EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.9.2025
COM(2025) 516 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

Lägesrapport om genomförandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa 2021–2027 för åren 2021–2024

I. Inledning

Enligt artikel 22.4 i förordning (EU) 2021/1153 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för perioden 2021–2027[1] ska kommissionen lägga fram lägesrapporter med information om genomförandet av FSE och klargöra om de olika sektorerna är på rätt spår. FSE-förordningen antogs i juli 2021, sex månader efter inledandet av den fleråriga budgetramen 2021–2027, och denna första lägesrapport kommer att omfatta åren 2021–2024.

Fonden för ett sammanlänkat Europa inrättades för att bygga upp, utveckla, modernisera och fullborda de transeuropeiska näten inom transportsektorn, energisektorn och den digitala sektorn. En sömlös gränsöverskridande konnektivitet är en nödvändig förutsättning för att EU:s inre marknad ska fungera väl. Den främjar ökad ekonomisk, social och territoriell sammanhållning och bidrar till att EU kan uppnå sina långsiktiga åtaganden om utfasning av fossila bränslen inom ramen för den europeiska gröna given. Det nuvarande programmet är efterföljaren till FSE 2014–2020 (FSE1) inom den föregående fleråriga budgetramen. Den finansiella budgeten för genomförandet av FSE-programmet 2021–2027 (FSE2) uppgår till 33,7 miljarder euro.

FSE är ett centralt förvaltat instrument. Det genomförs med hjälp av Europeiska genomförandeorganet för klimat, infrastruktur och miljö (Cinea) för transport- och energisektorerna och med hjälp av Europeiska genomförandeorganet för hälsofrågor och digitala frågor (Hadea) för den digitala sektorn. Det bygger på konkurrens mellan de projekt som projektansvariga, såsom infrastrukturförvaltare eller privata företag, lämnar in under FSE:s ordinarie ansökningsomgångar. Konkurrensen säkerställer att förberedelserna av projekten håller hög kvalitet och innebär en press på att genomföra projekten i tid. Denna styrningsmodell garanterar att FSE-fonderna bidrar till de prioriteringar som fastställs i förordningen. FSE genomförs genom fleråriga arbetsprogram. Arbetsprogrammen innehåller en tidtabell för ansökningsomgångar, uppgifter om deras teman, en preliminär budget samt urvals- och tilldelningskriterier.

Transport:

Inom **transportsektorn** stöder FSE infrastrukturprojekt av gemensamt intresse som rör fullbordandet och moderniseringen av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för att bidra till utvecklingen av effektiva, sammanlänkade och multimodala transeuropeiska transportnät och infrastruktur för smart, driftskompatibel, hållbar, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet. FSE syftar också till att anpassa delar av TEN-T för en transportinfrastruktur med dubbla användningsområden för att förbättra både den civila och den militära rörligheten. Budgeten för FSE Transport för 2021–2027 uppgår till 25,8 miljarder euro. Totalt 11,3 miljarder euro är öronmärkta för länder som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden och 1,7 miljarder euro för projekt som avser dubbla användningsområden inom ramen för militär rörlighet.

[1] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 (Text av betydelse för EES), EUT L 249, 14.7.2021, s. 38).

Det fleråriga arbetsprogrammet för FSE Transport, som antogs i augusti 2021[2] och ändrades i juli 2023[3], omfattar de årliga ansökningsomgångarna från 2021 till 2024. På grund av den höga överteckningen av dessa ansökningsomgångar, projektens mognadsgrad och den ökande inflationen efter Rysslands invasion av Ukraina kunde man genom att ändra det fleråriga arbetsprogrammet tidigarelägga tilldelningen av hela den tillgängliga budgeten inom den nuvarande fleråriga budgetramen till ansökningsomgångarna för FSE Transport 2023 och 2024.

Energi:

Den del av FSE som avser energisektorn (**FSE Energi**) syftar till att utveckla projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse inom politiken för transeuropeiska energinät (TEN-E)[4] för att fortsätta att integrera den inre energimarknaden, öka nätens driftskompatibilitet, över gränser och mellan sektorer, underlätta minskningen av koldioxidutsläpp i ekonomin och säkerställa försörjningstryggheten. FSE Energi bör också underlätta det gränsöverskridande energisamarbetet, även för projekt inom förnybar energi. FSE Energi har en budget på 5,8 miljarder euro för perioden 2021–2027.

Det första fleråriga arbetsprogrammet för FSE Energi antogs i augusti 2021[5]. Det ändrades i oktober 2022[6] efter Rysslands anfallskrig mot Ukraina för att tillhandahålla tekniskt stöd för ytterligare studier som behövs för att påskynda synkroniseringen av de baltiska staternas elsystem med det kontinentala europeiska nätet[7].

Den ändrade förordningen om transeuropeisk energiinfrastruktur (*TEN-E-förordningen*)[8] trädde i kraft 2022. Den fastställer riktlinjer för politiken för det transeuropeiska energinätet och urvalsförfarandet för projekt av gemensamt intresse inom EU och projekt av ömsesidigt intresse med länder utanför EU[9]. Dessa infrastrukturprojekt av gemensamt respektive ömsesidigt intresse är en av två kategorier av projekt som är berättigade till FSE-finansiering (den andra kategorin är gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi).

---

[2] Commission Implementing Decision C(2021) 5763 final of 5 August 2021 on the financing of the Connecting Europe Facility – Transport sector and the adoption of the work programme for 2021-2027 (inte översatt till svenska).

[3] Commission Implementing Decision (2023) 4886 final of 25 August 2023 amending Implementing Decision C(2021) 5763 final on the financing of the Connecting Europe Facility – Transport sector and the adoption of the work programme for 2021-2027 (inte översatt till svenska).

[4] Definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/869 av den 30 maj 2022 om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer, EUT L 152, 3.6.2022, s. 45.

[5] Commission Implementing Decision (2021) 5791 final of 6 August 2021 on the financing of the energy sector under the Connecting Europe Facility and the adoption of the multiannual work programme for the period 2021-2027 (inte översatt till svenska).

[6] Commission Implementing Decision (2022) 7393 final of 13 October 2022 amending Implementing Decision C(2021) 5791 final on the financing of the energy sector under the Connecting Europe Facility and the adoption of the multiannual work programme for the period 2021-2027 (inte översatt till svenska).

[7] Se Funding for projects of common interest (europa.eu).

[8] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/869 av den 30 maj 2022 om riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2009, (EU) 2019/942 och (EU) 2019/943 och direktiven 2009/73/EG och (EU) 2019/944, och om upphävande av förordning (EU) nr 347/2013, EUT L 152, 3.6.2022, s. 45.

[9] Projekt av ömsesidigt intresse infördes genom översynen av TEN-E-förordningen 2022 och var först berättigade att ansöka om finansiering inom FSE Energi 2024.

Genom denna ändring anpassades TEN-E-förordningen till EU:s klimatneutralitetsmål för 2050, vilket innebär att endast de gasinfrastrukturprojekt som behövs för att bryta Cyperns och Maltas energiisolering är stödberättigande. Genom ändringen infördes även nya projektkategorier: havsbaserade elnät, vätgasprojekt och elektrolysanläggningar. Mot bakgrund av ändringen antogs i november 2023 en ny förteckning över projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse, där de utvalda projekten identifierades i de nya kategorierna och det blev möjligt för projekten att ansöka om finansiering inom Fonden för ett sammanlänkat Europa från och med 2024[10].

Ett nytt flerårigt arbetsprogram för 2024–2027 antogs i februari 2024[11].

Digitalt:

Med en budget på omkring 1,6 miljarder euro är målen för **FSE Digitalt** att bidra till utbyggnaden av säkra och trygga digitala nät med mycket hög kapacitet och 5G-system, öka tåligheten och kapaciteten i digitala stomnät på EU:s territorier genom att länka dem till angränsande territorier och främja digitaliseringen av transport- och energinät. FSE Digitalt (2021–2027) har andra mål och en större budget än föregångaren FSE Telekom (2014–2020). Medan FSE Digitalt fokuserar på bidrag för utbyggnad av infrastruktur för digital konnektivitet av alleuropeisk betydelse, hade FSE Telekom anslagit 117 miljoner euro till finansieringsinstrument för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur, 130 miljoner euro till WiFi4EU och resten av budgeten till digitala tjänster (cirka 900 miljoner euro).

FSE Digitalts första fleråriga arbetsprogram, som omfattar ansökningsomgångarna för 2021–2023, antogs i december 2021[12] och ändrades i april 2023[13] för att ta hänsyn till förändringarna i berörda parters beredskap och efterfrågan och de senaste ändringarna av de politiska prioriteringarna. FSE Digitalts andra fleråriga arbetsprogram (2024–2027) antogs i oktober 2024[14].

II. Ansökningsomgångar från 2021 till 2024

Transport:

[10] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1041 av den 28 november 2023 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/869 vad gäller unionens förteckning över projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse, EUT L, 2024/1041, 8.4.2024.

[11] Annex to Commission Implementing Decision (2024) 482 final of 1 February 2024 amending the Commission Implementing Decision C(2022) 7393 on the financing of the energy sector under the Connecting Europe Facility and on the adoption of the multiannual work programme for the period 2021-2027 (inte översatt till svenska).

[12] Annex to Commission Implementing Decision (2021) 9463 final of 16 December 2021 on the financing of the Connecting Europe Facility – Digital sector and the adoption of the multiannual work programme for 2021-2025 (inte översatt till svenska). Multiannual work programme for 2021-2023 - Connecting Europe Facility - Digital | Shaping Europe's digital future.

[13] Annex to Commission Implementing Decision (2023) 2533 final of 19 April 2023 amending Implementing Decision C(2021) 9463 on the financing of the Connecting Europe Facility – Digital sector and the adoption of the multiannual work programme for 2021-2025 (inte översatt till svenska). Multiannual work programme for 2021-2023 - Connecting Europe Facility - Digital | Shaping Europe's digital future.

