

Mid Sweden European Office

Praktikantrappport höstterminen 2018

## Förbättrad militär mobilitet i EU

*Ett förtydligande av EU-kommissionens initiativ om militär mobilitet och dess tänkbara implikationer*

Eloïse Jonsson

2018-12-21

Mid Sweden European Office är Jämtland Härjedalens och Västernorrlands gemensamma representation i Bryssel. Kontoret drivs som ett samarbete mellan Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland och Kommunförbundet Västernorrland. Representationens uppdrag är att ta tillvara och att påverka de möjligheter till hållbar regional utveckling i Jämtland Härjedalen och Västernorrland som följer av Sveriges medlemskap i EU. Representationen bevakar och påverkar aktuella EU-politikområden av regional betydelse samt informerar och ger råd om EU till regionala aktörer.

Varje vår och höst tar representationen emot två praktikanter. De stödjer verksamheten men har också i uppgift att fördjupa sig inom ett prioriterat område – ett arbete som oftast resulterar i en rapport.

**Mid Sweden European Office**  
Avenue Palmerston 3, B-1000, Brussels  
Tel: +32 2 235 02 30  
E-mail: [lotta.ronstrom@rvn.se](mailto:lotta.ronstrom@rvn.se)  
Hemsida: [www.midsweden.se](http://www.midsweden.se)

# Innehållsförteckning

Akronymer	4
1. Inledning	5
1.1 Disposition	6
2. EU:s transportpolitik	7
2.1 Militär mobilitet	8
3. MSEO:s arbete med transportinfrastruktur	11
3.1 Uppdrag och frågeställning	11
4. Tillvägagångssätt	13
5. Empirisk genomgång	14
5.1 Budgetram	14
5.2 Tidsplan	15
5.3 Samarbetsparternas roll	16
5.4 Projekt i fokus för finansiering	17
5.5 Implikationer av initiativet	18
6. Avslutande diskussion	19
Referenslista	20

## Akronymer

CARD – Coordinated Annual Review on Defence

CEF – Fonden för ett sammanlänkat Europa

CSDP – Common Security and Defence Policy

DG MOVE – Generaldirektorat för mobilitet och transport

EDA – Europeiska försvarsbyrån

EDS – Europeiska försvarsfonden

EEAS – Europeiska utrikestjänsten

EFNS – Europaforum Norra Sverige

EP – Europaparlamentet

EU – Europeiska unionen

EUGS – Europeiska unionens globala strategi

MPCC – Military Planning and Conduct Capacity

MFF – Långtidsbudgeten

NATO – Nordatlantiska försvarsorganisationen

PESCO – Permanent Structure Cooperation

ScanMed – Skandinavien-Medelhavet-korridoren

TEN-T – Transeuropeiskt nätverk för transport

TRAN – Europaparlamentets utskott för transport och turism

# 1. Inledning

Sedan startskottet för dagens europeiska union (EU) har politik stått i centrum för medlemsstaterna fortsatta och fördjupade integration.<sup>1</sup> Under de senaste tjugo åren har EU dock kommit att ställas inför fler utmaningar, som exempelvis konflikter i EU:s närområde, internationell terrorism och migration. Detta har i sin tur medfört ett allt större behov för länderna att gemensamt försvara sig mot yttre liksom inre hot.<sup>2</sup> Även om upprättandet av ett gemensamt försvar från start ämnades vara en fundamental del av samarbetet, har det dock visat sig svårt att etablera och uppnå denna typ av uppgörelse inom ramen för det europeiska projektet.<sup>3</sup>

Trots medlemsstaternas föga intresse att integrera samarbetet på denna punkt verkar de historiska motsättningarna på senare tid få ge vika. Startskottet för den nya utvecklingen kan spåras tillbaka till sommaren år 2016 när EU:s höga representant för utrikes- och säkerhetspolitik, Federica Mogherini, presenterade EU:s globala strategi (EUGS), där betoningen låg på att samarbete inom försvar ska vara en norm bland EU-länderna.<sup>4</sup> Dessutom presenterades ett flertal initiativ som Coordinated Annual Review on Defence (CARD), Military Planning and Conduct Capacity (MPCC) och Common Security and Defence Policy (CSDP). För första gången i historien skapade EU även ett finansiellt instrument direkt ämnat för finansiering av forskning inom försvar och kapacitetsutveckling, kallat för den europeiska försvarsfonden (EDF).<sup>5</sup>

Året därefter, år 2017, lanserades Permanent Structured Cooperation (PESCO), vilket är ett frivilligt men bindande ramverk för de stater som väljer att ansluta sig. PESCO är signerat av tjugofem medlemsstater, däribland Sverige. Danmark, Malta och Storbritannien har valt att stå utanför. PESCO lyfts ofta fram som en framstående utveckling i ett försvarsavseende, och har också beskrivits som starten för en ny era i den europeiska kontexten där medlemsstater börjat komma samman för att gemensamt utveckla sin kollektiva försvarskapacitet.<sup>6</sup> Genom PESCO

---

<sup>1</sup>N. Winn, 'European Union Grand Strategy and Defence: strategy, defense, sovereignty and political union', *International Affairs Forum*, vol.4, no.2, 2013, s.175.

<sup>2</sup>D. Fiott and A. Missiroli and T. Tardy, '*Permanent Structured Cooperation: What's in a name?*', Paris, Chaillot papers, 2017, s.7.

<sup>3</sup>N. Tocci, 'Towards a European Security and Defence Union: Was 2017 a Watershed?', *JCMS Annual Review*, vol. 56, 2018, s.139.

<sup>4</sup>Fiott and Missiroli and Tardy, '*Permanent Structured Cooperation*', s.20.

<sup>5</sup>Fiott and Missiroli and Tardy, s.7.

<sup>6</sup>N. Nováky, 'The EU's Permanent Structured Cooperation in Defence: Keeping Sleeping Beauty from Snoozing', *European View*, vol.17, no.1, 2018, s.98-100.

ska de stater som medverkar tillsammans planera, utveckla och investera i gemensamma kapacitetsprojekt, beredskap inom försvar och bidra med sina nationella försvarsstyrkor. Målet är slutligen att detta försvarspaket ska vara tillgängligt för medlemsstaterna men även vara till förfogande för operationer av en mer multinationell karaktär som exempelvis i konstellationen för Nordatlantiska försvarsorganisationen (NATO).<sup>7</sup>

Samma år uttryckte EU-kommissionens ordförande Jean-Claude Juncker i sitt ”Tillståndet i unionen-tal” till EU vikten av att unionen redan år 2025 ska ha utvecklats till en fullfjädrad försvarsunion.<sup>8</sup> Som en uppföljning till denna målsättning lanserade EU-kommissionen en handlingsplan som ska möjliggöra militär mobilitet i EU. Kommissionens initiativ om militär mobilitet innebär att militärt gods och soldater på ett snabbt och effektivt sätt ska kunna transporteras runt om i medlemsländerna. Det uttalade målet med initiativet är att rusta upp befintlig infrastruktur för att göra transportnätverk mer kapabla till att hantera militärt ekipage. Genom förbättrad militär rörlighet kan medlemsstaterna agera snabbare vid krissituationer i linje med deras försvarsbehov och förpliktelser. Sammantaget ses denna plan som en vital del för skapandet av en europeisk försvarsunion.<sup>9</sup> Dock har detta i sin tur kommit att skapa frågetecken kring hur initiativet ska kombineras med EU:s befintliga transportpolitik.

## 1.1 Disposition

Kapitel ett gav en introduktion till utvecklingen inom försvarsområdet på senare år i den europeiska kontexten. Rapporten fortskrider som följande: i kapitel två redogörs det för EU:s befintliga transportpolitik och även detta politikområde i relation till EU-kommissionens initiativ om militär mobilitet. I kapitel tre beskrivs Mid Sweden European Office:s arbete inom transportinfrastruktur. Därefter följer en närmare beskrivning av rapportens uppdrag. I kapitel fyra redogörs det för tillvägagångssättet. Slutligen presenteras rapportens resultat i det femte kapitlet, till följd av en avslutande diskussion i kapitel sex.

---

<sup>7</sup>European Defence Agency (EDA), *'Permanent Structured Cooperation'*, u.d., <https://www.eda.europa.eu/what-we-do/our-current-priorities/permanent-structured-cooperation>, [hämtad 31 oktober 2018]

<sup>8</sup>Jean-Claude Juncker, 'State of the European Union Address 2017', speech in Brussels, 13 september 2017. Finns att se här: [https://ec.europa.eu/commission/priorities/state-union-speeches/state-union-2018\\_sv](https://ec.europa.eu/commission/priorities/state-union-speeches/state-union-2018_sv) [hämtad 05 december 2018]

<sup>9</sup>Europeiska kommissionen, *'Joint communication to the European Parliament and the Council. On the Action Plan on Military Mobility'*, 2018, s.1, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-military\\_mobility\\_action\\_plan.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-military_mobility_action_plan.pdf), [hämtad 5 oktober 2018]

## 2. EU:s transportpolitik

Transportpolitiken sågs redan vid skapandet av dagens union som ett viktigt område för samarbete och omnämndes i Romfördraget år 1957. Det dröjde dock fram till 1980-talet innan arbetet gällande utvecklandet av det transeuropeiska nätverket för transport (TEN-T) tog fart på riktigt eftersom det var då som den europeiska integrationen intensifierades genom införandet av den gemensamma marknaden.<sup>10</sup> TEN-T är ett multimodalt transportnätverk som omfattar alla transportslag, det vill säga väg och järnväg, sjöfarter samt luftförbindelser.<sup>11</sup> Målet med TEN-T är att skapa anknytningar mellan EU:s regioner och fyller därmed en viktig funktion för den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen mellan medlemsstaterna, liksom för den inre marknads konsolidering.<sup>12</sup>

I EU-kommissionens kommunikation kring TEN-T från år 2011 beskrivs transportinfrastrukturen som relativt välutvecklad inom EU. Dock sågs denna infrastruktur samtidigt som fragmenterad, dels utifrån ett geografiskt perspektiv samt inom de olika transportslagen. Inför den nuvarande budgetperioden 2014–2020 lades därför mycket kraft på att utveckla TEN-T. Exempelvis föreslogs det att TEN-T skulle få bäst möjliga genomslag genom en två-sidig insats, vilket innebär verkställandet av två överlappande nät. Således har man börjat utveckla ett *stomnät* och ett *övergripande nätverk* inom ramen för TEN-T. Det övergripande nätet är TEN-T:s grundskikt och ska stå klart år 2050. Stomnätet kan förklaras som TEN-T:s ryggrad och fyller en strategisk funktion i etablerandet av infrastruktur som saknas vid landgränser för att skapa anknytningar mellan EU-länderna. Stomnätet fungerar även som en knypunkt för de olika transportslagen och ska vara på plats senast år 2030.<sup>13</sup>

Vidare definierades nio transportkorridorer, även kallade stomnätskorridorer, för budgetperioden. Dessa korridorer inbegriper de huvudsakliga långdistans-nätverken inom stomnätet. Utöver detta utmärker sig dessa stomnätskorridorer för att de korsar minst två landgränser och omfattar dessutom minst tre olika transportsätt. Varje korridor har blivit

---

<sup>10</sup>M. Dabrowski, 'Transport Policy: EU as a Taker, Shaper or Shaker of the Global Civil Aviation Regime', in G. Falkner and P. Müller (ed.), *EU Policies in a Global Perspective: Shaping or Taking International Regimes?*, London, Routledge, 2014, s.130.

<sup>11</sup>C. Johansson and K. Nilsson and M. Öberg, 'Governance of Major Transport Corridors Involving Stakeholders', *Transport Research Procedia*, vol.14, 2016, s.861.

<sup>12</sup>C. Johansson and K. Nilsson and M. Öberg, 'Major Transport Corridors: the concept of sustainability in EU documents', *Transport Research Procedia*, vol.25, 2017, s.3695.

<sup>13</sup>Europeiska kommissionen, 'Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council. On Union Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network', 2011, s.1-3, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0650:FIN:EN:PDF>, [hämtad 5 oktober 2018]

tilldelade en europeisk samordnare var syfte är att samordna arbetet för utvecklandet av dessa genom planering och koordinering av investeringar i varje enskild korridor. Den stamnätskorridor som omfattar Sverige kallas Skandinavien-Medelhavet-korridoren (ScanMed) och samordnas av irländaren Pat Cox.<sup>14</sup>

Utöver införandet av två överlappande nät och stamnätskorridorerna, skapades även Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) för den nuvarande budgetperioden. CEF är ett centralstyrt finansieringsverktyg för transport-, energi- och kommunikationsinfrastruktur. TEN-T är således ett av de områden som finansieras genom CEF med målsättningen att främja implementeringen av projekt som bidrar till färdigställandet av TEN-T.<sup>15</sup> Under nuvarande budgetperiod tilldelades CEF en budget på 30,04 miljarder euro<sup>16</sup>, varav 24,05 miljarder är reserverat för finansiering av olika projekt som syftar till utvecklandet av TEN-T.<sup>17</sup> Den sjätte juni 2018 presenterade kommissionen sitt förslag för CEF för den kommande budgetperioden 2021–2027. Denna gång föreslås en ökning av CEF-budgeten, som skulle omfatta över 42 miljarder euro, varav 30,6 miljarder euro är tänkt att avsättas direkt för transportnätverkets utvecklande. En nyhet för den kommande budgetperioden är att kommissionen föreslår att 11,3 miljarder euro ska överföras från sammanhållningsfonden till CEF:s transport-budget och dessutom har en budget för militär mobilitet tillkommit.<sup>18</sup>

## 2.1 Militär mobilitet

Den tjugooåttonde mars 2018 presenterade EU-kommissionen sin handlingsplan för att förbättra militär mobilitet inom EU som en del av unionens övergripande försvarsstrategi. I EU-kommissionens plan för militär mobilitet nämns det att det är inom ramen för transportpolitiken, framförallt TEN-T, som EU på bästa sätt kan uppnå synergi mellan den existerande politiken på området och försvar. Den nya satsningen kommer enligt kommissionen inte endast gynna militära ändamål utan även det civila användandet av infrastrukturen. Således hävdas det att

---

<sup>14</sup>Mid Sweden European Office (MSEO), *Strategisk påverkansarbete. En strategi för påverkansarbete vid Mid Sweden European Office för sammanhållnings- och transportpolitik*, Bryssel, 2017, s.18.

<sup>15</sup>Europeiska kommissionen, *Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the Social and Economic Committee and the Committee of the Regions. On the Mid-term Evaluation of the Connecting Europe Facility (CEF)*, 2018, s.2, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com-2018-00-66-report-mid-term-evaluation-cef.pdf>, [hämtad 1 november 2018]

<sup>16</sup>Europeiska kommissionen, Connecting Europe Facility, [webbsida], senast uppdaterad 28 november 2018, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>, [hämtad 28 november 2018]

<sup>17</sup>Europeiska kommissionen, CEF Transport, [webbsida], senast uppdaterad 28 november 2018, <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport>, [hämtad 28 november 2018]

<sup>18</sup>Regeringskansliet, *Regeringskansliets faktagromemoria: fonden för ett sammanlänkat Europa*, Stockholm, 2017, s.2.



initiativet i denna kontext kan komma att visa på EU:s mervärde, och skulle även försäkra att investeringsmedel används på ett effektivt sätt.<sup>19</sup>

I handlingsplanen definieras fem åtgärder som ämnar främja den militära mobiliteten i unionen. Först och främst behövs en grundlig utredning kring det militära behovet på EU-nivå i samråd med medlemsstaterna. Sedan behöver man vidare specificera vilka delar av de befintliga transportnätverken som behöver stöd med avsikt att skapa synergier mellan det civila och militära användandet av denna infrastruktur. För det tredje krävs det att man vidare utforskar möjligheter kring hur EU kan tillgodose projekt, vars målsättning är att skapa synergier mellan militär och civil rörlighet, med speciell finansiering. Dessutom behövs det en tydligare reglering kring transporter av farliga gods. Till sist behöver EU också assistera medlemsländerna i deras regleringar gällande den kommande militär mobiliteten mellan staterna.<sup>20</sup>

För att konkret synliggöra vad som behövs göras inom området genomfördes ett pilotprojekt i North Sea-Baltic-korridoren av TEN-T.<sup>21</sup> EU-kommissionens handlingsplan beskriver att denna analys visade att infrastrukturen i dessa länder är bristfällig. Framförallt finns det brister gällande broars förmåga att hantera stora och tunga militärfordon, liksom när det kommer till järnvägars kapacitet att frakta militärt ekipage. Samtidigt visade projektet att det finns stora möjligheter för ett multimodalt användande av den befintliga infrastrukturen inom ramen för TEN-T, både beträffande civilt och militärt användande av samma infrastruktur men även andra multimodala aspekter som exempelvis genom förbättrad förankring mellan de olika transportslagen. Vidare nämner EU-kommissionen att fler pilotprojekt behövs.<sup>22</sup>

Projekt för att rusta upp den befintliga infrastrukturen för att i sin tur förbättra den militära rörligheten inom EU är tänkt att finansieras genom CEF. Som nämnt ovan har EU-kommissionen föreslagit en ökning av CEF-budgeten till 42 miljarder euro för nästkommande budgetperiod 2021–2027, varav 30,6 miljarder euro avsätts för utvecklandet av TEN-T. Förutom den tillkomna budgeten från sammanhållningsfonden på 11,3 miljarder euro, är 6,5 miljarder euro av den övergripande transport-budgeten tänkt att direkt stödja projekt som bidrar

---

<sup>19</sup>Europeiska kommissionen, *'On the Action Plan on Military Mobility'*, s.3-4.

<sup>20</sup>ibid s.3–8.

<sup>21</sup>Transportkorridoren omfattar Nederländerna, Belgien, Tyskland, Polen, Litauen, Lettland, Estland och Finland.

<sup>22</sup>Europeiska kommissionen, *'On the Action Plan on Military Mobility'*, s.4.

till att förbättra den militär rörligheten.<sup>23</sup> EU-kommissionen hävdar dock att finansieringsmedel endast kommer att ges till projekt vars avsikt är ett multimodalt användande av transportinfrastruktur.<sup>24</sup>

Handlingsplanen uttrycker tydligt att EU och medlemsstaterna ska arbeta nära för att nå en framgångsrik implementering av planen. Det framhålls även att samtliga steg i utvecklandet av infrastruktur för förbättring av militär mobilitet kommer att respektera staternas suveränitet och nationella beslutsprocesser som berör det militära sakområdet. Utöver ett nära arbete mellan EU och dess medlemsländer uttrycker handlingsplanen att dessa bör ha ett nära samarbete med andra relevanta aktörer. I denna aspekt betonas ett nära samarbete inom PESCO. I PESCO-sammanhanget ska det befintliga arbetet koordineras med det nya initiativet. Samtidigt finns det redan ett separat projekt inom PESCO om militär mobilitet, vilket antas gynna verkställandet av det nya initiativet då de separata ansträngningarna för militär mobilitet kommer att komplettera varandra. NATO beskrivs som en ytterligare relevant aktör för samarbete. Det är inom ramen för implementeringen av Joint Declaration<sup>25</sup> mellan EU och NATO som samarbetet blir relevant. Även i denna deklaration är militär mobilitet ett uttalat område. Målet med detta samarbete är att uppnå synergi mellan EU:s och NATO:s arbete på området och framförallt avlägsna de hinder som finns mellan organisationernas respektive procedurer samt regler för militär rörlighet i EU-länderna.<sup>26</sup>

I tidsplanen för implementeringen av initiativet framgår det att medlemsstaterna redan i mitten av 2018 skulle definiera den nationella infrastrukturen som behövs för militär mobilitet. Det är sedan tänkt att kommissionen under våren 2019 ska börja gå igenom och prioritera olika projekt med civilt och militärt ändamål. Under sommaren är det sedan tänkt att den första utvärderingsrapporten ska publiceras som berör implementeringen av planen.<sup>27</sup>

---

<sup>23</sup>Europeiska kommissionen, 'Mobility and Transport', [Webbsida] senast uppdaterad 6 juni 2018, [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2018-06-06-eu-budget-commission-proposes-increased-funding-invest\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2018-06-06-eu-budget-commission-proposes-increased-funding-invest_en) [hämtad 16 december 2018]

<sup>24</sup>Europeiska kommissionen, '*On the Action Plan on Military Mobility*', s.10.

<sup>25</sup>Europeiska rådet och Europeiska unionens råd, '*EU-NATO Joint Declaration*', [Webbsida] <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2016/07/08/eu-nato-joint-declaration/>, [hämtad 5 december 2018]

<sup>26</sup>Europeiska kommissionen, '*On the Action Plan on Military Mobility*', s.1-2.

<sup>27</sup>Europeiska kommissionen, '*Defending Europe: Improving Military Mobility in the European Union*', u.d., [Factsheet on Military Mobility] [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-military\\_mobility\\_factsheet.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-military_mobility_factsheet.pdf), [hämtad 29 november 2018]

### 3. MSEO:s arbete med transportinfrastruktur

Sedan år 2000 har Mid Sweden European Office (MSEO) haft transportinfrastruktur som prioriterat bevakningsområde.<sup>28</sup> Att MSEO ser transportinfrastruktur som ett av de viktigaste områdena för dess regioner beror på de långa distanserna som karaktäriserar Jämtland Härjedalen och Västernorrland.<sup>29</sup> Inom detta område ska kontoret därmed utföra påverkansarbete med målsättningen att Botniska korridoren ska bli en del av ScanMed. Dessutom ska kontoret genom politisk påverkan verka för att Sverige ska få ta del av investeringsmedlen genom CEF för byggandet av Nya Ostkustbanan Gävle-Härnösand inom stamnätverket av TEN-T, samt för sträckan Sundsvall-Östersund (Trondheim), kallat Mittstråket, i det övergripande nätet ska vidareutvecklas.<sup>30</sup>

MSEO har länge arbetat för en förlängning av ScanMed-korridoren till norra Sverige. I våras skickade den svenska regeringen in en formell ansökan till EU om att förlänga transportsträckan till de norra delarna av landet, vilket speglas i EU-kommissionens förslag till revidering av CEF-förordningen inför den kommande budgetperioden där förlängningen av Scan-Med finns med.<sup>31</sup> Nu ligger kommissionens förslag i förhandling i rådet och Europaparlamentet. Gällande arbetet för Nya Ostkustbanan och Mittstråket, förväntas EU-kommissionen att inom kort inleda en revidering av TEN-T förordningen där såväl stamnätet som det övergripande nätet definieras.

#### 3.1 Uppdrag

MSEO har utarbetat en position gällande kommissionens förslag till nya CEF inom ramen för Europaforum Norra Sverige (EFNS). Där berörs även initiativet om militär mobilitet. Den nuvarande positionen har en tämligen positiv ansats till initiativet och välkomnar det gällande finansiering av militärt och civilt användande av transportinfrastruktur genom CEF. Detta för att bättre anpassa den befintliga infrastrukturen efter militära behov och således förbättra den

---

<sup>28</sup>Landstinget Västernorrland, *'Upphandling av Brysselrepresentation'*, Bilaga 1, s.2.

<sup>29</sup>OECD, *'OECD Territorial Reviews: Northern Sparsely Populated Areas'*, Paris, OECD Publishing, 2017, s.190.

<sup>30</sup>Mid Sweden European Office, *'Verksamhetsdirektiv 2018'*, s.3.

<sup>31</sup>Europeiska kommissionen, *'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'*, Bryssel, 2018, [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/budget-may2018-cef-regulation\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/budget-may2018-cef-regulation_en.pdf), [hämtad 8 november 2018]

militära rörligheten i hela EU.<sup>32</sup> Dock finns det fortfarande vissa frågetecken kring initiativet som måste utredas. Rapportens uppdrag är därmed att förtydliga kommissionens handlingsplan om militär mobilitet men också kartlägga tänkbara implikationer av det kommande initiativet för att förse MSEO med mer information. Således kan kontoret skapa sig en tydligare bild av vad initiativet kan komma att innebära i praktiken och hur MSEO ska positionera sig i frågan.

---

<sup>32</sup>Europaforum Norra Sverige (EFNS), *'Europaforum Norra Sveriges position on "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 (Brussels, 6.6.2018 COM(2018) 438 Final)'*, 2018, <http://www.europaforum.nu/wp-content/uploads/2018/01/cef-slutgiltig-1.pdf>, [hämtad 6 november 2018]

## 4. Tillvägagångssätt

Som nämnt tidigare är militär mobilitet ett tämligen nytt initiativ vilket innebär att litteratur på området är väldigt begränsat. Det metodologiska tillvägagångssättet för insamlandet av empiri har således landat i genomförandet av semi-strukturerade intervjuer. Under arbetets gång visade det sig svårt att få svenska Europaparlamentariker att ställa upp på en intervju som behandlar militär mobilitet eftersom ämnet har beskrivits relativt känsligt. Den respondent som intervjuats är Aurimas Brazys, handläggare för militär mobilitet på DG MOVE. De frågor som ställts vid intervjun har framförallt varit de frågetecken kring initiativet som uppkommit för MSEO genom dess verksamhet inom transportinfrastruktur. I linje med semi-strukturerade intervjuers karaktär är det även nödvändigt att vid tillfällena också fråga den mall som utarbetats för att följa upp respondentens svar med en följdfråga. De huvudsakliga intervjufrågorna är sammanställda i intervjuguiden nedan.

- Ska budgeten för militär mobilitet inom CEF användas för finansiering av både stomnätet och det övergripande nätet?
- Kommer finansiering av projekt med både civilt liksom militärt ändamål kunna finansieras genom den europeiska försvarsfonden?
- Riskerar civilt användande att komma i skymundan till fördel för militärt användande?
- Finns det möjlighet att finansiera projekt med endast civilt ändamål genom budgeten för militär mobilitet?
- Vilka sträckor i Sverige har lyfts fram kopplade till initiativet om militär mobilitet?
- Kommissionen ska under våren upprätta en lista över prioriterade projekt kopplade till militär mobilitet, hur långt har man kommit i detta arbete?
- Finns det några regioner som är extra intressanta för implementerandet av projekt? Exempelvis EU-regioner i Östeuropa? Regioner som gränsar till annat medlemsland alternativt gränsar till länder utanför EU?
- Vilken roll har NATO och PESCO gällande initiativet?
- Kommer medel vikta för projekt kopplade till militär mobilitet endast tillfalla projekt i PESCO-länder?
- Hur har initiativet mottagits i Europaparlamentet och rådet?
- Finns det risk att initiativet försenar implementeringen av TEN-T?
- Har negativa konsekvenser av initiativet förts fram, i så fall vilka?

## 5. Empirisk genomgång

Den empiriska genomgången är baserad på intervjun med Aurimas Brazys, handläggare för militär mobilitet på DG MOVE.<sup>33</sup> Det insamlade materialet har delats upp i olika rubriker nedan för att förtydliga innehållet.

### 5.1 Budgettram

Som nämnt har en budget för finansiering av projekt för att förbättra den militär mobiliteten i EU tillkommit under CEF. Brazys förklarar i enlighet med kommissionens handlingsplan för militär mobilitet att den tillkomna budgettramen endast kommer tillfalla projekt som kombinerar civila och militära ändamål – alltså helt förenligt med civila ändamål. Han menar att CEF är ett finansiellt verktyg som tjäna civila syften och att det därför krävs strikta regler kring hur dessa medel används samt fördelas. Man bör enligt Brazys också se den tillkomna budgeten för militär mobilitet som något positivt för det civila användandet av TEN-T-nätverket eftersom pengar tillkommit för dess utvecklande. Det nya tillägget har också tillskjutits från säkerhets- och försvarsområdet till det civila instrumentet vilket han tycker ska betraktas som något positivt. Han beskriver att man i hårda drag kan se det som att de pengar som vanligtvis går till finansiering av vapen istället kommer att läggas på att förverkliga civila mål. Han poängterar utöver detta att EU endast kommer att medfinansiera projekt med både civilt och militärt användande upp till 50%. Resterande är alltså upp till varje medlemsland att finansiera. Brazys tillfrågas därefter om budgeten på 6,5 miljarder euro för militär mobilitet kan ses som tillräcklig för att täcka behovet i EU:s medlemsländer, varpå han svarar nej. Eftersom budgeten inte anses vara tillräcklig ställdes därefter frågan om projekt med både civilt och militärt ändamål kan komma att finansieras genom den nyetablerade europeiska försvarsfonden. Brazys svarar att detta inte är möjligt eftersom försvarsfonden endast finansierar projekt inom försvar och inte projekt som rymmer en civil aspekt, vilket initiativet om militär mobilitet gör.

Brazys berättar att de medel som tillkommit under CEF från sammanhållningsfonden på 11,3 miljarder euro föreslås kunna vara av en mer flexibel karaktär. Konkret innebär detta att kommissionen föreslår att sammanhållningsländerna skulle tillåtas använda dessa medel för att finansiera projekt med militärt och civilt ändamål. Eftersom budgeten för militär mobilitet endast medfinansieras upp till 50% skulle detta enligt Brazys innebära fler möjligheter för dessa

---

<sup>33</sup>Aurimas Brazys, handläggare för militär mobilitet på DG MOVE, 2018, intervju 12 december 2018.

länder att kombinera insatser gällande att förbättra den militära rörligheten nationellt och samtidigt uppgradera TEN-T. Således betyder detta att sammanhållningsländerna på ett fritt sätt får avgöra om de istället vill använda medel som initialt endast är till för utvecklandet av TEN-T för att finansiera projekt med både militärt liksom civilt ändamål. Detta är en intressant aspekt av budgeten, även om det inte berör Mid Sweden-regionen direkt.

## 5.2 Tidsplan

Under intervjun med Brazys rätades vissa frågetecken ut gällande tidsplanen. Denna skiljer sig delvis från den som presenterades i kommissionens handlingsplan för militär mobilitet och intervjun med Brazys har kommit att förtydliga vissa delar i denna. Under mitten av år 2018 var det meningen att medlemsstaternas regeringar skulle lämna in listor som definierar de nationella infrastruktur som behövs för militär mobilitet. Brazys klargör detta steg i handlingsplanen och förklarar att detta handlar om medlemsstaternas befintliga militära stråk som är relevanta i relation till initiativet om militär mobilitet. Detta arbete drog ut på tiden och blev istället klart i december månad 2018. Brazys har inte möjlighet att visa vilka militära stråk som den svenska regeringen har avsatt, men hänvisar till ett dokument kallat för "Military Requirements for Military Mobility Within and Beyond the EU" där samtliga regeringars sträckor är samlade. Enligt Brazys finns detta dokument i rådets databas och tjänstemän inom regeringen, även på de lägre nivåerna, borde ha tillgång till detta. Dock är dokumentet i detta skede inte tillgängligt för allmänheten. Brazys tillägger att den svenska regeringens föreslagna sträckor förefaller vettiga.

Under februari månad 2019 beräknas en så kallad "gap analysis" vara klar och Brazys har börjat att handlägga detta ärende. Detta arbete går ut på att definiera parametrarna för militärt och civilt användande genom att jämföra de befintliga militära sträckorna som medlemsstaternas regeringar har lyft fram som relevanta för initiativet i relation till TEN-T-nätverket – alltså identifiera diskrepansen mellan den civila infrastrukturen och det militära behovet. Brazys illustrerar detta med ett exempel. Om man ser till ett scenario där en existerande bro som kan bära upp till 25 ton medan det militära behovet ligger på 70 ton, skulle ett projekt som rustar upp bron till att klara av 44 ton kunna bli finansierat genom budgeten för militär mobilitet under CEF. Detta eftersom denna typ av projekt uppfattas fylla civila syften i form av transporter där tunga lastbilar kan nyttja ytterligare färdleder. I sin tur innebär detta att medlemsstaterna förväntas finansiera resterande delar själva, i detta fall resterande 26 ton,

därför att detta endast skulle fylla ett militärt behov. Detta skulle också vara fallet om en del av det militära behovet faller utanför TEN-T-nätverket eftersom budgeten för militär mobilitet endast finansierar sträckor inom nätverket. I relation till denna analys kommer kommissionen att upprätta en lista över prioriterade projekt kopplade till militär mobilitet. Eftersom själva analysen inte är klar har detta arbete inte påbörjats. Brazys får frågan om när kommissionen förväntas börja utformandet av denna lista över prioriterade projekt. Han svarar att detta troligtvis kommer att påbörjas år 2020. Detta är således en viss fördröjning av kommissionens initiala tidsplan i dess handlingsplan för militär mobilitet.

Innan kommissionen kan öppna sin utlysning för projekt krävs det först att parlamentet och rådet kommer överens om initiativet. Brazys nämner att rådet har nått en överenskommelse, att militär mobilitet ska inkluderas i CEF. Dock har rådet inte direkt satt budgetramen för militär mobilitet eftersom detta behandlas i långtidsbudgeten (MFF). Parlamentet har föreslagit samma budgetram för militär mobilitet under CEF, det vill säga i linje med kommissionens förslag. Eftersom dialoger mellan kommissionen, rådet och parlamentet inte än har inletts är det fortfarande svårt att uttala sig om exakt vilken budgetram som kommer att gälla för militär mobilitet under budgetperioden 2021–2027. Kommissionens plan är dock att den första utlysningen för projekt för militära och civila ändamål ska öppnas år 2021. I tillägg nämner Brazys att det kan komma att ske förändringar i relation till militär mobilitet när TEN-T-förordningen revideras senast år 2023. Exempelvis menar han att militär mobilitet i form av krav och standarder som betonar civilt och militärt användande av TEN-T-nätverket kan komma att inkluderas i den nya förordningen.

### 5.3 Samarbetspartnerns roll

Eftersom både NATO och PESCO ses som relevanta samarbetspartners gällande militär mobilitet var det nödvändigt att fråga hur dessa aktörer varit involverade i utvecklandet av handlingsplanen för militär mobilitet, samt hur dessa kommer fortsätta vara engagerade i initiativets implementering. NATO beskrivs av Brazys som en viktig samarbetspartner för EU och militär mobilitet är en av de viktigaste aspekterna för implementerandet av EU och NATO:s Joint Declaration. I detta avseende har NATO varit en viktig partner för EU gällande lösningar kring dagens administrativa hinder som fördröjer transport av militära trupper och gods mellan medlemsstaterna. Det kan ibland ta upp till veckor att ge tillstånd för dessa att passera gränser och handläggningstiden bör därmed sänkas till två dagar säger Brazys. Dessutom tillsåg NATO



tjänstemän inom den europeiska utrikestjänsten (EEAS) med olika tekniska krav inför handlingsplanens utvecklande. Som nämnt berör dessa krav framförallt järnvägars och broars kapacitet till att bära militär last men också multimodala anknytningar mellan hamnar och järnvägar. Brazys är dock tydlig med att EU inte kommer till att finansiera NATO:s aktiviteter. Därefter förklarar Brazys PESCO:s roll i relation till initiativet. Han menar att man framförallt ska se PESCO som en viktig plattform som möjliggör för PESCO-medlemmarnas regeringsrepresentanter att möta varandra samt kommissionens representanter. Detta möjliggör för dessa aktörer att utbyta information men framförallt koordinera deras arbete och då bland annat inom militär mobilitet.

#### 5.4 Projekt i fokus för finansiering

Som nämnt kommer finansiering genom budgeten för militär mobilitet att tillfalla projekt som möjliggör ett civilt och militärt användande av transportnätverket TEN-T. Brazys lägger tonvikt vid att kommissionen kommer att prioritera projekt som på ett tydligt sätt kan motivera att investeringarna kommer att gynna det civila användandet av transportnätet. Vid kommissionens planerade utlysning av dessa projekt år 2021 är det således viktigt att betona den civila aspekten i sin ansökan. Brazys får frågan om budgeten för militär mobilitet kommer att finansiera projekt inom både stomnätet liksom det övergripande nätet varpå han svarar att det finns finansieringsmöjligheter i bägge näten eftersom hela TEN-T står i fokus för initiativet.

Vissa diskussioner har förts kring om budgetramen för militär mobilitet endast kommer att tillfalla projekt som implementeras i EU:s östra delar. Gällande frågan kring om vissa regioner skulle vara av större intresse för finansiering genom denna budget, som exempelvis regioner i Östeuropa, menar Brazys att detta inte är fallet. Medel ska kunna tillfalla samtliga EU-länder och kommer inte att specificeras utifrån ett specifikt geografiskt område. När han får frågan om regioner som gränsar till ett annat medlemsland, eller alternativt till ett land utanför unionen, menar Brazys att några uttalanden om att dessa regioner skulle vara av extra intresse för finansiering inte finns i dagsläget. Dock tillägger han att det är mycket möjligt att gränsregioner kan komma att bli relevanta för initiativet eftersom stomnätet fyller en viktig funktion inom TEN-T, exempelvis som en knutpunkt för de olika transportslagen. Detta är inte minst viktigt ur ett militärt perspektiv när det kommer till att effektivt kunna transportera både gods och trupper från hamn till järnväg. Återigen för han fram att det endast är EU-länder som kan ta del av finansiering och att exempelvis Norge inte kan det. Gällande frågan om finansieringsmedel

endast kommer att tillfalla projekt inom PESCO-länderna var svaret tydligt nej från Brazys sida. Han säger att alla EU-länder kan få projekt finansierade.

## 5.5 Implikationer av initiativet

Eftersom initiativet är nytt är det viktigt att undersöka vilka implikationer förslaget skulle kunna få. Med tanke på att Brazys nämner att budgeten för militär mobilitet är liten och ej tillräcklig för det befintliga behovet i EU ställs frågan om medel kan komma att tas ifrån det generella kuvertet för transport inom CEF för att möta det behov som finns i EU gällande militär rörlighet. Han förklarar att kommissionens föreslagna regler inte skulle godkänna att medel från den generella budgetramen skulle kunna användas i syfte för finansiering av projekt med militära och civila ändamål. På samma sätt ställs frågan om det motsatts skulle vara möjligt, det vill säga att budgeten för militär mobilitet kan användas för att endast understödja projekt med civila ändamål. Brazys hänvisar igen till de strikta riktlinjerna gällande de olika budgetramarna inom CEF, och att budgeten för militär mobilitet endast kommer tillägna medel till projekt som innefattar både ett civilt och militärt element.

Eftersom militär mobilitet tillkommer som ett nytt moment inom CEF finns det även anledning att fråga om detta initiativ kan komma att påverka eller försena implementeringen och färdigställandet av stomnätet och det övergripande nätet inom TEN-T. Detta eftersom det rimligen krävs mer att rusta upp en bro för militärt användande jämfört med samma ansträngningar för civilt nyttjande av samma bro. Brazys menar att det är tvärt om och att det till och med kommer att gå fortare att implementera projekt för både militärt och civilt användande av transportnätverket. Budgeten för militär mobilitet är som nämnt relativt liten och ej tillräcklig. Kommissionen förutspår därför att många projekt kommer att konkurrera om de tillgängliga pengarna inom budgetramen för militär mobilitet. Enligt Brazys innebär detta i sin tur att dessa pengar kommer att mobiliseras redan i startskottet för nästa budgetperiod och således kommer projekt att färdigställas tidigt.

Avslutningsvis får Brazys frågan om det finns några negativa aspekter med kommissionens initiativ. Han menar att han inte kan se att förslaget på något sätt skulle implicera något negativt för transportpolitiken i EU. Huvudsakligen ska man se initiativet som något positivt säger Brazys och hänvisar till sitt tidigare uttalande om att mer pengar har tillkommit under CEF i och med initiativet och att detta kommer vara behjälpligt i utvecklandet av TEN-T i sin helhet.

## 6. Avslutande diskussion

Kommissionens initiativ om att förbättra den militär rörligheten inom EU är som nämnt ett nytt förslag och därmed har inget slutgiltigt beslut tagits i frågan. Mycket tyder dock på att en budget för militär mobilitet kommer att inkluderas i CEF för budgetperioden 2021–2027, även om den exakta summan ännu inte angivits. Intervjun med Aurimas Brazys, handläggare för militär mobilitet på DG MOVE, har dock tillfört mer information om det kommande initiativet samt rätat ut en del frågetecken i förhållandet till förslaget. I synnerhet presenterar Brazys en positiv bild av initiativet. Denna rapport är främst baserad på kommissionens egna perspektiv och således finns det anledning att anta att viktiga perspektiv gällande förslaget inte lyfts fram i denna rapport. Förslagsvis kan det vara rimligt att sammanställa ytterligare en rapport som behandlar olika perspektiv gällande initiativet, enligt förslag en kartläggning av Europaparlamentets politiska gruppers position i utskottet TRAN, eftersom det har varit svårt att i dagens läge få parlamentariker att ställa upp på en intervju då ämnet bedöms som känsligt.

De slutsatser som kan dras utifrån rapporten för att vägleda MSEO i relation till förslaget om militär mobilitet är framförallt att följa utvecklingen och initiativets tidsplan. Som rapporten visat har kommissionens initiala tidsplan kommit att förändras under årets gång och vissa steg i denna har kommit att fördröjas. Insatser från MSEO:s sida bör också göras för att få fram de militära stråk som den svenska regeringen har lyft fram som relevanta för initiativet. Enligt Brazys borde tjänstemän på svenska representationen ha tillgång till denna information genom dokumentet ”Military Requirements for Military Mobility Within and Beyond the EU” där samtliga stråk är samlade. Kontoret skulle därmed kunna se om dessa stråk sammanfaller med de civila stråken i Jämtland Härjedalen och Västernorrland. Om de utpekade stråken inte sammanfaller med de civila stråken i regionerna, är det viktigt att utföra påverkansarbete gentemot den svenska regeringen för att dessa ska inkluderas. Om dessa å andra sidan sammanfaller kan MSEO verka för att projekt inom Botniska korridoren liksom Mittstråket kan vara mål för finansiering genom budgeten för militär mobilitet när kommissionen utformar sin lista över prioriterade projekt. Särskilt viktigt är att även närmare undersöka när kommissionens utlysningar av projekt öppnar år 2021. I enlighet med Brazys uttalande om att budgeten för militär mobilitet är relativt liten, och att det kommer uppstå konkurrens mellan medlemsstaterna för att få ta del av denna, är det nödvändigt att vara väl förberedd inför utlysningen. Som nämnt lägger kommissionen stor vikt på civilt användande vid ansökningar för projekt med både civilt och militärt ändamål. Det är därmed viktigt att betona den civila aspekten i sin ansökning för medfinansiering av dessa projekt.

## Referenslista

Aurimas Brazys, handläggare för militär mobilitet på DG MOVE, 2018, intervju den 12 december 2018.

Dabrowski, M. 'Transport Policy: EU as a Taker, Shaper or Shaker of the Global Civil Aviation Regime', in G. Falkner and P. Müller (ed.), *EU Policies in a Global Perspective: Shaping or Taking International Regimes?*, London, Routledge, 2014, s.130-148.

Europaforum Norra Sverige (EFNS), '*Europaforum Norra Sveriges position on "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 (Brussels, 6.6.2018 COM(2018) 438 Final)*', 2018, <http://www.europaforum.nu/wp-content/uploads/2018/01/cef-slutgiltig-1.pdf>, [hämtad 6 november 2018]

European Defence Agency (EDA), '*Permanent Structured Cooperation*', u.d., <https://www.eda.europa.eu/what-we-do/our-current-priorities/permanent-structured-cooperation>, [hämtad 31 oktober 2018]

Europeiska kommissionen, '*Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council. On Union Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network*', 2011, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0650:FIN:EN:PDF>, [hämtad 5 oktober 2018]

Europeiska kommissionen, '*Defending Europe: Improving Military Mobility in the European Union*', u.d., [Factsheet on Military Mobility] [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-military\\_mobility\\_factsheet.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-military_mobility_factsheet.pdf) [hämtad 29 november 2018]

Europeiska kommissionen, '*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council. Establishing the Connecting Europe Facility and Repealing Regulations (EU) No1316/2013 and (EU) No 283/2014*', Bryssel, 2018, [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/budget-may2018-cef-regulation\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/budget-may2018-cef-regulation_en.pdf) [hämtad 8 november 2018]

Europeiska kommissionen, Connecting Europe Facility, [webbsida], senast uppdaterad 28 november 2018, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>, [hämtad 28 november 2018]

Europeiska kommissionen, CEF Transport, [webbsida], senast uppdaterad 28 november 2018, <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport>, [hämtad 28 november 2018]

Europeiska kommissionen, '*Joint communication to the European Parliament and the Council. On the Action Plan on Military Mobility*', 2018, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-military\\_mobility\\_action\\_plan.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-military_mobility_action_plan.pdf) [hämtad 5 oktober 2018]

Europeiska kommissionen, '*Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. On the Mid-term Evaluation of the Connecting Europe Facility (CEF)*', 2018, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com-2018-00-66-report-mid-term-evaluation-cef.pdf>, [hämtad 1 november 2018]

Europeiska kommissionen, 'Mobility and Transport', [Webbsida] senast uppdaterade 6 juni 2018, [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2018-06-06-eu-budget-commission-proposes-increased-funding-invest\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2018-06-06-eu-budget-commission-proposes-increased-funding-invest_en) [hämtad 16 december 2018]

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd, '*EU-NATO Joint Declaration*', [Webbsida] <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2016/07/08/eu-nato-joint-declaration/>, [hämtad 5 december 2018]

Fiott, D and Missiroli, A and Tardy, T. '*Permanent Structured Cooperation: What's in a name?*', Paris, Chaillot papers, 2017, s.7.

Jean-Claude Juncker, 'State of the European Union Address 2017', speech in Brussels, 13 september 2017, tillgängligt: [https://ec.europa.eu/commission/priorities/state-union-speeches/state-union-2018\\_sv](https://ec.europa.eu/commission/priorities/state-union-speeches/state-union-2018_sv), [hämtad 5 december 2018]

Johansson, C and Nilsson, K and Öberg, M, 'Governance of Major Transport Corridors Involving Stakeholders', *Transport Research Procedia*, vol.14, 2016, s.860-868.

Johansson, C and Nilsson, K and Öberg, M, 'Major Transport Corridors: the concept of sustainability in EU documents', *Transport Research Procedia*, vol.25, 2017, s.3694-3702.

Landstinget Västernorrland, '*Upphandling av Brysselrepresentation*', Bilaga 1.

Mid Sweden European Office (MSEO), '*Strategisk påverkansarbete. En strategi för påverkansarbete vid Mid Sweden European Office för sammanhållnings- och transportpolitik*', Bryssel, 2017.

Mid Sweden European Office (MSEO), '*Verksamhetsdirektiv 2018*', Bryssel, 2018.

Nováky, N. 'The EU's Permanent Structured Cooperation in Defence: Keeping Sleeping Beauty from Snoozing', *European View*, vol.17, no.1, 2018, s.97–104.

OECD, '*OECD Territorial Reviews: Northern Sparsely Populated Areas*', Paris, OECD Publishing, 2017.

Regeringskansliet, '*Regeringskansliets faktapromemoria: fonden för ett sammanlänkat Europa*', Stockholm, 2017.

Tocci, N. 'Towards a European Security and Defence Union: Was 2017 a Watershed?', *JCMS Annual Review*, vol. 56, 2018, s.131-141.

Winn, N. 'European Union Grand Strategy and Defence: strategy, defense, sovereignty and political union', *International Affairs Forum*, vol.4, no.2, 2013, s.174–179.