességében arra a következtetésre jutottunk, hogy a második cselekvési terv nem épült kellően szilárd alapokra többek között olyan tervezési hiányosságok miatt, mint a részletes előzetes elemzés és igényfelmérés elmaradása, amelyek révén felmérhető lett volna, hogy arányaiban mekkora költségvetésre lenne szükség. A stratégia célkitűzései – a katonai személyzet, felszerelések és eszközök gyors és zökkenőmentes mozgásának biztosítása, többek között rövid időn belül és nagy léptékben az Unió határain belül és azokon túl is – eddig változó eredményeket értek el.

79 Megállapítottuk, hogy az Unióban nincs olyan központi funkció vagy szerv, amely koordinálná a katonai mobilitási intézkedéseket. Öt felkeresett tagállam képviselői tettek említést az Unión belüli katonai mobilitás irányítási szabályairól, jelezve, hogy azok összetettek, és nehéz megállapítani, hogy kinek mi a feladata. A szabályozási intézkedések területén átfedéseket (például egyidejű jelentési útvonalakat és egymáshoz hasonló projekthatóköröket) tártunk fel a különböző érdekelt felek által az Unión belüli katonai mobilitás kapcsán végzett tevékenységek között. Az Európai Parlament részleges felügyeletet gyakorol az Unión belüli katonai mobilitás felett (lásd: [22–31.](#) bekezdés).

1. ajánlás. A katonai mobilitás uniós irányítási rendszerének javítása

A Bizottság és az Európai Külügyi Szolgálat (EKSZ):

- a) egyszerűsítse az Unió, a tagállamok és más érdekelt felek közötti koordinációt, adott esetben például egyetlen kapcsolattartó pont kijelölésével;
- b) erősítse a meglévő szinergiákat és az interakciót az Európai Védelmi Ügynökség, az állandó strukturált együttműködési projektek, valamint a Bizottság és az EKSZ között az átfedések kockázatának minimalizálása érdekében.

Megvalósítás céldátuma: 2025

80 A második cselekvési terv megfogalmazása olyan kompromisszum eredménye volt, amely noha biztosította a közös megegyezést, esetleg gyengítette annak általános eredményességét azzal, hogy mind a 27 tagállam eltérő álláspontját figyelembe vette. A 2022–2026-os időszakra vonatkozó második cselekvési terv kialakításából adódóan korlátozott volt a nyomon követés és a beszámolás. A terv kimondja, hogy az uniós szintű szereplők, többek között az Európai Védelmi Ügynökség „meg fogják hozni” a nekik címzett intézkedéseket, a tagállamokat azonban csak „felkéri” intézkedések meghozatalára. A tagállamok nem kötelesek külön hivatalos eljárás keretében beszámolni az Uniónak azokról az intézkedésekről, amelyek meghozatalára „felkérték” őket (erre sem a Bizottság, sem az EKSZ nem szólította fel őket), ezért ezt nem is teszik meg (lásd: [33–37.](#) és [40.](#) bekezdés).

81 Az általunk felkeresett hét tagállam közül három olyan politikai dokumentumnak tekinti a második cselekvési tervet, amely kimondja, hogy az Unió aktív a katonai mobilitás területén. Ezt azonban hátráltatja, hogy nem kellően működőképes. A 29 uniós szintű kulcsintézkedésből például csak 13 esetében határoztak meg céldátumot (lásd: [38–39.](#) bekezdés).

82 A második cselekvési tervre vonatkozó [első eredményjelentést](#) 2023 novemberében tették közzé. A jelentés nem tartalmaz szisztematikusan információkat az egyes uniós szintű kulcsintézkedések tekintetében eddig elért eredményekről. Ahelyett tehát, hogy egyértelműen utalna a cselekvési tervben meghatározott intézkedések terén elért eredményekre, inkább csak felsorolja, hogy mi történt az Unióban a katonai mobilitás tekintetében a beszámolási időszak utolsó évében. Nem tartalmazza továbbá az eddig – például a multinacionális katonai gyakorlatokból – levont tanulságok elemzését sem (lásd: [40–41.](#) és [73.](#) bekezdés).

2. ajánlás. A második cselekvési tervben szereplő egyes intézkedések előrehaladásának nyomon követése és az arról való beszámolás

A Bizottság és az EKSZ kövesse szorosan nyomon a második cselekvési terv végrehajtását azáltal, hogy szisztematikusan értékeli az előrehaladást, a késedelmeket és a lehetséges problémákat az egyes uniós szintű kulcsintézkedésekkel kapcsolatban. A tagállamok katonai mobilitás terén fennálló szuverenitásának sérelme nélkül a Bizottság és az EKSZ ösztönözze a tagállamokat, hogy nyújtsanak tájékoztatást a számukra előirányzott intézkedések előrehaladásáról. Ezt követően az egyes fellépések teljesítésére vonatkozó információkat foglalják bele a későbbi eredményjelentésekbe.

Megvalósítás céldátuma: 2025

83 A rendelkezésre bocsátott uniós finanszírozás összege kulcsszerepet játszik annak meghatározásában, hogy az Unió várhatóan mekkora befolyással bír a katonai mobilitásra vonatkozó szakpolitikai döntések tekintetében. A 2021–2027-es MFF-en belül az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) keretében a kettős felhasználású katonai mobilitási infrastruktúrára szánt 1,69 milliárd eurós költségvetést valamennyi általunk megkérdezett szereplő szerénynek tekintette, de általánosságban kedvezően fogadták azt, mint a helyes irányba tett első lépést. Megállapítottuk, hogy a második cselekvési terv közzétételekor a Bizottság nem készített megbízható becslést a kitűzött célok és célértékek eléréséhez szükséges finanszírozásról (lásd: **35.** és **43.** bekezdés).

84 Figyelembe véve az európai biztonsági helyzet alakulását Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúját követően, a Bizottság a rendelkezésre álló összegeket előreütemezte, és már 2022-ben és 2023-ban pályázatot írt ki rájuk. Az általunk megkérdezett hét tagállam közül hat úgy ítélte meg, hogy ez volt a helyes megközelítés, mivel így az uniós finanszírozású projekteket esetleg korábban végre lehetne hajtani. Bár a költségvetésnek a kettős felhasználású infrastruktúrákba történő beruházások számára történő gyors rendelkezésre bocsátása fontos politikai jelzés volt az Unió részéről, megállapításunk szerint az így nyújtott uniós finanszírozás nem volt stabil és kiszámítható, mivel így több mint négy évet kell várni a következő többéves pénzügyi keretig – ez igen hosszú idő a legközelebbi kettős felhasználású infrastruktúrákra vonatkozó új pályázati felhívások kiírása és a finanszírozás rendelkezésre bocsátása előtt. Ez azzal a kockázattal jár, hogy az esetleges további fontos beruházások késedelmet szenvednek és elvesznek az érdekelt felek uniós finanszírozással és pályázatokkal kapcsolatos tapasztalatai (lásd: **45.** bekezdés).

85 Annak ellenére, hogy milyen nagy mértékű volt a túljelentkezés a második és a harmadik pályázati felhívásra, és hogy az Unió határain példátlan mértékű fenyegetések tapasztalhatók, amelyek minden eddiginél kézzelfoghatóbbak, a jelenlegi többéves pénzügyi keretben nem áll rendelkezésre több uniós forrás a kettős felhasználású infrastrukturális projektek finanszírozására irányuló katonai mobilitási pályázati felhívásokra (lásd: [9. ábra](#) és [48. bekezdés](#)).

86 Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz közlekedéssel kapcsolatos általános pályázati felhívásain gyakran ugyanazon pályázók vesznek részt, mint a katonai mobilitási felhívásokon. Megállapításunk szerint a CEF uniós közlekedéssel kapcsolatos pályázati felhívásai valóban gyakran a TEN-T törzshálózaton és a katonai mobilitási hálózaton egyaránt megtalálható projektekre vonatkoznak, és megfelelnek a kettős felhasználásra vonatkozó követelményeknek, a CEF katonai mobilitási pályázati felhívásainak előírásai szerint. A CEF közlekedéssel kapcsolatos pályázatait tehát fel lehetne használni a katonai mobilitás szűk keresztmetszeteinek megoldására (lásd: [48. bekezdés](#)).

3. ajánlás. Annak a lehetőségnek az értékelése, hogy a CEF közlekedéssel kapcsolatos pályázati felhívásait fel lehet-e használni a jelenlegi többéves pénzügyi keretben (2021–2027) kettős felhasználású infrastrukturális projektek finanszírozására

A Bizottság vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a CEF jelenlegi többéves pénzügyi keret szerinti közlekedéssel kapcsolatos fennmaradó pályázati felhívásait felhasználják kettős felhasználású infrastrukturális projektek finanszírozására. Ennek az értékelésnek figyelembe kell vennie a katonai követelményeket és az Unió által a saját katonai hálózatában feltárt hiányosságokat.