[14] Annex to Commission Implementing Decision (2024) 6891 of 9 October 2024 on the financing of the Connecting Europe Facility – Digital sector and the adoption of the multiannual work programme for 2024-2027 (inte översatt till svenska).

FSE Transports finansiering tilldelas huvudsakligen genom årliga ansökningsomgångar. Hittills har tre årliga allmänna och sammanhållningsinriktade ansökningsomgångar inletts och avslutats. Dessa har haft en tillgänglig budget på 19 miljarder euro. Anslaget för militär rörlighet (1,7 miljarder euro) tilldelades i sin helhet i tre ansökningsomgångar mellan 2021 och 2023. Den senaste ansökningsomgången för det allmänna och sammanhållningsinriktade anslaget (2,5 miljarder euro) avslutades i januari 2025 och utvärderingen pågår. Detta var den första ansökningsomgång som baserades på den reviderade TEN-T-förordningen[15] som trädde i kraft 2024.

Svaren på ansökningsomgångarna har visat att det finns ett stort intresse bland de projektansvariga och överteckningsgraden har ökat så att den nästan är tre gånger så stor som den tillgängliga budgeten. Rysslands oprovocerade anfallskrig mot Ukraina avslöjade också behovet av att stödja utvecklingen av civil-militär transportinfrastruktur för att hantera konsekvenserna av den nya geopolitiska situationen. Effekterna av de höjda priserna på energi och råvaror och bristen på arbetskraft ledde till ett ökat finansieringsbehov. I detta sammanhang utnyttjade kommissionen, i samförstånd med FSE-kommittén, det fleråriga arbetsprogrammets flexibilitet för ansökningsomgångarna 2021 och 2022 (tilldelade ytterligare medel på upp till 20 % av det belopp som angavs i det ursprungliga arbetsprogrammet). Dessutom ändrades det fleråriga arbetsprogrammet för FSE 2021–2027 i juli 2023 för att ytterligare tidigarelägga tilldelningen av hela den tillgängliga budgeten inom den nuvarande fleråriga budgetramen till FSE Transports ansökningsomgångar för 2023 och 2024.

En del av FSE Transports budget anslås till **faciliteten för infrastruktur för alternativa bränslen** (AFIF). Faciliteten inrättades som ett blandfinansieringsinstrument, där FSE-bidrag kombineras med finansieringsinstrument som tillhandahålls av nationella utvecklingsbanker eller affärsbanker. AFIF har en budget på 2,3 miljarder euro och är avsett för infrastruktur för alternativa bränslen, till exempel elektriska laddningsstationer, landström för fartyg i hamn, tankningsstationer för vätgas osv. Den rullande ansökningsomgången för AFIF 2021 (med fem brytdatum) avslutades i slutet av 2023.

AFIF:s andra rullande ansökningsomgång med en återstående budget på 1 miljard euro inleddes i februari 2024, med tre brytdatum var sjätte månad fram till början av 2026. Det första brytdatumet var i september 2024. För detta brytdatum tilldelades 421 miljoner euro till 39 utvalda förslag.

Tabell 1: ***Ansökningsomgångar för FSE Transport 2021–2023***

	Förslag		Budget			Överteckningsgrad*
Ram	**Berättigade**	**Utvalda**	**Preliminär**	**Begärd**	**Tilldelad**	
Allmän	909	299	8,5 miljarder	30,7 miljarder	9,5 miljarder	3,6
Sammanhållning	214	109	8,8 miljarder	19,6 miljarder	9 miljarder	2,2
AFIF	191	167	1,9 miljarder	2 miljarder	1,7 miljarder	1
Militär rörlighet	186	95	1,7 miljarder	5 miljarder	1,7 miljarder	2,9

[15] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013, EUT L, 2024/1679, 28.6.2024.

Totalt	1 454	631	20,3 miljarder	56,8 miljarder	21,5 miljarder	2,8

(*) Överteckningsgrad: begärd finansiering dividerad med ansökningsomgångens preliminära budget.

Energi:

FSE Energis budget fördelas genom olika ansökningsomgångar: i) ansökningsomgången för energiinfrastrukturprojekt (som från början endast var öppen för projekt av gemensamt intresse men som sedan 2024 även är öppen för projekt av ömsesidigt intresse) och ii) ansökningsomgångarna för gränsöverskridande samarbete inom förnybar energi, som omfattar en ansökningsomgång för förstudier och en ansökningsomgång för tekniska studier och bygg- och anläggningsarbeten.

Ansökningsomgången för projekt av gemensamt intresse har genomförts varje år. Den hade en preliminär budget på 785 miljoner euro för 2021, 800 miljoner euro för 2022, 750 miljoner euro för 2023 och 850 miljoner euro för 2024. Ansökningsomgångarna för projekt av gemensamt intresse har haft en hög teckningsgrad och resulterade i att bidrag motsvarande 95 % av ansökningsomgångens preliminära budgetar tilldelades lämpliga finansieringsförslag.

Tabell 2: ***FSE Energis ansökningsomgångar för projekt av gemensamt intresse 2021–2024***

	Förslag		Budget			Överteckningsgrad*
År	**Berättigade**	**Utvalda**	**Preliminär**	**Begärd**	**Tilldelad**	
2021	11	5	785 miljoner	1,3 miljarder	1 miljard	1,66
2022	19	8	800 miljoner	1,3 miljarder	601 miljoner	1,68
2023	11	8	750 miljoner	1,3 miljarder	566 miljoner	1,67
2024	70	41	850 miljoner	3,1 miljarder	1,25 miljarder	3,67
Totalt	111	21	3,2 miljarder	7 miljarder	3,5 miljarder	2,20

(*) Överteckningsgrad: begärd finansiering dividerad med ansökningsomgångens preliminära budget.

I ansökningsomgången 2021 tilldelades ett högre belopp än vad som ursprungligen hade planerats i ansökningsomgångens preliminära budget. De efterföljande ansökningsomgångarna 2022 och 2023 övertecknades men kommissionen tilldelade något lägre belopp än de som hade angetts i ansökningsomgångarnas ursprungliga budget. Detta beror på det strikta urvalet av projekt där hänsyn togs till projektens mognadsgrad och därmed sannolikheten för att de genomförs, de inlämnade förslagens relevans med avseende på tilldelningskriterierna och motiveringen av finansieringsbehoven (förekomsten av ett finansieringsunderskott som inte kunde tillgodoses utan FSE-finansiering).

Ansökningsomgången 2024, med en preliminär budget på 850 miljoner euro, inleddes i april 2024 och avslutades i oktober 2024. Den resulterade i att 1 250 miljoner euro tilldelades 41 av de 70 stödberättigande förslagen.

Ansökningsomgångar om gränsöverskridande förnybar energi

Fem **ansökningsomgångar om gränsöverskridande förnybar energi** har anordnats sedan 2021: tre ansökningsomgångar om förstudier (2021, 2022, 2023) och två ansökningsomgångar om tekniska studier och bygg- och anläggningsarbeten (2022, 2023). När det gäller förstudier hade den första ansökningsomgången en ganska låg teckningsgrad,

eftersom programdelen var ny. Finansieringskvoten förbättrades avsevärt under de kommande två åren, även om den fortfarande är blygsam, vilket återspeglar processen med att bygga upp en rad projekt som uppfyller kriterierna.

Tabell 3: ***FSE Energis ansökningsomgångar om gränsöverskridande förnybar energi 2021–2023***

	Förslag		Budget			Överteckningsgrad*
År	**Berättigade**	**Utvalda**	**Preliminär**	**Begärd**	**Tilldelad**	
2021	3	2	1 miljon	473 944	298 944	0,5
2022	5	3	31 miljoner	44 miljoner	22 miljoner	1,42
2023	10	9	51 miljoner	74 miljoner	68 miljoner	1,45
Totalt	18	14	83 miljoner	118 miljoner	91 miljoner	1,43

(*) Överteckningsgrad: begärd finansiering dividerad med ansökningsomgångens preliminära budget.

En tredje ansökningsomgång om tekniska studier och bygg- och anläggningsarbeten inom gränsöverskridande förnybar energi, med en preliminär budget på 80 miljoner euro, inleddes i oktober 2024 och avslutades i januari 2025. Ansökningsomgångarna om förstudier inom gränsöverskridande förnybar energi avbröts 2024.

Digitalt:

De första tre ansökningsomgångarna (2021, 2022 och 2023) omfattade områdena stomnätskonnektivitet för Digital Global Gateways, 5G och kantdatorsystem för smarta samhällen, 5G-täckning längs transportkorridorer och stomnät för europeiska molnsammanslutningar. Dessa ansökningsomgångar visade att det fanns en stor efterfrågan inom vissa områden (undervattenskablar) och en mindre efterfrågan inom andra områden (till exempel 5G-korridorer på grund av marknadens bristande mognad). Detta ledde till en dynamisk ändring av arbetsprogrammet och av resursfördelningen genom att resurserna inriktades på motståndskraftig konnektivitet med hög kapacitet och suverän konnektivitet inom EU och internationellt. Detta var värdefulla lärdomar inför FSE:s andra digitala arbetsprogram (2024–2027).

Tabell 4: ***FSE Digitalts ansökningsomgångar 2021–2023***

	Förslag		Budget			Överteckningsgrad*
År	**Berättigade**	**Utvalda**	**Preliminär**	**Begärd**	**Tilldelad**	
2021	51	38	258 miljoner	555 miljoner	151 miljoner	2,15
2022	63	38	277 miljoner	923 miljoner	260 miljoner	3,33
2023	70	52	241 miljoner	578 miljoner	273 miljoner	2,39
Totalt	184	128	776 miljoner	2,056 miljarder	684 miljoner	2,64

(*) Överteckningsgrad: begärd finansiering dividerad med ansökningsomgångens preliminära budget.

III. Huvudsakliga investeringsområden

Transport:

Enligt artikel 3.2 a i i FSE-förordningen ska **FSE Transport** bidra till utvecklingen av ett effektivt, sammanlänkat och multimodalt transeuropeiskt transportnät och av infrastruktur för smart, driftskompatibel, hållbar, inkluderande, tillgänglig, säker och trygg mobilitet.

