

Az Európai Unió közlekedéshálózat-fejlesztési törekvései és azok várható hatása a katonai logisztikai folyamatokra

Bevezetés

Jelen írás célja bemutatni az Európai Unió (EU, Unió, Közösség) közlekedési hálózatának állapotát, a Közösség igényét a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének prioritásaira – összhangban az általános hálózatfejlesztési elvekkel. A dolgozat külön kitér az állandó strukturált együttműködés keretein belül indított projektekre, amely a katonai mobilitás képességének erősítését irányozza elő, többek között a nevezett infrastruktúra fejlesztésével.

Az EU közlekedéspolitikájának szakpolitikai elkülönítése az alapítástól kezdve¹ napirenden tartott kérdés volt, amely több uniós rendelkezésben és irányelvben nyilvánult meg. Áttörést hozott 1992-ben az Európai Bizottság által megjelentetett Zöld Könyv és a *Közös közlekedéspolitika jövőbeli kialakítása, a fenntartható mobilitás közösségi kereteinek globális szemléletű létrehozatala* című tanulmány, amelyek a nemzetek feletti közlekedéspolitika első eredményének tekinthetők.² Ennek oka az, hogy az Unió tagállamai először fogadtak el összehangolt, egységes közlekedéspolitikai anyagot. A CTP (Common Transport Policy) deklarált létezése megkönnyítette a jogalkotók és a szakemberek számára a fejlesztési terület sarokpontjainak beazonosítását és a koordinált együttműködést a tagállamok között. Napjainkban a közlekedési hálózatok mind szélesebb körben való kiterjesztése iránti igény alapvető prioritásként jelenik meg a fejlesztési tervekben. „A nemzetközi vérkeringésbe történő intenzívebb bekapcsolódás évek óta a rövid és hosszú távú közlekedéspolitikai célok között is szerepel.”³

1. Az Európai Unió általános szakpolitikai irányai

Az Európai Unióban a vonatkozó szakpolitikai terület a „biztonságos, fenntartható és összekapcsolt közlekedés”⁴ deklarált célját követve működik. Az európai gazdasági teljesítmény, a kereskedelem folytonossága, a piac kiterjedt működése mind-mind eredménye a jól működő közlekedés-infrastruktúrának. Úgy is mondhatjuk, hogy a szabad

¹ Az 1957-es Római Szerződés 74–84. cikkelye is foglalkozik a közös közlekedéspolitikai irányok kijelölésével.

² Uniós csatlakozás – közlekedés – környezet. *Levego.hu*. www.levego.hu/site/assets/files/2034/eutan-nb_0.pdf

³ *A közös közlekedéspolitika...* i. m.

⁴ Európai Unió: *Közlekedés* (é. n.).

közlekedés megvalósítása és fenntartása elsődleges feltétel az EU-ban a személyek, szolgáltatások és áruk szabad mozgásának megvalósulásához – ezáltal gyakorlatilag alapvető kritériumfeltétel az EU rendeltetésszerű működéséhez. Látható, hogy a szakterület kardinális jelentőségű gyakorlatilag minden Unión belül megvalósított ügylet szempontjából. A 2020-ban véget ért költségvetési ciklus kezdetén az európai közlekedési ipar az Unió GDP-jének 6,3%-át termelte ki, és közel 13 millió embert foglalkoztatott.⁵

Az EU célja modern, integrált közlekedési rendszer kiépítése volt, amely erősíti a globális versenyképességet, és képes megfelelni a fenntartható, intelligens és inkluzív növekedéshez kapcsolódó kihívásoknak. Az első lépés e cél elérése érdekében a jól működő infrastruktúra biztosítása, amelyen hatékonyan és biztonságosan lehetséges szállítani. 2017-es adatok szerint az EU fizikai infrastruktúrája több mint 217 000 km hosszú vasúti sínből, 77 000 kilométernyi autópályából, 42 000 kilométernyi belvízi útból áll, amelyekhez hozzászámoljuk a 329 db legfontosabb tengeri kikötőt, valamint 325 db repülőteret is.⁶

A közlekedési infrastruktúra fentebb ismertetett elemeinek maradéktalan kapcsolódása közös szállítási piacot alakít ki. A folyamat kiteljesedéséhez az egyes közlekedési ágazatokon belüli, valamint az azok közötti folyamatos verseny tisztességeségének biztosítása elengedhetetlen. Itt érhető tetten a harmonizáció egyre növekvő szükségessége minden téren. A jogilag és műszakilag is harmonizált belső piac hozzájárul