Megvalósítás céldátuma: 2025

4. ajánlás. Lépések megtétele annak érdekében, hogy a 2027 utáni többéves pénzügyi kereten belül javuljon a katonai mobilitás lehetséges finanszírozásának kiszámíthatósága

A következő többéves pénzügyi keretre vonatkozó javaslat előkészítése során a Bizottság vizsgálja meg, hogy miként tehető kiszámíthatóbbá a kettős felhasználású infrastruktúra finanszírozása. A javaslatnak tartalmaznia kell az arról szóló értékelést, hogy a vonatkozó uniós eszközök felhasználhatók-e kettős felhasználású infrastrukturális projektek finanszírozására.

Megvalósítás céldátuma: 2027

87 Megállapítottuk, hogy a CEF katonai mobilitási pályázati felhívásainak öt azonos súlyozású projektkiválasztási kritériuma csak részben volt megfelelő az Unión belüli katonai mobilitás javítása szempontjából kulcsfontosságú projektek azonosításához. Ezt az értékelést az általunk felkeresett hét tagállam közül négy megerősítette. A katonai értékelést például csak egy kritérium – a prioritás és sürgősség – értékelésénél vették számításba. Fennáll tehát annak a kockázata, hogy az Unió által finanszírozott kettős felhasználású projektek katonai szempontból nem a legrelevánsabbak (lásd: [44.](#) és [53.](#) bekezdés).

88 Megállapítottuk továbbá, hogy a kettős felhasználású infrastrukturális projektek uniós finanszírozásra történő kiválasztása során nem vették kellőképpen figyelembe a geopolitikai szempontokat. Ezzel a témában véleményt nyilvánító hat tagállam közül három egyetértett. A projekteket egyesével választották ki a folyosó egyes elszigetelt részeinek javítása céljából, de nem feltétlenül a legstratégiaibb helyszíneken, a szélesebb perspektíva figyelembevétele nélkül. Valamennyi felkeresett tagállam úgy vélte, hogy az uniós finanszírozású kettős felhasználású infrastrukturális projektek kiválasztási folyamatába bizonyos rangsorolási formákat is be kell építeni (lásd: [54.](#) és [56.](#) bekezdés).

89 Az uniós finanszírozásra kiválasztott 95 projekt 21 különböző uniós tagállam között oszlott meg. Az uniós finanszírozású projektek egyértelműen az Unió középső és keleti részén összpontosulnak: az első négy tagállam közül három Oroszországgal, három Belarusszal, egy pedig Ukrajnával határos. Ugyanakkor az Ukrajna felé vezető déli útvonalon az Unió görögországi projekteket például egyáltalán nem finanszírozott, és egy bolgár konzorcium résztvevőjének is csak szerény támogatást nyújtott (lásd: [58–60.](#) bekezdés).

5. ajánlás. A kettős felhasználású infrastrukturális projektek kiválasztási folyamatának javítása a 2027 utáni többéves pénzügyi keretben

A Bizottság és az EKSZ biztosítja, hogy a 2027 utáni többéves pénzügyi keretben a legrelevánsabb kettős felhasználású infrastrukturális projektek kiválasztásakor részesítsék előnyben azokat a beruházásokat, amelyek – a hatékonyságot és az eredményességet előmozdítva – kezelik az Unió által a katonai hálózatban feltárt hiányosságokat. Ennek magában kell foglalnia a NATO-folyosókkal való szinergiák keresését is. E célból a Bizottság fontolóra vehetné a katonai értékelés súlyozásának növelését a kiválasztási folyamat során, tükrözve azt az elvet, hogy a kettős felhasználású projekteknek mind a polgári, mind a katonai felhasználók javát szolgálniuk kell.

Megvalósítás céldátuma: 2027

90 Megállapítottuk, hogy a második cselekvési terv túl sok intézkedést tartalmazott, és nem volt kellően célirányos. Ez különösen igaz volt a III. pillérre („Reziliencia és felkészültség”), amelyen belül a legtöbb uniós szintű kulcsintézkedést hozták meg (29-ből 14-et, azaz 48%-ot). Több érdekelt fél szintén kifejezte ezen aggályát (lásd: [72.](#) bekezdés).

91 Összességében megállapítottuk, hogy a 29 uniós kulcsintézkedés közül csak négy tekinthető befejezettnek, míg a többségük végrehajtása továbbra is folyamatban van. A 29 intézkedésből öt esetben nem állt rendelkezésre elegendő információ a végrehajtás jelenlegi állapotának értékeléséhez. További nyolc kulcsintézkedés az EDA felelősségi körébe tartozott, ezért azokat nem ellenőrizhettük, vagyis nem tudtuk megvizsgálni azok végrehajtásának állapotát. A második cselekvési terven belül összességében a kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrába történő beruházásokat lefedő I. pillérben volt a legnagyobb előrelépés, a másik három pillérrel kapcsolatos munka azonban még nagyrészt folyamatban volt (lásd: [65–77.](#) bekezdés).

92 Az általunk felkeresett hét tagállam mindegyike reagált az I. pillér keretében a kettős felhasználású közlekedési infrastrukturális beruházásokra vonatkozó felkérésre. Bár aktívan hozzájárultak a II. pillér szerinti szabályozási támogatási intézkedésekkel kapcsolatos munkához, nem mindegyikük teljesítette a határátlépési eljárások tekintetében kitűzött 5 munkanapos (a gyorsreagálású egységek esetében 3 napos) célt. Az összes intézkedés esetében elérendő mutatók és konkrét célok – köztük a céldátumok – hiánya miatt nem tudunk pontos, átfogó értékelést adni a második cselekvési terv terén elért eredményekről, azon túl, hogy jelezzük, hogy az intézkedések végrehajtása folyamatban van, és az előrehaladás változó (lásd: [65–77.](#) bekezdés).

6. ajánlás. Az uniós katonai mobilitási intézkedések kialakításának célzottabbá tétele

A jövőbeli katonai mobilitási cselekvési tervek megtervezésekor a Bizottság és az EKSZ:

- a) szisztematikusan használja fel a jelenlegi cselekvési tervből, a nemzeti és multinacionális (beleértve a NATO-t is) gyakorlatokból, valamint Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújából levont tanulságokat. Ezeket a levont tanulságokat valamennyi érdekelt fél körében is terjesszék;
- b) összpontosítson az infrastruktúra javítására, valamint olyan egyértelmű intézkedésekre, amelyek lehetővé teszik a határokon átnyúló mozgások gyorsabbá tételét és fokozzák a kiberbiztonságot, továbbá lehetőség szerint határozzon meg mutatókat, célokat és céldátumokat, hogy valamennyi intézkedés esetében ösztönözze az előrehaladásról szóló beszámolást.

Megvalósítás céldátuma: 2026, a jelenlegi cselekvési terv utolsó éve

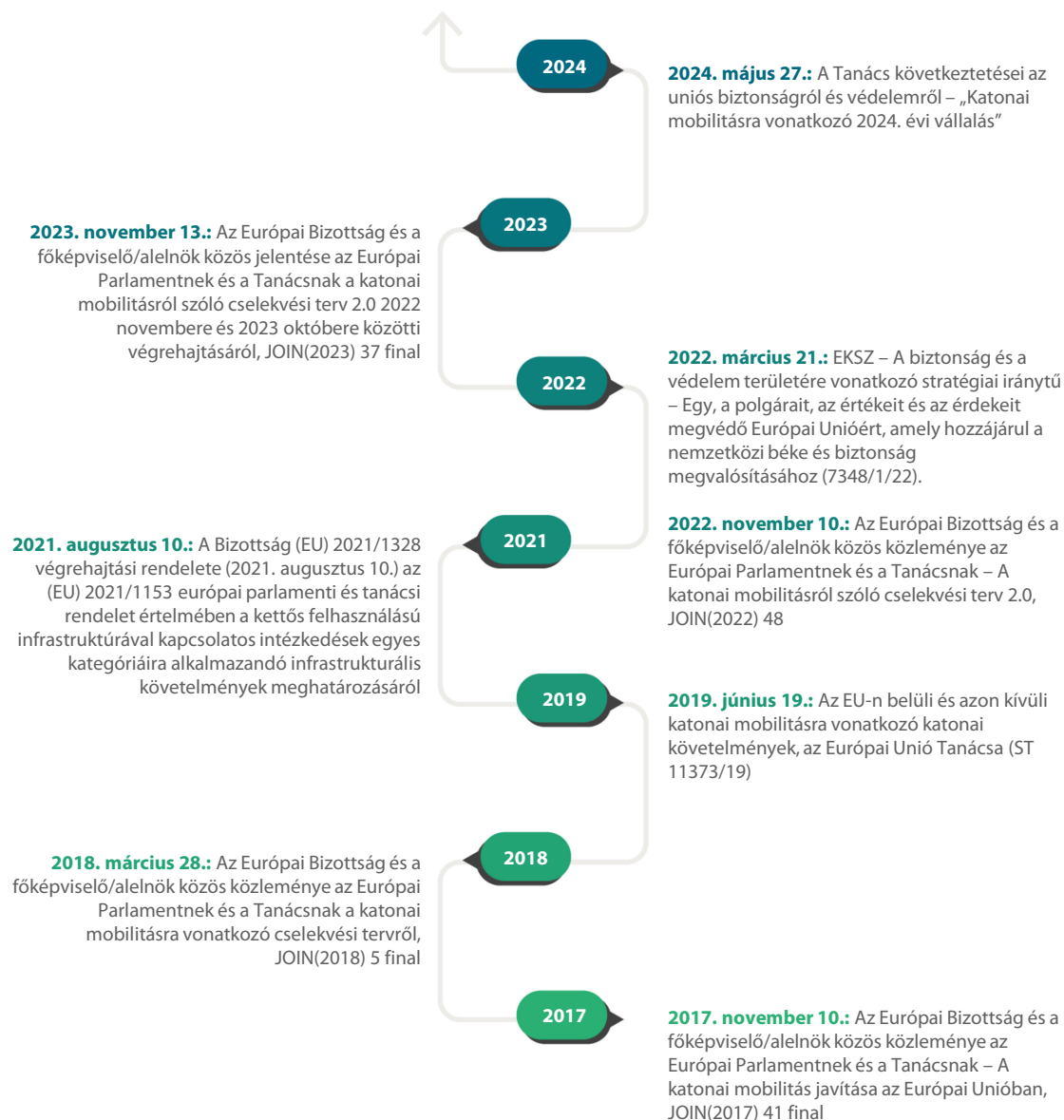
A jelentést 2024. december 3-i luxembourgi ülésén fogadta el a Bettina Jakobsen számvevőszéki tag elnökölte III. Kamara.