I artikel 4.1 i den förordningen anges att åtgärder som rör **klimatmål** ska utgöra 60 % av FSE:s budget. FSE Transport har överträffat detta mål eftersom 79 % av finansieringen går till hållbara transporter. FSE Transport har investerat i elektrifierad järnvägsinfrastruktur, inklusive tillhörande signalsystem (ERTMS), i inre vattenvägar och multimodala transporter, och i utbyggnaden av infrastruktur för utsläppsfria fordon. FSE finansierar också kompensationsåtgärder för infrastrukturprojekt (återbeskogning, särskild infrastruktur som möjliggör livsmiljökontinuitet eller gröna korridorer för säker djurpassage). I 2023 års ansökningsomgång infördes dessutom en klimatsäkringskomponent som innebär att åtgärder för begränsning av och anpassning till klimatförändringar integreras i utvecklingen av infrastrukturprojekt.

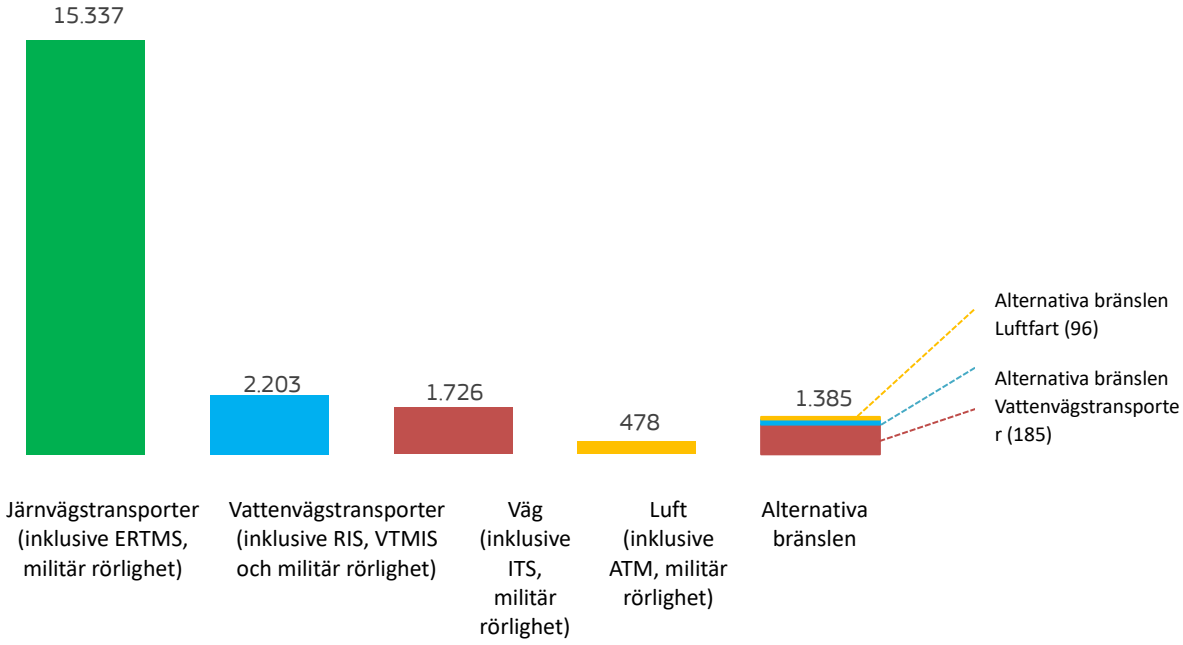
Investeringar per transportsätt

FSE-programmet har bidragit med mer än 21 miljarder euro i finansiering av den europeiska transportinfrastrukturen mellan 2021 och 2024. Merparten av dessa investeringar görs i **järnvägsprojekt**, som har mottagit över 15 miljarder euro. Investeringarna i denna kategori omfattar alltifrån uppbyggnad och uppgradering av järnvägsspår till utbyggnad av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS).

FSE Transport stöder dessutom förbättringar av **vattenvägstransporter** och har bidragit med över 2 miljarder euro till havs- och inlandshamnar, inre vattenvägar, digitalisering (övervaknings- och informationssystem för sjötrafik – VTMIS och flodinformationstjänster – RIS) och uppgraderingar av terminaler. FSE Transport finansierar också **vägprojekt**, bland annat för anläggning och uppgradering av TEN-T-vägar och utveckling av säkra och skyddade parkeringsplatser och intelligenta transportsystem (ITS). Inom **luftfarten** finansierar FSE flygledningstjänsten (Single European Sky Air Traffic Management Research – Sesar) och uppgraderingar av flygplatser (inom ramen för militär rörlighet). FSE Transport stöder dessutom infrastrukturförbättringar inom alla transportsätt för att underlätta rörligheten för militära tillgångar. Slutligen anslås 1,38 miljarder euro till **infrastruktur för alternativa bränslen**, varav den största delen går till laddning av vägfordon, följt av fartyg och stillastående luftfartyg.

Tabell 5: ***FSE Transports investeringar per transportsätt (2021–2024, miljoner euro)***[16]

[16] Exklusive bidragsöverenskommelser som håller på att utarbetas.

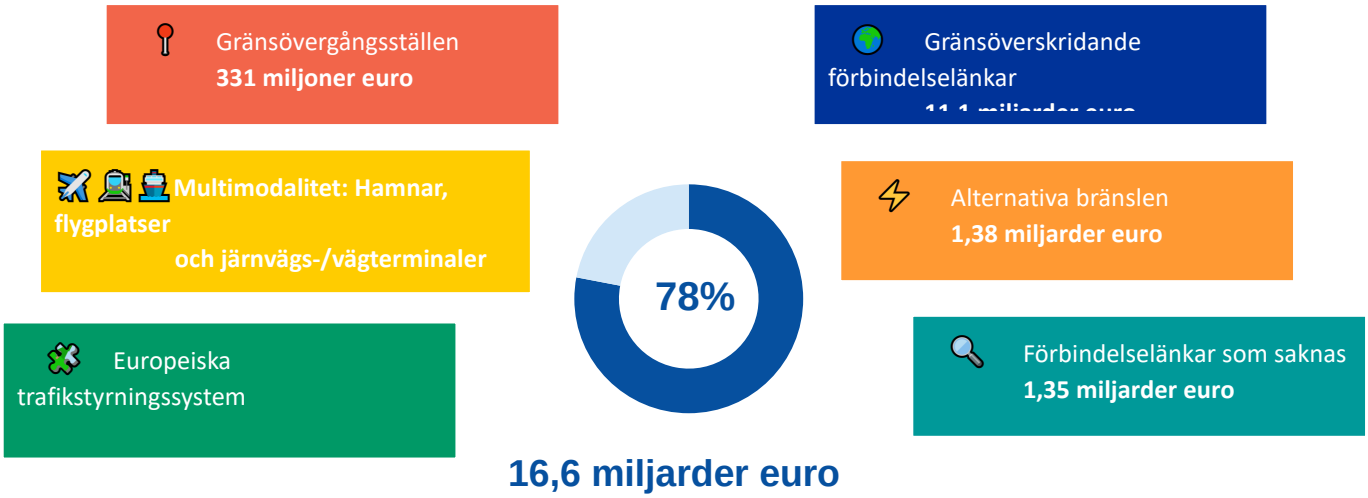


Merparten av FSE-finansieringen (80 %) anslås till projekt inom TEN-T:s stomnät, 13 % går till det övergripande nätet och 7 % går till projekt som inte kan kopplas till en specifik del av TEN-T-nätet men som fortfarande är viktiga för slutförandet (t.ex. ombordkomponenter i Sesar, ITS, ERTMS osv.).

Gränsöverskridande konnektivitet

FSE Transport stöder gränsöverskridande konnektivitet för sömlösa transporter i EU. 78 % av FSE Transports finansiering går till projekt för att ta itu med gränsöverskridande förbindelselänkar eller förbindelselänkar som saknas, säkerställa multimodalitet, installera infrastruktur för alternativa bränslen och harmonisera trafikstyrningssystem. Detta omfattade även finansiering av fem gränsöverskridande flaggskeppsprojekt (Lyon–Turin-tunneln, Brennerbastunneln, Fehmarn Bält-tunneln, Rail Baltica, Seine–Schelde) och deras tillfartsleder.

Figur 1: ***FSE Transports stöd för gränsöverskridande konnektivitet***



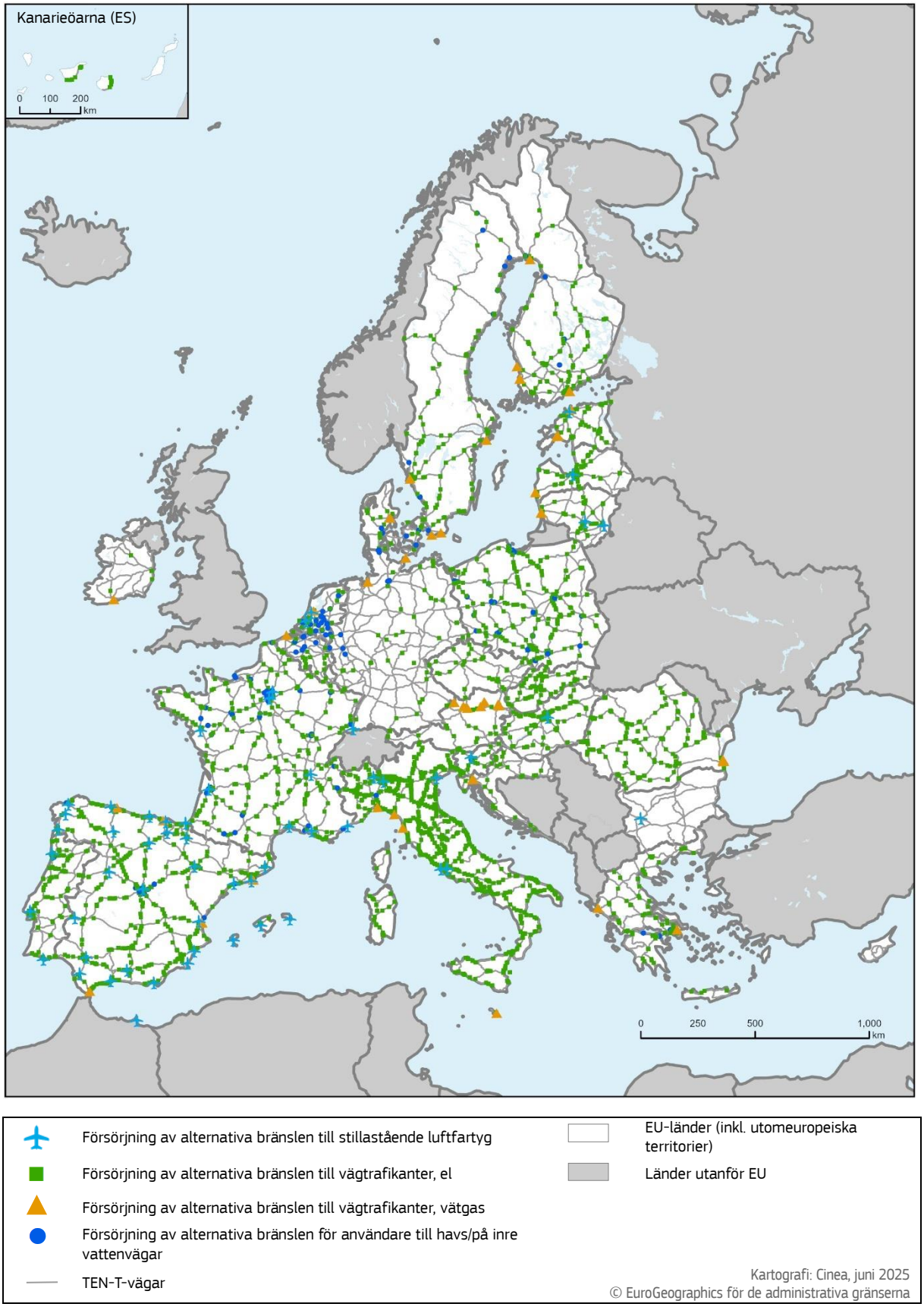
De flesta gränsöverskridande projekt förbättrar eller upprättar järnvägsförbindelser men FSE stöder även inre vattenvägsförbindelser och ett fåtal vägsträckor. Till exempel fick en större flaskhals på Donau i korridoren Rhen/Maas–Main–Donau mellan Straubing och Vilshofen i södra Tyskland FSE-stöd för att öka farledens djup och kapacitet.

Infrastruktur för alternativa bränslen

FSE Transport stöder utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen med mer än 1,38 miljarder euro, främst till projekt för utbyggnad av laddningsstationer längs TEN-T-vägar och elektriska laddningspunkter. FSE Transport finansierar också installation av landström för fartyg i hamn, elektrifiering av markdrift på flygplatser och tankningsstationer för vätgas.

Sedan 2021 har omkring 1 500 leveranspunkter för alternativa bränslen tagits i drift längs det transeuropeiska transportnätet, främst för lätta fordon. Vi förväntar oss att de projekt som hittills valts ut kommer att installera mer än 25 000 leveranspunkter för lätta fordon och nästan 2 000 leveranspunkter för tunga fordon. Portföljen av projekt för alternativa bränslen kommer också att bidra till minskade koldioxidutsläpp från verksamheten vid 63 europeiska flygplatser och till utbyggnaden av landströmsladdning för fartyg i 28 europeiska hamnar.

Karta 1: ***Laddningsinfrastruktur för alternativa bränslen som stöds av FSE Transport (2021–2024)***



Digitalisering av transporter

FSE Transport stöder digitaliseringen av europeiska transporter genom särskilda ansökningsomgångar med fokus på smart och driftskompatibel mobilitet inom ramen för det allmänna och det sammanhållningsinriktade anslaget. Efter dessa ansökningsomgångar fick 93 projekt mer än 1,4 miljarder euro i finansiering. Nästan hälften av detta belopp gick till projekt som avser ERTMS (46 %), följt av Sesar (23 %) och ITS (17 %). Projekt som omfattade de återstående systemen (t.ex. elektronisk godstransportinformation (eFTI), RIS, den europeiska kontaktpunkten för sjöfart (EMSWe) och VTMIS stod för 13 %.

Säkrare transporter

FSE Transport stöder trafiksäkerheten genom att bygga säkra och skyddade parkeringsplatser, ta bort plankorsningar, förbättra vägars linjeföring av säkerhetsskäl och införa ITS. Sammanlagt 58 trafiksäkerhetsprojekt får 3 miljarder euro.

Militär rörlighet

Ett av de specifika målen för FSE Transport är att anpassa delar av TEN-T-nätet för dubbla användningsområden och förbättra både den civila och den militära rörligheten. Detta bör göra det möjligt att med kort varsel göra storskaliga förflyttningar av militär personal och militär utrustning över hela EU i händelse av kriser. Inom ramen för de tre ansökningsomgångarna för militär rörlighet (2021/2022/2023) valdes totalt 95 projekt ut i 21 medlemsstater. De är relativt jämnt fördelade geografiskt över hela EU med en god projekttäthet på den östra flanken. 45 % av denna finansiering gick till järnvägsprojekt (t.ex. för att uppgradera järnvägsbroar, bygga låghastighetssträckor för längre och tyngre tåg, öka minimihöjden för tunnlar), 34 % till vägprojekt (t.ex. för att uppgradera vägsträckor och broar), 7 % till flygplatsprojekt (t.ex. för att öka den operativa kapaciteten och tillgängligheten), och den återstående finansieringen gick till projekt i hamnar och terminaler (t.ex. för att öka kapaciteten och konnektiviteten).

FSE möjliggör finansiering av **samverkande element** som rör en annan FSE-sektor (upp till 20 % av de stödberättigande kostnaderna). När det gäller FSE Transport finansieras samverkande element, som främst avser energirelaterad infrastruktur, i 34 projekt som får 64 miljoner euro i FSE-finansiering. Till exempel planerar 20 projekt att installera tankningsstationer för vätgas och elektrolysanläggningar, medan åtta projekt planerar att installera solpaneler på flygplatser, i hamnar och i järnvägs-/vägterminaler.

FSE Transport kompletterar också **Horisont Europa**, till exempel för att miljöanpassa flygplatser. FSE stöder infrastruktur för alternativa bränslen och tillgång till kollektivtrafik, medan Horisont Europa finansierar innovativa energieffektiva eller nya digitala och automatiserade lösningar för flygplatsdrift[17].

Energi:

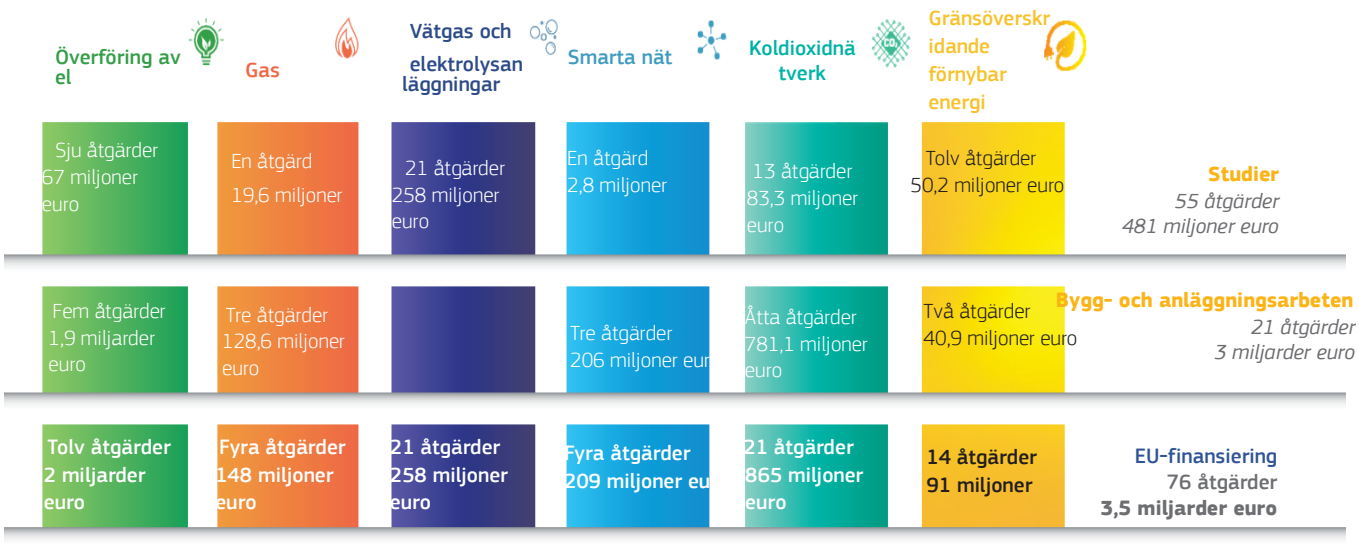
Sedan 2021 har ansökningsomgångarna för projekt av gemensamt intresse mottagit förslag inom fem olika typer av projektkategorier (el, gas, infrastruktur för koldioxidtransport, smarta elnät, vätgas och elektrolysanläggningar).

[17] Ensuring competitive and sustainable airports.

I ansökningsomgången 2021 var el den största projektkategorin och tre bidrag för bygg- och anläggningsarbeten stod för 92 % av de tilldelade EU-medlen. I ansökningsomgången 2022 var el återigen den största kategorin och stod för 52 % av de tilldelade EU-medlen (64 % räknat i kombination med smarta elnät). I ansökningsomgången 2023 var infrastruktur för koldioxidtransport den största kategorin och stod för 80 % av de tilldelade EU-medlen. I ansökningsomgången 2024 var el (inklusive havsbaserade nät, lagring) återigen den största kategorin och stod för 57 % av de tilldelade EU-medlen (59 % räknat i kombination med smarta elnät).

Mellan 2021 och 2024 har ansökningsomgångarna för projekt av gemensamt intresse gett stöd till 62 projekt med 3,5 miljarder euro i finansiering från FSE Energi: 43 var studier, med en finansiering på nästan 431 miljoner euro och resterande 19 var bygg- och anläggningsarbeten, med en finansiering på över 3 miljarder euro. Ansökningsomgångarna för gränsöverskridande förnybar energi har också gett stöd till 14 projekt (tolv studier och två bygg- och anläggningsarbeten) med 91,2 miljoner euro i finansiering.

Figur 2***: FSE Energis portfölj per kategori (2021–2024)***



El och smarta elnät

FSE gav stöd till 16 elprojekt med ett belopp på över 2 miljarder euro. Några av de projekt som fick bidrag för bygg- och anläggningsarbeten är EuroAsia-sammanlänkningen mellan Grekland och Cypern (658 miljoner euro, 2021), ytterligare infrastrukturkomponenter som behövs för att synkronisera de baltiska staterna med det kontinentala elsystemet (166 miljoner euro, 2021), ELMED-sammanlänkningen mellan Sicilien och Tunisien (308 miljoner euro, 2022) och Bornholm Energy Island (645 miljoner euro, 2024).

FSE stödde också fyra åtgärder för smarta elnät i fyra olika projekt av gemensamt intresse med ett belopp på 209 miljoner euro. Det största bidraget för bygg- och anläggningsarbeten var på 100 miljoner euro för digitalisering av energidistributionsnäten i Bayern och Tjeckien.

Koldioxidnät

FSE gav stöd till 21 projekt för infrastruktur för koldioxidtransport till ett belopp på 864 miljoner euro. Det största bidraget för bygg- och anläggningsarbeten var på 161 miljoner euro för fas I av projektet Dunkirk CO_2 Hub.

FSE-finansiering av kritisk gränsöverskridande infrastruktur för koldioxidnät och koldioxidlagring fungerar i hög grad som komplement till Horisont Europa som stöder forskningsprojekt för att undersöka om ny teknik kan användas för industriell koldioxidhantering och för att demonstrera teknikens genomförbarhet ur teknisk och ekonomisk synvinkel[18].

Naturgas

FSE gav stöd till fyra gasprojekt som uppgick till 148 miljoner euro. Det största bidraget för bygg- och anläggningsarbeten var 78 miljoner euro för gaslagring i Bulgarien. Sammantaget utgjorde naturgasprojekten en betydande andel av finansieringen inom FSE I-programmet (1 454 miljoner euro), medan deras andel inom FSE II minskade, främst på grund av att de efter översynen av TEN-E-förordningen inte längre är berättigade till FSE-finansiering.

Vätgas

FSE gav stöd till 21 vätgasprojekt – alla för studier – till ett belopp av 258 miljoner euro. Det största bidraget på 33 miljoner euro gick till projektet för stomnätet för vätgas i Spanien.

Gränsöverskridande förnybar energi

FSE Energi ger ekonomiskt stöd till fem gränsöverskridande projekt för förnybar energi som inbegriper åtta olika medlemsstater, och fyra andra projekt som inte har status som gränsöverskridande förnybar energi med förstudier. Fram till 2024 beviljades 91 miljoner euro i finansiering till 14 projekt, däribland tolv tekniska studier och förstudier och två bygg- och anläggningsarbeten. Projekten omfattar en rad olika tekniker för förnybar energi, såsom havsbaserad och landbaserad vindkraft eller solceller, och energitillämpningar, såsom fjärrvärme eller produktion av förnybar vätgas.

När det gäller FSE Energi avser de **samverkande elementen** främst transportinfrastruktur, såsom kajer och lastningsanläggningar för fartyg. När energiinfrastrukturkategorierna i den nya TEN-E-förordningen, särskilt smarta el- och vätgasnät, mognar förväntas ytterligare synergier med FSE Transport och FSE Digitalt. Inom sektorn för gränsöverskridande förnybar energi är framväxande projekt inriktade på hela värdekedjan för vätgas, från produktion till användning i till exempel industri- och transportsektorn.

Digitalt:

Genom att ta itu med projekt av gemensamt intresse och fokusera på gränsöverskridande sammanlänkningar fungerar FSE **Digitalt** som en katalysator för det EU-omfattande ekosystemet för digital konnektivitet. Efter de första tre ansökningsomgångarna finansierar

[18] Industrial Carbon Management: Interactive Stories. Industrial carbon management funded by the European Union.

FSE Digitalt för närvarande 117 projekt på de huvudteman som anges nedan, med en total budget på över 640 miljoner euro.

Stomnätskonnektivitet för Digital Global Gateways

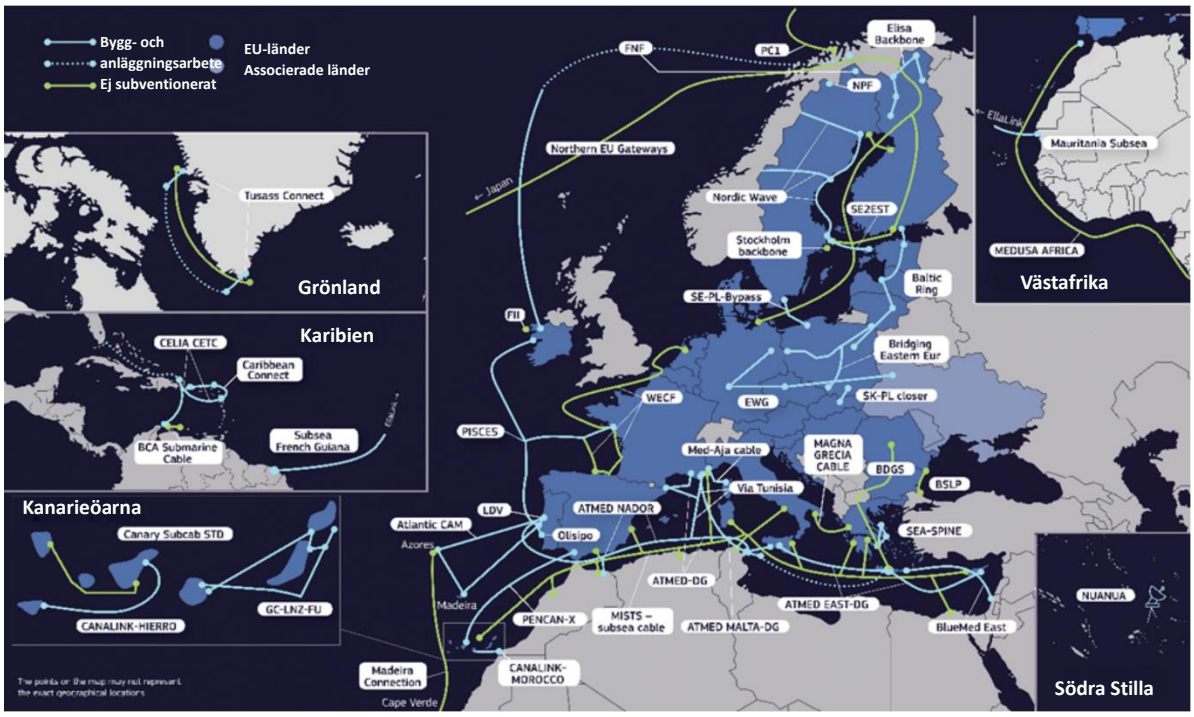
FSE Digitalt stöder uppbyggnad av nya stomnät eller omfattande modernisering av befintliga nät, inklusive undervattenskablar inom och mellan medlemsstater och mellan EU och tredjeländer. Sedan 2021 har FSE Digitalt gett ekonomiskt stöd till 51 Digital Global Gateway-projekt på totalt 420 miljoner euro.

Dessa projekt bidrar avsevärt till att stärka de globala förbindelserna mellan **Europa och Afrika** (t.ex. projekten Medusa Africa eller Canalink–Marocko), **Mellanöstern** (t.ex. BlueMed East-projektet) och **Asien** (konnektivitet i Arktis) och till att stärka förbindelserna mellan medlemsstaterna i Medelhavsområdet, Atlanten, Östersjön och Kontinentaleuropa (inklusive Central- och Östeuropa). Dessa projekt stöder också konnektiviteten i Europas **yttersta randområden** och **utomeuropeiska länder och territorier**, bland annat i Stilla havet (t.ex. NUANUA-projektet), Karibien (t.ex. BCA-projektet), Kanarieöarna (t.ex. projektet PENCAN-X) och Azorerna/Madeira (t.ex. Atlantic CAM-projektet).

Alla mottagare av dessa FSE-bidrag är **EU-kontrollerade enheter** och de kablar som kommer att användas byggs med säker teknik. Förutom att garantera säker överföring av terabyte data per sekund omfattar nästan alla finansierade kablar **smart teknik**. Denna fungerar som stora geografiska sensorer för att övervaka närliggande verksamheter och fungerar som system för tidig varning för att skydda själva infrastrukturen.

FSE Digitalts andra arbetsprogram för 2024–2027 tillhandahåller ytterligare 542 miljoner euro för att samfinansiera stomnätsprojekt för konnektivitet. EU:s totala investeringar i denna kritiska infrastruktur under den nuvarande budgetramen kommer att uppgå till nästan 1 miljard euro.

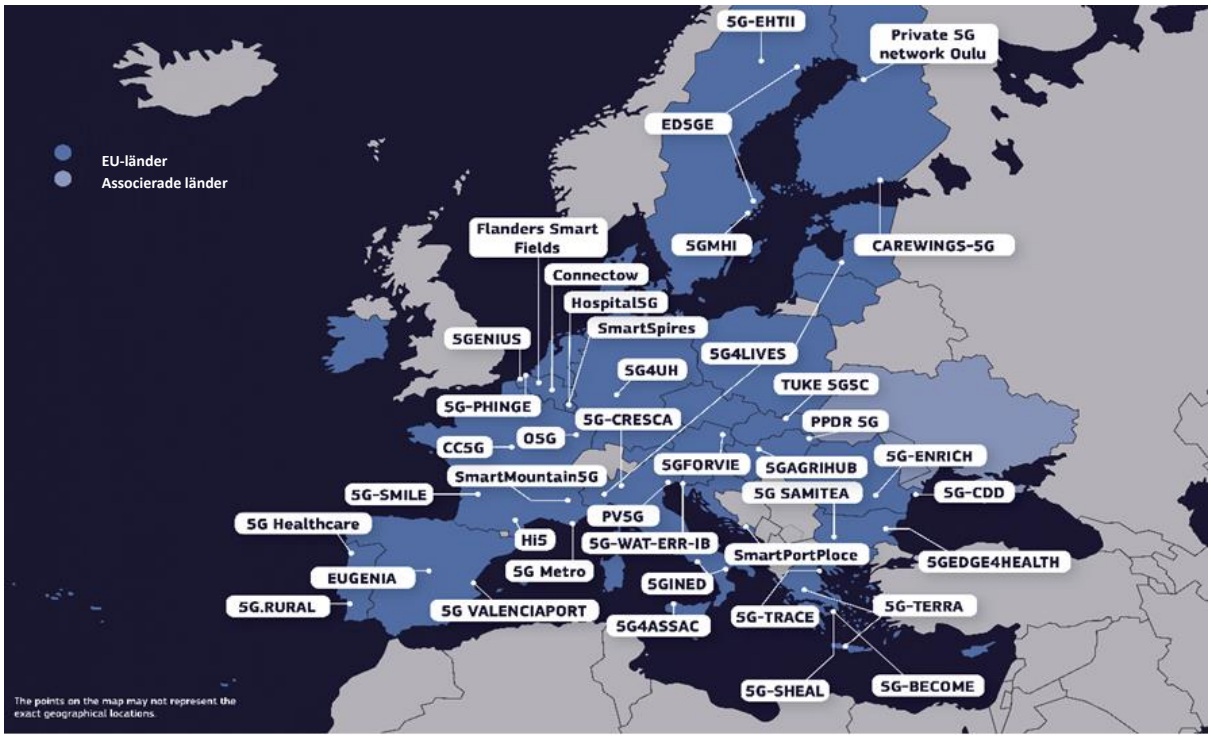
Karta *2*: ***FSE:s Digital Global Gateway-projekt***



5G-system i områden där det finns socioekonomiska drivkrafter

Sedan 2021 har FSE Digitalt gett ekonomiskt stöd på totalt 128 miljoner euro till 41 projekt för snabb utbyggnad och användning av **5G för smarta samhällen**. De finansierade projekten integrerar 5G-infrastruktur med **kantdatorsystem**, med fokus på **fristående 5G**, vilket möjliggör innovativa användningsfall, till exempel inom fjärrkirurgi, virtuell verklighet för lärande, drönarbaserad övervakning m.m.

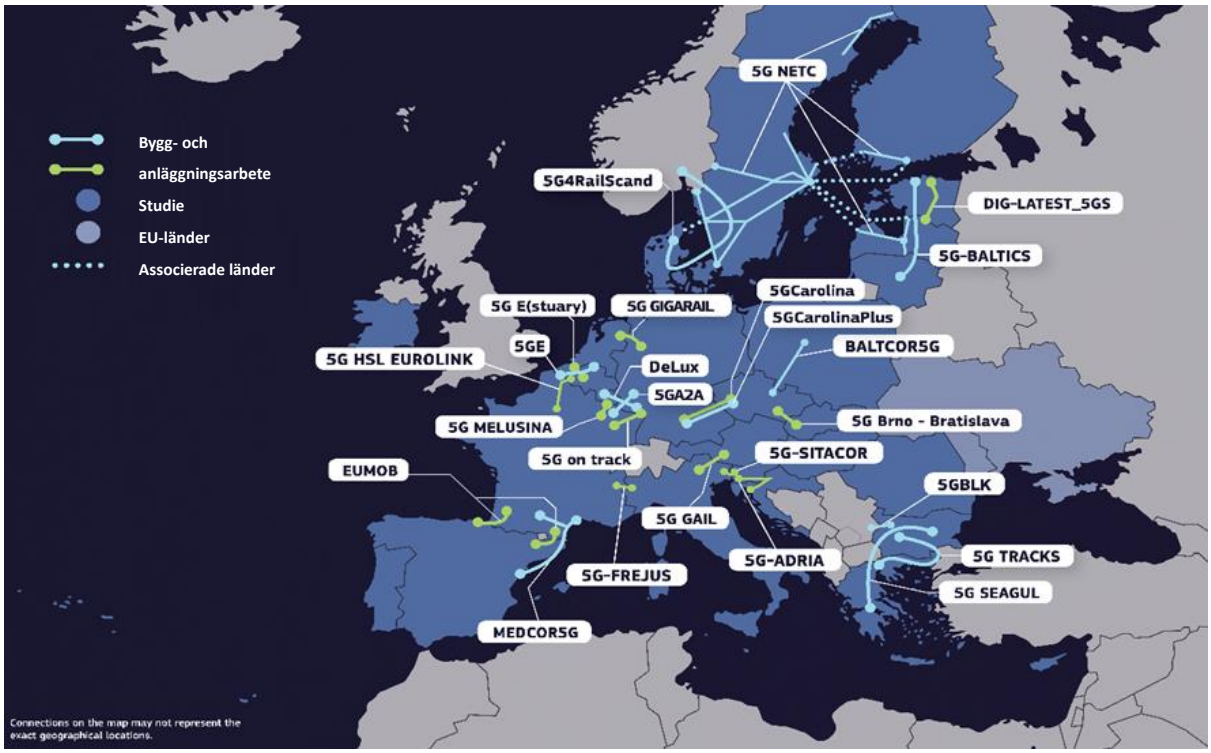
Karta 3: ***Projekt om 5G för smarta samhällen***



5G-täckning längs större transportkorridorer

Sedan 2021 har FSE Digitalt gett ekonomiskt stöd på totalt 93 miljoner euro till 25 projekt (bygg- och anläggningsarbeten och studier) som ska verka för oavbruten 5G-täckning längs gränsöverskridande transportkorridorer. Tolv av dessa projekt bygger ut fristående 5G-infrastruktur längs gränsöverskridande korridorer av det transeuropeiska transportnätet, såsom motorvägar, järnvägar eller sjöleder, och säkerställer därmed en sömlös driftskompatibilitet mellan nationella 5G-system. Infrastrukturen för 5G-korridorerna kommer att möjliggöra ett brett spektrum av uppkopplade och automatiserade mobilitetstjänster för fordon, förare, passagerare och andra relevanta aktörer.

Karta 4: ***Projekt för 5G-täckning längs större transportvägar***



De projekt som ska bygga upp 5G-korridorer längs de viktigaste TEN-T-korridorerna är ett bra exempel på **synergier** mellan FSE:s olika delar. FSE Digitalt stöder också utbyggnaden av gränsöverskridande digital infrastruktur i) för att påskynda digitaliseringen av energi- och transportsektorerna genom att förbättra driftskompatibiliteten och standardiseringen (operativa digitala plattformar) och ii) för att få till stånd en ”god” investeringscirkel mellan offentlig-privata partnerskap. Vid ansökningsomgången om operativa digitala plattformar 2022 finansierades ett samordnings- och stödprojekt som ska bana väg för ett bygg- och anläggningsprojekt inom FSE Digitalts andra fleråriga arbetsprogram för 2024–2027.

IV. FSE:s hantering av den senaste krisen

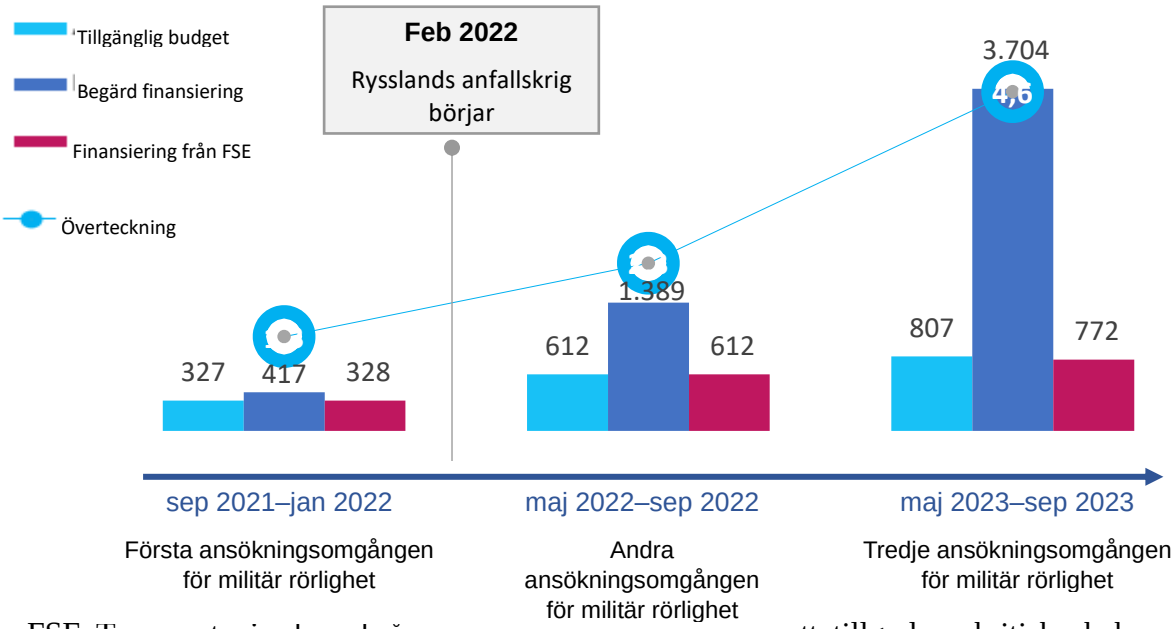
Under de senaste åren har Fonden för ett sammanlänkat Europa visat att det är flexibelt att hantera oförutsedda utmaningar och kriser. Till följd av Rysslands oprovocerade anfallskrig begärde Ukraina och Moldavien formell associering till FSE-programmet (avtal undertecknades den 9 maj och den 6 juni 2023). Detta gör det möjligt för bidragsmottagare från dessa länder att oberoende delta i FSE:s ansökningsomgångar och delta som observatörer i FSE-kommitténs möten. EU har pausat deras nationella ekonomiska bidrag till EU-program så länge som de ekonomiska utmaningarna till följd av kriget kvarstår för båda länderna.

Transport:

Sedan Ryssland inledde invasionen av Ukraina i februari 2022 har tilldelningen av anslaget för **militär rörlighet** påskyndats så mycket som möjligt. Kommissionen påskyndade utvärderingen av den första ansökningsomgången för militär rörlighet 2021 (som var öppen för ansökningar fram till januari 2022) och inledde därefter omedelbart den andra ansökningsomgången för militär rörlighet i maj 2022 (fyra månader tidigare än planerat). Tilldelningen av den återstående budgeten tidigarelades och den sista ansökningsomgången

inleddes i maj 2023. Följaktligen användes anslaget på 1,7 miljarder euro för militär rörlighet på endast två och ett halvt år. Under de tre ansökningsomgångarna ökade överteckningsgraden kontinuerligt från 1,2 i ansökningsomgången 2021 till 4,7 i den senaste ansökningsomgången 2023, vilket också tyder på ett ökat investeringsbehov för infrastruktur med dubbla användningsområden.

Figur 3*: Trend i efterfrågan på FSE-finansiering för militär rörlighet (miljoner euro)*



FSE Transport visade också prov på flexibilitet genom att tillgodose kritiska behov som uppstod vid EU:s yttre gränser mot Ukraina och Moldavien. FSE Transport finansierar initiativet med **solidaritetskorridorer** och bidrar till att upprätta alternativa vägar för transport av varor till och från både Ukraina och Moldavien efter blockaden av ukrainska hamnar. Totalt (efter ansökningsomgångarna 2022 och 2023) har FSE Transport tillhandahållit omkring 1,5 miljarder euro i finansiering till projekt som förbättrar solidaritetskorridorerna och säkerställer att Ukraina och Moldavien har bättre förbindelser med sina angränsande EU-medlemsstater (Polen, Slovakien, Ungern och Rumänien). Dessa projekt bör öka kapaciteten och tillgången till viktiga gränsövergångsställen för vägar och järnvägar i det transeuropeiska transportnätet genom att bygga ut och uppgradera infrastrukturen och förbättra parkeringsplatser, omlastningsanläggningar och utrustning. Stödet till Ukraina omfattar också projekt för utveckling av den europeiska standardspårvidden (UIC) i Ukraina för att förbättra landets järnvägsförbindelser med angränsande medlemsstater. De första resultaten kan redan ses på fältet.

Covid-19-pandemin och Rysslands anfallskrig mot Ukraina har lett till hög inflation, ökade kostnader för byggmaterial, minskad arbetskraft och störningar i leveranskedjorna. Detta innebar att FSE-projekten behövde ett snabbt tillskott av medel för att genomföra planerade åtgärder. Det fleråriga arbetsprogrammet ändrades därför för att göra det möjligt att tidigarelägga tilldelningen av alla tillgängliga budgetmedel inom den nuvarande fleråriga budgetramen till ansökningsomgångarna för FSE Transport för 2023 och 2024.

Energi:

Covid-19-pandemin och Rysslands invasion av Ukraina har också påverkat genomförandet av FSE-finansierade energiprojekt på grund av de kraftigt ökade energipriserna, betydande kostnadsökningar och bristen på komponenter till infrastrukturprojekt. Detta har gjort att vissa projekt har blivit försenade, särskilt när det gäller behovet av att genomföra alternativa tekniska lösningar och tillhandahålla ytterligare finansiering.

Med anledning av Rysslands invasion antog kommissionen i maj 2022 planen **REPowerEU**[19]. Den resulterade i antagandet av flera rättsakter som syftar till att minska beroendet av ryska fossila bränslen, diversifiera gasförsörjningskällorna, minska energiförbrukningen och påskynda utbyggnaden av förnybara energikällor.

Den nuvarande FSE-förordningen och den reviderade TEN-E-förordningen trädde i kraft före planen REPowerEU, men de är anpassade till dess mål. Sedan 2013 har projekt som finansieras genom FSE Energi bidragit till att integrera EU:s energimarknad genom att stärka gränsöverskridande förbindelser och öka försörjningstryggheten. Under 2021, 2022 och 2023 beviljades bidrag för bygg- och anläggningsarbeten på gaslagringsområdet som kommer att öka försörjningstryggheten för gas i sydöstra Europa, som är den region som påverkas mest direkt av de minskade ryska leveranserna.

Enligt den reviderade TEN-E-förordningen kan infrastrukturkategorier med fossila bränslen inte få status som projekt av gemensamt intresse. Förordningen innehåller nya infrastrukturkategorier som är avgörande för att minska koldioxidutsläppen, särskilt vätgasprojekt och havsbaserade elnät. De gränsöverskridande projekten inom området förnybar energi bidrar till en kostnadseffektiv utbyggnad av ytterligare kapacitet för förnybar energi som bidrar till att minska EU:s beroende av fossila bränslen.

Digitalt:

I enlighet med definitionen av projekt av gemensamt intresse inom digitaliseringssektorn kan FSE bidra till att utvidga och stärka den digitala konnektiviteten mellan EU och dess grannländer. **Projektet East West Gate** (som finansieras inom ramen för den andra ansökningsomgången) kommer att göra det möjligt att tillhandahålla digitala tjänster till Ukraina och direkt öka kommunikationsmöjligheterna och kommunikationskapaciteten både med Ukraina och mellan EU-länderna.

Mot bakgrund av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och konflikterna och oroligheterna i Mellanöstern har det blivit absolut nödvändigt att öka motståndskraften och redundansen för den **digitala infrastruktur som förbinder Europa med Asien**. FSE har redan finansierat tre kabelutbyggnadsprojekt i Arktis: Far North Fiber, Polar Connect och Tusass Connect. Dessa projekt ingår i visionen om konnektivitet med Arktis, som så småningom kommer att leda till en alternativ väg mellan Europa och Asien.

Flera projekt som finansieras inom ramen för FSE Digitalt förbättrar den digitala konnektiviteten i Europa och med angränsande regioner, däribland Nordafrika och östeuropeiska länder (Ukraina och Moldavien). Detta återspeglar en bredare geopolitisk strategi för att stärka Europas digitala motståndskraft, främja ekonomisk integration och främja regional stabilitet. Genom att bygga ut nät med hög kapacitet och skapa enhetliga

[19] Meddelande från kommissionen om planen REPowerEU, COM(2022) 230 final, 18.5.2022.

digitala standarder fungerar programmet som en motåtgärd mot yttre påverkan och skapar kontroll över kritisk digital infrastruktur.

FSE Digitalt spelar också en viktig roll för att skapa digitala konnektivitetsalternativ, stärka kommunikationsnätens motståndskraft och utforska vägar som kan kringgå traditionella överutnyttjade flaskhalsar som Suezkanalen.

Sist men inte minst gör FSE Digitalts stränga krav för stödberättigande, när det gäller projektansvariga och den använda utrustningen, den kritiska digitala kommunikationsinfrastruktur som finansieras säkrare och mer tillförlitlig.

V. Budgetläge och framstegsbedömning

Halvtidsöversynen av den nuvarande fleråriga budgetramen som avslutades 2024 ledde inte till några ändringar av FSE:s budget för alla de tre sektorerna. I de olika sektorsprogrammen gjordes dock fortfarande vissa budgetändringar jämfört med referensbeloppen i den rättsliga grunden, i enlighet med nedan.

För att göra de anslagna FSE-medlen och finansierade projekten mer synliga och transparenta lanserade Cinea en offentlig resultattavla i januari 2023[20]. Denna resultattavla omfattar alla projekt och program som Cinea förvaltar, även de som det förvaltar för FSE Transport och FSE Energi. Detta verktyg gör det möjligt för alla att hitta aktuell information om projekten, deras finansiering och bidragsmottagare samt diagram för att visualisera uppgifterna. Cinea har också publicerat två interaktiva publikationer som visar programmets resultat sedan 2014, en för FSE Transport[21] och en för FSE Energi[22], samt en särskild publikation om den baltiska synkroniseringen[23].

Information om FSE Digitalts budgetanslag och projekt finns på Hadeas webbplats[24].

Mer information om FSE:s budgetgenomförande finns också på kommissionens resultatportal[25]. Denna information bygger på de resultatrapporter som programmen lämnar varje år.

Transport:

250 miljoner euro av FSE **Transports** budget har använts för att finansiera EU:s förordning om halvledare. FSE Transports budget används också för att stödja ytterligare administrativa utgifter till följd av 55 %-paketet, till exempel initiativen FuelEU Maritime och ReFuelEU Aviation, och på senare tid till följd av den reviderade förordningen om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och förordningen om det gemensamma europeiska luftrummet 2+.

[20] CINEA Project Portfolio - Welcome | Ark – Qlik Sense (europa.eu).
[21] Greener Transport Infrastructure for Europe 2014-2024: Building future-proof infrastructure thanks to the Connecting Europe Facility Transport.
[22] Interconnected sustainable energy infrastructure for Europe 2014-2024: Building a future-proof European Energy network with the Connecting Europe Facility Energy.
[23] CEF Energy: Instrumental funding to achieve the Baltic synchronisation with the Continental European Network.
[24] About Connecting Europe Facility - Digital - European Health and Digital Executive Agency.
[25] Connecting Europe Facility - Performance - European Commission.

Som beskrivits tidigare tidigarelades tilldelningen av FSE Transports budget 2021–2024. Hittills har mer än 21 miljarder euro anslagits sedan undertecknandet av de projekt som valdes ut inom ansökningsomgångarna 2021/2022/2023 (10,5 miljarder euro från det allmänna anslaget, 9,3 miljarder euro från sammanhållningsanslaget) och inom ansökningsomgångarna för militär rörlighet (alla 1,7 miljarder euro från anslaget för militär rörlighet). I detta belopp ingår även 1,3 miljarder euro som anslagits till infrastrukturprojekt för alternativa bränslen inom den första rullande ansökningsomgången för AFIF.

FSE:s återstående budget kommer att anslås inom 2024 års ansökningsomgång och AFIF:s andra rullande ansökningsomgång, med en budget på 2,5 miljarder euro respektive 1 miljard euro. Ansökningsomgången 2024 avslutades i slutet av januari 2025 och håller för närvarande på att utvärderas. AFIF:s andra rullande ansökningsomgång inleddes i februari 2024 och kommer att löpa fram till början av 2026.

De första bidragsöverenskommelserna i denna fleråriga budgetram undertecknades 2022 efter den första ansökningsomgången för FSE Transport som inleddes 2021. Eftersom projekt med studier pågår i två till tre år och projekt med bygg- och anläggningsarbeten pågår i fyra till fem år befinner sig de flesta av FSE Transports projekt fortfarande i ett tidigt skede. Mer än 600 projekt pågår för närvarande. Endast ett fåtal små projekt (23) har redan slutförts (t.ex. infrastruktur för alternativa bränslen och säkra och skyddade parkeringsplatser). Hittills genomförs projekten som förväntat och i linje med deras respektive bidragsöverenskommelser. Eventuella förseningar kan uppstå först under de kommande åren.

FSE Transport har framgångsrikt genomfört principen om att outnyttjad kapacitet går förlorad. Om genomförandet av ett projekt försenas justeras dess omfattning och dess bidrag minskas i motsvarande grad. Budgeten görs sedan tillgänglig i en annan ansökningsomgång (”återflöde”).

Energi:

FSE **Energis** åtagandebemyndiganden för 2021–2023 uppgick ursprungligen till 2 397 miljoner euro, inklusive 5,9 miljoner euro i inkomster avsatta för särskilda ändamål som härrör från tidigare betalningskrav 2021 för FSE 2014–2020[26].

De bidrag som tilldelats på grundval av ansökningsomgångarna för projekt av gemensamt intresse och projekt om gränsöverskridande förnybar energi uppgick under 2021–2024 till totalt 3 542 miljoner euro, och 2024 års ansökningsomgångar för gränsöverskridande förnybar energi var fortfarande under behandling.

430 miljoner euro överfördes från FSE Energis åtagandebemyndiganden för 2023 till FSE Transport. Detta visar att FSE:s budget används av de tre sektorerna på effektivast möjliga sätt. 2023 hade FSE Energi fortfarande en begränsad portfölj av projekt som hade beviljats finansiering, varav vissa hade drabbats av förseningar i genomförandet. Samtidigt tidigarelade FSE Transport tilldelningen av sin budget och kunde använda den överförda budgeten inom ramen för 2023 års ansökningsomgångar för FSE Transport.

[26] Enligt det första fleråriga arbetsprogrammet 2021, C(2021) 5791 final av den 6 augusti 2021: Commission Implementing Decision on the financing of the Connecting Europe Facility and the adoption of the multiannual work programme for the period 2021–2027 (ej översatt till svenska).

Den överförda budgeten kommer från och med 2025 att återföras till FSE Energi och förväntas bli föremål för åtaganden under de följande åren, eftersom stora investeringsbehov är att vänta i de nya energiinfrastrukturkategorierna (särskilt havsbaserade nät och vätgas). Resultatet av FSE:s ansökningsomgång 2024 för projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse bekräftade följande: de beviljade bidragen uppgår till totalt 1 250 miljoner euro och 24 av de 41 utvalda förslagen (motsvarande 947 miljoner euro eller 76 % av den anslagna finansieringen) avser havsbaserade nät och vätgasprojekt.

Digitalt:

150 miljoner euro av referensbeloppet i den rättsliga grunden för FSE Digitalt överfördes till förordningen om halvledare och 110 miljoner euro av referensbeloppet överfördes till initiativet infrastruktur för resiliens, interkonnektivitet och säkerhet via satellit (IRIS^2) (för 2024–2027).

Genomförandet av FSE Digitalt kom i gång något sent på grund av att antagandet blev något försenat, programmet var nytt och vissa områden var innovativa (t.ex. 5G för uppkopplad och automatiserad rörlighet). Därför inleddes projekten i den första ansökningsomgången i januari 2023, projekten i den andra ansökningsomgången inleddes i början av 2024, projekten i den tredje ansökningsomgången inleddes i början av 2025 och projekten i den fjärde ansökningsomgången förväntas inledas i början av 2026.

De tre ansökningsomgångarna i arbetsprogrammet för 2021–2023 följde tidsplanen med en omgång per år. De hade mycket goda övergripande budgetåtaganden i enlighet med de finansiella anslagen, särskilt för de undervattenskabelprojekt som lämnats in inom ramen för ansökningsomgången för Digital Global Gateways.

De första projektresultaten kommer att finnas tillgängliga först från och med 2025, men den nuvarande projektportföljen kan anses vara på rätt spår. Efter de första tre ansökningsomgångarna finansierar FSE Digitalt för närvarande 117 projekt inom dess huvudteman, med en total budget på över 640 miljoner euro.

VI. Slutsatser och utsikter för den tid som återstår av den fleråriga budgetramen

Hela budgeten för FSE **Transport** kommer att anslås under 2025 och inga ytterligare ansökningsomgångar planeras inom ramen för den nuvarande fleråriga budgetramen, såvida det inte uppstår vissa begränsade återflöden av medel som projekten inte använt.

De projekt som valts ut i FSE Transports ansökningsomgångar har alla ett stort europeiskt mervärde och bör bidra till fullbordandet av TEN-T-nätet. Samtidigt är investeringsbehoven för TEN-T-nätet fortfarande stora. Enligt ett ståndpunktsdokument från TEN-T-samordnarna från april 2024[27] krävs det en total investering på 845 miljarder euro under de kommande 15 år för att färdigställa stomnätet och det utvidgade stomnätet. Denna siffra tar hänsyn till alla nya krav som lades till i samband med översynen av TEN-T-förordningen. Enbart för projekt

[27] *Connecting Europe. A transport funding and financing that is adapted to the challenges ahead. TEN-T Coordinators' Position Paper.*

med störst europeiskt mervärde uppskattas det återstående investeringsbeloppet till omkring 210 miljarder euro.

Den nuvarande geopolitiska situationen gör att vi så snabbt som möjligt måste investera i projekt för militär rörlighet som ökar kapaciteten att göra storskaliga förflyttningar av trupper och tungt material med kort varsel. Medlemsstaterna bör samordna genomförandet av sådana projekt för att möjliggöra en sömlös gränsöverskridande rörlighet.

När det gäller **FSE Energi** kommer kommissionen att fortsätta att anordna ansökningsomgångar för projekt av gemensamt intresse, projekt av ömsesidigt intresse och gränsöverskridande projekt för förnybar energi fram till 2027, och hela budgeten förväntas ha anslagits vid programmets slut. Det stora europeiska mervärdet av FSE Energis projekt är att de bidrar till att integrera de inre energimarknaderna, trygga energiförsörjningen och minska koldioxidutsläppen i energisystemet.

Enligt en studie av investeringsbehoven som offentliggjordes i januari 2025[28] kommer investeringsbehoven enbart för gränsöverskridande elprojekt och havsbaserade anslutningar att uppgå till 130 miljarder euro under 2024–2040. Gränsöverskridande samarbetsprojekt på området förnybar energi är avgörande för att utnyttja asymmetrier i produktion och efterfrågan och är redan avgörande för medlemsstater där alla möjligheter till inhemskt fokuserad utbyggnad har uttömts. EU:s stöd är avgörande för att möjliggöra sådana projekt, som medför intensiva kapitalutgifter och större komplexitet och risker, till exempel på grund av svårigheten att komma överens om hur medlemsstaterna ska dela på kostnader och intäkter.

FSE Digitalts andra arbetsprogram (2024–2027) bygger på resultaten och lärdomarna från genomförandet av det första arbetsprogrammet (2021–2023) och på de ändrade politiska prioriteringarna på området infrastruktur för digital konnektivitet. FSE Digitalt kommer att fortsätta att stödja ovannämnda frågor om stomnätskonnektivitet och 5G, med vissa anpassningar för 5G-relaterade ansökningsomgångar, som nu är integrerade i storskaliga pilotprojekt inom 5G (från och med den fjärde ansökningsomgången som inleddes den 22 oktober 2024).

I den planerade fördelningen av budgeten på 865 miljoner euro för 2024–2027 prioriteras en ökad kapacitet, motståndskraft och säkerhet i EU:s gränsöverskridande konnektivitet, med 542 miljoner euro i finansiering för Global Gateways eller undervattenskablar. En annan prioritering är att fortsätta utbyggnaden av toppmodern konnektivitet för avancerade och innovativa tillämpningar, med 205 miljoner euro till pilotprojekt inom 5G. 90 miljoner euro har öronmärkts för utbyggnad av gränsöverskridande kvantkommunikationsförbindelser mellan medlemsstaterna.

[28] Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för energi, Finesso, A., Kralli, A., Bene, C., Goodall, F. m.fl., *Investment needs of European energy infrastructure to enable a decarbonised economy – Final report*, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2025.

Arbetet med **halvtidsutvärderingen av FSE 2021–2027** pågår för att mer ingående analysera FSE-programmet. En stödstudie har upphandlats och i november 2024 offentliggjorde kommissionen en ram för övervakning och utvärdering (SWD(2024) 276)[29].

[29] Arbetsdokument från kommissionens avdelningar, *Monitoring and Evaluation Framework for the Connecting Europe Facility 2021-2027* (inte översatt till svenska).