„a szállítási költségeknek a szállítási piacok megnyitásából és liberalizációjából adódó csökkenéséhez, valamint a termelési rendszerekben és a raktározásban bekövetkező változások a vasúti személy- és áruszállítás mennyiségének növekedéséhez”⁷

Mindezek alapján kijelenthető, hogy az Európai Unió közlekedési ágazata gazdasági szempontból sikeres, viszont növekvő jelentőségéből adódóan egyre fontosabb, égetőbb társadalmi és ökológiai kérdések vetődnek fel a működésével kapcsolatban, amely általánosságban felértékeli a „fenntartható mobilitás” modelljének szerepét. A gyakorlatban ez annyit tesz, hogy az ágazat fejlesztési irányának⁸ összhangban kell lennie az EU környezetpolitikai célkitűzéseivel – amelyek deklarált módon jelennek meg a 2019-es év végén bemutatott Green Deal⁹ kezdeményezéscsomagban is.¹⁰

⁵ Máire Geoghegan-Quinn: „Horizon 2020–The New EU Framework Program for Research and Innovation—a Focus on Mobility and Transport”. Speech. *European Commission*. Hannover Messe Trade Fair, 2013. április 11.

⁶ European Commission: Infrastructure and Investment. *Transport.ec.europa.eu*.

⁷ Davide Pernice: Közlekedéspolitika: áttekintés. *Európai Parlament*, 2022. március

⁸ Idekötődik, hogy az Európai Bizottság kezdeményezése alapján a 2021-es évet a vasút európai évének nyilvánították, amely által fokozott forrás és figyelem összpontosul majd a közlekedés ezen ágazatának tudatos fejlesztésére.

⁹ Európai Zöld Megállapodás.

¹⁰ Az Európai Unió Tanácsa: *Tiszta és fenntartható mobilitás* (2022. június 15.).

2. Finanszírozási rendszer

A transeurópai közlekedéshálózati politika révén az EU hatékony, az egész Közösségre kiterjedő közlekedési infrastruktúra-hálózat kiépítésére törekszik. A megvalósítás érdekében több uniós finanszírozási program, eszköz és kezdeményezés is rendelkezésre áll. A TEN-T¹¹ teljes megvalósításához az alábbi alapok nyújtottak pénzügyi támogatást a 2014–2020 közötti pénzügyi ciklusban:

CEF (Connecting Europe Facility): Európai Összekapcsolódási Eszköz – az európai közlekedési infrastruktúra-politika megvalósításának elsődleges finanszírozási eszköze, célja az új közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez szükséges beruházások támogatása Európában, illetve a meglévő rendszerek rehabilitációja és korszerűsítése.¹²

EFSI (European Fund for Strategic Investments): Európai Stratégiai Beruházási Alap – stratégiai beruházásokat támogat kulcsfontosságú területeken (például infrastruktúra, energiapolitika, K+F, környezetvédelem, digitális technológia stb), valamint kockázati finanszírozás biztosításával segíti a kisvállalkozásokat.¹³

ESIFs (European Structural and Investment Funds): Európai Strukturális és Beruházási Alapok.

CF (Cohesion Fund): Kohéziós Alap – támogatásai olyan tagországok számára igényelhetők, ahol a GNI¹⁴ nem éri el az uniós átlag 90%-át. Az Alap célja ezzel a gazdasági és társadalmi felzárkóztatás elősegítése. A 2014–2020 közötti időszakban hozzávetőlegesen 63,5 milliárd eurót utalt ki, amely összeg többek között a transeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) kezdeményezés keretein belül hasznosul.¹⁵

ERDF (European Regional Development Fund): Európai Regionális Fejlesztési Alap – elsődleges célja az Európai Unió régiói közötti egyenlőtlenségek csökkentésével történő felzárkóztatás, emellett kiemelt figyelmet fordít az EU egyes sajátos regionális jellemzőire is.¹⁶

Horizon 2020 program – az Innovatív Unió (az Európa 2020 program kiemelt kezdeményezése) megvalósításának pénzügyi eszköze, amely az EU versenyképességének fenntartását célozza.¹⁷