a Számvevőszék részéről

Tony Murphy
elnök

Mellékletek

I. melléklet. Az uniós katonai mobilitási fejlemények időrendi áttekintése, 2017–2024



Forrás: Európai Számvevőszék.

II. melléklet. Az érdekelt felek szerepe és felelőssége a katonai mobilitás területén az Unióban

UNIÓS TAGÁLLAMOK

Az Európai Unióban egyre nagyobb az együttműködés a biztonság és a védelem terén, és a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret (MFF) a korábbi többéves pénzügyi keretekhez képest jelentősen több finanszírozást biztosít a védelem számára. Forrásokat vezet be például a kettős felhasználású katonai mobilitási infrastruktúra és az Európai Védelmi Alap (EDF) számára. Ez utóbbi 8 milliárd eurós költségvetéssel rendelkezik a 2021–2027-es időszakra, és további 1,5 milliárd eurót biztosít a 2021–2027-es többéves pénzügyi keret félidős felülvizsgálatával létrehozott új eszköz, a Stratégiai Technológiák Európai Platformja (STEP) keretében. Ezek az uniós források azonban az uniós tagállamok védelmi kiadásainak csak kis részét teszik ki. Az uniós tagállamok a védelmet a nemzeti szuverenitás körébe tartozó kérdésnek tekintik. Az EDA „*Defence Data 2022 – Key findings and analysis*” című dokumentuma szerint 2022-ben a 27 tagállam teljes védelmi kiadásai 240 milliárd eurót tettek ki, folytatva a nyolc egymást követő év növekedésének pozitív tendenciáját.

Az uniós tagállamok nemzeti költségvetései a katonai mobilitási projektekre és a kettős felhasználású infrastruktúrákra szánt forrásokat is tartalmazzák. Az érintett összegekről nem állnak rendelkezésre adatok.

Az uniós tagállamok minisztériumai általában rendelkeznek belső ellenőrzési részlegekkel. A külső ellenőrzéseket ezen országok legfőbb ellenőrző intézményei végzik. A legfőbb ellenőrző intézmények (és az Európai Számvevőszék) tagjai a Legfőbb Ellenőrzési Intézmények Nemzetközi Szervezetének (INTOSAI). Ez a szervezet dolgozta ki a legfőbb ellenőrző intézmények nemzetközi standardjait (ISSAI). Az ISSAI-k a közszféra ellenőrzésére vonatkozó irányadó nemzetközi standardok.

AZ ÉSZAK-ATLANTI SZERZŐDÉS SZERVEZETE

Az Észak-atlanti Szerződés Szervezete (NATO) a kollektív területi védelem elve mellett elkötelezett politikai és katonai szövetség. 2024. március 7-én a NATO-nak 32 európai és észak-amerikai tagországa volt. E 32 ország közül 23 uniós tagállam. Négy uniós tagállam nem a NATO tagja (Ausztria, Ciprus, Írország és Málta). Az Egyesült Államok és Németország járul hozzá a legnagyobb mértékben a NATO költségvetéséhez.

Az Egyesült Államok messze a legnagyobb létszámú aktív katonai állománnyal (körülbelül 1,3 millió fővel) rendelkező NATO-tagország.

A NATO a katonai mobilitás tekintetében a NATO-tagországok védelmi minisztériumai számára kulcsfontosságú referencia/sarokkő, valamint az európai katonai mobilitás fő hajtóereje (többek között műveleti tervei, a katonai mobilitásra vonatkozó követelményei és standardjai, illetve a 302. sz. NATO-vámformanyomtatvány révén).

A NATO 2024–2028-as időszakra szóló közös finanszírozási terve magában foglalja a NATO biztonsági beruházási programját (NSIP). Az NSIP finanszírozza a NATO eszközeinek fejlesztéséhez és frissítéséhez szükséges közös beruházásokat, beleértve a NATO-tagországok katonai infrastruktúráját is. Az EU-NATO együttműködésről szóló, 2023. január 10-i harmadik együttes nyilatkozat szerint a katonai mobilitás terén kézzelfogható eredményeket kell elérni.

A NATO rendelkezik belső ellenőrzési struktúrával. A szervezet független, külső ellenőrző szerve a NATO Nemzetközi Könyvvizsgálói Testülete (IBAN). Az IBAN háromféle ellenőrzést végez: a NATO-szerveknek és az adatszolgáltatásra kötelezett szervezeteknek a pénzügyi ellenőrzéseit, a NATO teljesítmény-ellenőrzéseit, valamint a NATO NSIP pénzügyi ellenőrzéseit.

EURÓPAI VÉDELMI ÜGYNÖKSÉG

Az Európai Védelmi Ügynökséget (EDA) 2004-ben hozták létre. Az Ügynökség küldetése az volt, hogy „támogassa az EU védelmi képességeinek a válságkezelés területén történő fejlesztésére, valamint az európai biztonság- és védelempolitika jelenleg érvényes és a jövőben kialakítandó formájának fenntartására irányuló tanácsai és tagállami erőfeszítéseket”. [2024. évi hosszú távú felülvizsgálata](#) szerint az Ügynökség kifejezi az uniós összefüggésben a tagállamok védelmi érdekeit, és uniós szinten valódi kormányközi védelmi nexusként jár el.

Az EDA katonai mobilitással kapcsolatos rendezvényeket, például magas szintű szimpóziumokat szervez, és több katonai mobilitási kezdeményezést indított, többek között a következőket:

- A „[mozgás és szállítás projektcsoporthoz](#)” célja, hogy szakértői szintű platformként működjön, ahol a tagállamok információt cserélnek és megvitatják a katonai mozgással és szállítással kapcsolatos, folyamatban lévő tevékenységeket azzal a céllal, hogy azok előnyeiből részesülhessenek, és elkerüljék az átfedéseket. A projektcsoporthoz mind a 27 uniós tagállam, valamint Norvégia és Svájc is részt vesz. A partnerek közé tartozik a [Bizottság](#), az [EKSZ/EUKT](#), a [NATO](#), az Európai Mozgáskoordináló Központ, az athéni többnemzetiségű vízi szállítási koordinációs központ és az Európai Légiszállítási Parancsnokság.
- „[A határokon átnyúló mozgásokra vonatkozó engedélyekre irányadó eljárások optimalizálása Európában](#)” elnevezésű program azzal a céllal jött létre, hogy – szabályozási és eljárási kérdésekre egyaránt kitérve – harmonizálja és egyszerűsítse a határokon átnyúló mozgásokra vonatkozó eljárásokat.
- „[A vámügyi vonatkozású katonai követelmények harmonizálása](#)” elnevezésű programot a katonaság vámügyekkel kapcsolatos tevékenységeinek kezelésére fejlesztették ki.

Az EDA rendelkezik belső ellenőrzési funkcióval. Külső ellenőrzését egy „számvevői testület” végzi, amely három különböző részt vevő tagállam három számvevőjéből áll. Az EDA működési szabályai szerint az Ügynökség a Tanács irányítása és politikai felügyelete alatt működik, amelynek részére rendszeresen jelentéseket készít és amelytől rendszeres iránymutatást kap.

AZ EURÓPAI BERUHÁZÁSI BANK

Az Európai Beruházási Bank (EBB) a világ legnagyobb multilaterális hitelfelvevője és hitelezője. 2023 júniusában az EBB igazgatótanácsa úgy határozott, hogy az [európai biztonságra irányuló stratégiai kezdeményezés](#) révén 8 milliárd euróra növeli a biztonság és a védelem finanszírozását. Célja, hogy beruházásokat mozgósítson Európa kettős felhasználású biztonsági és védelmi rendszereinek támogatására. A katonai mobilitás a támogatható tevékenységek egyike.

