



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 14 november 2023
(OR. en)

15417/23

COPS 547
POLMIL 303
EUMC 477
TRANS 505
UD 259

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	14 november 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	JOIN(2023) 37 final
Ärende:	GEMENSAM RAPPORT TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET om genomförandet av handlingsplanen för militär rörlighet 2.0 från november 2022 till oktober 2023

För delegationerna bifogas dokument – JOIN(2023) 37 final.

Bilaga: JOIN(2023) 37 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

UNIONENS HÖGA
REPRESENTANT FÖR
UTRIKES FRÅGOR OCH
SÄKERHETSPOLITIK

Bryssel den 13.11.2023
JOIN(2023) 37 final

GEMENSAM RAPPORT TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av handlingsplanen för militär rörlighet 2.0 från november 2022 till oktober 2023

GEMENSAM RAPPORT TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av handlingsplanen för militär rörlighet 2.0 från november 2022 till oktober 2023

I – INLEDNING

1. I den strategiska kompassen för säkerhet och försvar¹ från mars 2022 bekräftas att en avsevärd ökning av den militära rörligheten är avgörande för Europas säkerhet och försvar, särskilt mot bakgrund av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Den gör det möjligt för EU-medlemsstaternas styrkor att kunna reagera snabbt och i den omfattning som krävs på kriser som uppstår vid EU:s yttre gränser och utanför dessa, bland annat genom en så snabb och smidig förflyttning av militär materiel som möjligt. I linje med den strategiska kompassen tillhandahåller EU:s handlingsplan för militär rörlighet 2.0² en övergripande ram för att utveckla ett väl sammanlänkat nätverk för militär rörlighet, med kortare reaktionstider och kapabel, säker, hållbar och motståndskraftig transportinfrastruktur och transportkapacitet.
2. Denna första lägesrapport om EU:s handlingsplan för militär rörlighet 2.0 återspeglar det arbete som pågår inom unionens olika institutioner, organ och byråer för att genomföra de identifierade åtgärderna inom handlingsplanens huvudsakliga prioriteringsområden. Rapporten omfattar i förekommande fall även de framsteg som gjorts på de olika områdena sedan den förra lägesrapporten, som handlade om 2018 års handlingsplan för militär rörlighet, lades fram i september 2021³.
3. Handlingsplanen omfattar ett strategiskt tillvägagångssätt med syftet att på ett effektivt sätt involvera ett brett spektrum av berörda parter, inklusive i medlemsstaterna. På så vis underlättas samstämmighet och kopplingar mellan medlemsstaternas verksamheter – bl.a. genom de berörda olika Pesco-projekten, särskilt om militär rörlighet och logistiknav⁴ – och arbetsområden på EU-nivå inom hela spektrumet av ämnen. I enlighet med handlingsplanen hölls det första årliga evenemanget om militär rörlighet i juni 2023, under ledning av det svenska ordförandeskapet. Där deltog experter från EU-institutionerna, relevanta Pesco-projekt och samarbetspartner som Nato.

II – MULTIMODALA KORRIDORER OCH LOGISTISKA NAV

A. Finansiering av transportinfrastruktur med dubbla användningsområden

4. Den fleråriga budgetramen 2021–2027 innehåller en budget på 1,69 miljarder euro för samfinansiering av transportinfrastruktur med dubbla användningsområden genom Fonden för ett sammanlänkat Europa. I september 2021 inledde kommissionen den första ansökningsomgången för projektförslag. Ursprungligen planerades det att kommissionen skulle inleda årliga ansökningsomgångar för projektförslag med en preliminär budget på 330 miljoner euro⁵.
5. Efter Rysslands provocerade aggression mot Ukraina stärkte kommissionen avsevärt sitt stöd till transportinfrastruktur med dubbla användningsområden för militär rörlighet, påskyndade utvärderingen av förslagen och tidigare lade den tillgängliga budgeten.

¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/sv/pdf>.

² [Handlingsplan för militär rörlighet 2.0.pdf \(europa.eu\)](#).

³ Gemensam rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av handlingsplanen för militär rörlighet från oktober 2020 till september 2021 (JOIN(2021) 26 final).

⁴ Nätverk av logistiknav i Europa och stöd till insatser.

6. I maj 2022 tilldelade kommissionen 22 projekt i 15 medlemsstater sammanlagt 339 miljoner euro i samfinansiering från EU inom alla transportsätt⁶.
7. Kommissionen gick vidare med den andra ansökningsomgången som inleddes i maj 2022, återigen med en preliminär budget på 330 miljoner euro. Medlemsstaterna svarade på ansökningsomgången med ökat intresse. Det begärda beloppet för samfinansiering från EU var på totalt 1,39 miljarder euro, vilket var fyra gånger högre än den anslagna budgeten. Eftersom projekten höll hög kvalitet och det fanns ett behov av att reagera skyndsamt på den nya geopolitiska miljön valde kommissionen i november 2022 ut 35 projekt som fick anslag på totalt 616 miljoner euro i samfinansiering från EU⁷.
8. Det pågår följaktligen 57 projekt i 18 medlemsstater som har tilldelats 944 miljoner euro i samfinansiering från EU. Av detta belopp har 35 % anslagits till järnvägar, 28 % till vägar, 21 % till flygplatser och 16 % till infrastrukturprojekt för sjöfart. Några av de vanligaste typerna av samfinansierade projekt är förbättringar av järnvägskapacitet (främst för att möjliggöra trafik med 740-meterståg), förbättringar av motorvägars (särskilt viadukter och vägbroar) och flygplatsers kapacitet, ökad kapacitet för multimodal godshantering samt förbättringar av hamnkapacitet och hamnförbindelser.
9. En tredje och sista ansökningsomgång inleddes i maj 2023, och tidsfristen för inlämning av projekt var i september 2023. Syftet var att använda den återstående budgeten på omkring 790 miljoner euro. Den tredje ansökningsomgången är den som hittills har väckt störst intresse bland medlemsstaterna: 22 medlemsstater ansökte med 112 projekt om sammanlagt 3,7 miljarder euro i samfinansiering från EU – vilket innebär en överteckningsgrad på 4,7. Kommissionen förväntas offentliggöra tilldelningsbeslutet för den tredje ansökningsomgången i början av 2024. Med genomförandet av den tredje ansökningsomgången är det mycket troligt att den sammanlagda budget som finns tillgänglig för transportinfrastruktur med dubbla användningsområden för militär rörlighet inom ramen för denna fleråriga budgetram kommer att förbrukas.
10. Slutligen bekräftade EU:s ledare återigen sitt fokus på militär rörlighet i förklaringen från Europeiska rådets informella möte i Granada i oktober 2023⁸.
11. Den 15 juni 2023 godkände Europeiska investeringsbankens styrelse det strategiska europeiska säkerhetsinitiativet PLUS. Genom initiativet görs mer medel tillgängliga för investeringar i säkerhet och försvar – upp till 8 miljarder euro under den nuvarande fleråriga budgetramen 2021–2027, som har ett utvidgat tillämpningsområde genom att i synnerhet militär rörlighet och kritisk infrastruktur har inkluderats som ytterligare områden. Europeiska investeringsbanken är medveten om den förändrade geopolitiska miljön, som har lett till ökade finansieringsbehov på olika områden med anknytning till europeisk säkerhet och försvarssektorn, inbegripet dess leveranskedjor. Med tanke på arten av sådana tillgångar och investeringar blir nästa steg att identifiera potentiella projekt. Det förs redan samtal med Europeiska kommissionen om hur detta område kan stödjas.

B. Översyn av de transeuropeiska transportnäten

⁶ Kommissionens genomförandebeslut av den 24.5.2022 on the selection of Military Mobility projects following the 2021 call for proposals for grants under the Connecting Europe Facility - Transport sector pursuant to Implementing Decision C(2021) 5763 (C(2022) 3261 final) (inte översatt till svenska).

⁷ Commission Implementing Decision of 11.4.2023 on the selection of Military Mobility projects following the 2022 call for proposals for grants under the Connecting Europe Facility - Transport sector pursuant to Implementing Decision C(2021) 5763, { C(2023) 2298 final} (inte översatt till svenska).

⁸ Granadaförklaringen, Europeiska rådet, 6 oktober 2023, <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/10/06/granada-declaration>.

12. Kommissionen lade fram sitt förslag om översyn av förordningen om transeuropeiska transportnät den 14 december 2021⁹. Förslaget innehåller två centrala aspekter som skulle underlätta militär rörlighet i och utanför EU. För det första skärps flera krav på transportinfrastruktur, särskilt för järnvägen. För det andra illustrerar de uppdaterade kartorna i vissa fall även de militära behoven. Den 27 juli 2022 lade kommissionen fram ett ändrat förslag som återspeglar den förändrade geopolitiska situationen¹⁰.
13. Översynen av de transeuropeiska transportnäten omfattas av det ordinarie lagstiftningsförfarandet, vilket innebär att rådet och parlamentet måste komma överens om den slutliga texten till förordningen på grundval av kommissionens förslag. Den 5 december 2022 enades rådet om den allmänna riktlinjen¹¹. Samtidigt antog Europaparlamentet sitt betänkande och förhandlingsmandat den 13 april 2023¹². Betänkandet innehåller ett förslag till en ny artikel 47a om militär rörlighet. Enligt artikeln skulle medlemsstaterna bli skyldiga att ta hänsyn till behoven av militär rörlighet vid uppförande eller uppgradering av infrastruktur på det transeuropeiska transportnätet¹³. Dessutom skulle kommissionen enligt den nya artikeln åläggas att genomföra en studie om storskaliga militära transporter med kort varsel¹⁴.
14. Rådet, Europaparlamentet och kommissionen har hittills hållit fyra politiska trepartsmöten med förhoppningen att kunna avsluta förhandlingarna under det spanska ordförandeskapet, dvs. före utgången av 2023, och att förordningen ska kunna träda i kraft under våren 2024.

C. Militära krav

15. I syfte att ytterligare anpassa standarderna för det transeuropeiska transportnätet och EU:s militära transportnät till varandra antog rådet den 23 oktober 2023 de reviderade militära kraven, inklusive bilaga II om multimodala transportkorridorer. I översynen ingick även samråd med Nato. Det utvidgade tillämpningsområdet för de militära kraven omfattar logistiska nav, infrastruktur för bränsleförsörjningskedjan, lärdomar från Rysslands anfallskrig mot Ukraina och militära kriterier för utvärdering av projektförslag avseende infrastruktur med dubbla användningsområden.
16. I den nya bilagan om infrastruktur för bränsleförsörjningskedjan¹⁵ beskrivs de tekniska specifikationerna för bränslesystem, anläggningar och utrustning för att säkerställa att de har kapacitet att effektivt stödja storskaliga militära förflyttningar, samtidigt som interoperabiliteten med strategiska partner, t.ex. Nato, upprätthålls. Bilagan innehåller samma krav som finns i de standarder som Nato använder och som har delats med EU:s militära stab (EUMS)¹⁶. Genom att denna bilaga blir en del av de militära kraven öppnas möjligheten till en eventuell framtida

⁹ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (COM(2021) 812 final).

¹⁰ Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (COM(2022) 384 final).

¹¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15058-2022-INIT/sv/pdf>.

¹² https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147_SV.html#_section1.

¹³ ”1. Vid uppförande eller uppgradering av infrastruktur på det transeuropeiska transportnätet ska medlemsstaterna bedöma behovet, relevansen och genomförbarheten av att gå längre än kraven i kapitel III, i syfte att ta hänsyn till den militära trupp- och materialtransportens vikt, storlek eller omfattning.”

¹⁴ ”2. Senast den ... [ett år efter det att denna förordning har trätt i kraft] ska kommissionen genomföra en studie för att identifiera möjligheter till storskaliga transporter i hela unionen med kort varsel, inbegripet strategiska rutter, i syfte att förbättra den dubbla användningen av infrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet. Studien ska ge underlag för långsiktig infrastrukturplanering för rörlighet med dubbla användningsområden. Under studiens gång ska kommissionen samråda med medlemsstaterna.”

¹⁵ Se ”Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU”, ST 10440/23, bilaga XI, som godkändes av rådet den 23 oktober 2023 (ska fastställas).

¹⁶ Dokumentet ”NATO Technical Criteria and Standards for POL Facilities”, ”AC/4-N(2017)0002 (INV)”, daterat den 19 januari 2017, ändrat den 9 juni 2023.

samfinansiering inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa av infrastrukturprojekt med dubbla användningsområden för bränsleförsörjningskedjan. Detta motiverar medlemsstaterna att investera i sin infrastruktur för bränsleförsörjningskedjan.

D. Långsiktig infrastrukturplanering för storskaliga förflyttningar med kort varsel av militära styrkor

17. Kommissionens avdelningar har tillsammans med Europeiska utrikestjänsten (inbegripet EUMS) försett medlemsstaterna med en förklarande anmärkning om strategimetoder och tidsplan för en studie avsedd att identifiera möjligheter till storskaliga förflyttningar med kort varsel för att förbättra bränsleresiliensen, långsiktig planering av infrastruktur och optimal användning av denna infrastruktur. Arbetet med studien har påbörjats och bör avslutas senast våren 2024. Det första steget inleddes i juli i år och genomförs för närvarande i nära samarbete med medlemsstaterna. I detta steg kommer man att kartlägga de viktigaste korridorerna för storskaliga förflyttningar med kort varsel av militär personal och materiel i händelse av konflikt eller för militära övningar. Steg nummer två kommer att bestå i att urskilja brister i infrastrukturen i de av de viktigaste korridorerna som har angetts som prioriterade för militära förflyttningar. I det tredje steget blir det nödvändigt att identifiera åtgärder för att minska bristerna och säkerställa att militär personal och materiel kan förflyttas smidigt. Studien, vars övergripande mål är bättre prioritering av nödvändiga investeringar som främjar storskaliga militära förflyttningar med kort varsel, stöder målet att bygga upp ett välstrukturerat nät, inklusive kapacitet att transportera och lagra farligt gods och ha tillgång till bränsle i rätt mängder.
18. Detta arbete leder till ökade synergieffekter mellan TEN-T-politiken och EU:s militära rörlighet, samtidigt som de knappa resurserna används så effektivt som möjligt. De identifierade åtgärderna för att minska bristerna och stärka den militära rörligheten kommer att utgöra ett viktigt bidrag till framtida samfinansiering inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa och till medlemsstaternas nationella investeringsprioriteringar. Analysen kommer också att ligga till grund när Europeiska investeringsbanken i nära samarbete med kommissionen ska identifiera projekt med dubbla användningsområden med stort mervärde för försvaret.
19. Genom analysen blir det även möjligt för medlemsstaterna att bättre samordna sin planering med andra medlemsstater för att säkerställa samma infrastrukturkvalitet i hela korridoren, som sträcker sig genom flera medlemsstater. Dessutom kommer analysen att leda till bättre samordning mellan medlemsstaternas försvarsministerier och infrastrukturministerier. Den kommer också att bidra till närmare samarbete och synkronisering mellan medlemsstaterna när de investerar i infrastruktur och på så sätt främja bättre konnektivitet i hanteringen av storskaliga militära förflyttningar på europeisk nivå.

E. Tillträde till luftrum och flygtrafiktjänster (SES och Sesar)

20. Europeiska försvarsbyrån (EDA) och berörda avdelningar inom kommissionen har fortsatt sitt samarbete för att säkerställa tillgång till luftrum och flygtrafiktjänster för civil och militär luftfart inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet (SES) och det relaterade projektet för modernisering av flygledningstjänst (Sesar). All eventuell bristande driftskompatibilitet mellan militära och civila system kan skapa risker för militären när det gäller tillgång till luftrum och användning av flygtrafiktjänster. I vissa fall kan detta också vara en utmaning, särskilt när militären tillhandahåller tjänster till civila användare. Inkluderingen av luftfart och flygledningstjänst i initiativet för militär rörlighet, vilket återspeglas i den senaste uppdateringen av de militära kraven¹⁷, är ett erkännande av deras betydelse för att överbrygga brister i driftskompatibiliteten. Vid en framtida uppdatering av genomförandeförordningen om krav

¹⁷ Reviderad bilaga II till ”Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU” (ST 11373/19), 27 mars 2023.

avseende dubbla användningsområden¹⁸ skulle det bli möjligt för den militära luftfarten att i framtiden delta i Fonden för ett sammanlänkat Europas ansökningsomgångar avseende militär rörlighet. Utrustning med dubbla användningsområden får dessutom allt större betydelse, vilket gör det nödvändigt att beakta den roll som Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) spelar som myndighet för civil certifiering.

III – STÖDÅTGÄRDER FÖR LAGSTIFTNING

A. Tillstånd till förflyttning över gränserna

21. Genom Europeiska försvarsbyråns A-program om optimering av tillståndsförfaranden för förflyttning över gränserna i Europa (Optimising Cross-Border Movement Permission Procedures in Europe) harmoniseras och förenklas förfaranden, och lösningar utvecklas inom de bidragande medlemsstaternas territorier, luftrum och inre farvatten. Den 12 september 2023 blev Danmark det senaste landet att underteckna de två tekniska avtalen: ett för markförflyttningar och ett annat för lufttransporter. Därmed har de tekniska avtalen för markförflyttningar och lufttransporter nu undertecknats av 25 bidragande medlemsstater, Norge inräknat. För närvarande håller de bidragande medlemsstaterna på att med Europeiska försvarsbyråns hjälp utarbeta ett tekniskt avtal för sjöfartsområdet. Förfarandet för undertecknande förväntas inledas i början av 2024.
22. Europeiska försvarsbyrån har tagit fram en matris för övervakning av genomförande, som är avsedd att vara till stöd för genomförandet av de undertecknade tekniska avtalen. Med matrisens hjälp går det att övervaka hur genomförandet av de olika verksamheterna inom ramen för avtalen fortskrider. Dessutom kommer nätverket av nationella kontaktpunkter för militär rörlighet att ge värdefull återkoppling från medlemsstaterna med avseende på framtida ändringar. Europeiska försvarsbyrån kommer i samarbete med EU:s medlemsstater att anordna en skrivbordsövning eller workshop som kommer att underlätta ett fullständigt genomförande av de tekniska avtalen. Likaså kommer den framtagna mallen för årligt tillstånd för de tekniska avtalen för marktransporter att testas.
23. För att undersöka möjligheterna att sammanföra Pesco-projekten Militär rörlighet och Nätverk av logistiknav anordnade Europeiska försvarsbyrån den 5 juli 2023 ett första möte med de samordnande medlemsstaterna. På grundval av utfallet kommer Europeiska försvarsbyrån att fortsätta att utforska möjligheter tillsammans med de deltagande medlemsstaterna. Dessutom har man inom projekten enats om att säkerställa ömsesidigt deltagande i varandras möten för att främja synergieffekter och samordning.

B. Digitalisering av logistiska processer

24. Europeiska försvarsfondens årliga arbetsprogram för 2021 innehöll ett förslag om utveckling av ett digitalt system för snabbt och säkert utbyte av information om militär rörlighet (*det digitala systemet*). Den 21 juli 2022 meddelade kommissionen den vinnande anbudsgivaren: ett konsortium som leds av Estland och består av företag från nio medlemsstater¹⁹ plus Norge, som kommer att motta finansiering på över 9 miljoner euro för att utveckla det digitala systemet. Bidragsavtalet undertecknades i slutet av december 2022, och i januari 2023 hölls ett första upptaktsmöte. Projektet kommer att pågå i sammanlagt 30 månader. Det digitala systemet för säkert och snabbt utbyte av information om militär rörlighet bör således finnas tillgängligt senast i mitten av 2025. Detta

¹⁸ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1328 av den 10 augusti 2021 om fastställande av de infrastrukturkrav som är tillämpliga på vissa kategorier av infrastrukturåtgärder avseende dubbla användningsområden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153, C/2021/5859, EUT L 288, 11.8.2021.

¹⁹ Litauen, Tyskland, Estland, Bulgarien, Polen, Luxemburg, Rumänien, Tjeckien, Lettland.

digitala system kommer att underlätta ett direkt och säkert informationsutbyte mellan deltagande regeringar som begär och godkänner militära förflyttningar.

25. Huvudfokus under det första året av projektet med det digitala systemet har varit att skapa en arbetsstruktur och få alla berörda parter fullt integrerade i projektet. Målsättningen är att enas om alla funktionella och icke-funktionella krav före utgången av det första projektåret, så att detaljerade mål och planer för projektets genomförandefas kan fastställas. Dessutom kommer man att utarbeta en plan över operativa fördelar och kostnader, så att värdena av de förändringar som ska göras i systemet bättre kan bedömas. Allt detta utgör den viktiga grunden för den kommande utvecklingen av hela systemet.

C. Tull

26. Europeiska försvarsbyrån arbetar tillsammans med kommissionen och de bidragande medlemsstaterna med en översyn av bedömningen av behoven, vinsterna och riskerna för utvecklingen av ett militärt tullsystem, som kommer att ligga till grund för alla vidare insatser. Parallellt ser kommissionen fram emot de första konkreta resultaten av projektet med det digitala systemet, innan den börjar utarbeta rättsliga ändringar av EU:s tullagstiftning. Lagändringarna säkerställer att det finns en rättslig ram för medlemsstaternas användning av systemet och att systemet anpassas till de tullförfaranden som finns fastställda i EU:s tullagstiftning.

D. Förbättrad logistik

27. När det gäller tillhandahållandet av ett koncept för ett EU-omfattande it-nätverk för utbyte av logistikdata mellan olika deltagare lade Europeiska försvarsbyrån under det första halvåret 2023 fram resultaten av en studie där man kartlagt nationella logistiksystem och resursplaneringsprogram (ERP, Enterprise Resource Planning), inbegripet funktioner för spårning och andra program såsom LOGFAS (NATO Logistics Functional Area Services). Studiens resultat kommer att ligga till grund för en andra studie som ska tillhandahålla ett koncept för ett samordnat logistiskt kommunikationsnät.
28. Beträffande användningen av additiv tillverkning – i samband med militär logistik allmänt känt som 3D-utskrifter – har Europeiska försvarsbyrån nyligen skapat kategori B-projektet Additiv tillverkning för logistiskt stöd, med syftet att gemensamma standarder för att förbättra driftskompatibiliteten ska utarbetas och fastställas. Till stöd för denna verksamhet har Europeiska försvarsbyrån genomfört olika studier som presenterades under 2023. En av studierna innehåller en vägledning ur rättsligt perspektiv för väpnade styrkor om användning av lösningar för additiv tillverkning i olika militära scenarier.

IV – MOTSTÅNDSKRAFT OCH BEREDSKAP

A. Strategisk flygtransportförmåga

29. I linje med den strategiska kompassen²⁰ har EU:s medlemsstater enats om att förstärka samarbetet och samordningen i lutrummet genom att utveckla förmågan att gemensamt genomföra flygsäkerhetsinsatser, inbegripet flygunderstöd, räddnings- och evakueringsinsatser, övervakning och katastrofhjälp. För att underlätta ett samordnat utnyttjande av militära luftburna tillgångar till stöd för GSFP-uppdrag och GSFP-insatser har EU:s medlemsstater också för avsikt att stärka samarbetet och partnerskapet mellan EU och multilaterala strukturer och initiativ på flygområdet,

²⁰ *En strategisk kompass för säkerhet och försvar – För ett EU som skyddar sina medborgare, värden och intressen och bidrar till internationell fred och säkerhet* (ST 7371/22), 21 mars 2022.

t.ex. det europeiska kommandot för flygtransporter (EATC). EUMS och de länder som deltar i EATC²¹ undertecknade i detta hänseende ett tekniskt avtal den 28 juni 2023. Genom detta tekniska avtal standardiseras förfarandena för att förenkla EUMS tillgång till EATC:s lufttransporttjänster till förmån för EU:s militära GSFP-uppdrag och GSFP-insatser för strategisk flygutrymning av sjuka och sårade och lufttransport. I brådskande fall skulle även andra EU-aktörer kunna dra nytta av dessa förfaranden, t.ex. den civila planerings- och ledningskapaciteten för civila GSFP-uppdrag och krishanteringscentrumet i händelse av en konsulär kris. För att testa förfarandena under ett år har de sju EATC-länderna på frivillig basis öronmärkt ”likvärdiga flygtimmar” som ställs till EUMS förfogande utan kostnad.

Samarbetet mellan EUMS och EATC kommer att utgöra ett första steg mot ett fördjupat samarbete mellan de båda enheterna. Det tekniska avtalet kan dessutom fungera som förebild för andra projekt och initiativ, t.ex. underlättandet av utplacering till EU-kapaciteten för snabba insatser²².

30. Inom ramen för Europeiska försvarsbyrån har arbetet fortsatt med att utveckla nödvändig kapacitet till sjöss och lufttransport-/flygtransportförmåga, i enlighet med 2020 års rapport om den samordnade årliga försvarsöversikten och i samverkan med relevanta Pesco-projekt. Inom projektet om framtida medelstort taktiskt fraktflyg håller man på att utarbeta en vägledning för industriell utveckling samt en studie som ska finansieras inom ramen för Europeiska försvarsfondens arbetsprogram för 2022. Inom projektet om strategisk lufttransport för mycket stora laster tas nu gemensamma högnivåkrav fram, och ansökningsomgången för en studie på detta område inom ramen för Europeiska försvarsfondens arbetsprogram för 2023 är öppen för projektförslag. Inom projektet om nästa generations medelstora helikopter, som inleddes i juni 2023, samlar man för närvarande in medlemsstaternas uppgifter om deras framtida planer för helikoptrar, både när det gäller uppgradering av de befintliga flottorna och utveckling av nya plattformar.
31. När det gäller det militära behovet av specialiserad järnvägstransport har ett samarbete mellan EU:s medlemsstater, kommissionen och Europeiska försvarsbyrån lett till att det i förslaget till förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet²³ har införts bestämmelser som skulle göra det möjligt att prioritera militära förflyttningar under vissa förhållanden. Dessutom kommer Europeiska försvarsbyrån snart att inleda en studie om järnvägskapaciteten i EU som ska ge en översikt över befintlig kapacitet hos statliga och kommersiella järnvägsresurser som används av militären. Syftet är att fastställa möjliga krav på specialiserade järnvägstransportresurser och järnvägsinfrastruktur för militär användning.

B. Skydd mot säkerhetsrisker

32. På begäran av rådet²⁴ håller kommissionen, samarbetsgruppen för nät- och informationssäkerhet och utrikestjänsten på att ta fram scenarier för cybersäkerhetsrisker. Fokus ligger inledningsvis på telekommunikations- och elsektorn. Andra viktiga sektorer, som transport, kommer emellertid också att utvärderas i det framtida arbetet. Effektiv delning av digitala data mellan relevanta civila och militära berörda parter och aktörer förutsätter ett motståndskraftigt och robust nätverk för datadelning med en hög cybersäkerhetsnivå. Ett sådant nätverk skulle kunna dra nytta av EU-infrastruktur som unionens program för säker konnektivitet (IRIS²).

²¹ Belgien, Tyskland, Spanien, Frankrike, Italien, Luxemburg och Nederländerna.

²² EU håller på att utveckla EU-kapaciteten för snabba insatser, som består av upp till 5 000 soldater. Denna EU-kapacitet för snabba insatser kommer att vara ett robust, flexibelt och skalbart militärt instrument som bidrar till EU:s omfattande verktygslåda för krishantering.

²³ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010 (COM(2023) 443 final).

²⁴ Rådets slutsatser om utvecklingen av Europeiska unionens arbete på cyberområdet, ST09364/22, 23 maj 2022.

33. I januari 2023 trädde direktivet om kritiska entiteters motståndskraft²⁵ i kraft. Försvar ingår inte i direktivets tillämpningsområde, men genom direktivet kommer ändå den fysiska motståndskraften att stärkas hos entiteter som driver kritisk infrastruktur inom 11 sektorer, bland annat väg-, järnvägs-, luft- och sjötransporter. Det bidrar därför till att säkerställa tillhandahållandet av samhällsviktiga tjänster inom transportsektorn som även behövs för militär rörlighet. En viktig pelare i den nya ramen för kritiska entiteters motståndskraft är gruppen för kritiska entiteters motståndskraft. I denna grupp diskuterar medlemsstaternas experter och kommissionens avdelningar bland annat hot mot kritisk infrastruktur. Som svar på det ökade hotet om sabotage i samband med Rysslands krig mot Ukraina antog rådet i december 2022 dessutom en rekommendation om en samordnad strategi för att stärka den kritiska infrastrukturens motståndskraft²⁶. Transport är en av de fyra nyckelsektorer som tas upp i rekommendationen.
34. I juni 2023 lade Europeiska försvarsbyrån och berörda avdelningar inom kommissionen fram resultaten av en forskningsstudie. I denna studie bedömdes klimatförändringarnas inverkan på försvarsrelaterad kritisk energinfrastruktur²⁷, inklusive transport. Inom ramen för samrådsforumet för hållbar energi inom försvars- och säkerhetssektorn har arbetet fortsatt med att utforska hur användningen av förnybara energikällor inom transporter kan ökas. Bland annat har man analyserat de militära kraven när det gäller vätgasbaserade lösningar för militärens tunga logistikfordon och infrastruktur. I maj 2023 anordnade Europeiska försvarsbyrån och kommissionens berörda avdelningar dessutom en skrivbordsövning för att bedöma hur klimatförändringarna och omställningen till grön energi påverkar motståndskraften och energitryggheten hos försvarsrelaterad kritisk energinfrastruktur, inbegripet medlemsstaternas militära transportinfrastruktur och transportkapacitet.
35. Europeiska försvarsbyrån har hela tiden betonat behovet av ett motståndskraftigt och robust nätverk för datadelning med en hög cybersäkerhetsnivå som stöder effektiv delning av digitala data mellan relevanta civila och militära berörda parter och aktörer.
36. I linje med det gemensamma meddelandet om nya perspektiv på kopplingen mellan klimat och säkerhet, som antogs i juni 2023²⁸, kommer utrikestjänsten, kommissionens avdelningar och Europeiska försvarsbyrån att analysera sätt att minska beroendet av fossila bränslen inom militära transporter genom att främja användningen av förnybara energikällor och tillhörande teknik.

V – PARTNERSKAP

A. EU OCH NATO

37. I EU:s och Natos tredje gemensamma förklaring, som undertecknades i Bryssel den 10 januari 2023²⁹, noteras de resultat som EU och Nato har uppnått i fråga om militär rörlighet. Den strukturerade dialogen mellan EU och Nato fortsätter med regelbundna sammanträden där all berörd personal från de båda organisationerna träffas. Det har visat sig vara en ändamålsenlig ram för att lägga fram EU:s nya handlingsplan och diskutera relevanta områden för ytterligare

²⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 av den 14 december 2022 om kritiska entiteters motståndskraft.

²⁶ Rådets rekommendation av den 8 december 2022 om en unionsomfattande samordnad strategi för att stärka den kritiska infrastrukturens motståndskraft.

²⁷ <https://eda.europa.eu/publications-and-data/impacts-of-climate-change-on-defence-related-critical-energy-infrastructure>.

²⁸ Gemensamt meddelande till Europaparlamentet och rådet: *Nya perspektiv på kopplingen mellan klimat och säkerhet: Hantering av klimatförändringarnas och miljöförstörelsen inverkan på fred, säkerhet och försvar* (JOIN(2023) 19 final).

²⁹ <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2023/01/10/eu-nato-joint-declaration-10-january-2023/>.

samarbete, i syfte att säkerställa samstämmighet och ömsesidig förstärkning. Fördjupade utbyten på expertnivå har genomförts, särskilt med fokus på cyberresiliens och transportinfrastruktur, som har gjort det möjligt för båda sidor att bättre förstå respektive prioriteringar. Vidare deltog företrädare från Nato i det första årliga evenemanget om militär rörlighet i juni 2023, och Natokommandot *Joint Support and Enabling Command* deltar informellt i relevanta möten inom Pesco-projektet om militär rörlighet.

38. Det faktum att Natoallierade som inte är EU-medlemsstater deltar i relevanta Pesco-projekt fortsätter att tillföra mervärde, ur transatlantiskt perspektiv och ur ett EU- och Natoperspektiv. Utöver Förenta staterna, Kanada och Norge godkände rådet i november 2022 en inbjudan till Förenade kungariket att delta i Pesco-projektet om militär rörlighet. Ingåendet av den administrativa överenskommelsen med projektet befinner sig i slutskedet. I mars 2023 enades rådet dessutom om att bjuda in Kanada att delta i Pesco-projektet Nätverk av logistiknav. Den administrativa överenskommelsen om Kanadas deltagande kommer också att ha avtalats färdigt inom kort. Företrädare för dessa partner har redan bjudits in att delta i mötena för respektive projekt i väntan på att de rättsliga arrangemangen avslutas.
39. I januari 2023 tillkännagav Europeiska kommissionens ordförande och Natos generalsekreterare inrättandet av EU:s och Natos särskilda arbetsgrupp för den kritiska infrastrukturens motståndskraft. Denna arbetsgrupp lade den 29 juni 2023 fram en bedömningsrapport som innehåller en kartläggning av de nuvarande säkerhetsutmaningarna liksom rekommendationer för att stärka motståndskraften hos kritisk infrastruktur. I rapporten behandlas transport som en av fyra nyckelsektorer (de övriga är energi, digitalisering och rymden) där samarbetet bör stärkas, och hänvisningar görs till den strukturerade dialogen om militär rörlighet. I synnerhet rekommenderas fördjupat samarbete när det gäller transportinfrastruktur, för att denna ska kunna hantera militära förflyttningars vikt, storlek och omfattning.

B. Förbindelser med andra partner

40. Som ett led i den tidigare nämnda översynen av de transeuropeiska transportnäten förlängs i det ändrade förslaget de europeiska transportkorridorerna (som kallas stomnätsskorridorer i den nuvarande förordningen) till Ukraina och Moldavien. Förlängningen av korridorerna bygger vidare på unionens övriga insatser för att stärka dessa länders transportförbindelser med EU, t.ex. det initiativ om solidaritetskorridorer som kommissionen sjösatte i maj 2022 för att hjälpa Ukraina att hålla sina handelsvägar öppna efter Rysslands blockad av de ukrainska hamnarna.

VI – SLUTSATSER OCH FRAMTIDA INRIKTNING

41. Sedan handlingsplanen för militär rörlighet 2.0 lades fram för ett år sedan har relevanta åtgärder påbörjats inom de fyra prioriteringsområdena, vilket visar på fortsatta framsteg och återspeglar att man delar en känsla av angelägenhet mot bakgrund av det försämrade säkerhetsläget. För att det gemensamma målet om ett välfungerande nätverk för militär rörlighet ska kunna uppnås uppmanas alla berörda parter att fortsätta sina respektive åtgärder som ett led i en samordnad strategi som inbegriper hela statsförvaltningen. Ett uppdaterat och förstärkt åtagande om militär rörlighet från medlemsstaternas sida, om rådet beslutar om detta, skulle bidra ytterligare till detta mål och bygga vidare på arbetet i berörda Pesco-projekt inom ramen för det utvidgade tillämpningsområdet för handlingsplanen för militär rörlighet 2.0.
42. Den höga representanten och kommissionen kommer att lägga fram nästa lägesrapport senast i slutet av november 2024.