Az EU konkrét közlekedéspolitikai törekvései infrastrukturális szempontból tökéletesen egybeesnek TEN-T szakpolitikai célkitűzéseivel. A transeurópai közlekedési hálózat megvalósulásához szükséges egy kilenc multimodális törzshálózati folyosó köré szerveződő alaphálózat elkészítése 2030-ig, valamint egy átfogó hálózat kiépítése 2050-ig, amely az összes európai régió hozzáférhetőségét és átjárhatóságát hivatott megkönnyíteni.¹⁸ Az európai összekapcsolódási eszköz keretein belül megvalósított projektek a szűk

¹¹ TEN-T: *Trans European Network* – Transport, transeurópai közlekedési hálózat.

¹² Innovation and Networks Executive Agency (INEA): *CEF Transport* (é. n.).

¹³ European Commission: *The European Fund for Strategic Investments (EFSI)* (é. n.).

¹⁴ Bruttó Nemzeti Termék – *Gross National Income*.

¹⁵ European Commission: *Cohesion Fund* (é. n.).

¹⁶ European Commission: *European Regional Development Fund* (é. n.).

¹⁷ European Commission: *What was Horizon 2020?* (é. n.).

¹⁸ European Commission: *Trans-European Transport Network (TEN-T)* (é. n.).

keresztmetszetek megszüntetésére vagy a hiányzó összeköttetések áthidalására, valamint horizontális prioritásokra – mint például a forgalomirányítási rendszerek bővítése – fókuszálnak. A CEF-en belül a TEN-T ágazatfejlesztésének teljes forrása 24,05 milliárd euró volt a 2020-ban lejárt hosszú távú költségvetési ciklusban.¹⁹ Az új fizikai infrastruktúra kiépítése mellett a TEN-T szakpolitikai törekvései támogatják az innováció, az új technológiák és a digitális megoldások interpretálását az összes közlekedési ágazat fejlesztésével összefüggésben.²⁰

3. Katonai mobilitás

Napjaink alapvető kérdéseként és problémájaként vetődik fel a katonai célú mobilitás fejlesztésének helyzete az Európai Unión belül. A kérdés a korábbiakkal ellentétben nem gazdasági, sokkal inkább katonai-biztonsági természetű.

Az európai ügyek egészét tekintve a katonai mobilitás kérdése fontos sarokköve az Európai Védelmi Unió kezdeményezésnek. Stratégiai szinten az EU 2016. évi globális stratégiája (EUGS) új fejezetet nyitott a Közösség biztonsági és védelmi politikájában (KBVP) is. A katonai mobilitás témáját gyakran a védelem részeként emlegetik az EUGS nyomán, amely többek között lefedi az állandó strukturált együttműködés (PESCO) elindítását, az Európai Védelmi Alap (EDA) létrehozását és az összehangolt éves védelmi felülvizsgálatot (CARD) is. Úgy is mondhatjuk, hogy – nagy vonalakban – a logisztika, beleértve a katonai mobilitást is, jelenti a kiindulópontot az EUGS-ben meghatározott célok megvalósításához. Ebből kiindulva az EU célja megbízható katonai mobilitási képesség kiépítése, amely megkönnyíti majd a többnemzeti gyakorlatok és készenléti szolgálatok lefolytatását és fenntartását – ennek érdekében felhasználja a civil területen már kiépített közlekedéspolitikai vívmányokat az ágazat katonai oldalának fejlesztése érdekében.²¹

Az Európai Parlament 2018-as állásfoglalása²² a témában kimondja, hogy jelenlegi biztonsági környezetünk folyamatos romlásával az EU általános értékei (európai egység, demokrácia) ugyancsak egyre nagyobb kihívásokkal néznek szembe. A növekvő geopolitikai bizonytalanságban a Közösség stratégiai autonómiájának megteremtése, valamint elrettentési képességének megtartása és fejlesztése alapvető hatással van általános biztonságunkra: ebben a helyzetben a haderők, köztük a külső szövetséges erők gyors és hatékony bevetettségének jelentősége megnövekedett. Ugyancsak kijelentik, hogy az EU tagállamainak kollektív biztonsága „alapvetően attól függ, hogy mennyire képesek egymás területén és az Unió határain kívül szabadon és gyorsan mozgatni

¹⁹ CEF Transport (é. n.): i. m.

²⁰ European Commission: *TEN-T Review* (é. n.).

²¹ European Parliament: *Military Mobility. Infrastructure for the Defence of Europe. Briefing* (2020. február).

²² Európai Parlament: *Az Európai Parlament 2018. december 11-i állásfoglalása a katonai mobilitásról.* 2018/2156(INI) (2018. december 11.).

csapataikat és a polgári válságkezelési missziókat, anyagokat és felszereléseket”.²³ A kollektív védelem fogalma nem ismeretlen a Közösség tagjai számára: 22 uniós tagállam egyzersmind NATO-szövetséges is,²⁴ amely tagságukból fakadóan közel egységes fegyveres erővel és közlekedési infrastruktúrával rendelkeznek, valamint a nevezett infrastruktúrára vonatkozó fejlesztési beruházásaik iránya könnyebben összeegyeztethető, köszönhetően a közös biztonsági érdekeknek. A NATO-kötelezettségvállalások maradéktalan teljesítésének kívánalma, valamint a biztonsági környezetben gyorsan kialakuló válságócok hívták életre a katonai logisztikán belül az „expedíciós logisztikát”, amely „más ország területén végrehajtandó, különleges célú (terrorizmus elleni küzdelem stb.) katonai műveletet jelent”.²⁵ Ide kapcsolható be a közlekedés-infrastruktúra fejlesztése, amely értelemszerűen az expedíciós műveletek sikeres teljesítésének is feltétele.

4. Képességfejlesztés

A katonai mobilitási képesség fejlesztése elsősorban ugyancsak a CEF finanszírozási keretén belül valósul meg, amiből következik, hogy az eszköz anyagi forrásaiból táplálkozó közlekedés-infrastrukturális beruházások kettős felhasználásának lehetősége elsődleges kritérium. A CEF katonai mobilitási keretéből fizetett beruházásoknak elsőbbséget kell biztosítani a multimodális projektek számára (a kettős felhasználás lehetősége nyomán), valamint a korábban kifejtett valamennyi fejlesztési kritérium igaz és elvárt a katonai célú közlekedés-infrastruktúra tekintetében is. A feltárt igényekre és hiányosságokra reflektálva megszületett az EU katonai mobilitást illető cselekvési terve²⁶ – amely többek között utasította a tagállamokat, hogy 2019 végéig kidolgozzák nemzeti terveiket a szakterületet illetően –, valamint az Európai Védelmi Ügynökség²⁷ katonai mobilitás témájú munkaprogramja (road map).

A cselekvési terv sikeres végrehajtása lehetővé teszi az EU tagállamai számára, hogy gyorsabban és hatékonyabban járjanak el a közös biztonság- és védelempolitika, a nemzeti és a multinacionális tevékenységek keretében, mivel a katonai mobilitás kiemelt projekt az EU és a NATO együttműködési keretén belül is. Az infrastruktúra tekintetében olyan kulcsfontosságú lépéseket hajtottak végre, mint például az általános katonai követelmények megfogalmazása, valamint a katonai és a polgári követelmények közötti hiányfeltáró elemzés elkészítése. A társterületek rokonítása, együtt kezelése megnyitotta az utat a közlekedési infrastruktúra polgári-katonai kettős felhasználásának

²³ Európai Parlament (2018): i. m.

²⁴ Nem NATO-szövetséges EU-tagállamok: Ausztria, Ciprus, Finnország, Írország, Málta.

²⁵ Potóczki György: A katonai és polgári logisztika határterületei civil szemmel. *Hadmérnök*, 6. (2011), 1.

²⁶ European Commission: *Joint Communication To The European Parliament and the Council on the Action Plan on Military Mobility*. JOIN(2018) 5 final (2018. március 28.).

²⁷ *European Defence Agency* – EDA.

finanszírozására is, amelyet a CEF részeként 6,5 milliárd eurós keretösszegként²⁸ az EU jelenlegi hosszú távú költségvetésébe (2021–2027) terveztek be.

Itt kell megemlíteni az Európai Védelmi Ügynökség fejlesztésben betöltött szerepét, amely saját agendával rendelkezik. Az EDA road mapjének célja, hogy az Ügynökség saját hatáskörén belül eredményesen járulhasson hozzá az EU cselekvési tervének gyakorlatba történő implementációjához, valamint hogy biztosítsa a NATO vonatkozó törekvéseivel való koherenciát. Az Ügynökség egyfajta közvetítőként működik az érdekelt felek között és kapcsolódási pontként platformot kínál a véleménycseréhez. Az EDA által a kérdésben vállalt feladatok az alábbiak:²⁹ katonai mobilitási tevékenységek folytatása a tagállami feladatszabások alapján; a katonai mobilitási tevékenységek, kapcsolódó projektek és programok előrehaladásának figyelemmel kísérése; éves rendszerességgel történő jelentéstétel a tagállamoknak az elért előrehaladásról.

5. A PESCO szerepe

A tagállamok a felsoroltakon túl további feladatokat határoztak meg a Szervezet számára a határokon átnyúló mozgások engedélyezésével és a szakterület jogi szabályozásával kapcsolatosan.

2019 májusában az EDA irányítótestületi ülésén 23 EU-tagállam csatlakozott³⁰ *A határokon átnyúló mozgási engedélyek eljárásainak optimalizálása az EU-ban* című programmegállapodáshoz, amely harmonizálja és leegyszerűsíti az EU-n belüli katonai csapatmozgásokat. Ezenkívül előrelépés történt a vámok, a hozzáadottérték-adó és a veszélyes áruk szállítására vonatkozó eljárások egyszerűsítése felé is, amelynek kapcsán ki kell emelni, hogy javaslatot tettek az uniós katonai műveletek hozzáadottértékadómentességére.³¹

Az európai katonai mobilitási képesség megteremtésének fontos állomása a korábbiakon túl az állandó strukturált együttműködés keretei között indított kapcsolódó projekt. A 2018-ban Hollandia által indított (második körös) projektnek jelenleg 24 résztvevője van, köztük Magyarország is.

A projekt támogatja a tagállamok elkötelezettségét a határokon átnyúló katonai szállítási eljárások egyszerűsítése és egységesítése iránt, mindezt összhangban a Tanács 2018. június 25-i következtetéseivel.³² Célja, hogy lehetővé tegye a katonai személyzet és eszközök akadálytalan mozgását az EU határain belül. Megvalósulásával lehetővé válna a hosszú bürokratikus eljárások rövidítése, amely az EU tagállamaiban vagy azokon

²⁸ Tekintettel az 50%-os társfinanszírozási aránykövetelményre, a kettős felhasználású közlekedési projektekre fordított összes kiadás legalább 13 milliárd eurót jelent majd a következő költségvetési ciklusban.

²⁹ European Defence Agency: *Military Mobility* (2019. május 14.).

³⁰ Köztük hazánk is.

³¹ European Defence Agency: *23 Member States Sign New Military Mobility Programme* (2019. május 14.).

³² Council of the European Union: *Council Conclusions on Security and Defence in the context of the EU Global Strategy – Council Conclusions* (2018. június 25.).

való áthaladás (vasúton, közúton, légi úton vagy tengeren) esetén mindig hátráltató tényező. A projekt jelenleg a bevált módszerek megosztásával, a 2018. június 25-i tanácsi következtetések megvalósításával és a kérdés stratégiai kommunikációjával foglalkozik.³³

A projekt tehát a személyi állomány és az eszközök EU határain belüli korlátlan mozgásának adminisztratív akadályait hivatott kezelni, úgymint a jogi akadályok megszüntetése és a kapcsolódó bürokratikus követelmények csökkentése (például diplomáciai engedélyek kiadása). A katonai mobilitással kapcsolatban általános kötelezettségei (12. pont: „*With regard to availability and deployability of the forces, the participating Member States are committed to*”)³⁴ vannak a 25 tagállamnak, amelyek az alábbiak szerint foglalhatók össze: stratégiaiilag alkalmazható formációk rendelkezésre bocsátása (ez nem terjed ki sem készenléti erőre, sem álló erőre); adatbázis fejlesztése, amely a rendelkezésre álló és gyorsan telepíthető képességek rögzítésére szolgál; nyomon követési képesség kiépítése a nemzeti szintű politikai kötelezettségvállalások monitorozására és felülvizsgálati eljárások lefolytatására; támogatás nyújtása a KBVP-műveleteken és missziókon belül – személyzettel, eszközökkel, képzéssel, infrastruktúrával vagy más módon; hozzájárulás az EU-harccsoportokhoz konkrét felajánlások legalább 4 évvel előre történő megtételével; a határokon átnyúló katonai szállítás egyszerűsítése és egyesítése Európában a katonai felszerelések és a személyzet gyors telepítése érdekében.

A fentebb megfogalmazott kritériumok és célkitűzések megvalósulása magában hordozza az általános katonai logisztikai folyamatok leegyszerűsödését és felgyorsulását. Izgalmas kérdés, hogy a PESCO alapvetően az EU gondozásában, EU-forrásokból finanszírozott kezdeményezés, amelynek hasznélvezői is vélhetően elsősorban az uniós tagállamok lesznek. Ezzel kapcsolatban fontos kijelenteni, hogy az Európai Unió nem katonai, sokkal inkább gazdasági fókuszú közösség, amelynek a közlekedési szakpolitikai fejlesztése elsősorban a civil piacok, a kereskedelem támogatását célozza. A közlekedési infrastruktúrák kettős felhasználásúvá tétele nagymértékben járul hozzá a NATO keretében folytatott katonai missziók, készenlétek ellátásának kontinensen belüli menedzseléséhez, a nagyon rövid idő alatt történő reagáláshoz.

6. EU–NATO-együttműködés a kérdésben

Az EU és a NATO a fokozódó nemzetközi kihívásokra reagálva egyre inkább igyekszik együttműködni és a hatékony erőforrás-felhasználás jegyében úgy építeni képességeit, hogy azok kiegészítsék egymást. Ennek a folyamatnak a leképeződése figyelhető meg a bemutatott PESCO projekt megvalósítása kapcsán is. A viszonylagos sikerek ellenére az EU és a NATO együttműködése a katonai mobilitás terén továbbra is számos kihívással és akadállyal szembesül, bár a témát illető cselekvési terv végrehajtásáról szóló, 2020-ban megjelent jelentés zászlóshajóként (flagship) hivatkozik a két szervezet

³³ Permanent Structured Cooperation (PESCO): *Military Mobility*, (é. n.).

³⁴ Permanent Structured Cooperation (PESCO): *Binding Commitments* (é. n.).

közötti együttműködés példajaként a katonai mobilitás kérdéskörére.³⁵ Szakpolitikai téren a két szervezet csak informális módon képes együtt dolgozni: jelenleg nem állnak rendelkezésre olyan hivatalos fórumok, amelyek platformként szolgálhatnának a két intézmény közötti egyeztetésekre. Ily módon, bár a formális struktúrák hiánya nem lehetetleníti el a közös munkát, mindenképpen bonyolultabbá és időigényesebbé teszi azt. A fentebb bemutatott katonaimobilitás-témájú PESCO projekt lehetőséget kínál az Európai Bizottságnak, az EDA-nak, az EU Katonai Törzsének és az Európai Külügyi Szolgálatnak is a katonai mobilitásról szóló diskurzusba való bekapcsolódásra. A PESCO-munkacsoportülések után az EU-n kívüli aktorokat, a NATO-tagokat informálisan tájékoztatják a fejleményekről.³⁶ (Van egy úgynevezett „Katonai Mobilitási Barátok Csoportja”,³⁷ amelynek tagjai – az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság, Észtország, Németország, Franciaország, Finnország, Hollandia és Norvégia – lehetőséget teremtenek a nem NATO- és nem EU-tagállamok részére az információk megosztására.)

Fontos eredmény az együttműködés tekintetében, hogy az EU 2020. novemberi tanácsi döntése³⁸ nyomán az uniós PESCO-projektekbe harmadik államok is meghívást kaphatnak. Ennek eredményeképpen 2021 tavaszán döntés született arról, hogy a Military Mobility programba csatlakozhat Kanada, Norvégia és az Egyesült Államok is.³⁹

2021 májusában az EDA és a spanyol EU-elnökség katonai mobilitással kapcsolatos szimpóziumot szervezett, amelyen többek között a NATO magas szintű képviselői is részt vettek. Az eseményen megerősítést nyert a témában folytatott NATO–EU-együttműködés fontossága, amely záloga a felkészültség fenntartásának és a kollektív biztonság megőrzésének. A közös fejlesztési területek közé tartozik a gyors határátlépést biztosító szabályozás, a katonai erők és a polgári kormányzati szervek közötti szoros koordináció, a szükséges közlekedési képességekhez való hozzáférés, valamint annak biztosítása, hogy a nemzeti közlekedési infrastruktúra megfeleljen a célnak.⁴⁰

³⁵ Council of the European Union: *Joint Report to the European Parliament and the Council on the implementation of the Action Plan on Military Mobility from June 2019 to September 2020*. JOIN(2020) 16 final (2020. október 20.).

³⁶ Margriet Drent – Kimberley Kruijver – Dick Zandee: *Military Mobility and the EU-NATO Conundrum (Clingendael Report)*. The Hague, Netherlands Institute of International Relations ‘Clingendael’, 2019.

³⁷ „Friends of Military Mobility Group” vagy más néven „the Group of 8”.

³⁸ Council of the European Union: *COUNCIL DECISION (CFSP) 2020/... of Establishing the General Conditions Under Which Third States Could Exceptionally Be Invited to Participate in Individual PESCO Projects* (2020. október 27.).

³⁹ Council of the European Union: *PESCO: Canada, Norway and the United States Will Be Invited to Participate in the Project Military Mobility* (2021. május 6.).

⁴⁰ NATO: *Deputy Secretary General Discusses NATO-EU Cooperation at Military Mobility Symposium* (2021. május 7.).

7. Kitekintés

A 2021-es évben új hosszú távú költségvetési ciklus kezdődött az EU-ban, amelynek keretében a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozóan az Európai Unió Tanácsa⁴¹ és az Európai Parlament⁴² deklarációiban a közlekedési ágazat prioritásait egyértelműsítik. Folytatni kell az előremutató munkát az európai közlekedési hálózat fejlesztésében, és elő kell segíteni az EU átállását a kapcsolt, fenntartható, befogadó és biztonságos mobilitási képesség használatára. Fontos a dekarbonizált szállítás terjedésének támogatása is, a környezetbarát közlekedési módok előtérbe helyezésével. Természetesen az infrastruktúra fejlesztését célzó befektetések is várhatóan tovább folytatódnak. A katonai mobilitással kapcsolatos cselekvési terv megvalósításával összefüggésében pedig fontos a közlekedési hálózat szakaszainak átalakítása a polgári-katonai kettős felhasználáshoz (például a méretre és a kapacitásra vonatkozó műszaki követelmények figyelembevételével), az arra elkülönített költségvetés felhasználásával.⁴³

Felhasznált irodalom

- A közös közlekedéspolitika kialakulása és alapelvei. *Regi.tankonyvtar.hu*. Online: https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop412A/2011-0046_01_eu/tananyag/13_1.scorm1
- Unió csatlakozás – közlekedés – környezet. *Levego.hu*. Online: www.levego.hu/site/assets/files/2034/eutan-nb_0.pdf
- Györffy Ildikó: *Elérhetőségi viszonyok területi különbségekre gyakorolt hatása a magyarországi kistérségek esetében*, PhD értekezés, <http://midra.uni-miskolc.hu/document/12102/4116.pdf>
- Az Európai Unió Tanácsa: *Tiszta és fenntartható mobilitás* (2022. június 15.). Online: www.consilium.europa.eu/hu/policies/clean-and-sustainable-mobility/#
- Council of the European Union: *Council Conclusions on Security and Defence in the Context of the EU Global Strategy – Council Conclusions* (2018. június 25.). Online: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10246-2018-INIT/en/pdf>
- Council of the European Union: *COUNCIL DECISION (CFSP) 2020/... of Establishing the General Conditions Under Which Third States Could Exceptionally Be Invited to Participate in Individual PESCO Projects* (2020. október 27.). Online: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15529-2018-INIT/en/pdf>
- Council of the European Union: *Joint Report to the European Parliament and the Council on the implementation of the Action Plan on Military Mobility from June 2019 to September 2020*. JOIN(2020) 16 final (2020. október 20.). Online: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12081-2020-INIT/en/pdf>

⁴¹ Council of the European Union: *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council Establishing the Connecting Europe Facility and Repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 – Progress Report* (2019. március 13.).

⁴² European Parliament: *European Parliament legislative resolution of 17 April 2019 on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 (COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))*. (2019. április 17.).

⁴³ European Commission: *Connecting Europe Facility*.

- Council of the European Union: *PESCO: Canada, Norway and the United States Will Be Invited to Participate in the Project Military Mobility* (2021. május 6.). Online: www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/05/06/pesco-canada-norway-and-the-united-states-will-be-invited-to-participate-in-the-project-military-mobility/
- Council of the European Union: *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council Establishing the Connecting Europe Facility and Repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014—Progress Report* (2019. március 13.). Online: www.consilium.europa.eu/media/38507/st07207-re01-en19.pdf
- Drent, Margriet – Kimberley Kruijver – Dick Zandee: *Military Mobility and the EU-NATO Conundrum (Clingendael Report)*. The Hague, Netherlands Institute of International Relations ‘Clingendael’, 2019. Online: www.clingendael.org/sites/default/files/2019-07/Military_Mobility_and_the_EU_NATO_Conundrum.pdf
- Európai Parlament: *Az Európai Parlament 2018. december 11-i állásfoglalása a katonai mobilitásról*. 2018/2156(INI) (2018. december 11.). Online: www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0498_HU.html
- Európai Unió: *Közlekedés* (é. n.). Online: https://europa.eu/european-union/topics/transport_hu
- European Commission: *Cohesion Fund* (é. n.). Online: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/cohesion-fund/
- European Commission: *Connecting Europe Facility*. Online: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>
- European Commission: *European Regional Development Fund*, (é. n.). Online: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/
- European Commission: *Infrastructure and Investment* (é. n.). Online: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
- European Commission: *Joint Communication To The European Parliament and the Council on the Action Plan on Military Mobility*. JOIN(2018) 5 final (2018. március 28.). Online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=JOIN%3A2018%3A5%3AFIN>
- European Commission: *TEN-T Review* (é. n.). Online: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/ten-t-review_en
- European Commission: *The European Fund for Strategic Investments (EFSI)* (é. n.). Online: https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan/european-fund-strategic-investments-efsi_en
- European Commission: *Infrastructure and Investment*. *Transport.ec.europa.eu*. Online: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
- European Commission: *What was Horizon 2020?* (é. n.). Online: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020>
- European Defence Agency: *23 Member States Sign New Military Mobility Programme* (2019. május 14.). Online: www.eda.europa.eu/info-hub/press-centre/latest-news/2019/05/14/22-member-states-sign-new-military-mobility-programme
- European Defence Agency: *Military Mobility* (2019. május 14.). Online: www.eda.europa.eu/docs/default-source/eda-factsheets/2019-05-14-factsheet_military-mobility.pdf
- European Parliament: *European Parliament legislative resolution of 17 April 2019 on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU)*

- No 283/2014 (COM(2018)0438 – C8-0255/2018– 2018/0228(COD)). (2019. április 17.). Online: www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0420_EN.pdf
- European Parliament: *Military Mobility. Infrastructure for the Defence of Europe. Briefing* (2020. február). Online: [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646188/EPRS_BRI\(2020\)646188_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646188/EPRS_BRI(2020)646188_EN.pdf)
- Geoghegan-Quinn, Máire: 'Horizon 2020–The new EU Framework Program for Research and Innovation—a focus on mobility and transport'. Speech. *European Commission*. Hannover Messe Trade Fair, 2013. április 11. Online: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_13_304
- Innovation and Networks Executive Agency (INEA): *CEF Transport* (é. n.). Online: <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport>
- NATO: *Deputy Secretary General Discusses NATO-EU Cooperation at Military Mobility Symposium* (2021. május 7.). Online: www.nato.int/cps/en/natohq/news_183464.htm
- Permanent Structured Cooperation (PESCO): *Binding Commitments* (é. n.). Online: <https://pesco.europa.eu/binding-commitments/>
- Permanent Structured Cooperation (PESCO): *Military Mobility* (é. n.). Online: <https://pesco.europa.eu/project/military-mobility/>
- Pernice, Davide: Közlekedéspolitika: áttekintés. *Európai Parlament*, 2022. március. Online: www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/123/common-transport-policy-overview
- Potóczki György: A katonai és polgári logisztika határterületei civil szemmel. *Hadmérnök*, 6. (2011), 1. Online: http://hadmernok.hu/2011_1_potoczki.pdf