2024 májusában az EBB aktualizálta az EBB csoport általi finanszírozásra jogosult kettős felhasználású termékekre és infrastruktúrára vonatkozó fogalom meghatározását, és megállapodott a biztonsági és védelmi iparban működő kis- és középvállalkozások és innovatív induló vállalkozások finanszírozásának megkönnyítéséről.

Az [Európai Bizottság, az Európai Számvevőszék és az EBB közötti háromoldalú megállapodás](#) mind az Európai Unió által a Banknak adott megbízatás alapján végzett hitelműveletekre, valamint a Bank által kezelt, és az Európai Unió által az általános költségvetés keretében garantált műveletekre kiterjed. Az EBB által finanszírozott katonai mobilitás nem illeszkedik ebbe a keretbe.

Az [EBB rendelkezik belső ellenőrzési osztállyal](#). Főfelügyeletén belül a három független ellenőrzési és elszámoltathatósági feladatkör az értékelési, a vizsgálati és a panasztételi mechanizmus. Számvizsgáló Bizottsága a Kormányzótanácsnak tartozik beszámolási kötelezettséggel¹⁵. Az EBB külső könyvvizsgálója (egy magán könyvvizsgáló cég) közvetlenül a Számvizsgáló Bizottságnak számol be, és ellenőri véleményt készít az EBB pénzügyi kimutatásairól¹⁶.

A BIZOTTSÁG, AZ EURÓPAI KÜLÜGYI SZOLGÁLAT ÉS AZ UNIÓS ÜGYNÖKSÉGEK

A katonai mobilitásról szóló második cselekvési terv tekintetében a legfontosabb érintett felek a következők:

- A [DG MOVE](#), amely a kapacitás javítása érdekében a hosszú távú infrastruktúra-tervezés javításán dolgozik. A CEF három katonai mobilitási pályázati felhívását 2021-ben, 2022-ben és 2023-ban a DG MOVE tette közzé.
- Az Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Végrehajtó Ügynökség ([CINEA](#)), amelyre a Bizottság átruházta az [Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz \(CEF\) közlekedés](#) programjának irányítását. A CINEA felel a CEF katonai mobilitási pályázati felhívásainak és az összes többi CEF pályázati felhívásnak az átfogó irányításáért.
- A [DG DEFIS](#) a 2022. novemberi [katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2.0](#) társszerzője volt, és irányítja az [EDF pályázati felhívásai](#) révén kiválasztott katonai mobilitási projekteket, beleértve a biztonságos digitális katonai mobilitási rendszert (SDMMS).
- Az [EKSZ Stratégiai, Koordinációs és Szakpolitikai Főosztálya](#) irányította a DG MOVE-val és a DG DEFIS-szel közösen a második cselekvési terv kidolgozását, valamint az e cselekvési tervre vonatkozó első eredményjelentés elkészítését. Az Európai Unió Katonai Törzse ([EUKT](#)), amely az EKSZ részét képezi, katonai kérdésekkel – többek között a katonai mobilitással – kapcsolatos szakértelmet és stratégiai tanácsadást nyújt. A három katonai mobilitási felhívás esetében az EUKT értékelte a két katonai kritériumot¹⁷.

¹⁵ Lásd: [az EBB Számvizsgáló Bizottságának 2022. évi éves jelentése](#).

¹⁶ Lásd: [az EBB 2022. évi pénzügyi jelentése](#).

¹⁷ 1. kritérium: milyen mértékben járul hozzá a javasolt projekt a katonai erők fokozott stratégiai telepítéséhez az Unióban missziók, műveletek és rutintevékenységek céljából? 2. kritérium:

- Az Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóság (DG TAXUD) részt vett a katonai tevékenységekkel összefüggésben katonai célú, határokon átnyúló mozgásokra vonatkozó vámokmány (a 302. sz. uniós vámformanyomtatvány) kidolgozásában és az Uniós Vámkódex ebből következő módosításában. Együttműködött az EDA-val is, hogy gyakorlatibb szempontból nyújtson [íránymutatást a 302. sz. formanyomtatványról](#). Az DG TAXUD-nak a második cselekvési tervben való részvétele eddig arra korlátozódott, hogy tanácsadói támogatást nyújtson a 302. sz. uniós formanyomtatvány lehetséges jövőbeli digitalizálásához.
- A Tartalmak, Technológiák és Kommunikációs Hálózatok Főigazgatósága (DG CNECT) két kockázatértékelést végzett az energia- és a távközlési ágazatban. Jelenleg nincs ütemterv a következő kiberbiztonsági szempontú kockázatértékelésre és kockázati forgatókönyvekre. A második cselekvési terv ösztönzőleg hat a közlekedési ágazat következőkben történő vizsgálatára.
- A Bizottság Főtitkárságának feladata a bizottsági igazgatóságok és szolgálatok közötti magas szintű koordináció biztosítása. Képviselet a Bizottságot különböző fórumokon, például a katonapolitikai kérdésekkel foglalkozó csoportban (PMG) és a Politikai és Biztonsági Bizottságban (PBB) az Európai Unió Tanácsában, valamint az EKSZ-en belül az Európai Unió Katonai Bizottságában (EUKB). A Főtitkárság vezeti a Bizottság főigazgatóságai és a NATO közötti rendszeres találkozókat.
- Más főigazgatóságok: [DG SANTE](#)¹⁸, [DG ENER](#)¹⁹, [DG ECHO](#)²⁰ és [DG NEAR](#)²¹.
- Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA)²².

A Bizottság, az EKSZ és az uniós ügynökségek rendelkeznek belső ellenőrzési részlegekkel (pl. a Bizottság [Belső Ellenőrzési Szolgálat](#)). Az Európai Számvevőszék az Európai Unió külső ellenőre. Éves mentesítési eljárása során a Parlament mind éves jelentéseink, mind különjelentéseink eredményeit felhasználja. Különböző típusú, pénzügyi, szabályszerűségi, illetve teljesítmény-ellenőrzéseket végzünk.

milyen mértékben szünteti meg a projekt a tagállami infrastruktúra-hálózat azonosított hiányosságait, beleértve a katonai mozgásokat jelenleg akadályozó szűk keresztmetszeteket is?

¹⁸ A III. pillérhez („Reziliencia és felkészültség”) kapcsolódó hatodik uniós szintű kulcsintézkedés esetében.

¹⁹ A III. pillérre vonatkozó 12. uniós szintű kulcsintézkedés esetében.

²⁰ A III. pillérre vonatkozó 14. uniós szintű kulcsintézkedés esetében.

²¹ A IV. pillérhez („Partnerségi dimenzió”) kapcsolódó negyedik uniós szintű kulcsintézkedés esetében.


²² A III. pillérre vonatkozó 13. uniós szintű kulcsintézkedés esetében.

III. melléklet. Helyszínen ellenőrzött projektek

Tagállam	A projekt célja	Uniós társfinanszírozás (millió euró)
Észtország	Diverzifikált projekt, amelynek célja az észtországi multimodális katonai mobilitás fokozása és a katonai bázishoz vezető kettős felhasználású közlekedési összeköttetések javítása egy új kikötői rakpart megépítésével, egy autópálya-viadukt újjáépítésével és egy vasútvonal egyik részének újjáépítésével	31,2
Németország	Vasúti projekt az északi-tengeri-balti folyosó 740 méteres vasúti infrastruktúrájának javítására vasúti hidak és mellékvágányok megépítésével	49,6
Litvánia	A litván-lengyel határig vezető útszakasz kialakítása	48,7
Lengyelország	Egy repülőtér légi oldalának katonai műveletekhez szükséges műveleti képességei növelésére irányuló projekt	37,9
Portugália	Egy kikötőben kettős felhasználású intermodális terminálra és vasútbővítésre irányuló projekt	7,6
ÖSSZESEN		175,0




IV. melléklet. A második cselekvési terv kulcsintézkedéseinek terén elért eredmények uniós szinten – További információk

A közlekedési lámpák színekódja: zöld, befejezett vagy befejezéséhez közeledik, narancssárga: folyamatban van, piros: az előrehaladás során problémák merültek fel²³.

Uniós szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
I. PILLÉR. Multimodális folyosók és logisztikai csomópontok			
1. INTÉZKEDÉS: „Az EKSZ (az EU Katonai Törzsét is beleértve) a tagállamokkal, a Bizottság szolgálataival és az Európai Védelmi Ügynökséggel együttműködésben 2022 végéig aktualizálni fogja az EU-n belüli és kívüli katonai követelményeket.”	A Tanács 2023. október 23-án elfogadta a felülvizsgált katonai követelményeket, beleértve a „Multimodális közlekedési folyosók” című II. mellékletet és az üzemanyag-ellátási lánc infrastruktúrájáról szóló mellékletet ²⁴ . A katonai követelmények aktualizálása visszatérő feladat lesz az Unió számára, mivel a NATO rendszeresen felülvizsgálja katonai követelményeit.	Befejezve (késéssel)	

²³ Részletesebben lásd: 77. bekezdés.


²⁴ Lásd: Közös jelentés az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a katonai mobilitásról szóló cselekvési terv 2.0 2022 novembere és 2023 októbere közötti végrehajtásáról, JOIN(2023) 37 final (a továbbiakban: „Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról”), 15. bekezdés.


Unió szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
2. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség és a Bizottság szolgálatai [...] továbbra is együttműködnek a polgári és a katonai légi közlekedés légtérhez és léginnavigációs szolgáltatásokhoz való hozzáféréseinek biztosítása terén.”	Észrevételezzük, hogy a „további együttműködés” nem tekinthető SMART célkitűzésnek, mivel nem konkrét, mérhető vagy határidőhöz kötött.	Folyamatban ²⁵	
3. INTÉZKEDÉS: „A Bizottság szolgálatai az EKSZ-szel együttműködésben 2023 közepéig tanulmányt készítenek annak megállapítása érdekében, hogy milyen lehetőségek vannak arra, hogy a rövid határidővel bejelentett, nagy létszámú mozgások esetében javuljon az üzemanyagokkal kapcsolatos reziliencia, a hosszú távú infrastruktúra-tervezés és az infrastruktúra optimális kihasználása. ...A nemzeti hatóságok észrevételei alapján a Bizottság szolgálatai és az EKSZ elemezni fogják a lehetséges hiányosságokat, és intézkedéseket javasolnak kezelésükre.”	Ez az intézkedés a 36. bekezdésben említett háromlépcsős elemzésre vonatkozik. A hiányelemzéshez a tagállamok 2024 júliusában újfent hozzájárultak.	Folyamatban (késéssel) ²⁶	
4. INTÉZKEDÉS: „Az EKSZ – a Bizottság szolgálataival és az Európai Védelmi Ügynökséggel folytatott konzultáció keretében – 2023 nyaráig kapcsolatot tart azzal tagállammal, amely hajlandó megszervezni a katonai mobilitással kapcsolatos első éves rendezvényt ...”	2023. június 19–20-án Svédországban került sor az „Expert meeting on Military Mobility – increasing commitments towards a connected Europe” (A katonai mobilitás – az összekapcsolt Európa felé tett kötelezettségvállalások növelése) című szakértői ülésre.	Megtörtént ²⁷	

²⁵ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról, 20. bekezdés.



²⁶ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról, 17. bekezdés.


²⁷ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról, 3. bekezdés.

Uniós szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
<p>5. INTÉZKEDÉS: „[...] a Bizottság [...] az MFF félidős értékelése keretében a prioritások átfogó felülvizsgálatakor mérlegelni fogja a katonai mobilitás költségvetésének [...] megerősítését.”</p>	<p>Ezt mérlegelték. Az MFF félidős felülvizsgálatának eredményeként azonban nem került sor kettős felhasználású infrastrukturális projektekre vonatkozó költségvetés hozzáadására.</p> <p>A tagállamok egy csoportja – köztük néhány általunk felkeresett tagállam – sikertelenül lobbizott a katonai mobilitás finanszírozásának ilyen mértékű növelése érdekében.</p>	<p>Megtörtént</p>	




Unió szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
II. PILLÉR. Szabályozási támogatási intézkedések			
<p>1. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség a földi és a légtérben történő mozgások tekintetében 2024-ig támogatni fogja a részt vevő tagállamokat a határokon átnyúló mozgásokra vonatkozó engedélyek eljárásaira irányadó technikai megállapodások teljes körű végrehajtásában azáltal, hogy nyomon követi azok használatát, valamint azonosítja és felszámolja a szűk keresztmetszeteket és akadályokat; megnevezi azokat a területeket, amelyekre nem terjednek az aláírt technikai megállapodások, és javítja a megállapodások tartalmát; továbbá a tengeri színtérré vonatkozó technikai megállapodást dolgoz ki.”</p> <p>2. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség 2024 végéig értékelni fogja, miként fokozhatók a szinergiák „katonai mobilitás” tárgyú PESCO-projekt és az Európai „LogHub-hálózat” és a műveletek támogatása tárgyú PESCO-projekt között.”</p>	<p>A 2023. novemberi eredményjelentés szerint, amelyről az Európai Védelmi Ügynökség visszajelzést adott a Bizottságnak, ezek az intézkedések folyamatban vannak²⁸.</p> <p>2024 novemberében az EDA arról tájékoztatott bennünket, hogy végrehajtotta a 2. intézkedést, az 5. intézkedésre (Az Unió egészére kiterjedő logisztikai informatikai hálózat koncepciója) vonatkozó zárójelentés rendelkezésre áll, és azt megosztották a részt vevő tagállamokkal, valamint hogy elkészült a 6. intézkedésre (Additív gyártás a logisztika támogatásáért)</p>	<p>Ez a négy intézkedés elsősorban az Európai Védelmi Ügynökségnek szól, azokat ezért nem tudjuk ellenőrizni (lásd: 20. bekezdés és II. melléklet).</p>	

²⁸ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról, 21. és 22. bekezdés (1. intézkedés), 23. bekezdés (2. intézkedés), 27. bekezdés (5. intézkedés), 28. bekezdés (6. intézkedés).

Unió szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
<p>5. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség 2024-ig kidolgozza az EU egészére kiterjedő logisztikai informatikai hálózat koncepcióját annak érdekében, hogy lehetővé váljon a logisztikai adatok különböző résztvevők közötti cseréje. Az Európai Védelmi Ügynökség 2023-ig ismerteti a nemzeti kereskedelmi célú logisztikai informatikai rendszerek – többek között a nyomkövetési és vállalati erőforrás-tervezési (ERP) szoftverek – feltérképezéséről szóló tanulmány megállapításait, ami a további intézkedések kezdeményezésének alapjául szolgál majd.”</p> <p>6. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség 2024-ig meghatározza azon közös szabványok első csomagját, amelyek az additív gyártási megoldások interoperabilis katonai felhasználásának előmozdítására irányulnak.”</p>	<p>vonatkozó projektirányítási terv, és az első eredmények rendelkezésre állnak.</p> <p>Megjegyzés: Valamennyi felkeresett tagállam pozitív visszajelzést adott e két PESCO-projektről, és különösen a 25 uniós tagállamot, valamint az Egyesült Államokat, Kanadát és Norvégiát érintő katonai mobilitási projektről. A részt vevő uniós tagállamok éves végrehajtási jelentést nyújtanak be a PESCO katonai mobilitási projektjéről.</p>		
<p>3. INTÉZKEDÉS: „A Bizottság a jövőbeli éves munkaprogramokban meghatározza az Európai Védelmi Alaphoz tartozó azon témákat, amelyek fokozni fogják a katonai mobilitást [...]”</p>	<p>A 2021. évi EDF-felhívás keretében kiválasztott SDMMMS projekt mellett a FASETT projektet a 2022. évi EDF-felhívás keretében, az ESOCA-t pedig a 2023. évi EDF-felhívás keretében választották ki.</p>	<p>Eddig megtett lépések</p>	
<p>4. INTÉZKEDÉS: „A Bizottság nyomon fogja követni a katonai mobilitással kapcsolatos információk biztonságos és gyors cseréjét szolgáló digitális rendszer fejlesztését, és szükség esetén jogi módosításokat készít az uniós vámjogszabályokhoz annak biztosítása érdekében, hogy rendelkezésre álljon egy jogi keret a rendszer tagállamok általi használatához, és hogy a rendszer összhangban legyen az uniós vámjogszabályokban megállapított vámeljárással.”</p>	<p>Részletesebben lásd: 69. bekezdés.</p>	<p>Folyamatban</p>	



Unió szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
III. PILLÉR. Reziliencia és felkészültség			
<p>1. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség a tagállamokkal, az EKSZ-szel és a Bizottság szolgálataival intenzíven konzultálva nyomon fogja követni a koordinált éves védelmi szemle „Megerősített katonai mobilitás” elnevezésű kiemelt területét annak érdekében, hogy a reziliencia, valamint a nagy létszámú fegyveres erők [...] mozgásához szükséges logisztikai és szállítási kapacitás – tekintetében kezelje a fennálló különbségeket és hiányosságokat.”</p>			
<p>3. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség a „Stratégiai légiszállítási képesség nagy méretű rakományokhoz” (SA TOC) elnevezésű PESCO-projekt tevékenységeinek figyelembevételével 2023-ig meg fogja vizsgálni a nagy méretű polgári teherszállító eszközök katonai célra történő átalakítását.”</p>	<p>A 2023. novemberi eredményjelentés szerint, amelyről az Európai Védelmi Ügynökség visszajelzést adott a Bizottságnak, ezek az intézkedések folyamatban vannak²⁹.</p>		
<p>4. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség 2024-ig meg fogja határozni a speciális vasúti szállítóeszközökre és a stratégiai célú tengeri szállítási képességekre vonatkozó lehetséges követelményeket.”</p>	<p>2024 novemberében az EDA arról tájékoztatott bennünket, hogy két tanulmány készítését kezdte meg, az egyiket a vasútról, a másikat pedig a belvízi szállítási kapacitásokról (beleértve az infrastrukturális és szabályozási szempontokat is).</p>	<p>Ez a négy intézkedés elsősorban az Európai Védelmi Ügynökségnek szól, ezért azokat nem tudjuk ellenőrizni (lásd: 20. bekezdés és II. melléklet).</p>	
<p>7. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség 2024-ig a Bizottság szolgálataival és az EKSZ-szel (az EU Katonai Törzsét is beleértve) együtt értékelni fogja a kettős felhasználású – például katasztrófaelhárítást szolgáló – stratégiai szállítási kapacitások előnyeit.”</p>			

²⁹ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról, 30. bekezdés (1. és 3. intézkedés), 31. bekezdés (4. intézkedés), 29. bekezdés (7. intézkedés).

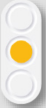

Unió szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
10. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség és a Bizottság szolgálatai továbbra törekednek arra, hogy biztosítsák a digitális adatok megbízható és hatékony cseréjét és megosztását a polgári és katonai légi közlekedés megfelelő érdekelt felei körében.”	A 2023. novemberi eredményjelentésben kiemelték a digitális adatmegosztás szükségességét, de nincs információ a folyamatban lévő tényleges munkáról ³⁰ .		
12. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség az EKSZ-szel és a Bizottság szolgálataival együtt a katonai mobilitáshoz szükséges katonai létesítmények és szállítási képességek éghajlatváltozás hatásaival szembeni rezilienciájának és energiabiztonságának fokozására irányuló, folyamatban lévő kezdeményezésekre fog hagyatkozni, és az éghajlatváltozással és a védelemmel kapcsolatos munka részeként ajánlásokat fog előterjeszteni a tagállamok számára.”	A 2023. novemberi eredményjelentés szerint, amelyről az Európai Védelmi Ügynökség visszajelzést adott a Bizottságnak, ez az intézkedés folyamatban van ³¹ .		
2. INTÉZKEDÉS: „Az EKSZ 2023-ig értékelni fogja a KBVP-missziók és -műveletek logisztikai lábnyomát, különösen a tanúsítások és az ellenőrzések, valamint a szállítási kapacitás esetleges hiányosságainak feltárása tekintetében, továbbá ajánlásokat fog tenni az együttműködési lehetőségekre vonatkozóan.”	A 2023. novemberi eredményjelentésben nincs információ.	Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció során nem kaptunk információt erről az intézkedésről.	



³⁰ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról: 32. és 35. bekezdés (10. intézkedés).

³¹ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról: 34. bekezdés (12. intézkedés).



Uniós szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
5. INTÉZKEDÉS: „Az EKSZ, az Európai Védelmi Ügynökség és a Bizottság szolgálatai meg fogják vizsgálni, miként lehetne fokozni a mozgási kapacitás koordinációját, többek között azáltal, hogy szinergiák kialakítására törekszünk a nemzetközi mozgáskoordináló központokkal.”	A 2023. novemberi eredményjelentés szerint ez az intézkedés folyamatban van ³² .	Nincs további információ.	
6. INTÉZKEDÉS: „A Bizottság szolgálatai – vészhelyzeti és válságtervezési és koordinációs céllal – 2024 végéig szállítási módokénti áttekintést nyújtanak a polgári terület valamennyi kulcsfontosságú szereplőjéről.”	A 2023. novemberi eredményjelentésben nincs információ.	Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció során nem szereztek információt erről az intézkedésről. Egyes érdekelt felek azonban hangsúlyozták a „társadalom egészére kiterjedő” megközelítés fontosságát a katonai mobilitás tekintetében.	

³² Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról: a 7. intézkedéshez hasonlóan lásd: 29. bekezdés (5. intézkedés).

Unió szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
<p>8. INTÉZKEDÉS: „Az EKSZ, a Bizottság szolgálatai és az Európai Védelmi Ügynökség ki fogja használni a nemzetközi gyakorlatokat, többek között az EU éles gyakorlatait és a NATO-val folytatott párhuzamos és koordinált gyakorlatokat, valamint adott esetben a NATO-gyakorlatokban való uniós részvételt a katonai mobilitási tevékenységek (fegyveres erők bevetése, fenntartása és átcsoportosítása) általános érvényesítéséhez.”</p>	<p>A 2023. novemberi eredményjelentésben nincs információ.</p>	<p>Valamennyi érdekelt fél hangsúlyozta a katonai gyakorlatok fontosságát. A PESCO katonai mobilitásra vonatkozó projektje döntéshozatali gyakorlatokat folytat a határokon átnyúló mozgásokra vonatkozó engedélyek tesztelésére. Az általunk megkérdezett tagállamok 2024-ben különböző katonai gyakorlatokon vettek részt, ilyen volt például a NATO-val folytatott Steadfast Defender 24 vagy a Quadriga 24. Az általunk felkeresett öt kettős felhasználású projekt koordinátora közül négy arról tájékoztatott bennünket, hogy az uniós finanszírozású infrastruktúrát a gyakorlatban fogják tesztelni a katonai mobilitás szempontjából. Nincs bizonyíték a katonai gyakorlatok tanulságainak hivatalos elemzésére.</p>	
<p>9. INTÉZKEDÉS: „Az EKSZ a Bizottság szolgálataival és az Európai Védelmi Ügynökséggel együtt forgatókönyv-alapú gyakorlatokat fog szervezni a tagállamok szakértőinek bevonásával.”</p>	<p>A 2023. novemberi eredményjelentésben nincs információ.</p>	<p>Az EUKT felelős az éves MILEX válságkezelő gyakorlatokért. A legutóbbi ilyen gyakorlatok a MILEX 22, a MILEX 23 és a MILEX 24 voltak.</p>	


Unió szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
<p>11. INTÉZKEDÉS: „A Bizottság szolgálatai, az EKSZ és a Kiberbiztonsági Együtműködési Csoport a megfelelő polgári és katonai szervekkel és ügynökségekkel, valamint a létrehozott hálózatokkal együtműködésben kiberbiztonsági szempontból rendszeresen értékelni fogja a kockázatokat és a kockázati forgatókönyveket, a kiemelt kritikus ágazatokra helyezve a hangsúlyt. [...]”</p>	<p>A 2023. novemberi eredményjelentés szerint a távközlési és a villamosenergia-ágazat tekintetében kockázatértékelést végeztek és kockázati forgatókönyveket dolgoztak ki³³.</p>	<p>A találkozó során a Bizottság arról tájékoztatott bennünket, hogy a katonai mobilitás szempontjából kulcsfontosságú közlekedési ágazatra vonatkozóan még nem vettek tervbe időpontot ilyen kockázatértékelésre és kockázati forgatókönyvre, és nem tervezték meg ezek hatókörét sem. A közlekedési ágazatban sokkal több érdekelt fél van, mint a távközlési és a villamosenergia-ágazat esetében.</p>	
<p>13. INTÉZKEDÉS: „2023 végéig a Bizottság szolgálatai az EASA-val együtt, valamint a katonai légiközlekedési hatóságokkal és az ágazattal együtműködésben egy kísérleti projektet indítanak azzal a céllal, hogy létrehozzák a légijármű-modellek polgári és katonai konfigurációi által használt alkatrészek kölcsönös elismerésére szolgáló mechanizmust. [...]”</p>	<p>A 2023. novemberi eredményjelentésben, többek között a „Hozzáférs a légtérhez és a léginavigációs szolgáltatásokhoz (SES és SESAR)” című 20. bekezdésben nem szerepel információ.</p>	<p>Nincs további információ.</p>	

³³ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról: 32. bekezdés (11. intézkedés).



Unió szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
14. INTÉZKEDÉS: „A Bizottság szolgálatai, az Európai Védelmi Ügynökség és az EKSZ meg fogják vizsgálni azokat a vészhelyzeti intézkedéseket, amelyek uniós szinten elismert válságok idején – szükség esetén – kiemelt hozzáférést biztosítanak a katonaság számára a közlekedési infrastruktúrához, képességekhez és útvonalakhoz. [...]”	A 2023. novemberi eredményjelentés nem említi a közlekedési infrastruktúrához való elsőbbségi hozzáféréssel kapcsolatos sürgősségi intézkedésekkel kapcsolatos munkát. Hivatkozik azonban a 2022. decemberi kritikus fontosságú szervezetek rezilienciájáról szóló (CER) irányelvre ³⁴ . A közlekedés az ezen irányelv hatálya alá tartozó alapvető szolgáltatások egyike. A védelem azonban nem tartozik az irányelv hatálya alá.	A közlekedési infrastruktúrához való elsőbbségi hozzáféréssel kapcsolatos sürgősségi intézkedésekkel kapcsolatos munkáról nincs további információ.	
IV. PILLÉR. A partnerségi dimenzió			
1. INTÉZKEDÉS: „Az EKSZ a Bizottság szolgálataival és az Európai Védelmi Ügynökséggel együtt folytatni fogja a katonai mobilitásról szóló EU–NATO strukturált párbeszédet az információmegosztás és a vonatkozó munkaterületek koherenciájának biztosítása érdekében.”	A 2023. novemberi eredményjelentésben említésre kerül ³⁵ a 2023 januárjában aláírt harmadik EU–NATO együttes nyilatkozat . A 11. cikk értelmében: „Kézzelfogható eredményeket értünk el [...] a katonai mobilitás terén [...]”	A NATO az európai katonai mobilitás hajtóereje. Az uniós katonai követelményeket és a 302. sz. uniós vámformanyomtatványt például nagyrészt azok NATO-megfelelői ihlették.	

³⁴ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról, 33. bekezdés.

³⁵ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról: 37–39. bekezdés (1. intézkedés).

Uniós szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
<p>2. INTÉZKEDÉS: „Az EKSZ a Bizottság szolgálataival és az Európai Védelmi Ügynökséggel együtt – szükség esetén – beépíti a katonai mobilitást az érintett partnerekkel, különösen Kanadával, Norvégiával és az Egyesült Államokkal folytatott biztonsági és védelmi párbeszédbe.”</p>	<p>Az elért eredményekről szóló 2023. novemberi jelentés³⁶ beszámol az Egyesült Államok, Kanada és Norvégia részvételéről a PESCO katonai mobilitási projektjében. 2022 júliusában az Egyesült Királyság kérelmezte a projekthez való csatlakozást. Ezt követően az uniós védelmi miniszterek 2022. november 15-i ülésén a kérelmet hivatalosan jóváhagyták. Az Egyesült Királyság részvételére vonatkozó szabályokat véglegesíteni kell.</p>	<p>Folyamatban.</p>	




³⁶ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról: 38. bekezdés (2. intézkedés).

Uniós szintű kulcsintézkedés	Előrehaladás	A Számvevőszék értékelése	Színkód
<p>3. INTÉZKEDÉS: „A Bizottság szolgálatai és az EKSZ meg fogják vizsgálni a tagállamok fő közlekedési útvonalainak jobb összekapcsolására irányuló, folyamatban lévő munka keretében adódó kettős felhasználási lehetőségeket, különös hangsúlyt helyezve Ukrajnára és Moldovára.”</p>	<p>A 2023. novemberi eredményjelentés³⁷ megemlíti a TEN-T rendelet felülvizsgálatának folyamatát. Ez a felülvizsgálat a Bizottság által 2022 májusában útra indított szolidaritási folyosókra irányuló kezdeményezésre építve kiterjeszti a TEN-T folyosókat, hogy az ukrán kikötők Oroszország általi blokádját követően segítse Ukrajnát kereskedelmi útvonalainak fenntartásában.</p>	<p>Kiegészítő információ: az általunk felkeresett minisztériumok azon véleményüknek adtak hangot, hogy a TEN-T rendelet felülvizsgálata lehetőséget jelenthetett volna az EU számára arra, hogy a rendeletbe beépítse a katonai követelményeket, és így az összes uniós finanszírozású infrastruktúrát az uniós katonai követelményeknek megfelelő kettős felhasználású infrastruktúráként használhassa. Elismerték azonban, hogy vannak olyan országok, amelyek esetében ez a megközelítés nagyon költséges lett volna, és ezért a felülvizsgálat nem terjedt ki a katonai követelményekre.</p>	
<p>4. INTÉZKEDÉS: „Az EKSZ és a Bizottság szolgálatai meg fogják vizsgálni a regionális partnerekkel – különösen a bővítési országokkal – a bevált gyakorlatokról folytatott párbeszéd előmozdításának lehetőségeit.”</p>	<p>„[...]meg fogják vizsgálni a párbeszéd előmozdításának lehetőségeit”: szintén példa egy olyan célkitűzésre, amely nem tekinthető SMART-nak, mivel nem konkrét, mérhető vagy határidőhöz kötött. A 2023. novemberi eredményjelentésben említésre kerül a „Kapcsolattartás más partnerekkel”.</p>		




³⁷ Közös jelentés a 2022. november és 2023. október közötti időszakról: 40. bekezdés (3. intézkedés).




V. melléklet. A felkeresett tagállamok visszajelzései a második cselekvési terv szerinti intézkedésre való felkérésekről – További információk

A közlekedési lámpák színekódja: zöld, befejezett vagy befejezéséhez közeledik, narancssárga: folyamatban van, piros: az előrehaladás során problémák merültek fel³⁸.

Az uniós tagállamok felkérése intézkedésre	A felkeresett tagállamok visszajelzései	Színekód
I. PILLÉR. Multimodális folyosók és logisztikai csomópontok		
1. INTÉZKEDÉS: „Tartsák fenn és fejlesszék a katonai mobilitással foglalkozó nemzeti kapcsolattartó pontok hálózatát.”	A hét felkeresett tagállam közül öt rendelkezik a katonai mobilitással foglalkozó nemzeti kapcsolattartó pontok hivatalos hálózatával. Az egyik tagállamban a kapcsolattartó pontokat eseti alapon jelölik ki. Egy másik tagállam pedig úgy ítélte meg, hogy nincs szükség kapcsolattartó pontra, mivel valamennyi fő érdekelt fél ismeri egymást, és szorosan együttműködik.	
2. INTÉZKEDÉS: „Dolgozzanak ki és nyújtsanak be a kettős felhasználású infrastruktúrára vonatkozó projektjavaslatokat [...]”	Valamennyi tagállam kidolgozott és benyújtott kettős felhasználású infrastruktúrára vonatkozó projektjavaslatokat. Megjegyzés: az 58. bekezdés és a 10. ábra szerint 21 tagállamban választottak ki projekteket uniós finanszírozásra.	
3. INTÉZKEDÉS: „Járuljanak hozzá az EU-n belüli és kívüli katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelmények aktualizálásához [...]”	Valamennyi tagállam hozzájárult a katonai mobilitásra vonatkozó katonai követelmények aktualizálásához.	

³⁸ Részletesebben lásd: 77. bekezdés.

Az uniós tagállamok felkérése intézkedésre	A felkeresett tagállamok visszajelzései	Színkód
<p>4. INTÉZKEDÉS: „A fent említett tanulmányban való felhasználás céljából 2023 közepéig terjesszék a Bizottság szolgálatai és az EKSZ elé arra vonatkozó nemzeti értékelésüket, hogy a fizikai hálózatok képesek-e megfelelni a katonai követelményekben meghatározott infrastrukturális követelményeknek.”</p>	<p>Az intézkedésre való felkérés megfogalmazása nem volt egyértelmű minden tagállam számára. Egy kivétellel azonban mindegyik megerősítette, hogy részt vett a 35. bekezdésben említett háromlépcsős elemzésben.</p>	
<p>5. INTÉZKEDÉS: „Keressenek energiahatékonysági vonatkozású szinergiákat nemzeti stratégiáikban annak érdekében, hogy 2023 vége előtt felkészítsék a fegyveres erőket az éghajlatváltozásra, ahogyan azt a stratégiai iránytű is szorgalmazza [...]”</p>	<p>A stratégiai iránytűben foglaltaknak megfelelően 2023 végéig valamennyi tagállam foglalkozott az energiahatékonysággal a fegyveres erőknek az éghajlatváltozásra való felkészítésére irányuló nemzeti stratégiáiban.</p>	
<p>II. PILLÉR. Szabályozási támogatási intézkedések</p>		
<p>1. INTÉZKEDÉS: „2023 végéig teljesítsék azt a célkitűzést, hogy a Tanács által 2018 júniusában elfogadott katonai mobilitási „vállalás” részeként a határátlépesi eljárások legfeljebb öt munkanapot vegyenek igénybe, és vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a gyorsreagálású egységek esetében ez az idő lecsökkenthető-e három munkanapra a „vállalás” esetleges aktualizálása céljából”.</p>	<p>E célkitűzések elérésével kapcsolatban eltérő válaszokat kaptunk. A felkeresett tagállamok többsége kijelentette, hogy teljesítette az 5 és 3 napos célkitűzéseket, és válság esetén a határidők akár az 5/3 munkanapnál is jóval rövidebbek lehetnek. Ugyanakkor néhány felkeresett tagállam jelezte, hogy további vizsgálatokat kell végezni a célok elérésének megerősítése érdekében, néhány más tagállamtól pedig nem kaptunk egyértelmű válaszokat. Azt is megjegyeztük, hogy a célérték hatókörét eltérő módon értelmezik, mivel egyes tagállamok úgy vélik, hogy az csak Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújának időtartamára érvényes, míg mások hangsúlyozták, hogy az Unió által használt referencia (5 munkanap) eltér a NATO által használttól (72 óra). A fentiek fényében úgy véljük, hogy ezen intézkedés tekintetében vannak problémák az előrehaladással.</p>	

Az uniós tagállamok felkérése intézkedésre	A felkeresett tagállamok visszajelzései	Színkód
<p>2. INTÉZKEDÉS: „vegyenek részt az uniós szinten készített releváns tanulmányokban, és bocsássák rendelkezésre hozzájuk szükséges adatokat.”</p>	<p>A tagállamok eltérően értelmezik az „uniós szintet”. Egyesek közülük az EDA-t és a PESCO-t uniós szintű szervezeteknek tekintik, míg mások nem. Ezért egyes tagállamok azt válaszolták, hogy megadták ezeket az információkat, míg mások azt mondták nekünk, hogy nem kaptak ilyen kéréseket.</p>	
<p>3. INTÉZKEDÉS: „Aktívan támogassák a határokon átnyúló mozgásokra vonatkozó engedélyekre irányadó technikai megállapodás kidolgozását a tengeri szintér tekintetében.”</p>	<p>Valamennyi tagállam aktívan támogatta a tengeri területre vonatkozó, határokon átnyúló szállítási engedélyekre vonatkozó technikai megállapodás kidolgozását.</p>	
<p>III. PILLÉR. Reziliencia és felkészültség</p>		
<p>1. INTÉZKEDÉS: „Az Európai Védelmi Ügynökség munkáját alapul véve és a biztonsági vonatkozású funkcionális követelmények kidolgozására adódó lehetőségének vizsgálatával biztosítsák a jövőbeli digitális folyamatok és eljárások kiberrezilienciáját.”</p>	<p>Valamennyi felkeresett tagállam elismerte az ilyen fenyegetések fontosságát, és dolgozik a kiberreziliencián, valamint jelezte számunkra a kiberrezilienciával kapcsolatos különböző tevékenységeit. Az intézkedést azonban úgy határozták meg, hogy az nem teszi lehetővé befejezésének egyértelmű értékelését, mivel hiányoznak az egyértelmű kritériumok, az alapfogatókönyv, a mérföldkövek és a konkrét cél. Ezért nem lehet megállapítani, hogy a tagállamok megfelelnek-e ennek az intézkedésnek.</p>	

Rövidítések

CEF: Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz

CINEA: Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Végrehajtó Ügynökség

DG DEFIS: Védelmi és Űripari Főigazgatóság

DG MOVE: Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság

EBB: Európai Beruházási Bank

EDA: Európai Védelmi Ügynökség

EDF: Európai Védelmi Alap

EKSZ: Európai Külügyi Szolgálat

EUKT: Az Európai Unió Katonai Törzse

HR/VP: Az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselője és a Bizottság alelnöke, egyben a Külügyek Tanácsának elnöke

NATO: Észak-atlanti Szerződés Szervezete

PESCO: Állandó strukturált együttműködés

SDMMS: Biztonságos digitális katonai mobilitási rendszer

TEN-T: Transzeurópai közlekedési hálózat

Glosszárium

302. sz. formanyomtatvány: A NATO által kidolgozott és később az Unió által elfogadott vámokmány a katonai áruk határokon átnyúló szállításához.

Hiányelemzés: Az aktuális és a kívánt vagy elvárt teljesítmény összehasonlítása a hiányosság kezeléséhez szükséges intézkedések meghatározása érdekében.

Közös biztonság- és védelempolitika: Az uniós külpolitikának a biztonságra és a védelmi kapacitásra összpontosító része.

Stratégiai támogató eszköz: Képesség, kapacitás vagy erőforrás, amely hozzájárul egy stratégiai cél eléréséhez.

A Bizottság és az Európai Külügyi Szolgálat válaszai

<https://www.eca.europa.eu/hu/publications/sr-2025-04>

Időrendi áttekintés

<https://www.eca.europa.eu/hu/publications/sr-2025-04>

Ellenőrző csoport

Az Európai Számvevőszék különjelentései ismertetik az uniós szakpolitikákra és programokra, illetve az egyes költségvetési területek irányításával kapcsolatos témákra vonatkozó ellenőrzéseinek eredményeit. Hogy ellenőrzési munkája maximális hatást érjen el, témái megválasztásakor és feladatai megtervezésekor a Számvevőszék figyelembe veszi a teljesítmény-, illetve szabályszerűségi kockázatokat, az érintett bevétel vagy kiadás nagyságát, a várható fejleményeket, valamint a politikai jelentőséget és a nagyközönség érdeklődését.

Ezt a teljesítmény-ellenőrzést a külső fellépések, biztonságpolitika és jogérvényesülés kiadási területeiért felelős, Bettina Jakobsen számvevőszéki tag elnökölte III. Kamara végezte. Az ellenőrzést Marek Opióła számvevőszéki tag vezette Kinga Wiśniewska-Danek kabinetfőnök és Bernard Witkoś kabinetattasé, Michael Bain ügyvezető, Joël Costantzer feladatfelelős, valamint Flavia Di Marco és Laurent Olivier számvevők közreműködésével. Nyelvi támogatás: Michael Pyper. Grafikai tervezés: Alexandra-Elena Mazilu-Dina.

SZERZŐI JOGOK

© Európai Unió, 2025

Az Európai Számvevőszék dokumentumainak felhasználását a nyíltadat-politikáról és a dokumentumok további felhasználásáról szóló [6–2019. sz. számvevőszéki határozat](#) szabályozza.

Ellenkező rendelkezés (pl. egyedi szerzői jogi nyilatkozatokban foglaltak) hiányában az Európai Unió tulajdonában lévő számvevőszéki tartalmak a [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licenc](#) alá tartoznak. Ezért főszabály szerint a további felhasználás a forrás és a változtatások megfelelő feltüntetésével megengedett. A Számvevőszéktől származó tartalmak további felhasználásakor azok eredeti értelme és mondanivalója nem torzulhat. A Számvevőszék nem vonható felelősségre a továbbfelhasználás esetleges következményeiért.

Ha az adott tartalomban azonosítható magánszemélyek is érintettek (például ha egy kép a Számvevőszék munkatársait ábrázolja vagy harmadik fél is szerepel a források között), adott esetben további engedélyt is be kell szerezni.

Amennyiben ez megtörtént, akkor a vonatkozó engedély érvényteleníti a fenti általános érvényű engedélyt, és az abban foglalt, egyértelműen meghatározott felhasználási korlátozások érvényesek.

Az olyan tartalmak felhasználásához vagy reprodukálásához, amelyek nem az Európai Unió tulajdonát képezik, adott esetben közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni.

Az iparjogvédelem alatt álló szoftverek és dokumentumok – pl. szabadalmak, márkajelzések, bejegyzett formatervezési minták, logók és nevek – nem tartoznak a Számvevőszék továbbfelhasználási politikájának hatókörébe.

Az Európai Uniónak az europa.eu címtartomány alá tartozó intézményi honlapjai külső oldalakra mutató hivatkozásokat is tartalmaznak. Ezek nem tartoznak a Számvevőszék hatáskörébe, ezért ajánlott elolvasni az ott közzétett adatvédelmi és szerzői jogi rendelkezéseket.

Az Európai Számvevőszék logójának használata

Az Európai Számvevőszék logója kizárólag a Számvevőszék előzetes hozzájárulásával használható fel.

HTML	ISBN 978-92-849-3999-2	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/8516899	QJ-01-25-001-HU-Q
PDF	ISBN 978-92-849-4000-4	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/0020237	QJ-01-25-001-HU-N

IDÉZÉS MÓDJA

Az Európai Számvevőszék [04/2025. sz. különjelentése](#): „Az Európai Unió katonai mobilitása: A tervezési hiányosságok és a felmerülő akadályok miatt nem megfelelően haladnak a programok”, Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2025.

Ellenőrzésünk keretében a katonai mobilitásra vonatkozó uniós politika terén elért eredményeket vizsgáltuk, különös tekintettel a 2022 novemberi második uniós cselekvési tervre (cselekvési terv 2.0). A tervet Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja közepette, szűkös időkeretben dolgozták ki. Összességében arra a következtetésre jutottunk, hogy a második cselekvési terv nem épült kellően szilárd alapokra. A stratégia átfogó célkitűzései – a katonai személyzet, felszerelések és eszközök gyors és zökkenőmentes mozgásának biztosítása, rövid időn belül és nagy léptékben – eddig változó eredményeket értek el. Annak érdekében, hogy az Unió nagyobb hatást érjen el a katonai mobilitás terén, a 2027 utáni többéves pénzügyi keretre nézve javítások végrehajtását javasoljuk különböző területeken, többek között az irányítást, a finanszírozás kiszámíthatóságát és a kettős felhasználású infrastrukturális projektek kiválasztását illetően.

A Számvevőszék különjelentése az EUMSZ 287. cikke (4) bekezdésének második albekezdése alapján.



EURÓPAI
SZÁMVEVŐSZÉK



Az Európai Unió
Kiadóhivatala

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Telefon: +352 4398-1

Megkeresés: eca.europa.eu/hu/contact

Weboldal: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors