EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 16.7.2025
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034, om ändring av förordning (EU) 2024/1679 och om upphävande av förordning (EU) 2021/1153

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Den 16 juli 2025 antog kommissionen ett förslag till nästa fleråriga budgetram för perioden efter 2027, vilket omfattar ett finansiellt anslag på 81 428 000 000 euro för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Detta anslag är avsett för investeringar i transeuropeiska nät för transport- och energiinfrastruktur, inbegripet militär rörlighet och projekt för förnybar energi. Detta förslag syftar till att fastställa den rättsliga grunden för FSE för perioden 2028–2034.

• Motiv och syfte

För att uppnå smart och hållbar tillväxt för alla behöver EU en modern, högpresterande och motståndskraftig infrastruktur som bidrar till att sammanlänka och integrera transport- och energisektorerna i hela EU och alla dess regioner. Dessa förbindelser är centrala för den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster.

De transeuropeiska transport- och energinäten ska:

- underlätta gränsöverskridande förbindelser,
- trygga EU:s säkerhet,
- öka Europas sociala marknadsekonomis konkurrenskraft,
- medverka till att bekämpa klimatförändringarna,
- bryta isolering och främja ökad ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.

Transeuropeiska nät med hög kapacitet behövs också för att öka EU:s resiliens och militära beredskap.

Smidiga förbindelser för transport och energi i hela Europa kommer att bidra till den inre marknadens framgång. De kommer att ge konkreta fördelar för alla europeiska medborgare och företag genom att göra det mer effektivt och hållbart att resa, transportera varor och få tillgång till säker, prisvärd och utsläppssnål energi.

För detta ändamål stöder FSE investeringar både i transport- och energiinfrastruktur genom utvecklingen av de transeuropeiska näten samt i gränsöverskridande projekt för förnybar energi. Mot bakgrund av ökande risker kopplade till naturkatastrofer, tekniska faror, föränderliga säkerhetshot och andra störningar är det avgörande att investeringar inom ramen för FSE tar hänsyn till risker och har förmåga att motstå katastrofer, i linje med målen i EU:s strategi för en beredskapsunion.

FSE fokuserar på projekt med högst mervärde för EU och fungerar som en katalysator för investeringar i projekt med gränsöverskridande inverkan och driftskompatibla system på EU-nivå, vilka måste fortsätta finansieras efter 2027. Genom att stödja gränsöverskridande projekt direkt på EU-nivå bidrar FSE till att övervinna samordningsproblem som uppstår till följd av att projekten omfattar flera jurisdiktioner. Med sitt effektiva arbetssätt åtgärdar FSE marknadsmisslyckanden och bidrar till att mobilisera ytterligare investeringar och finansiering från andra källor, såsom nationella budgetar, nationella energiavgiftssystem och den privata sektorn, med hjälp av alla verktyg som står till förfogande enligt budgetförordningen.

På transportområdet syftar FSE till att bidra till fullbordandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), med fokus på att slutföra stomnätet och det utvidgade stomnätet till 2030 respektive 2040. Utvecklingen av ett europeiskt multimodalt transportnät är en grundläggande förutsättning för tillväxt och hållbarhet i Europa; från hamnarna som utgör införselställen till de grundläggande landförbindelser som krävs för den inre marknaden och regionernas sammanlänkning. I detta sammanhang kommer FSE särskilt att koncentrera sig på infrastrukturprojekt med en stark gränsöverskridande dimension, såsom Rail Baltica-projektet, Brennerbastunneln, den inre vattenvägen Seine–Schelde, Brno–Bratislava, Thessaloniki–Bukarest samt utvecklingen av inlandsförbindelser till TEN-T-hamnar.

I nära samordning med Europeiska konkurrenskraftsfonden och de nationella och regionala partnerskapsplanerna stöder FSE även driftskompatibel, säker och smart mobilitet inom TEN-T-nätet (till exempel genom att införa europeiska trafikledningssystem såsom det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg eller flodinformationstjänster på inre vattenvägar). Vid behov säkerställs även deras sammankoppling via driftskompatibilitet, normer eller användarterminaler till EU:s rymdsystem såsom Galileo, Egnos och IRIS², för respektive positionsbestämning, navigering och tidsbestämning samt säker uppkoppling, och bidrar till EU:s omställning mot hållbar, utsläppssnål mobilitet (till exempel genom att tillhandahålla landbaserad elförsörjning för fartyg i TEN-T-hamnar).

FSE kan också investera i gränsöverskridande förbindelser med tredjeländer genom att genomföra utvidgningen av TEN-T-korridorer till kandidatländer. Exempelvis har detta gjorts under perioden 2021–2027 för förbindelserna till Ukraina och Moldavien, vilket förbättrat solidaritetskorridorernas funktion, och förberedelser har inletts för att anpassa spårvidden i dessa två länder till EU-standarden. Även om detta var motiverat av krisen till följd av Rysslands aggressionskrig mot Ukraina, och med tanke på deras framtida närmare integration i EU-marknaden, leder sådana investeringar till att resurser avleds från projekt inom unionens territorium.

Om TEN-T:s gränsöverskridande projekt inte fullbordas kommer ökade restider och transportkostnader för människor och varor att leda till ekonomiska förluster till följd av minskad total produktivitet och långsammare tillväxt i handeln inom EU. Detta kommer att motsvara en minskning av BNP med −0,4 % år 2030 och −0,8 % år 2050 jämfört med ett scenario där gränsöverskridande TEN-T-projekt är fullbordade. Sysselsättningen i medlemsstaterna skulle också minska med -0,08 % år 2030 och med −0,13 % år 2050 jämfört med grundscenariot[1].

FSE bör också tillhandahålla EU-finansiering till genomförande av transportprojekt med dubbla användningsområden, civilt och militärt, för att möjliggöra smidig militär rörlighet i hela EU. Det är inte möjligt med den nuvarande transportinfrastrukturen i EU (inklusive TEN-T) att göra storskaliga förflyttningar av trupper och tung utrustning och material med kort varsel. Detta är avgörande för Europas säkerhet och försvar, vilket erkänns i *Gemensam vitbok om europeisk försvarsberedskap 2030*, som antogs den 19 mars 2025. FSE bidrar också till det övergripande målet i EU:s strategi för en beredskapsunion genom att skapa en säker och motståndskraftig union som syftar till att upprätthålla samhällets vitala funktioner under alla omständigheter.

[1] Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för transport och rörlighet, Schade, W., Khanna, A., Mader, S., Streif, M. et al., *Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network*, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/7839720.

EU har identifierat fyra prioriterade multimodala korridorer för militär rörlighet som omfattar järnväg, väg, floder, hav och luft, vilka kräver betydande och brådskande investeringar för att underlätta förflyttning av trupper och militär utrustning. Dessa inbegriper breddning av järnvägstunnlar, förstärkning av väg- och järnvägsbroar samt utbyggnad av hamn- och flygplatsterminaler. Tillsammans med medlemsstaterna och den militära sfären har prioriterade investeringar identifierats för att undanröja de mest akuta flaskhalsarna.

Som ett viktigt verktyg för att fullborda energiunionen kommer FSE att finansiera två typer av gränsöverskridande energiprojekt:

- energiinfrastrukturprojekt inom el-, väte- och koldioxidtransportsektorerna som har betydande gränsöverskridande inverkan och har tilldelats status som projekt av gemensamt intresse eller projekt av ömsesidigt intresse enligt TEN-E-förordningen,
- gränsöverskridande projekt inom förnybar energi som bygger på samarbetsavtal mellan medlemsstater enligt direktivet om förnybar energi.

Dessa projekt är avgörande för att: i) förbättra energiförsörjningstryggheten inom EU och i angränsande tredjeländer, ii) minska koldioxidutsläppen i energisystemet, iii) underlätta integreringen av förnybara energikällor, både på land och till havs, iv) förbättra integrationen av energimarknaderna, och v) ge hushåll och företag i Europa tillgång till överkomlig energi och därmed bidra till den europeiska ekonomins konkurrenskraft och människors välstånd.

I sina slutsatser om främjande av hållbar elnätsinfrastruktur, som godkändes av rådet (transport, telekommunikation och energi) den 30 maj 2024, erkände rådet de investeringsbehov som saknar motstycke i elnät på både överförings- och distributionsnivå för att säkerställa ett sammanlänkat, integrerat och synkroniserat europeiskt elsystem. Rådet uppmanade kommissionen att undersöka möjligheter att öka de totala investeringarna i elnätsinfrastruktur och betonade behovet av en robust FSE för att på ett lämpligt sätt möta och stödja de ökade investeringsbehoven i projekt för utveckling av elnät både på land och till havs.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser**

FSE:s övergripande mål är att bidra till att EU når sina politiska mål inom transport- och energisektorerna för de transeuropeiska näten och gränsöverskridande samarbete kring förnybar energi. Detta sker genom att möjliggöra eller påskynda investeringar i projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse, samt genom att stödja gränsöverskridande samarbete kring produktion av förnybar energi.

Inom transportsektorn bidrar FSE till EU:s långsiktiga mål om fullbordande av TEN-T:s stomnät till 2030[2], det utvidgade stomnätet till 2040 och, i förekommande fall, att göra framsteg mot fullbordandet av det övergripande TEN-T-nätet till 2050 genom förberedande undersökningar. Nästa fleråriga budgetram kommer att vara särskilt avgörande för fullbordandet av stomnätet.

[2] 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, http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

Investeringar som finansieras av FSE stöder också omställningen till ren, driftskompatibel och multimodal mobilitet. FSE bidrar även till utvecklingen av ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik som syftar till att förbinda EU:s huvudstäder (inbegripet nattåg) och att påskynda godstrafik på järnväg.

Inom energisektorn kompletterar FSE ramen för de transeuropeiska energinäten (TEN-E) och urvalet av projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse. Enligt TEN-E-förordningen gäller följande trestegslogik för investeringar i dessa projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse: För det första bör investeringar från marknaden prioriteras. För det andra, om investeringar inte görs av marknaden bör lagstiftningslösningar undersökas och det relevanta regelverket justeras vid behov. För det tredje, om de två första stegen inte räcker för att möjliggöra nödvändiga investeringar i projekt av gemensamt intresse kan FSE-bidrag tilldelas till berättigade projekt av gemensamt intresse som en sista utväg. FSE kompletterar också samarbetsmekanismerna i direktivet om förnybar energi, såsom statistiska överföringar, gemensamma projekt eller gemensamma stödsystem.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Transport- och energiinfrastruktur samt energiproduktion kommer att stödjas i varierande grad av EU:s olika finansieringsprogram och instrument, inklusive FSE, nationella och regionala partnerskapsplaner, Europeiska konkurrenskraftsfonden, Horisont Europa samt Europa i världen.

Det är viktigt att använda EU:s olika stödprogram och instrument så effektivt som möjligt och därigenom maximera komplementaritet och mervärde för de investeringar som får stöd från EU. Detta bör uppnås genom den nya strukturen för den fleråriga budgetramen, genom att säkerställa samstämmighet mellan relevanta EU-program, undvika överlappningar och fokusera på investeringar med högt mervärde på EU-nivå.

I detta sammanhang bör FSE fokusera på att stödja i) projekt med en gränsöverskridande dimension inom TEN-T- och TEN-E-näten, ii) projekt för smidig militär rörlighet inom EU, och iii) projekt inom området för samarbete kring förnybar energi. Enligt de nationella och regionala partnerskapsplanerna bör investeringar i TEN-T-nätet komplettera investeringar inom ramen för FSE.

Utvidgningen av TEN-T-korridorer till kandidatländer samt transport- och energiinfrastruktur i tredjeländer bör stödjas i nära samordning med Europa i världen.

En stark process för gemensamt skapande mellan forskning och innovation och FSE kommer att eftersträvas, särskilt för att minska koldioxidutsläppen inom alla transportsätt, men även inom energiområdet. Horisont Europa kommer att fortsätta stödja forskning och innovation inom transport och energi. Europeiska konkurrenskraftsfonden kommer att stödja uppskalning och spridning av banbrytande innovativa lösningar för minskning av koldioxidutsläppen, digitalisering, hållbarhet och motståndskraft inom transport och energi (t.ex. nästa generations europeiska flygledningssystem med stöd av AI och molnteknik, infrastruktur med dubbla användningsområden civilt-militärt och framtidens utsläppssnåla färjor). Den bästa blandningen av privat och offentligt kapital för sådana investeringar bör särskilt identifieras.

FSE:s insatser bör användas för att åtgärda marknadsmisslyckanden eller icke-optimala investeringssituationer, på ett sätt som står i proportion till problemen och utan att överlappa eller utestänga privat finansiering, och de ska också ha ett klart EU-mervärde. I detta

avseende kan FSE:s och den europeiska spar- och investeringsunionens[3] insatser stödja varandra, eftersom offentlig finansiering kan vara effektiv för att minska riskerna i stora infrastrukturprojekt och för att attrahera privata investeringar i EU, vilket skapar en betydande hävstångseffekt. Samtidigt kan den ökande tillgången till effektiva kollektiva investeringsinstrument, såsom de europeiska långsiktiga investeringsfonderna, på ett effektivt sätt katalysera långsiktiga investeringar från institutionella och andra privata investerare i infrastrukturprojekt, vilket kompletterar och förstärker den finansiering som finns tillgänglig via FSE. Detta kommer också att säkerställa att insatserna inom programmet följer EU:s regler för statligt stöd, inklusive projekt som omfattar flera länder, exempelvis viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse, och därigenom kan man förhindra att det uppstår otillbörliga snedvridningar av konkurrensen på den inre marknaden.

EU:s mål på transport- och energiområdena måste uppnås på ett sätt som säkerställer konkurrenskraft, ekonomisk tillväxt, sammanhållning och säkerhet, i samstämmighet med klimat- och miljöpolitiken. Investeringar bör stödja klimatneutralitet senast 2050, undvika förlust av biologisk mångfald och minska eller eliminera föroreningar, i enlighet med EU:s politik och lagstiftning. I förekommande fall kan naturbaserade lösningar integreras i projekten, eftersom de ofta kan stärka klimatresiliens samtidigt som de är kostnadseffektiva och ger samhällsnytta.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Transeuropeiska nät omfattas av artikel 170 i EUF-fördraget, i vilken följande fastställs: ”Unionen ska bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna”.

EU:s rätt att agera när det gäller finansiering av infrastruktur fastställs i artikel 171 enligt EUF-fördraget vilken unionen kan ”stödja projekt av gemensamt intresse som stöds av medlemsstaterna […] särskilt genom genomförbarhetsstudier, lånegarantier eller räntesubventioner”.

I artikel 172 i EUF-fördraget anges att ”de riktlinjer och övriga åtgärder som avses i artikel 171.1 ska antas av Europaparlamentet och rådet som ska besluta i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén”.

Gränsöverskridande samarbete inom området för förnybar energi omfattas av artikel 194.1 i EUF-fördraget, som föreskriver att ”inom ramen för upprättandet av den inre marknaden och dess funktion och med hänsyn till kravet på att skydda och förbättra miljön ska målet för unionens politik på energiområdet vara att i en anda av solidaritet mellan medlemsstaterna a) garantera att energimarknaden fungerar, b) garantera energiförsörjningen i unionen, och c) främja energieffektivitet och energibesparingar samt utveckling av nya och förnybara energikällor”.

[3] COM(2025) 124 final.

För detta ändamål, såsom anges i artikel 194.2 i EUF-fördraget, ”ska Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet föreskriva nödvändiga åtgärder för att uppnå målen i punkt 1”.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

FSE är inriktad mot problem vars storlek och typ kräver EU-åtgärder, eftersom de till sin natur är EU-omfattande och kan lösas mer effektivt på EU-nivå, vilket leder till större helhetsnytta, snabbare genomförande och lägre kostnader om kommissionens samordnar medlemsstaternas åtgärder.

EU-finansiering är också ett lämpligt medel för att hantera de finansieringsutmaningar som gränsöverskridande projekt typiskt sett står inför. Den ojämna fördelningen av projektens nytta och kostnader mellan de berörda medlemsstaterna gör det svårt att finansiera dessa projekt med enbart nationella finansieringskällor.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen och omfattas av utrymmet för att vidta åtgärder på området transeuropeiska nät i enlighet med artikel 170 i EUF-fördraget, och i enlighet med artikel 194 i EUF-fördraget när det gäller gränsöverskridande projekt på området för förnybar energi. Den verksamhet som beskrivs i detta förslag är uttryckligen begränsad till transport- och energiinfrastruktur och gränsöverskridande utbyggnad av förnybara energikällor med en EU-dimension.

- **Val av instrument**

Den normativa rättsakten och typen av åtgärd (dvs. finansiering) fastställs båda i EUF-fördraget, vilket utgör den rättsliga grunden för FSE, och stipulerar att de transeuropeiska nätens uppgifter, huvudmål och organisation kan fastställas genom förordningar.

3. RESULTAT AV UTVÄRDERINGAR I EFTERHAND, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Utvärderingar i efterhand/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Den efterhandsutvärdering av FSE för 2014–2020 och den interimsutvärdering av FSE för 2021–2027 som genomförs sker parallellt, och arbetet har kommit långt.

För FSE 2014–2020 har samtliga bidragsavtal inom transportsektorn avslutats vid slutet av 2024, och projekten befinner sig i avslutningsfasen. Hittills har fler än hälften av projekten avslutats. Dessa har en utnyttjandegrad på 91,3 % av den tilldelade budgeten, jämfört med beloppet i det senaste gällande bidragsavtalet. Med tanke på denna höga utnyttjandegrad har en mycket stor del av de avslutade projekten uppnått sina mål enligt bidragsavtalen (exempelvis: framsteg i genomförandet av gränsöverskridande sträckor, utbyggnad av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, förbättrade förbindelser mellan hamnar och inlandet, förbättrade inre vattenvägar, osv.).

För FSE 2014–2020 inom energisektorn bestod portföljen av 149 åtgärder, varav 141 redan har slutförts. Åtta åtgärder, inbegripet stora byggprojekt inom elsektorn, pågår fortfarande. Den totala finansiella utvecklingen för hela FSE för 2014–2020-portföljen vid slutet av 2024 uppgick till 58 %.

Större delen av transportbudgeten och den största delen av energibudgeten för nuvarande FSE för 2021–2027 har tilldelats projekt. Budgeten för militär rörlighet inom FSE Transport (1,7 miljarder euro) förhandstilldelades efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och är nu tilldelad fullt ut. De sista medlen tilldelades i början av 2024, vilket innebär att det inte finns några resurser kvar för de återstående fyra åren av den nuvarande fleråriga budgetramen. Vid slutet av 2024 hade några projekt slutförts (t.ex. infrastruktur för alternativa bränslen, trygga och säkra parkeringsområden). Inom FSE Energi valdes cirka 166 projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse ut i den första listan för projekt av gemensamt/ömsesidigt intresse, varav 41 tilldelades finansiering i utlysningen 2024, vilket visar på ett betydande finansieringsbehov för gränsöverskridande energiinfrastruktur.

Med tanke på att investeringar i infrastruktur är en långsiktig process är det för tidigt att mäta resultaten av FSE för 2021–2027. FSE har säkrat 1,5 miljarder euro i icke återbetalningspliktigt bidragsstöd, vilket stärker det gränsöverskridande EU-Ukraina-samarbetet och ökar kapaciteten via solidaritetskorridorerna och TEN-T-näten.

De preliminära resultaten från båda FSE-utvärderingarna bekräftar att programmet hittills har fungerat väl. Instrumentets utformning är lämplig för att hantera den historiska bristen på finansiering av gränsöverskridande infrastruktur med högt mervärde för EU, genom att öronmärka medel för dessa projekt i ett särskilt instrument. Instrumentet är förenligt med andra EU:s andra finansieringsinstrument och finansieringspolitik, särskilt vad gäller minskning av koldioxidutsläpp och miljömässig hållbarhet. Dess styrningsmodell (med konkurrensutsatta ansökningsomgångar och direkt förvaltning av medel via en centraliserad myndighet) är väl anpassad för att möta programmets behov och skapa lika villkor för sökande.

Finansiering från FSE anses konsekvent vara absolut nödvändig, då den möjliggör viktiga transportprojekt som annars skulle riskera betydande förseningar, minskad omfattning eller inte genomföras alls på grund av otillräcklig nationell eller privat finansiering. Utöver direkt ekonomiskt stöd ger FSE också en betydande hävstångseffekt, genom att attrahera ytterligare offentligt och privat kapital samt fungera som ett strategiskt nav för investeringar.

De senaste indikationerna från antalet och värdet av åtgärder som finansierats per ämnesområde och delprogram, liksom från programmets prestationsrapport för FSE 2021–2027, visar att FSE också är på väg att uppnå de flesta av sina målsättningar, med starka resultat i att uppfylla förväntade output. Även om de fullständiga resultaten och effekterna kommer att ta tid att synas, tyder programmets nuvarande utveckling på positiva utfall i linje med dess mål.

I enlighet med artikel 22.4 i förordning (EU) 2021/1153 om inrättandet av FSE[4] och som för närvarande är i kraft, kommer kommissionen att offentliggöra en lägesrapport i höst om genomförandet av programmet under perioden 2021–2024. Den kommer för varje sektor att redovisa; de olika ansökningsomgångarna, de huvudsakliga investeringsområdena och hur FSE har kunnat reagera på de senaste kriserna.

[4] Artikel 22.4 i 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) av den 7 juli 2021.

- **Samråd med berörda parter**

En serie offentliga samråd som omfattade hela spektrumet av framtida EU-finansiering inleddes den 12 februari och hölls öppna till den 6 maj 2025. Ett av områden behandlade EU-medel som genomförs tillsammans med medlemsstater och regioner, och omfattade de transeuropeiska näten, sammanhållningspolitiken, den gemensamma jordbruks-, fiskeri- och havspolitiken samt inrikesfrågor.

När det gäller transeuropeiska nätverk understryker berörda parter att det är av avgörande betydelse att behålla ett särskilt EU-instrument för transportinfrastruktur (såsom FSE), separat från nationella investeringsramar.

Offentliga myndigheter från Central- och Östeuropa förespråkar ett särskilt EU-stöd för att uppgradera och utvidga viktiga TEN-T-korridorer, med hänvisning till förseningar i elektrifiering, flaskhalsar i godskapacitet och brister i multimodal konnektivitet. Exempelvis lyfter polska och rumänska svaranden fram behovet av bättre förbindelser i öst-västlig riktning och driftskompatibla signalsystem för att förbättra gränsöverskridande rörlighet.

Inom energiområdet lyfter berörda parter fram flera kvarstående utmaningar som undergräver effektiviteten och inkluderingen i EU:s stöd till energiinfrastruktur. Offentliga myndigheter från Rumänien, Polen, Tyskland och Spanien betonar att föråldrad nätinfrastruktur, särskilt i landsbygdsområden och kolberoende regioner, utgör en flaskhals för utbyggnaden av förnybar energi. Dessa regioner saknar ofta tillräcklig överföringskapacitet eller drabbas av förseningar i moderniseringen av elnätet, vilket leder till avstannade projekt och missade klimatmål. Regionala och kommunala aktörer, särskilt från Finland och de baltiska staterna, uttrycker oro över den långsamma utvecklingen av gränsöverskridande sammanlänkningar och fragmenterad planering mellan nationell och EU-nivå. Detta anses försvaga motståndskraften och driftskompabiliteten i det europeiska energisystemet, särskilt i ljuset av geopolitiska spänningar.

Mellan mars och maj 2025 organiserade kommissionen en europeisk medborgarpanel om en ny EU-budget, som ett sätt för medborgare att interagera med EU:s institutioner och göra sin röst hörd i den politiska beslutsprocessen. Evenemanget bestod av tre möten med 150 slumpmässigt utvalda medborgare, inbegripet ett fysiskt möte den 28–30 mars, ett andra digitalt möte (den 25–27 april) och ett tredje och avslutande möte i Bryssel (den 16–18 maj). Deltagarna, som kom från alla 27 EU-länder och representerade unionens mångfald, reflekterade över var EU-budgeten kan ge mest mervärde för européerna och betonade även vikten av gränsöverskridande infrastruktur, särskilt inom transportområdet. Ett betydande antal medlemsstater efterfrågade ytterligare budgetmedel för militär rörlighet under halvtidsöversynen av den nuvarande fleråriga budgetramen år 2024, med anledning av att FSE:s finansieringsram redan hade tagits i anspråk. Många medlemsstater upprepar också regelbundet att militär rörlighet bör prioriteras i EU:s investeringar i transportinfrastruktur, med hänsyn till det övergripande geopolitiska läget och säkerhetsutvecklingen i rådets möten och i format kopplade till säkerhet och försvar.

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget stöds av konsekvensbedömningen av nationellt förutbestämda anslag inom den fleråriga budgetramen efter 2027, som lämnades in till nämnden för lagstiftningskontroll den 7 juli 2025. Nämnden lämnade sitt yttrande den 10 juli.

Konsekvensbedömningen fokuserade på utformningen och omfattningen av nationella och regionala partnerskapsplaner för att genomföra framtida nationellt förutbestämda anslag. För investeringar i det transeuropeiska transportnätet (inklusive militär rörlighet), energiinfrastruktur och gränsöverskridande samarbete inom förnybar energi, bedömdes två alternativ för finansiering av gränsöverskridande projekt; genomförande under nationellt förutbestämda anslag eller ett särskilt instrument för gränsöverskridande projekt.

Konsekvensbedömningen jämförde erfarenheter från genomförandet av gränsöverskridande projekt under nuvarande nationella och regionala planer (t.ex. sammanhållningspolitiken, faciliteten för återhämtning och resiliens) med erfarenheter inom FSE (Fonden för ett sammanlänkat Europa). Den bedömde också den administrativa bördan för medlemsstaternas myndigheter och de projektansvariga för båda alternativen och diskuterade hur EU-medel används på det mest optimala sättet.

Konsekvensbedömningen drog slutsatsen att EU-stöd som förvaltas direkt skulle säkerställa den förutsägbarhet och stabilitet som komplexa gränsöverskridande projekt kräver. Att tilldela bidrag genom ett konkurrensbaserat och fasindelat tillvägagångssätt skulle göra det möjligt att fokusera på de mest mogna projekten.

Närmare kopplingar mellan EU-finansiering och de nationella planernas politiska prioriteringar skulle stärka deras gränsöverskridande dimension. Att genomföra gränsöverskridande infrastrukturprojekt via planerna skulle dock vara mer komplext och kostsamt för både medlemsstaternas myndigheter och de projektansvariga. För att medlemsstaterna ska kunna samordna sina investeringsagendor med grannländerna skulle det krävas en lång process, både under de ursprungliga planförhandlingarna och vid eventuella ändringar. Till exempel skulle Tyskland behöva samordna sin nationella plan med åtta grannländer och Ungern med fem. Om processen försenas i en eller flera medlemsstater kan detta orsaka dominoeffekter. Kommissionen skulle kunna stödja dessa samordningsinsatser (både under förhandlingarna och genom att tillhandahålla tekniskt bistånd via planerna), men bördan för medlemsstaternas myndigheter skulle vara betydande. Detta skulle också öka den administrativa bördan för de projektansvariga, som skulle behöva genomföra sina gränsöverskridande projekt under flera nationella planer och rapportera enligt separata rapporterings- och revisionssystem (ett per medlemsstat).

Konsekvensbedömningen betonade dock att de nationella och regionala partnerskapsplanerna skulle kunna möjliggöra kompletterande investeringar för gränsöverskridande sträckor och projekt med hög EU-relevans. Dessa skulle kunna inbegripa sträckor av nationellt intresse inom de transeuropeiska näten och vissa energiprojekt, såsom förstärkningar av nationella elnät som stöder gränsöverskridande sammanlänkningar. Eftersom dessa projekt skulle genomföras inom en enskild medlemsstats territorium, skulle deras genomförande inte medföra de extra kostnader som nämnts ovan för gränsöverskridande projekt som omfattar flera medlemsstater. Tilldelningar för dessa projekt skulle också kunna vara mycket relevanta när de kombineras med EU-finansiering som en del av centralt förvaltade gränsöverskridande auktioner för förnybar energi (modell för auktion som en tjänst).

EU-stöd som förvaltas direkt skulle säkerställa den förutsägbarhet och stabilitet som komplexa gränsöverskridande projekt kräver. Att tilldela finansiering direkt på EU-nivå skulle göra det möjligt att upprätthålla det långsiktiga politiska åtagandet för strategiska projekt, skapa tillräcklig säkerhet, förutsägbarhet och stabilitet för andra investerare. Direkt förvaltning skulle också underlätta ett samordnat genomförande av projekt för militär

rörlighet för att möjliggöra smidig och snabb transport av trupper och militär utrustning inom EU.

Att tilldela bidrag genom ett konkurrensbaserat och fasindelat tillvägagångssätt under direkt förvaltning skulle säkerställa förutsägbar finansiering och möjliggöra fokus på de mest mogna (faserna av) projekten. Vid betydande förseningar under genomförandet eller om projektkostnaderna blir lägre än förväntat (t.ex. genom framgångsrika offentliga upphandlingar), skulle outnyttjade medel kunna omfördelas till andra projekt. FSE:s princip om ”use-it-or-lose-it” har säkerställt att användningen av medel optimeras inom programmet och omfördelas till andra projekt med högst EU-mervärde. För FSE 2014–2020 kommer denna princip att möjliggöra en ökning av programutnyttjandet från cirka 80 % till 90 % enligt nuvarande uppskattningar.

Direkt förvaltning av komplexa gränsöverskridande projekt skulle också minska de administrativa kostnaderna för medlemsstaternas myndigheter. Stordriftsfördelar under en kostnadsbaserad utförandemodell bidrar till att hålla den totala kostnaden för direkt förvaltning låg. Detta bekräftas av den höga produktivitetskvoten där varje anställd i heltidsekvivalenter förvaltar en genomsnittlig budget på 25 miljoner euro per år. Detta täcker hela livscykeln för programförvaltningen från offentliggörande av ansökningsomgång till revision, inbegripet återkoppling till politiken och rapportering. Direkt förvaltning av gränsöverskridande projekt inom transport och energi är kostnadseffektivt och motsvarar 0,39 % av EU-medlen under perioden 2021–2027, inbegripet alla samordnings- och förvaltningskostnader som uppstår inom kommissionen.

Att ha ett separat instrument skulle dock kräva insatser för att säkerställa samstämmighet med de transport- och energiinvesteringar som skulle ingå i planerna.

Kommissionens förslag återspeglar de fördelar med ett särskilt instrument för gränsöverskridande projekt som identifierats i konsekvensbedömningen.

- **Förenkling**

Kommissionens globala förenklingsinsatser efter den fleråriga budgetramen 2027 kommer även att tillämpas på genomförandet av FSE-programmet.

FSE är utformat för att minska överlappningar och komplexitet. För transport- och energiinfrastruktur kommer FSE därför att fokusera på projekt med en tydlig gränsöverskridande dimension som kompletterar investeringar inom de nationella och regionala partnerskapsplanerna.

Reglerna för de nationella och regionala partnerskapsplanerna och FSE är så långt som möjligt samordnade. En tydlig avgränsning mellan FSE och de nationella och regionala partnerskapsplanerna samt samordning av regler kommer att minska den nuvarande komplexiteten i EU:s finansieringslandskap och gynna både medlemsstaternas myndigheter och stödmottagare.

För ytterligare förenkling kommer FSE, där det är lämpligt, att använda förenklade kostnadsalternativ (enhetsbelopp, enhetskostnader) vid tilldelning av bidrag. Förordningen kommer också att möjliggöra en ytterligare förenklad rättslig ram för FSE genom att flytta bestämmelser och villkor till arbetsprogram.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [XXX]* (*prestationsförordningen*), som föreslås som en del av den fleråriga budgetramen för perioden efter 2027, syftar till att minska inkonsekvens och komplexitet i övervaknings- och rapporteringskrav. Övervakning,

utvärdering och rapportering kommer inte att fastställas individuellt för varje finansieringsinstrument såsom FSE, utan förenklas och samordnas i sin helhet inom den fleråriga budgetramen, inbegripet för information, kommunikation och synlighet.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Kommissionens förslag om FSE inbegriper följande belopp: 81 428 000 000 euro i (löpande priser).

På grundval av de positiva erfarenheterna från genomförandet av de förra FSE-programmen föreslår kommissionen ett fortsatt genomförande av det nya programmet för de båda FSE-sektorerna med direkt förvaltning av kommissionen och ett genomförandeorgan.

Enligt vad som anges i finansierings- och digitaliseringsöversikten kommer den föreslagna budgeten att täcka alla nödvändiga driftsutgifter för genomförandet av FSE-programmet, samt kostnader för personal och andra administrativa utgifter i samband med programmets förvaltning.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1 – Innehåll

I denna artikel presenteras förordningens innehåll, nämligen att inrätta programmet Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Artikel 2 – Definitioner

I denna artikel anges de definitioner som gäller för förordningen.

Artikel 3 – Programmets mål

I denna artikel fastställs programmets allmänna mål och de specifika målen för varje sektor.

Artikel 4 – Budget

I denna artikel fastställs programmets vägledande finansieringsram.

Artikeln innehåller en föreskrift om att täcka alla nödvändiga utgifter som härrör förberedande, övervakande, kontroll, revision, utvärdering och andra aktiviteter, nödvändiga studier, expertmöten, gemensamma it-verktyg samt allt annat tekniskt och administrativt stöd som behövs i samband med programmets förvaltning.

Artikel 5 – Ytterligare medel

Denna artikel fastställer ytterligare ekonomiska bidrag till programmet.

Artikel 6 – Alternativ, kombinerad och kumulativ finansiering

I denna artikel säkerställs att en åtgärd som har fått stöd genom programmet kan också erhålla ett bidrag från något annat unionsprogram, under förutsättning att bidragen inte täcker samma kostnader.

Artikel 7 – Tredjeländer som är associerade till i programmet

I denna artikel fastställs villkoren under vilka tredjeländer får delta i programmet.

Artikel 8 – Genomförande av och former för unionsfinansiering

I denna artikel fastställs FSE:s förvaltningsmetod till direkt förvaltning. Alla former av finansiering och ekonomiskt stöd som föreskrivs i budgetförordningen kan användas. Stöd till finansiella instrument eller budgetgarantier ska förmedlas genom Europeiska konkurrenskraftsfondens investeringsinstrumentet eller genom genomförandemekanismen för instrumentet Europa i världen.

Artikel 9 – Stödberättigande

I denna artikel fastställs kriterierna för att personer och enheter ska vara berättigade till stöd från programmet.

Artikel 10 – Kompletterande regler för bidrag

I denna artikel fastställs villkoren för nedsättning, indragning, uppsägning eller överföring av bidrag i syfte att säkerställa en sund ekonomisk förvaltning och minska riskerna i samband med betydande förseningar som kan uppstå vid större infrastrukturprojekt. Det föreskrivs att bidrag får sättas ned eller sägas upp om åtgärden för vilken bidraget beviljades inte har inletts inom ett år från det startdatum som anges i bidragsöverenskommelsen eller om en översyn av åtgärdens framsteg visar att genomförandet av åtgärden har försenats så mycket att dess mål sannolikt inte kommer att nås. Artikeln innehåller bestämmelser om förenklingar av bidragsavtal för övergripande projekt.

I denna artikel fastställs även de maximala samfinansieringssatser som gäller för respektive sektor.

Artikel 11 – Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

I denna artikel fastställs målen och villkoren för gränsöverskridande projekt inom förnybar energi. Det föreskrivs allmänna kriterier och förfarandekrav för att välja ut dessa projekt, och ger kommissionen befogenhet att fastställa särskilda kriterier och detaljer i urvalsprocessen för sådana projekt genom delegerade akter. I artikeln föreskrivs även en möjlighet att överföra medel till unionens finansieringsmekanism för förnybar energi, som inrättats genom förordning (EU) 2018/1999.

Artikel 12 – Arbetsprogram

I denna artikel föreskrivs att programmet ska genomföras med hjälp av sådana arbetsprogram som avses i artikel 110 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

Artikel 13 – Delegerade akter

I denna artikel ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter som rör bilagan till denna förordning.

Artikel 14 – Utövande av delegeringen

I denna artikel finns standardbestämmelser om delegering av befogenheter.

Artikel 15 – Kommittéförfarande

I denna artikel omfattas FSE:s kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011. Där anges att det rådgivande förfarandet som fastställs i artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 16 – Ändringar av förordning (EU) 2024/1679

I denna artikel föreskrivs en ändring av artikel 48 i förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet. Syftet är att ändra den rättsliga grunden för kommissionens genomförandeakt om infrastrukturkrav med dubbla användningsområden, som för närvarande föreskrivs i FSE-förordningen (artikel 12.2 i förordning (EU) 2024/1679). För denna genomförandeakt är förordning (EU) 2024/1679, som fastställer infrastrukturnormer för TEN-T-nätet, en mer lämplig rättslig grund än ett FSE-utgiftsprogram. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1328 kommer dock att fortsätta att gälla tills kommissionen antar en ny genomförandeakt i enlighet med artikel 48.3 i förordning (EU) 2024/1679.

Artikel 17 – Upphävande

I denna artikel upphävs den tidigare FSE-förordningen (Förordning (EU) 2021/1153).

Artikel 18 – Övergångsbestämmelser

I denna artikel föreskrivs övergångsbestämmelser som rör FSE-åtgärderna samt det tekniska och administrativa stödet.

Artikel 19 – Ikraftträdande och tillämpning

I denna artikel fastställs att förordningen ska tillämpas från och med den 1 januari 2028.

Bilaga

2025/0221 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034, om ändring av förordning (EU) 2024/1679 och om upphävande av förordning (EU) 2021/1153

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 172 första stycket och artikel 194.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[1],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[2],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) Genom denna förordning inrättas Fonden för ett sammanlänkat Europa (*programmet*) i syfte att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska transport- och energinät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn, samtidigt som rättssäkerheten ökas och principen om teknikneutralitet respekteras. Det syftar också till att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området för förnybar energi, exempelvis genom stöd till gränsöverskridande projekt. Programmet bör underlätta maximala synergier mellan transport-, och energisektorerna och därmed effektivisera unionens åtgärder och optimera kostnaderna för genomförandet. I denna förordning fastställs en finansieringsram för programmet. I denna förordning beräknas löpande priser genom användning av en fast deflator på 2 %.

(2) Effektiv transport av människor[3] och varor är en grundläggande pelare för unionens funktion, och spelar en avgörande roll för att främja konkurrenskraft och ekonomisk tillväxt, säkerställa sammanhållning samt uppnå klimat- och miljömål. Medborgares och varors möjlighet att röra sig fritt och effektivt inom en väl sammanlänkad och komplett inre marknad stärker konnektiviteten, säkerställer tillgång till arbetstillfällen och tjänster samt stöder lokala ekonomier och handel. Samtidigt är ett utsläppssnålt och hållbart transportsystem en förutsättning för att uppnå unionens klimatmål och ta itu med det strategiska och ohållbara beroendet av fossila bränslen i unionens ekonomi. Effektiv och säker godstransport är absolut avgörande för att vi ska kunna

1 *EUT L.., s.
2 *EUT L.., s.
3 Inbegripet personer med nedsatt rörlighet och funktionsnedsättning.

tillhandahålla nödvändiga varor till medborgarna, hålla ekonomin igång och upprätthålla vår militära säkerhet. I Draghi-rapporten om Europas konkurrenskrafts framtid[4] erkänns betydelsen av att öka investeringarna i transportinfrastruktur och betonas behovet av en integrerad multimodal transportmarknad samt den starka efterfrågan på minskning av koldioxidutsläpp och rena lösningar. Draghi-rapporten uppmanar också till att främja digitaliseringen inom unionen, särskilt inom nyckelsektorer som transport. Letta-rapporten om den inre marknadens framtid lyfter fram transportsektorn som ett nyckelområde där ett fördjupat europeiskt samarbete är avgörande för att fullt ut frigöra den inre marknadens potential. Rapporten understryker särskilt behovet av att fullborda TEN-T-nätet och lyfter fram möjligheterna med ett europatäckande höghastighetsjärnvägsnät som kan revolutionera resandet i Europa och bidra till unionens integration. I Niinistö-rapporten om Europas civila och militära beredskap betonas betydelsen av transportkorridorer med dubbla användningsområden för militära förflyttningar och försörjningskedjor, samt transportinfrastrukturens motståndskraft mot klimatförändringar. Den lyfter även fram behovet av säkra sjöfartsleder för unionens utrikeshandel.

(3) Unionen bör underlätta projekt i missgynnade, mindre sammanlänkade områden, landsbygds-, ö-, kust-, randområden, överbelastade yttersta randområden eller isolerade områden för att ge tillgång till de transeuropeiska energi- och transportnäten, vilket gynnar hela unionen när det gäller säkerhet, konkurrenskraft samt social, ekonomisk och territoriell sammanhållning. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679[5] definierar infrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet och anger de krav som infrastrukturen ska uppfylla och föreskriver åtgärder för dess genomförande. I den förordningen föreskrivs att stomnätet i det transeuropeiska transportnätet ska vara fullbordat senast 2030 och det utvidgade stomnätet senast 2040, genom skapandet av ny infrastruktur samt omfattande uppgradering och renovering av befintlig infrastruktur. Detta kommer att leda till ett högpresterande nät för person- och godstransporter.

(4) För att uppnå målen som fastställs i förordning (EU) 2024/1679 är det nödvändigt att ge ekonomiskt stöd till gränsöverskridande utveckling, inbegripet hamnar och deras förbindelser till inlandet, samt till utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel och åtgärdandet av felande länkar. Det är också viktigt att säkerställa, där så är tillämpligt, att de åtgärder som stöds av programmet är förenliga med arbetsplanerna för korridorer i enlighet med artikel 54 i förordning (EU) 2024/1679 och med den övergripande nätverksutvecklingen vad gäller prestanda och driftskompabilitet.

(5) I den gemensamma vitboken om europeisk försvarsberedskap 2030[6] fastslogs att militär rörlighet är en nyckelkomponent för europeisk säkerhet och försvar, och vidare underströks unionens mervärde när det gäller att stödja infrastruktur med dubbla användningsområden för rörlighet. Europaparlamentets och rådets förordning (EU)

---

4 Mario Draghi, *En konkurrenskraftsstrategi för Europa*, September 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_sv.

5 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.

6 Gemensam vitbok om europeisk försvarsberedskap 2030 (JOIN(2025) 120 final, 19 mars 2025).

2021/1153[7] innehöll för första gången ett särskilt finansiellt anslag för utvecklingen av transportinfrastruktur med dubbla användningsområden som tillgodoser både civila behov och försvarsbehov. Det är avgörande att unionens transportinfrastruktur möjliggör snabb och effektiv förflyttning av militär personal, materiel och utrustning i luften, på land och till sjöss. Infrastrukturen för samtliga transportsätt bör följaktligen uppgraderas för att uppfylla militära krav. Programmet bör eftersträva komplementaritet med de särskilda verksamheter som stöds inom Europeiska konkurrenskraftsfonden (även vad gäller viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse), särskilt i syfte att stärka medlemsstaternas tillgång till och tillgänglighet i fråga om kapacitet för militär rörlighet, samt att stödja utvecklingen av digitala lösningar för att underlätta militär rörlighet, liksom åtgärder som stöds inom nationella och regionala partnerskapsplaner.

(6) Inom området militär rörlighet syftar programmet till att bidra till att möjliggöra snabb och omfattande transport av militär utrustning och personal inom EU, med beaktande av militär expertis på EU-nivå. Programmet bör vara förenligt med EU:s insatser för att stärka unionens försvarsberedskap, i enlighet med Gemensam vitbok om europeisk försvarsberedskap 2030.

(7) Unionen har utvecklat egna rymdsystem för positionsbestämning, navigering och tidsbestämning (Galileo, Egnos och LEO PNT), för jordobservation och övervakning (Copernicus, Eogs) samt för säker uppkoppling (Govstacom och IRIS[2]). Samtliga erbjuder avancerade tjänster som innebär betydande ekonomiska fördelar för offentliga och privata användare. Därför bör all infrastruktur för transport eller energi som finansieras genom FSE, och som utnyttjar PNT eller jordobservationstjänster, vara tekniskt kompatibel med dessa system. För att uppnå sådan kompatibilitet kan arbetsprogrammet, i förekommande fall, se till att åtgärder som stöds genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) och som omfattar PNT-, uppkopplings- eller observationsteknik är tekniskt kompatibla med EU:s rymdsystem.

(8) Strategin ProtectEU understryker att säkerhet är den grundval som alla våra friheter bygger på, och utgår från uppfattningen att säkerhet bör integreras i all EU-politik.

(9) Utbyggnaden och uppgraderingen av energiinfrastruktur är en grundläggande förutsättning för en verklig energiunion som är fullständig och sammanlänkad, som säkerställer unionens energitrygghet och energioberoende, överkomliga energipriser, industriell konkurrenskraft, samtidigt som unionens klimat- och energimål för 2030 uppfylls och klimatneutralitet uppnås senast 2050. Energinät är nödvändiga för att möjliggöra ytterligare produktion av förnybar energi, inbegripet havsbaserad produktion, för att främja utfasning av fossila bränslen i industrin och elektrifiering av den, samt för att säkerställa en välfungerande och konkurrenskraftig inre energimarknad som ger säkra leveranser av energi till överkomliga priser. I Draghi-rapporten erkänns också betydelsen av att öka investeringarna i energiinfrastruktur. I samma rapport framhålls särskilt investeringar i energinät och behovet av att snabbt öka utbyggnaden av gränsöverskridande energiinfrastruktur för att säkerställa integrationen av förnybar energi i det europeiska systemet och minska koldioxidutsläppen från den europeiska industrin. I given för en ren industri[8] och

[7] 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 (EUT L 249, 14.7.2021, s. 38). ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

[8] COM(2025) 85 final.

handlingsplanen för överkomliga energipriser[9] betonade kommissionen den avgörande rollen som fullbordandet av energiunionen spelar, genom investeringar i energiinfrastruktur och gränsöverskridande nät, för att skydda den europeiska industrins konkurrenskraft och människors välstånd samt för att säkerställa överkomlig och säker energiförsörjning. Handlingsplanen för överkomliga energipriser visar att varje person, samhälle och företag bör gynnas av den gröna omställningen. Enligt övervakningsrapporten om elinfrastruktur[10] från Byrån för samarbete mellan energitillsynsmyndigheter kommer behovet av gränsöverskridande kapacitet att uppgå till 66 GW år 2030. I dagsläget saknas kapacitet för 32 GW av dessa 66 GW. Programmets stöd till gränsöverskridande projekt kommer att spela en viktig roll för att åtgärda denna brist.

(10) Särskild vikt bör läggas vid gränsöverskridande energiförbindelser, inbegripet komplexa projekt såsom hybrida sammanlänkningar, däribland sådana som är nödvändiga för att uppnå elsammanlänkningsmålet om 15 % till 2030 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999[11].

(11) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/869[12] fastställer riktlinjer för en snabb utveckling av den transeuropeiska energiinfrastrukturen och dess driftskompabilitet. Förordningen föreskriver identifiering av projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse, samt fastställer villkoren för att dessa projekt ska vara berättigade till ekonomiskt stöd från unionen. Med tanke på deras gränsöverskridande karaktär medför projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse inte bara betydande positiva externa effekter och främjar solidaritet, utan innebär också särskilda utmaningar för projektansvariga beroende på samordningssvårigheter, en ofta asymmetrisk fördelning av kostnader och nytta samt på grund av att de kan omfatta flera jurisdiktioner. De kräver därför stöd på EU-nivå.

(12) Inom energiområdet syftar programmet till att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse, med målet att främja energimarknadsintegration och driftskompabilitet mellan energinät över gränserna. Programmet syftar vidare till att främja minskningen av koldioxidutsläpp, energieffektiviteten och säkerställa försörjningstryggheten, samt att underlätta gränsöverskridande samarbete inom energiområdet, inbegripet produktion av förnybar energi, samt i fråga om lagringsanläggningar som inte uppfyller kriterierna för stödberättigande i förordning (EU) 2022/869. Vid genomförandet bör samtliga berörda parters intressen beaktas.

---

9 COM(2025) 79 final.

10 Acer: *Electricity infrastructure development to support a competitive and sustainable energy system*, 2024 Monitoring Report, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER_2024_Monitoring_Electricity_Infrastructure.pdf.

11 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

12 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj).

(13) Gränsöverskridande samarbete mellan medlemsstater, eller mellan medlemsstater och tredjeländer, inom området förnybar energi är avgörande för att uppnå unionens mål när det gäller minskning av koldioxidutsläpp, konkurrenskraft, fullbordandet av den inre energimarknaden och försörjningstrygghet på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt. Programmet syftar till att ta itu med risken att gränsöverskridande samarbete förblir på en otillfredsställande nivå om inget finansiellt stöd ges från unionen.

(14) Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi bör medföra kostnadsbesparingar vid utbyggnaden av förnybar energi inom unionen, eller andra fördelar för systemintegration, försörjningstrygghet, konkurrenskraft eller innovation, jämfört med ett liknande projekt som genomförs av en deltagande medlemsstat eller ett tredjeland på egen hand. Vid urvalet av projekt bör kommissionen särskilt beakta deras bidrag till en fortsatt integration av unionens inre energimarknad och, när så är möjligt, ta hänsyn till geografisk balans. Vid bidrag till bygg- och anläggningsarbeten bör den sökande visa att det finns behov av att korrigera marknadsmisslyckanden eller ekonomiska hinder, såsom otillräcklig kommersiell bärkraft, höga initialkostnader eller brist på marknadsfinansiering.

(15) Programmet bör möjliggöra en överföring av medel till unionens mekanism för förnybar energi, som inrättats genom artikel 33 i förordning (EU) 2018/1999[13], för att säkerställa bidrag till det möjliggörande ramverk som anges i artikel 3.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001[14]. Denna överföring kan även avse projekt som kan definieras som gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi. I tillämpliga fall bör kommissionen sträva efter att prioritera sådant ekonomiskt stöd till projekt som främjar en ytterligare integrering av unionens interna energimarknad, inbegripet gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi.

(16) Man bör säkerställa synergier mellan utvecklingen av de transeuropeiska transport- och energinäten samt gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi med stark gränsöverskridande inverkan som stöds av FSE, och transport- och energiprojekt inom ramen för de nationella och regionala partnerskapsplanerna, ramprogrammet för forskning och innovation samt Europeiska konkurrenskraftsfonden. Synergier kan även omfatta stöd till viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse med fokus på gränsöverskridande infrastruktur inom transport- och energisektorn.

(17) Programmet bör också sträva efter samordning med insatser som finansieras genom instrumentet Europa i världen. Det är viktigt att de transeuropeiska transport- och energinäten är väl förbundna med tredjeländer. De relevanta politiska ramverken identifierar projekt av gemensamt intresse mellan medlemsstater och tredjeländer, eller projekt av ömsesidigt intresse, som är prioriterade för transport- och energiförbindelser till och från dessa tredjeländer. För dessa projekt bör det stöd som ges inom ramen för programmet samordnas nära med det stöd som ges genom

---

[13] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (Text av betydelse för EES).

[14] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

instrumentet Europa i världen. Inom transportområdet bör de gränsöverskridande sträckor som anges i bilagan till denna förordning prioriteras.

(18) I en snabbt föränderlig ekonomisk, social och geopolitisk miljö har den senaste tidens erfarenheter visat att det finns behov av en mer flexibel flerårig budgetram och flexiblare unionsprogram. Därför, och i enlighet med målen för FSE, bör finansieringen på ett lämpligt sätt beakta föränderliga politiska behov och unionens prioriteringar, såsom de identifierats i relevanta dokument som publicerats av kommissionen, i rådets slutsatser och i Europaparlamentets resolutioner, samtidigt som tillräcklig förutsägbarhet för budgetgenomförandet säkerställs.

(19) För att säkerställa enhetlighet bör budgetgarantin och finansieringsinstrumenten inom ramen för programmet, även när de kombineras med andra former av icke återbetalningspliktigt stöd i blandfinansieringsinsatser, genomföras i enlighet med de tillämpliga reglerna för EKF:s InvestEU-instrument och genomförandemekanismerna för instrumentet Europa i världen genom överenskommelser som ingåtts för den typen av stöd inom EKF:s InvestEU-instrument och genomförandemekanismerna för instrumentet Europa i världen.

(20) Om unionsstöd inom programmet ska tillhandahållas i form av en budgetgaranti eller ett finansieringsinstrument, även när det kombineras med icke återbetalningspliktigt stöd i en blandfinansieringsinsats, måste sådant stöd tillhandahållas uteslutande genom EKF:s InvestEU-instrument och genomförandemekanismerna för instrumentet Europa i världen i enlighet med de tillämpliga reglerna för EKF:s investeringsinstrument och genomförandemekanismerna för instrumentet Europa i världen. När EKF:s InvestEU-instrument används för att uppnå målen med detta program bör rådgivningsstöd finnas tillgängligt för alla medlemsstater på begäran. Sådant stöd kan inbegripa kapacitetsuppbyggnad, stöd till identifiering, utformning och genomförande av projekt samt rådgivning om finansieringsinstrument och investeringsplattformar.

(21) Programmet bör optimera användningen av tillgänglig finansiering genom noggrann uppföljning av de medel som ställs till förfogande och, i förekommande fall, genom att minska eller säga upp bidrag. Detta bör möjliggöra en omfördelning av den budget som avsatts för en åtgärd, men som inte har använts inom den angivna tidsramen, till andra åtgärder som omfattas av detta program.

(22) Med hänsyn till omfattningen av de nödvändiga bygg- och anläggningsarbetena kan det hända att flera åtgärder genomförs parallellt vid genomförandet av gränsöverskridande sträckor, och att dessa stöds genom olika bidragsavtal men samverkar mot samma mål, vilket benämns som det övergripande projektet. För att bidra till ett mer effektivt utnyttjande av unionens resurser och säkerställa att viktiga infrastrukturmål kan uppnås fullt ut bör programmet möjliggöra omfördelning av tillgängliga medel inom ramen för samma övergripande projekt. Utan att det påverkar användningen av konkurrensutsatta förfaranden i enlighet med artikel 192.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509[15], och utöver bestämmelserna i artikel 198 i samma förordning, bör det vara möjligt att genomföra sådan omfördelning av medel genom ändringar av de ursprungliga åtgärderna, under förutsättning att villkoren i arbetsprogrammet uppfylls, inbegripet det maximala unionsbidraget.

[15] Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget (EUT L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

(23) Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 är tillämplig på programmet. I den förordningen fastställs reglerna för fastställandet och genomförandet av unionens allmänna budget, inklusive regler om bidrag, priser, icke-finansiella donationer, upphandling, indirekt förvaltning, ekonomiskt stöd, finansieringsinstrument och budgetgarantier.

(24) I enlighet med förordning (EU, Euratom) 2024/2509 är arbetsprogrammen och ansökningshandlingarna det lämpliga stället för att ange fler tekniska genomförandedetaljer för budgeten inom ramen för de politikområden som stöds av programmet, inbegripet särskilda urvals- och tilldelningskriterier beroende på vilket budgetinstrument som används, vare sig det gäller bidrag eller upphandling, samt de särskilda politiska mål som eftersträvas. I enlighet med artikel 136 i budgetförordningen bör, av säkerhetsskäl, begränsningar i stödberättigande tillämpas på högriskleverantörer.

(25) Det stöd som ges genom programmet bör främja investeringar genom att programmet tar itu med marknadsmisslyckanden eller icke-optimala investeringssituationer på ett sätt som står i proportion till problemen, genom att undvika överlappningar eller utestängningar och genom att stimulera privat finansiering. Det bör också ha ett klart mervärde för unionen. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget på nationella medel kommer detta tillvägagångssätt att säkerställa överensstämmelse mellan åtgärderna inom programmet och reglerna för statligt stöd, och därmed undvika otillbörliga snedvridningar av konkurrensen på den inre marknaden. Vidare kan FSE:s och den europeiska spar- och investeringsunionens[16] insatser vara ömsesidigt stödjande, eftersom offentlig finansiering kan vara effektiv för att minska riskerna i stora infrastrukturprojekt och för att attrahera privata investeringar i EU, vilket skapar en betydande hävstångseffekt. Samtidigt kan den ökande tillgången till effektiva kollektiva investeringsinstrument, såsom de europeiska långsiktiga investeringsfonderna, på ett effektivt sätt katalysera långsiktiga investeringar från institutionella och andra privata investerare i infrastrukturprojekt, vilket kompletterar och förstärker den finansiering som finns tillgänglig via FSE.

(26) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av programmet genom arbetsprogram bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter[17].

(27) I enlighet med förordning (EU, Euratom) 2024/2509, Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013[18], rådets förordning (EG, Euratom) nr 2988/95[19], rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96[20] och rådets förordning (EU)

---

16 COM(2025) 124 final.

17 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

18 Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 av den 11 september 2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 och rådets förordning (Euratom) nr 1074/1999 (EUT L 248, 18.9.2013, s. 1). ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/883/oj).

19 Rådets förordning (EG, Euratom) nr 2988/95 av den 18 december 1995 om skydd av Europeiska gemenskapernas finansiella intressen (EGT L 312, 23.12.1995, s. 1). ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj).

2017/1939[21] ska unionens ekonomiska intressen skyddas genom proportionella åtgärder, inbegripet förebyggande, upptäckt, korrigering och utredning av oriktigheter och bedrägeri, återkrav av medel som förlorats, betalats ut på felaktiga grunder eller använts felaktigt samt i tillämpliga fall administrativa sanktioner. I enlighet med förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 och förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 får Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) utföra utredningar, inbegripet kontroller och inspektioner på plats, i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen. I överensstämmelse med förordning (EU) 2017/1939 får Europeiska åklagarmyndigheten (Eppo) utreda och lagföra bedrägeri och annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371[22]. I enlighet med förordning (EU, Euratom) 2024/2509 är varje person eller enhet som tar emot unionsmedel skyldig att samarbeta till fullo för att skydda unionens ekonomiska intressen, ge kommissionen, Olaf, Europeiska åklagarmyndigheten och Europeiska revisionsrätten de rättigheter och den tillgång som krävs och säkerställa att tredje parter som är involverade i förvaltningen av unionsmedel beviljar likvärdiga rättigheter. Tredjeländer som är associerade till programmet beviljar de rättigheter och den tillgång som krävs för att den behöriga utanordnaren, Olaf och revisionsrätten ska kunna utöva sina respektive befogenheter på ett heltäckande sätt.

(28) Programmet ska genomföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [XXX]* [Prestationsförordningen] i vilken regler för utgiftsspårning och prestationsramen för budgeten inrättas, inbegripet regler för att säkerställa en enhetlig tillämpning av principen om att inte orsaka betydande skada och jämställdhetsprincipen som anges i artikel 33.2 d respektive f i förordning (EU, Euratom) 2024/2509, regler för övervakning och rapportering om resultaten av unionsprogram och unionsverksamheter, regler för inrättande av en portal för unionsfinansiering, regler för utvärdering av programmen samt andra övergripande bestämmelser som är tillämpliga på alla unionsprogram, t.ex. bestämmelserna om information, kommunikation och synlighet.

(29) I enlighet med artikel 85.1 i rådets beslut (EU) 2021/1764[23] är personer och enheter i utomeuropeiska länder och territorier (ULT) berättigade till finansiering i enlighet med de bestämmelser och mål som gäller för programmet och eventuella ordningar som gäller för den medlemsstat till vilken berört ULT är knutet.

(30) Programmet bör respektera rättigheterna för personer med funktionsnedsättning och särskilt säkerställa tillgänglighet för dem, framför allt inom transportsektorn.

---

20 Rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 av den 11 november 1996 om de kontroller och inspektioner på platsen som kommissionen utför för att skydda Europeiska gemenskapernas finansiella intressen mot bedrägerier och andra oegentligheter (EGT L 292, 15.11.1996, s. 2). ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj).

21 Rådets förordning (EU) 2017/1939 av den 12 oktober 2017 om genomförande av fördjupat samarbete om inrättande av Europeiska åklagarmyndigheten (EUT L 283, 31.10.2017, s. 1). ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/1371/oj).

22 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/1371 av den 5 juli 2017 om bekämpande genom straffrättsliga bestämmelser av bedrägeri som riktar sig mot unionens finansiella intressen (EUT L 198, 28.7.2017, s. 29).

23 Rådets beslut (EU) 2021/1764 av den 5 oktober 2021 om associering av de utomeuropeiska länderna och territorierna med Europeiska unionen, inbegripet förbindelserna mellan Europeiska unionen, å ena sidan, och Grönland och Konungariket Danmark, å andra sidan (Beslutet om ULT, inbegripet Grönland) (EUT L 355, 7.10.2021, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj).

(31) Programmet bör vara öppet för samarbete med tredjeländer när detta ligger i unionens intresse. I detta avseende kan unionen helt eller delvis associera tredjeländer till programmets grundläggande verksamheter. Associeringen bör vara föremål för en rättvis balans mellan tredjelandets bidrag och fördelar, samt säkerställa skyddet av unionens intressen med avseende på ekonomi och säkerhet.

(32) För att vederbörligen beakta utvecklingen av det transeuropeiska nätet bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen vad gäller ändringar av den vägledande förteckningen över projekt av gemensamt intresse i bilagan till denna förordning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning[24]. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(33) Genom artikel 12.2 i förordning (EU) 2021/1153 ges kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter som fastställer de infrastrukturkrav som är tillämpliga på vissa kategorier av åtgärder som rör infrastruktur med dubbla användningsområden. Mot denna bakgrund antogs kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1328[25]. Efter revideringen av den rättsliga ramen genom antagandet av förordning (EU) 2024/1679, och för att säkerställa möjligheten att fortsatt uppdatera infrastrukturkraven oberoende av den nuvarande förordningens begränsade giltighetstid, är det nödvändigt att i den förordningen fastställa befogenheten att anta genomförandeakter som specificerar infrastrukturkrav för vissa kategorier av åtgärder för infrastruktur med dubbla användningsområden. Förordning (EU) nr 2024/1679 bör därför ändras i enlighet med detta, så att den ger kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter för detta ändamål.

(34) Förordning (EU) 2021/1153 bör upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2028.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll

Genom denna förordning inrättas Fonden för ett sammanlänkat Europa (*programmet*) och fastställs programmets mål, dess budget för perioden 2028–2034, formerna för unionsfinansiering och reglerna för tillhandahållande av sådan finansiering.

---

24 EUT L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

25 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 (EUT L 288, 11.8.2021, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *åtgärd*: verksamhet som har identifierats som ekonomiskt och tekniskt oberoende, som har en fast tidsram och som krävs för att genomföra ett projekt.

2. *transeuropeiska transportnät*: det transeuropeiska transportnät som anges i förordning (EU) 2024/1679.

3. *projekt av gemensamt intresse*: ett projekt av gemensamt intresse enligt definitionen i artikel 3.1 i förordning (EU) 2024/1679 eller artikel 2.5 i förordning (EU) 2022/869.

4. *hållbart transeuropeiskt transportnät*: ett transeuropeiskt transportnät som uppfyller kraven enligt artiklarna 5 och 45 i förordning (EU) 2024/1679.

5. *smart transeuropeiskt transportnät*: ett transeuropeiskt transportnät som uppfyller kraven enligt artiklarna 43 och 45 i förordning (EU) 2024/1679.

6. *resilient transeuropeiskt transportnät*: ett transeuropeiskt transportnät som uppfyller kraven enligt artikel 46 i förordning (EU) 2024/1679.

7. *militär rörlighet*: Europeiska unionens och dess medlemsstaters förmåga att snabbt och effektivt transportera, förflytta och utplacera militär personal, utrustning och förnödenheter inom och över medlemsstaternas gränser, i syfte att säkerställa ett snabbt och effektivt agerande från medlemsstaternas försvarsmakter.

8. *studier*: åtgärder som krävs för att förbereda genomförandet av ett projekt, såsom förstudier, kartläggningsstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderingsstudier, prov- och valideringsstudier, inbegripet i programvaruform, samt annat tekniskt stöd, inklusive förberedande åtgärder för att definiera och utveckla ett projekt och fatta beslut om finansiering av projektet, som exempelvis rekognosering på plats och förberedelse av finansieringsarrangemang.

9. *bygg- och anläggningsarbeten*: inköp, leverans och installation av komponenter, system och tjänster inbegripet programvara, utvecklings-, bygg- och anläggningsverksamhet i samband med ett projekt, slutbesiktning av anläggningarna samt igångsättning av ett projekt.

10. *projekt av gemensamt intresse*: ett projekt av gemensamt intresse enligt definitionen i artikel 2.6 i förordning (EU) 2022/869.

11. *gränsöverskridande projekt inom förnybar energi*: ett av följande:

    a) Ett projekt för produktion av förnybar energi som ingår i ett samarbetsavtal i den mening som avses i artiklarna 8, 9, 11 eller 13 i direktiv (EU) 2018/2001.

    b) Ett lagringsprojekt, inbegripet samlokaliserad energilagring i den mening som avses i artikel 2.44d, i direktiv (EU) 2018/2001, som stöder integreringen av förnybar energi i unionens energisystem, med undantag för energilagringsanläggningar i den mening som avses i bilaga II, punkt 1c, i förordning (EU) 2022/869, och som ingår i en liknande överenskommelse mellan två eller flera medlemsstater, eller mellan en eller flera medlemsstater och ett eller flera tredjeländer.

Artikel 3

Programmets mål

1. Programmets allmänna mål är att bygga upp, utveckla, säkra, modernisera och fullborda de transeuropeiska näten inom transport- och energisektorerna, i syfte att stödja en fungerande inre marknad och främja sammanhållning, underlätta militär rörlighet på de transeuropeiska transportnäten, underlätta gränsöverskridande samarbete inom förnybar energi, samt att främja synergier mellan transport- och energisektorerna.

2. Programmet har följande specifika mål:

a) Inom transportsektorn:

i) Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör sammanlänkade, driftskompatibla, utsläppssnåla, smarta, säkra, hållbara, resilienta, trygga och multimodala transportnät i enlighet med förordning (EU) 2024/1679, särskilt genom följande:

(1) Åtgärder för projekt av gemensamt intresse med en gränsöverskridande dimension som utvecklar det transeuropeiska transportnätet, inbegripet åtgärder på de vägledande sträckor som anges i bilagan till denna förordning.

(2) Åtgärder för projekt av gemensamt intresse med en unionsdimension som avser fullbordandet av ett smart, resilient utsläppssnålt och hållbart transeuropeiskt transportnät.

(3) Åtgärder för projekt av gemensamt intresse med en gränsöverskridande dimension med tredjeländer som utvecklar det transeuropeiska transportnätet i enlighet med artikel 9 i förordning (EU) 2024/1679.

ii) Att anpassa delar av det transeuropeiska transportnätet för transportinfrastruktur med dubbla användningsområden i syfte att förbättra både civil och militär rörlighet, med fokus på de fyra prioriterade korridorerna för militär rörlighet inom EU som identifierats av medlemsstaterna i bilaga II till de militära kraven för militär rörlighet inom och utanför unionen, såsom godkändes av rådet den 18 mars 2025 (ST 6728/25 ADD 1).

b) Inom energisektorn:

i) Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse i enlighet med artikel 18 i förordning (EU) 2022/869, i syfte att främja fullbordandet av energiunionen, integreringen av en effektiv och konkurrenskraftig intern energimarknad samt driftskompabilitet mellan nät över gränser och sektorer, att underlätta ekonomins minskning av koldioxidutsläpp, att främja energieffektivitet och att säkerställa resiliens och försörjningstrygghet.

ii) Att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området för förnybar energi, genom stöd till gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi eller genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden för nya projekt för förnybar energi inom ramen för EU:s finansieringsmekanism

för förnybar energi, som inrättats genom artikel 33 i förordning (EU) 2018/1999, när de villkor som avses i artikel 11.5 i den här förordningen är uppfyllda, i syfte att uppnå unionens mål vad gäller minskning av koldioxidutsläpp, konkurrenskraft, fullbordande av den inre energimarknaden, resiliens och försörjningstrygghet på ett kostnadseffektivt sätt.

Artikel 4

Budget

1. Den vägledande finansieringsramen för genomförandet av programmet för perioden 2028–2034 har fastställts till 81 428 000 000 euro i löpande priser.

2. Fördelningen av det belopp som avses i punkt 1 ska vara vägledande enligt följande:

   a) 51 515 000 000 euro för de specifika mål för transport och militär rörlighet som anges i artikel 3.2 a.

   b) 29 912 000 000 euro för de specifika mål för energi som anges i artikel 3.2 b.

3. Om den verksamhet som ett budgetmässigt åtagande ska täcka sträcker sig över mer än ett budgetår får åtagandet delas upp i årliga delbetalningar.

4. Anslag får föras in i unionens budget efter 2034 för att täcka nödvändiga utgifter och för att möjliggöra förvaltningen av åtgärder som inte slutförts när programmet avslutas.

5. Den finansieringsram som avses i punkt 1 i denna artikel och beloppen för de ytterligare medel som avses i artikel 5 får också användas för tekniskt och administrativt bistånd för genomförandet av programmet och de sektorsspecifika riktlinjerna i förordning (EU) 2024/1679 eller förordning (EU) 2022/869, såsom förberedelser, övervakning, kontroll, revision och utvärdering, gemensamma it-system och it-plattformar, informations- och kommunikationsinsatser, inbegripet central kommunikation om unionens politiska prioriteringar, samt alla andra kostnader för tekniskt och administrativt bistånd eller kostnader relaterade till personal som kommissionen ådrar sig för förvaltningen av programmet.

Artikel 5

Ytterligare medel

1. Medlemsstaterna, unionens institutioner, organ och byråer, tredjeländer, internationella organisationer, internationella finansieringsinstitutioner eller andra tredje parter får lämna ytterligare ekonomiska bidrag eller icke-ekonomiska bidrag, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget. Ytterligare ekonomiska bidrag ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i den mening som avses i artikel 21.2 a, d eller e eller i artikel 21.5 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

2. Medel som anslagits till medlemsstaterna inom ramen för delad förvaltning får på deras begäran göras tillgängliga för programmet. Kommissionen ska genomföra dessa medel direkt eller indirekt i enlighet med artikel 62.1 a eller c i förordning (EU, Euratom) 2024/2509. De ska läggas till det belopp som avses i artikel 4.1 i den här

förordningen. Dessa medel ska användas till förmån för den berörda medlemsstaten. Om kommissionen inte har ingått något rättsligt åtagande inom ramen för direkt eller indirekt förvaltning för ytterligare belopp som på detta sätt gjorts tillgängliga för programmet, får de motsvarande outnyttjade beloppen, på den berörda medlemsstatens begäran, föras tillbaka till ett eller flera ursprungsprogram eller efterföljande program.

Artikel 6

Alternativ, kombinerad och kumulativ finansiering

1. Programmet ska genomföras i samordning med andra unionsprogram. En åtgärd som har fått bidrag från unionen från ett annat program kan också få bidrag inom ramen för programmet. Reglerna för det relevanta unionsprogrammet ska tillämpas på motsvarande bidrag eller så får en enda uppsättning regler tillämpas för alla bidrag i programmet och ett enda rättsligt åtagande får ingås. Om bidragen från unionen baseras på stödberättigande kostnader får det kumulativa stödet från unionens budget inte överstiga de totala stödberättigande kostnaderna för åtgärden och det får beräknas proportionellt i enlighet med de dokument som anger villkoren för stödet.

2. Förfarandena för tilldelning inom programmet får genomföras genom direkt eller indirekt förvaltning gemensamt med medlemsstaterna, unionens institutioner, organ och byråer, tredjeländer, internationella organisationer, internationella finansinstitut eller andra tredje parter (partner i det gemensamma förfarandet för tilldelning), under förutsättning att skyddet av unionens ekonomiska intressen säkerställs. Sådana förfaranden ska omfattas av en enda uppsättning regler och leda till att ett enda rättsligt åtagande ingås. I detta syfte får partner i det gemensamma förfarandet för tilldelning ställa resurser till förfogande för programmet i enlighet med artikel 5 i den här förordningen, eller så får partner anförtros genomförandet av förfarandet för tilldelning, i tillämpliga fall i enlighet med artikel 62.1 c i förordning (EU, Euratom) 2024/2509. I gemensamma förfaranden för tilldelning får representanter för partnerna i det gemensamma förfarandet för tilldelning även vara medlemmar i den utvärderingskommitté som avses i artikel 153.3 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

Artikel 7

Tredjeländer som är associerade till programmet

1. Programmet kan öppnas för deltagande för följande tredjeländer genom fullständig eller partiell associering, i enlighet med de mål som fastställs i artikel 3 och i enlighet med relevanta internationella avtal eller beslut som antagits inom ramen för dessa avtal och som är tillämpliga på följande:

    a) Medlemmar i Europeiska frihandelssammanslutningen som är medlemmar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt europeiska mikrostater.

    b) Anslutande länder, kandidatländer och potentiella kandidatländer.

    c) Länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken.

    d) Andra tredjeländer.

2. För associeringsavtalen för att delta i programmet gäller följande:

   a) De ska säkerställa en rättvis balans mellan bidrag från och förmåner till det tredjeland som deltar i programmet.

   b) De ska fastställa villkoren för deltagande i programmen, inklusive beräkning av ekonomiska bidrag, i form av ett driftsbidrag och en deltagaravgift, till enskilda program och till allmänna administrativa kostnader.

   c) De ska inte ge tredjelandet någon befogenhet att fatta beslut som rör programmet.

   d) De ska garantera unionens rätt att säkerställa en sund ekonomisk förvaltning och att skydda sina ekonomiska intressen.

   e) De ska, i förekommande fall, säkerställa skyddet av unionens intressen i fråga om säkerhet och allmän ordning.

Vid tillämpning av led d ska tredjelandet bevilja de rättigheter och den tillgång som krävs enligt förordning (EU, Euratom) 2024/2509 och förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 och garantera att verkställighetsbeslut som ålägger en betalningsskyldighet på grundval av artikel 299 i EUF-fördraget samt domar och beslut från Europeiska unionens domstol är verkställbara.

Artikel 8

Genomförande och former för unionsfinansiering

1. Programmet ska genomföras i enlighet med förordning (EU, Euratom) 2024/2509, genom direkt förvaltning eller genom indirekt förvaltning med de enheter som avses i artikel 62.1 c i den förordningen.

2. Unionsfinansiering får tillhandahållas i alla former som anges i förordning (EU, Euratom) 2024/2509, bland annat i form av bidrag, priser, upphandling och icke-finansiella donationer.

3. Om unionsstöd tillhandahålls i form av en budgetgaranti eller ett finansieringsinstrument, även när det kombineras med icke återbetalningspliktigt stöd i en blandfinansieringsinsats, ska sådant stöd tillhandahållas uteslutande genom EKF:s InvestEU-instrument eller genomförandemekanismen för instrumentet Europa i världen och genomföras i enlighet med de tillämpliga reglerna för EKF:s InvestEU-instrument och genomförandemekanismen för instrumentet Europa i världen genom överenskommelser som ingåtts för den typen av stöd inom EKF:s InvestEU-instrument eller genomförandemekanismerna för instrumentet Europa i världen.

4. Unionsstöd i form av en budgetgaranti ska tillhandahållas till högst det belopp för budgetgarantin som fastställs i förordningen om Europeiska konkurrenskraftsfonden eller förordningen om instrumentet Europa i världen.

5. Om programmet använder EKF:s InvestEU-instrument eller genomförandemekanismen för instrumentet Europa i världen ska det tillhandahålla avsättning för budgetgarantin och finansiering till finansieringsinstrument, även när det kombineras med icke återbetalningspliktigt stöd i form av en blandfinansieringsinsats.

Artikel 9

Stödberättigande

1. Kriterierna för stödberättigande ska fastställas för att stödja uppnåendet av de mål som anges i artikel 3 i denna förordning och i enlighet med förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

2. När det gäller förfaranden för tilldelning inom ramen för direkt eller indirekt förvaltning kan en eller flera av följande rättsliga enheter vara berättigade till att bevilja eller ta emot unionsfinansiering:

   a) Enheter som är etablerade i en medlemsstat.

   b) Enheter som är etablerade i ett associerat tredjeland.

   c) Internationella organisationer.

   d) Andra enheter som är etablerade i icke-associerade tredjeländer, om finansieringen av sådana enheter är avgörande för genomförandet av åtgärden och bidrar till de mål som fastställs i artikel 3.

3. Utöver vad som anges i artikel 168.2 och 168.3 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 får de associerade tredjeländer som avses i artikel 7.1 i den här förordningen delta i och ta del av de upphandlingsmekanismer som fastställs i artikel 168.2 och 168.3 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509. De regler som gäller för medlemsstaterna ska i tillämpliga delar även gälla deltagande associerade tredjeländer.

4. Förfaranden för tilldelning som påverkar säkerhet eller allmän ordning, särskilt när det gäller unionens eller dess medlemsstaters strategiska tillgångar och intressen, ska begränsas i enlighet med artikel 136 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509. I enlighet med artikel 136 i budgetförordningen ska, av säkerhetsskäl, begränsningar i stödberättigande tillämpas på högriskleverantörer, i enlighet med EU-rätten.

5. När det gäller åtgärder som avses i artikel 3.2 a i den här förordningen ska bedömningen av förslag gentemot tilldelningskriterierna, i tillämpliga fall, säkerställa att föreslagna åtgärder är förenliga med arbetsplanerna för korridorer och genomförandeakter såsom avses i artiklarna 54 och 55 i förordning (EU) 2024/1679 och att de beaktar det rådgivande yttrandet från den ansvariga europeiska samordnaren i enlighet med artikel 52.9 i den förordningen.

6. Ansökningar om bidrag ska lämnas in av en eller flera medlemsstater, eller med godkännande från de medlemsstater som berörs av projektet av gemensamt intresse eller projektet av ömsesidigt intresse.

7. Förfaranden för tilldelning av bidrag eller delar av bidrag som redan finansieras fullt ut av andra offentliga eller privata källor, med undantag av bidrag från unionen inom ramen för de synergiåtgärder som avses i artikel 6, ska inte vara stödberättigande.

8. Det arbetsprogram som avses i artikel 110 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 eller de handlingar som rör förfarandet för tilldelning får innehålla ytterligare preciseringar angående de kriterier för stödberättigande som fastställs i den här förordningen eller innehålla ytterligare kriterier för stödberättigande för särskilda åtgärder.

Artikel 10

Kompletterande regler för bidrag

1. Utöver grunderna för nedsättning som anges i artikel 132.4 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509, får bidragsbeloppet sättas ned i följande fall:

   a) Vad gäller studier där åtgärden inte har inletts inom ett år efter det startdatum som anges i bidragsöverenskommelsen.

   b) Vad gäller bygg- och anläggningsarbeten där åtgärden inte har inletts inom två år efter det startdatum som anges i bidragsöverenskommelsen.

   c) Om det, efter en översyn av framstegen med åtgärden, konstateras att genomförandet av åtgärden har försenats så mycket att det är osannolikt att åtgärdens mål kommer att nås.

2. Bidragsöverenskommelsen får ändras eller hävas på grundval av de villkor som fastställs i punkt 1.

3. Åtagandebemyndiganden som följer av tillämpningen av punkt 1 eller 2 ska göras tillgängliga inom ramen för detta program.

4. Utan att det påverkar användningen av konkurrensutsatta förfaranden när detta är lämpligt i enlighet med artikel 192.1 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509, och utöver artikel 198 i samma förordning, får arbetsprogrammet som avses i artikel 12 i den här förordningen, när det är vederbörligen motiverat med hänvisning till behovet av att underlätta genomförandet av ett övergripande projekt, ange en åtgärd och förmånstagare samt fastställa ett belopp upp till vilket förslag får inhämtas för förlängning av pågående eller avslutade åtgärder inom ramen för programmet, samtidigt som likabehandling och öppenhet säkerställs i enlighet med artikel 191 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509. Tilldelningen för pågående åtgärder kan ske i form av en ändring av den ursprungliga åtgärden genom att nya åtgärder läggs till och det högsta bidraget från unionen ökas. De åtagandebemyndiganden som avses i punkt 3 i den här artikeln ska användas för att täcka de belopp som reserverats i arbetsprogrammet för sådana tilldelningar.

5. För studier får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av de totala stödberättigande kostnaderna.

6. För bygg- och anläggningsarbeten som rör det specifika mål som anges i artikel 3.2 a får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 50 % av de totala stödberättigande kostnaderna. Medfinansieringsgraden för åtgärder som genomförs i medlemsstater med en BNI per capita som understiger 90 % av unionens genomsnittliga BNI, får inte överstiga 75 % av de totala stödberättigande kostnaderna.

7. För bygg- och anläggningsarbeten som avser de specifika mål som anges i artikel 3.2 b gäller följande:

   a) Det ekonomiska stödet från unionen får inte överstiga 50 % av den totala stödberättigande kostnaden.

   b) Medfinansieringsgraderna som avses i led a får ökas till högst 75 % av de totala stödberättigande kostnaderna för åtgärder som bidrar till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som, med ledning av det underlag som avses i artikel 18.2 i förordning (EU) 2022/869, skapar en hög grad av regional eller unionsomfattande försörjningstrygghet, stärker solidariteten i unionen eller erbjuder mycket innovativa lösningar.

8. Inom transportsektorn och energisektorn ska, vad gäller bygg- och anläggningsarbeten i de yttersta randområdena, en särskild högsta medfinansieringsgrad på 60 % tillämpas.

9. Det stöd som ges genom programmet ska påskynda eller främja investeringar genom att programmet tar itu med marknadsmisslyckanden eller icke-optimala investeringssituationer på ett sätt som står i proportion till problemen, genom att undvika överlappningar eller utestängningar och genom att stimulera privat finansiering. Det ska också ha ett mervärde för unionen.

Artikel 11

Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi

1. Kommissionen ska minst en gång per år genomföra ett urval av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, baserat på de kriterier och det förfarande som anges i denna artikel, i den delegerade akt som avses i punkt 4 i denna artikel samt i det arbetsprogram som avses i artikel 12.

2. Gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi bör medföra kostnadsbesparingar vid utbyggnaden av förnybar energi inom unionen, eller andra fördelar för systemintegration, försörjningstrygghet, konkurrenskraft eller innovation, jämfört med ett liknande projekt som genomförs av en deltagande medlemsstat eller ett tredjeland på egen hand.

3. Vid bidrag till bygg- och anläggningsarbeten bör den sökande visa att det finns behov av att korrigera marknadsmisslyckanden eller ekonomiska hinder, såsom otillräcklig kommersiell bärkraft, höga initialkostnader eller brist på marknadsfinansiering.

4. Senast den (dag månad år) (eller 12 månader efter att denna förordnings ikraftträdande) ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 14 som kompletterar denna förordning genom att fastställa de särskilda kriterierna och förfarandet för urvalet av gränsöverskridande projekt på området förnybar energi.

5. Kommissionen får besluta att tilldela den programbudget som avses för gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi till unionens finansieringsmekanism för förnybar energi, som inrättats genom artikel 33 i förordning (EU) 2018/1999, om den kan uppnå det specifika mål som anges i artikel 3.2 b ii i förordningen, och om den kan bidra till att minska kapitalkostnaderna för projekt på området förnybar energi. Det totala bidraget för perioden från och med den 1 januari 2028 till och med den 31 december 2034 får inte överstiga 5 % av den budget för detta program som avses för de specifika mål som anges i artikel 3.2 b.

Artikel 12

Arbetsprogram

1. Programmet ska genomföras med hjälp av sådana arbetsprogram som avses i artikel 110 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509.

2. Arbetsprogrammen ska, i tillämpliga fall, fastställa de verksamheter och relaterade belopp för unionsstöd som ska genomföras genom EKF:s InvestEU-instrument och genomförandemekanismen för instrumentet Europa i världen

3. Arbetsprogrammen ska antas av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.3.

Artikel 13

Delegerade akter

Med förbehåll för artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15 i den här förordningen för att ändra bilagan till den här förordningen vad gäller den vägledande förteckningen över projekt.

Artikel 14

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 11.4 och 13 ska ges till kommissionen till och med den 31 december 2034.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 11.4 och 13 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

   Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas i enlighet med artiklarna 11.4 och 413 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ. Representanter för tredjeländer eller internationella organisationer får inte närvara vid överläggningar i frågor som rör artikel 12.3 i denna förordning.

Artikel 15

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. För frågor som rör de mål som anges i artikel 3.2 a ska kommittén sammanträda i följande konstellation: *FSE Transport*.

För frågor som rör de mål som anges i artikel 3.2 b ska kommittén sammanträda i följande konstellation: *FSE Energi*.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

4. Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande, inom tidsfristen för att avge yttrandet, så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

5. I enlighet med internationella avtal som ingås av unionen får företrädare för tredjeländer eller internationella organisationer bjudas in som observatörer till kommitténs möten i enlighet med de villkor som fastställs i programkommitténs arbetsordning och med beaktande av säkerheten och den allmänna ordningen i unionen eller i medlemsstaterna. Representanter för tredjeländer eller internationella organisationer får inte närvara vid överläggningar i frågor som rör artikel 9 i denna förordning.

Artikel 16

Ändring av förordning (EU) 2024/1679

I artikel 48 i förordning (EU) 2024/1679 ska följande punkt läggas till som punkt 3:

”3. Kommissionen får anta en genomförandeakt som anger de infrastrukturkrav som gäller för vissa kategorier av infrastruktur som tillgodoser både civila och försvarsrelaterade behov (*infrastruktur med dubbla användningsområden*).

Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 61.3.”

Artikel 17

Upphävande

Förordning (EU) 2021/1153 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2028.

Artikel 18

Övergångsbestämmelser

1. Den här förordningen ska inte påverka fortsatt genomförande eller ändringar av de berörda åtgärderna fram till dess att de har avslutats, enligt förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) 2021/1153, som ska fortsätta att tillämpas för de berörda åtgärderna fram till dess att de avslutas.

2. Finansieringsramen för programmet får också omfatta de utgifter för tekniskt och administrativt stöd som är nödvändiga för att säkerställa övergången mellan programmet och de åtgärder som antagits i enlighet med förordning (EU) 2021/1153.

Artikel 19

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2028.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

FINANSIERINGS- OCH DIGITALISERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET 3
1.1 Förslagets eller initiativets titel 3
1.2 Berörda politikområden 3
1.3 Mål 3
1.3.1 Allmänt/allmänna mål 3
1.3.2 Specifikt/specifika mål 3
1.3.3 Verkan eller resultat som förväntas 3
1.3.4 Prestationsindikatorer 3
1.4 Förslaget eller initiativet avser 4
1.5 Grunder för förslaget eller initiativet 4
1.5.1 Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet 4
1.5.2 Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna. 4
1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder 4
1.5.4 Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument 5
1.5.5 Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning 5
1.6 Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser 6
1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er) 6
2. FÖRVALTNING 8
2.1 Regler om uppföljning och rapportering 8
2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem 8
2.2.1 Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås 8
2.2.2 Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna 8
2.2.3 Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande) 8
2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter 9
3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER 10
3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten 10

3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen 12
3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen 12
3.2.1.1 Anslag i den antagna budgeten 12
3.2.1.2 Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål 17
3.2.2 Beräknad output som finansieras med driftsanslag 22
3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen 24
3.2.3.1 Anslag i den antagna budgeten 24
3.2.3.2 Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål 24
3.2.3.3 Totala anslag 24
3.2.4 Beräknat personalbehov 25
3.2.4.1 Finansierat med den antagna budgeten 25
3.2.4.2 Finansierat med externa inkomster avsatta för särskilda ändamål 26
3.2.4.3 Totalt personalbehov 26
3.2.5 Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar 28
3.2.6 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen 28
3.2.7 Bidrag från tredje part 28
3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna 29
4 DIGITALA INSLAG 29
4.1 Krav med digital relevans 30
4.2 Data 30
4.3 Digitala lösningar 31
4.4 Interoperabilitetsbedömning 31
4.5 Åtgärder till stöd för digitalt genomförande 32

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1 Förslagets eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av Fonden för ett sammanlänkat Europa samt om upphävande av förordning (EU) nr 2021/1153 för perioden 2028–2034.

1.2 Berörda politikområden

Europeiska strategiska investeringar

1.3 Mål

1.3.1 Allmänt/allmänna mål

De allmänna målen för programmet är att bygga upp, utveckla, säkra, modernisera och fullborda de transeuropeiska näten inom transport- och energisektorerna, underlätta militär rörlighet på de transeuropeiska transportnäten, främja gränsöverskridande samarbete inom förnybar energi samt främja synergier mellan transport- och energisektorerna.

1.3.2 Specifikt/specifika mål

Specifikt mål

De specifika målen transportsektorn inom FSE är:

(1) Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse som rör sammanlänkade, driftskompatibla, smarta, hållbara, resilienta och multimodala transportnät i enlighet med förordning (EU) 2024/1679, särskilt genom:

- Åtgärder för projekt av gemensamt intresse med en gränsöverskridande dimension som utvecklar det transeuropeiska transportnätet, inbegripet åtgärder på de sträckor som anges vägledande i bilagan till denna förordning.

- Åtgärder för projekt av gemensamma intressen med en unionsdimension som avser fullbordandet av ett smart, resilient och hållbart transeuropeiskt transportnät.

- Åtgärder för projekt av gemensamt intresse med en gränsöverskridande dimension med tredjeländer som utvecklar det transeuropeiska transportnätet i enlighet med artikel 9 i förordning (EU) 2024/1679.

(2) Att anpassa delar av det transeuropeiska transportnätet för dubbla användningsområden för transportinfrastrukturen för att förbättra både den civila och den militära rörligheten.

De specifika målen i energisektorn är:

(1) Att bidra till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse enligt artikel 18 i förordning (EU) 2022/869, i syfte att främja fullbordande av energiunionen, integrering av en effektiv och konkurrenskraftig intern energimarknad samt driftskompabilitet mellan nät över gränser och sektorer, att underlätta ekonomins minskning av koldioxidutsläpp, att främja energieffektivitet och att säkerställa försörjningstrygghet.

(2) Att underlätta gränsöverskridande samarbete inom området för förnybar energi, genom stöd till gränsöverskridande projekt inom området för förnybar energi eller genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden av nya projekt för förnybar energi inom

ramen för EU:s finansieringsmekanism för förnybar energi, som inrättats genom artikel 33 i förordning (EU) 2018/1999, i syfte att uppnå unionens mål vad gäller minskning av koldioxidutsläpp, konkurrenskraft, fullbordande av den interna energimarknaden och försörjningstrygghet på ett kostnadseffektivt sätt.

1.3.3 Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

För FSE Transport syftar FSE till att bidra till fullbordandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), med fokus på att slutföra stomnätet och det utvidgade stomnätet till 2030 respektive 2040. I detta sammanhang kommer FSE särskilt att fokusera på infrastrukturprojekt med en stark gränsöverskridande dimension. FSE kommer också att bidra till att införa driftskompatibla och smarta lösningar för mobilitet på TEN-T-nätet (till exempel genom att bygga ut europeiska trafikledningssystem) samt underlätta EU:s omställning till hållbar mobilitet (till exempel genom att upprätta landbaserad elförsörjning för fartyg i TEN-T-hamnar). FSE kan också förbättra sammanlänkningen med tredjeländer genom att utveckla de gränsöverskridande sträckorna av TEN-T-korridorerna till kandidatländer. FSE anpassar dessutom delar av TEN-T för dubbla användningsområden för transportinfrastrukturen för att förbättra både den civila och den militära rörligheten.

FSE Energi är en integrerad del av den politiska ramen för transeuropeiska energinät (TEN-E), som syftar till att sammanlänka EU:s medlemsstaters energisystem. Den ger finansiellt stöd till projekt med det högsta mervärdet för unionen och med betydande gränsöverskridande inverkan. FSE Energi stöder även gränsöverskridande samarbete inom förnybar energi genom finansiering som tilldelas relevanta projekt.

FSE Energi stöder genomförandet av viktiga gränsöverskridande projekt som bidrar till: bättre sammanlänkning av medlemsstaternas el-, väte- och koldioxidnät, digitalisering av energinäten, utveckling av havsbaserade nät samt integrering av lagrings- och elektrolyskapacitet i näten. Dessa kommer i sin tur att möjliggöra integrering av en allt större andel förnybara energikällor och systemintegration mellan energibärare, vilket leder till minskade koldioxidutsläpp från energisystemet, en trygg och överkomlig energiförsörjning för konsumenterna, bättre marknadsintegration samt ökad konkurrenskraft för industrin.

Genom att stödja gränsöverskridande projekt direkt på EU-nivå bidrar FSE till att övervinna samordningsproblem som uppstår till följd av att projekten involverar flera jurisdiktioner. Med sitt effektiva arbetssätt åtgärdar FSE marknadsmisslyckanden och bidrar till att mobilisera ytterligare investeringar och finansiering från andra källor, såsom nationella budgetar, nationella energiavgiftssystem och särskilt den privata sektorn, med hjälp av alla verktyg som står till förfogande enligt budgetförordningen. FSE är ett beprövat instrument för projektansvariga inom gränsöverskridande infrastruktur eftersom det erbjuder en kontaktpunkt, ett bidragsavtal och ett regelverk att följa, även för övervakning och revision.

1.3.4 Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Programmet ska genomföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [XXX]* [prestationsförordningen], som inrättar reglerna för uppföljning av utgifter och resultatramen för budgeten. Förordningen innehåller ett antal insatsområden med indikatorer som kommer att användas för relevanta

investeringar i transport- och energiinfrastruktur som genomförs inom ramen för FSE.

1.4 Förslaget eller initiativet avser

☐ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd[30]

☒ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.5 Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1 Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Kommissionen bygger vidare på de positiva erfarenheterna från införandet av FSE Energi och FSE Transport sedan 2014 och lägger fram ett förslag till en efterträdare till FSE som en del av att förbereda den fleråriga budgetramen efter 2027. Programmet inriktar sig på projekt med en stark gränsöverskridande dimension och högt mervärde för EU, som kräver särskild EU-styrning för att genomföras på ett samordnat sätt mellan medlemsstater över gränserna.

Inom transportsektorn bidrar FSE till fullbordandet av det stomnät som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) senast 2030, samt det utvidgade stomnätet senast 2040, genom att bygga ut och uppgradera infrastruktur som krävs för smidiga gränsöverskridande transportflöden. Detta kommer att leda till ett nät för person- och godstransporter med hög prestanda. FSE stöder även anpassningen av relevanta delar av TEN-T-nätet till kraven för militär rörlighet.

Inom energisektorn bidrar FSE till utvecklingen av projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse enligt artikel 18 i förordning (EU) 2022/869, i syfte att främja fullbordande av energiunionen, integrering av en effektiv och konkurrenskraftig intern energimarknad och driftskompabilitet mellan nät över gränser och sektorer, att underlätta ekonomins minskning av koldioxidutsläpp, att främja energieffektivitet samt att säkerställa försörjningstrygghet. FSE underlättar dessutom gränsöverskridande samarbete inom området för förnybar energi, genom gränsöverskridande projekt för förnybar energi eller konkurrensutsatta anbudsförfaranden för nya projekt för förnybar energi inom ramen för unionens finansieringsmekanism för förnybar energi.

Programmet bör inledas vid starten av nästa fleråriga budgetram i början av 2028. Detaljer för genomförandet av programmet, såsom tidsplaner för ansökningsomgångar, deras ämnesområden och vägledande budget samt detaljerade regler för stödberättigande och urvalskriterier, kommer att fastställas i arbetsprogrammen. FSE Transport, i synnerhet, tilldelar sina sista medel redan under 2025, och projektansvariga för större infrastrukturprojekt kommer att stå inför ett finansieringsunderskott under de återstående åren av den nuvarande fleråriga budgetramen. Att inleda nästa FSE i tid och tidigt tilldela EU-medel till stödmottagare är därför av avgörande betydelse.

[30] I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

I fråga om programmets förvaltningsmetod är förslaget att man fortsätter med den effektiva och riktade metoden under direkt förvaltning av kommissionen. En eventuell förnyad delegering till ett genomförandeorgan, såsom Europeiska genomförandeorganet för klimat, infrastruktur och miljö (Cinea), inom ramen för den nuvarande fleråriga budgetramen, kommer att vara beroende av resultatet av kostnads-nyttoanalysen och de beslut som fattas i anslutning till denna.

1.5.2 Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

I artikel 171 i EUF-fördraget ges unionen befogenhet att definiera projekt av gemensamt intresse i TEN-infrastrukturen samtidigt som medlemsstater får välja metoderna för genomförande. I samma artikel ges unionen befogenhet att ge stöd till dessa projekt av gemensamt intresse samt projekt av ömsesidigt intresse med tredjeländer.

FSE är inriktad mot problem vars storlek och typ kräver unionsåtgärder, eftersom de till sin natur är unionsomfattande och kan lösas mer effektivt på unionsnivå, vilket leder till större helhetsnytta, snabbare genomförande och lägre kostnader om kommissionens samordnar medlemsstaternas åtgärder. Unionsfinansiering är också ett lämpligt medel för att hantera de finansieringsutmaningar som gränsöverskridande projekt typiskt sett står inför i och med den ojämna fördelningen av projektens nytta och kostnader mellan de berörda medlemsstaterna gör det svårt att finansiera dessa projekt med enbart nationella finansieringskällor.

TEN-T- och TEN-E-infrastruktur: Med tanke på deras gränsöverskridande karaktär skapar TEN-T- och TEN-E-projekt betydande positiva externa effekter på EU-nivå och främjar solidaritet mellan medlemsstaterna, men medför också särskilda utmaningar för projektansvariga på grund av att dess omfattning av flera jurisdiktioner, samordningsproblem och en ofta asymmetrisk fördelning av kostnader och nytta. De kräver därför stöd på unionsnivå. För att möjliggöra smidig militär rörlighet inom unionen krävs även ett instrument som samordnar finansieringen mellan medlemsstaterna.

Förnybar energi: Gränsöverskridande samarbete mellan medlemsstater, eller mellan medlemsstater och tredjeländer, inom området för förnybar energi är avgörande för att uppnå unionens mål när det gäller minskning av koldioxidutsläpp, konkurrenskraft, fullbordandet av den inre energimarknaden och försörjningstrygghet på ett kostnadseffektivt sätt. Endast ett fåtal medlemsstater förklarar i sina slutliga nationella energi- och klimatplaner, som lämnats in i enlighet med förordning (EU) 2018/1999, hur de avser att inrätta en ram för samarbete kring gemensamma projekt med en eller flera andra medlemsstater. Det finns en risk att gränsöverskridande samarbete förblir på en icke-optimal nivå i avsaknad av finansiellt stöd från unionen.

Förväntat europeiskt mervärde (ex post):

FSE ger mervärde för EU genom utvecklingen av konnektivitet inom transport och energi och av gränsöverskridande samarbete om förnybar energi, med inriktning på kollektiva nyttigheter med en europeisk dimension och på projekt som inte skulle

förverkligas utan EU-stöd. Närmare bestämt ligger FSE:s mervärde för EU i dess kapacitet att

– styra offentlig och privat finansiering mot EU:s politiska mål,
– möjliggöra viktiga investeringar där kostnaderna uppkommer på nationell eller lokal nivå medan nyttan blir påtaglig på europeisk nivå och
– påskynda omställningen till en koldioxidsnål, digital och motståndskraftig infrastruktur.

EU-stöd från det nya FSE-programmet är riktat mot åtgärder som ger det högsta mervärdet för EU. Närmare bestämt:

Inom transportområdet omfattar det gränsöverskridande sträckor och flaskhalsar, främst på TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät, samt projekt längs EU:s prioriterade korridorer för militär rörlighet.

Inom energiområdet syftar FSE till att förbättra integreringen av energimarknaden och driftskompabiliteten mellan energinät över gränser, främja minskning av koldioxidutsläpp, energieffektivitet, motståndskraft och försörjningstrygghet samt att underlätta gränsöverskridande samarbete inom energiområdet, inklusive inom förnybar energi. Dessa gränsöverskridande projekt, som kommer att vara berättigade till medel från FSE Energi, utgör länkarna som saknas i utvecklingen av ett fullt sammanlänkat och utsläppssnålt energisystem, eftersom de inte främjas eller prioriteras tillräckligt av medlemsstaterna och aktörerna på nationell nivå. FSE bidrar till förverkligandet av dessa gränsöverskridande projekt genom att stödja sektorsspecifika insatser i form av studier samt bygg- och anläggningsarbeten.

1.5.3 Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Den efterhandsutvärdering av FSE för 2014–2020 och den interimsutvärdering av FSE för 2021–2027 som genomförs sker parallellt, och arbetet har kommit långt.

Preliminära resultat från båda FSE-utvärderingarna bekräftar att programmet hittills har fungerat väl. Instrumentets utformning är lämplig för att hantera den historiska bristen på finansiering av gränsöverskridande infrastruktur med högt mervärde för EU, genom att öronmärka medel för dessa projekt i ett särskilt instrument. Det finns god samstämmighet med andra EU:s finansieringsinstrument och finansieringspolitik, särskilt vad gäller minskning av koldioxidutsläppen. Dess styrningsmodell (med konkurrensutsatta ansökningsomgångar och direkt förvaltning av medel via en centraliserad myndighet) är väl anpassad för att möta programmets behov och skapa lika villkor för sökande. Finansiering från FSE anses konsekvent vara absolut nödvändig, då den möjliggör viktiga transport- och energiprojekt som annars skulle riskera betydande förseningar, minskad omfattning eller inte förverkligas alls på grund av otillräcklig nationell eller privat finansiering. Utöver direkt ekonomiskt stöd ger FSE en betydande hävstångseffekt, genom att attrahera ytterligare offentligt och privat kapital samt fungera som ett strategiskt nav för investeringar.

1.5.4 Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Initiativet är en del av förslaget till den fleråriga budgetramen för perioden 2028–2034.

FSE bör rikta in sig på att stödja gränsöverskridande projekt inom TEN-T- och TEN-E-näten, liksom projekt för smidig militär rörlighet inom unionen samt projekt inom samarbete kring förnybar energi.

Medlemsstaternas investeringar i TEN-T-nätet inom ramen för deras nationella och regionala partnerskapsplaner bör komplettera FSE-investeringar, särskilt vad gäller nationella sträckor som ansluter till de gränsöverskridande länkar som anges i FSE:s bilaga, samt för att finansiera nationell energinätinfrastruktur och energiproduktion.

Inom energiområdet kan de nationella och regionala partnerskapsplanerna förstärka de investeringar i energiinfrastruktur som finansieras genom FSE, exempelvis genom investeringar i energitillgångar som inte har en gränsöverskridande karaktär men som är lika viktiga för energiomställningen.

Utvidgningen av TEN-T-korridorer till kandidatländer samt transport- och energiinfrastruktur i tredjeländer bör stödjas i nära samordning med Europa i världen.

Horisont Europa kommer att fortsätta stödja forskning och innovation inom transport och energi och kommer att vara nära knuten till Europeiska konkurrenskraftsfonden, som täcker expandering och genomförande av banbrytande innovativa lösningar för transportens och energins minskning av koldioxidutsläppen, digitalisering och motståndskraft. Europeiska konkurrenskraftsfonden kommer också att komplettera FSE genom att erbjuda möjligheter till garantier för infrastrukturprojekt.

1.5.5 Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Även om en starkare koppling mellan EU-finansiering och planernas politiska prioriteringar skulle stärka deras gränsöverskridande dimension, med en styrmekanism som säkerställer ett starkare fokus på gränsöverskridande projekt med högt mervärde för EU, skulle genomförandet av gränsöverskridande infrastrukturprojekt genom planerna vara mer komplext och kostsamt för både medlemsstaternas myndigheter och projektens projektansvariga. För att medlemsstaterna ska kunna samordna sina investeringsagendor med grannländerna skulle det krävas en lång process, både under de ursprungliga planförhandlingarna och vid eventuella ändringar. Tyskland skulle exempelvis behöva samordna sin nationella plan med åtta grannländer och Ungern med fem. Om processen försenas i en eller flera medlemsstater kan detta orsaka dominoeffekter. Även om kommissionen skulle kunna stödja dessa samordningsinsatser, både under förhandlingarna och genom att tillhandahålla tekniskt bistånd via planerna, skulle bördan för medlemsstaternas myndigheter vara betydande. Detta skulle också öka den administrativa bördan för projektansvariga, som skulle behöva genomföra sina gränsöverskridande projekt under flera nationella planer och rapportera enligt separata rapporterings- och revisionssystem (ett per medlemsstat).

Med detta sagt betonade konsekvensanalysen att de nationella och regionala partnerskapsplanerna kan möjliggöra kompletterande investeringar i gränsöverskridande sträckor och projekt med hög relevans för EU. Ett särskilt instrument under direkt förvaltning kommer att säkerställa att gränsöverskridande projekt finansieras utifrån en konkurrensbaserad modell, där urvalet riktar in sig på

projekt med högsta kvalitet, mognadsgrad och mervärde för EU. Stödmottagarna har en enda kontaktpunkt och ett enda förfarande för ansökan och genomförande av ett projekt. Dessutom övervakas projekten noggrant av kommissionen.

1.6 Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser

☐ **begränsad varaktighet**

– ☒ verkan från och med den 1 januari 2028 till och med den 31 december 2034

– ☒ budgetkonsekvenser från 2028 till 2034 för budgetmässiga åtaganden och från 2028 till 2040 för betalningsbemyndiganden

☐ **obegränsad varaktighet**

– Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,

– beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er)

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

– ☒ via dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;

– ☒ via genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☒ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

– ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett

– ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

– ☐ Europeiska investeringsbanken och Europeiska investeringsfonden

– ☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen

– ☒ offentligrättsliga organ

– ☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

– ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

– ☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten

– ☐ organ som är etablerade i en medlemsstat och som omfattas av en medlemsstats privaträtt eller unionsrätten och som i enlighet med sektorsspecifika regler kan anförtros genomförandet av unionsmedel eller budgetgarantier, i den mån sådana organ kontrolleras av offentligrättsliga organ eller privaträttsliga organ som anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter och har tillräckliga finansiella garantier i form av gemensamt och solidariskt ansvar från kontrollorganens sida eller likvärdiga finansiella garantier, som för varje åtgärd kan vara begränsad till det högsta beloppet för unionens stöd.

Anmärkningar:

Programmet ska genomföras genom direkt och indirekt förvaltning i enlighet med budgetförordningen. I likhet med perioden 2014–2020 och perioden 2021–2027, skulle den

största delen av budgeten kunna genomföras genom delegering till ett genomförandeorgan. I så fall skulle endast programstödsåtgärder förvaltas direkt av kommissionen.

2. FÖRVALTNING

2.1 Regler om uppföljning och rapportering

Programmet ska genomföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [XXX]* [prestationsförordningen], som inrättar reglerna för uppföljning av utgifter och resultatramen för budgeten, inbegripet övervakning, utvärdering och rapportering för alla program.

2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1 Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås

Programmet kommer att genomföras genom direkt förvaltning. Det förväntas bli delegerat till ett genomförandeorgan, medan vissa stödåtgärder inom programmet kommer att förvaltas direkt av kommissionen. Det etablerade genomförandeorganet Cinea har den struktur och de processer som krävs för en fortsatt förvaltning av FSE.

Programmet kommer i första hand att genomföras genom bidrag, vilket är det lämpliga finansieringsinstrumentet för storskaliga infrastruktur- och energiproduktionsprojekt.

Kontrollstrategin kommer att återspegla detta och vara inriktad på tre viktiga skeden i genomförandet av bidragen, i enlighet med budgetförordningen, nämligen organiseringen av ansökningsomgångar och urval av förslag som överensstämmer programmets politiska mål, operativa kontroller och övervaknings- och förhandskontroller som omfattar projektgenomförande, offentlig upphandling, förfinansiering, mellanliggande betalningar och slutbetalningar, liksom förhandskontroller och betalningar.

Denna kontrollstrategi förväntas ge prestationsresultat som stämmer med de värden som observerats för programmets sista omgång:

− 100 % genomförande av åtagande- och betalningsbemyndiganden.

– 100 % av bidragsmottagarna underrättade i rätt tid.

– 100 % av bidragen undertecknade i rätt tid.

– 100 % av utbetalningarna gjorda i rätt tid.

– Risk vid utbetalning och avslutande på årsbasis under väsentlighetsnivån på 2 %.

2.2.2 Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna

De risker som identifierats är i stort sett desamma som identifierats för de föregående versionerna av programmet:

Långsammare framsteg än förväntat i fråga om nyckelprioriteringarna (korridorer, projekt av gemensamt intresse), på grund av otillräcklig marknadsspridning eller kvaliteten på de projekt som presenterats.

Förseningar vid genomförandet av projekten.

Avsaknad av resultatuppgifter eller problem med uppgifternas kvalitet.

Möjliga felaktigheter i eller missbruk av EU-medel, inbegripet risk för dubbel finansiering och reglernas komplexitet.

Externa risker som i väsentlig grad påverkar infrastruktur och/eller prioriteringar, såsom geopolitiska risker eller större klimatrelaterade händelser.

Externa risker som påverkar finansieringen eller marknadsförhållanden, särskilt om efterfrågan på infrastruktur eller kredittillgången skulle minska så som skedde under den senaste finanskrisen.

De centrala kontrollfunktioner som utvecklades för den tidigare versionen av programmet förväntas förbli giltiga, vilket säkerställer att uppmärksamhet ges åt projektportföljens konkurrenskraft, fokus på politiska mål, att alla aktörer involveras, lämplig flexibilitet i budgeten samt konsekventa förhands- och efterhandskontroller.

Riskerna ska åtgärdas genom uppmärksammande av de planerade projektens konkurrenskraft och förberedelse, genom fokus på projektens bidrag till de politiska målen, ett systematiskt engagemang av alla aktörer och ett upprätthållande av en lämplig flexibilitet i budgeten. Uppsättningen av förhands- och efterhandskontroller kommer att anpassas till den upplevda risknivån.

Kontrollerna kommer att få stöd genom en årlig riskbedömning nerifrån och upp, en systematisk bedömning av ramen för kontrollerna, en lämplig rapportering av avvikelser (ett register över undantag och bristande överensstämmelse) och korrigerande åtgärder med beaktande av de rekommendationer som utfärdas av tjänsten för internrevision (IAS), Europeiska revisionsrätten eller en myndighet som beviljar ansvarsfrihet.

2.2.3 Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)

Kostnad för och nytta med kontroller

Under antagandet att den största delen av programmet förväntas genomföras av genomförandeorganet Cinea, säkerställs en kontrollkostnad som är jämförbar med den för den nuvarande FSE. Det begränsade antalet bidrag som genomförs direkt av kommissionens avdelningar kan medföra högre kontrollkostnader, på grund av de låga individuella bidragsbeloppen och avsaknaden av stordriftsfördelar.

För de projekt som förvaltas av genomförandeorganet fördelades kostnaderna för kontroller av nuvarande FSE mellan kostnader för kommissionens tillsyn och kostnader för genomförandeorganens operativa kontroller.

Kostnaderna för kommissionens kontroller, i de båda generaldirektorat som berörs, uppskattas[31] till cirka 0,1 procent av de operativa betalningsbemyndigandena på programnivå.

Dessa kontroller syftar till att säkerställa en smidig och effektiv tillsyn av organet från de ansvariga generaldirektoratens sida och den grad av försäkring som krävs på kommissionsnivå.

Med oförändrade randvillkor bör en ökad kostnad förväntas för kommissionens tillsyn, till följd av de utökade kraven på tillsyn av genomförandeorgan samt det extra arbete som gäller försäkring av förändringarna i programmet.

[31] I uppskattningen ingår inte de strategiska och politiska aspekter som åtföljer programmet, och inte heller tillsyn av delegerade FSE-instrument.

Cinea uppvisar en stabil kontrollmiljö. Kontrollkostnaden på organnivå förväntas ligga kvar inom eller nära det intervall som observerades under 2021–2024 (0,9 % till 1,3 %). Den kapacitetsuppbyggnad som krävs för att anpassa sig till förändringar i programmet eller för att justera kontrollprocesser kan dock medföra ökade kontrollkostnader. Nyttan med kontrollerna är följande:

- Satsningar på svagare eller bristfälliga förslag undviks.

- Planeringen och användningen av EU-medel, för att säkra EU-mervärdet, optimeras.

- Kvaliteten på bidragsavtalen säkerställs, misstag i identifieringen av rättsliga enheter undviks, en korrekt beräkning av EU-anslagen säkerställs och de åtgärder som är nödvändiga för att bidragssystemet ska fungera på ett korrekt sätt vidtas.

- Ej stödberättigande kostnader upptäcks i betalningsskedet.

- Fel som påverkar projektens laglighet och korrekthet upptäcks i samband med revisioner.

- Tillförlitligheten i den information som lämnas till kommissionen ökar.

Möjligheten att införa förenklade kostnadsalternativ kommer att övervägas, med förbehåll för en positiv kostnads-nyttobedömning av deras inverkan på felprocenten, kostnaderna för kontroller och kontrollernas ändamålsenlighet och effektivitet.

Uppskattad felnivå

Den beräknade risken vid utbetalning och vid avslutande uppskattas båda ligga under två procent på årsbasis, vilket motsvarar samma nivå som de felmarginaler som observerats för det andra programmet av FSE.

2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Kommissionens generaldirektorat med ansvar för de åtgärder som finansieras inom ramen för denna förordning åtar sig att skydda unionens ekonomiska intressen i enlighet med kommissionens strategi för bedrägeribekämpning COM(2019) 196 final och dess reviderade handlingsplan COM(2023) 405 final.

Åtgärderna för bedrägeribekämpning omfattar särskilt tillämpningen av förebyggande åtgärder mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, effektiva kontroller, återbetalning av belopp som utbetalats felaktigt och, om oriktigheter upptäcks, effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner i enlighet med rådets förordning (EG, Euratom) nr 2988/95, rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999.

GD MOVE och ENER, liksom genomförandeorganet Cinea har uppdaterat sina strategier och därmed sammanhängande åtgärdsplaner för bedrägeribekämpning på GD-nivå som omfattar hela utgiftscykeln, med hänsyn till proportionalitet och lönsamhet hos de åtgärder som ska genomföras, och som möjliggör riskbedömning av programmet.

De tre avdelningarna kommer att säkerställa att deras strategi för hantering av bedrägeririsker används för att identifiera högriskområden, med beaktande av GD:s sektorspecifika kostnads-nyttoanalys och Olafs arbete avseende bedrägeriförebyggande åtgärder och riskanalys.

Den administrativa övervakningen av avtal, bidrag och därmed förknippade utbetalningar faller på Cinea. Strategin för bedrägeribekämpning uppdateras vartannat

år, senast i 2024. Organet utvecklar sina egna åtgärder för bedrägeribekämpning, inbegripet en strategi för efterhandsrevision för att bedöma de underliggande transaktionernas laglighet och korrekthet och för att kräva återbetalning av de belopp som utbetalats felaktigt. Cinea genomgår varje år Europeiska revisionsrättens revision för en sann och rättvisande bild av räkenskaperna och av de underliggande transaktionernas laglighet och korrekthet (inkomster och utgifter), och organet är varje år föremål för det förfarande för ansvarsfrihet som används av Europaparlamentet och Europeiska unionens råd.

Avtal om bidrag och upphandling som ingås av de genomförande generaldirektoraten eller Cinea kommer att baseras på standardmallar där de allmänt tillämpliga åtgärderna för bedrägeribekämpning ingår, inbegripet den befogenhet att utföra revisioner, kontroller och inspektioner på plats som nämns ovan. Kommissionen, dess företrädare och revisionsrätten kommer att ha befogenhet till revision, av handlingar och på plats, av alla bidragsmottagare, uppdragstagare och underleverantörer som har mottagit medel från unionen.

Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) ska ha befogenhet att genomföra kontroller och inspektioner på plats av ekonomiska aktörer som, direkt eller indirekt, berörs av sådant stöd, i enlighet med de förfaranden som fastställs i förordning (Euratom, EG) nr 2185/96, i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar Europeiska unionens finansiella intressen i samband med en bidragsöverenskommelse, ett bidragsbeslut eller ett kontrakt om stöd från unionen. Europeiska åklagarmyndigheten (Eppo) kommer att ha nödvändig åtkomst för att utöva sina befogenheter i enlighet med rådets förordning (EU) 2017/1939.

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER

3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.[32]	från Efta-länder[33]	från kandidatländer och potentiella kandidater[34]	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål

- Nya budgetposter som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Efta-länder	från kandidatländer och potentiella kandidater	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
2	05 01 01 Stödutgifter for FSE (Transport, Energi, Militär rörlighet)	Icke-diff.	NEJ	JA	JA	NEJ
2	05 02 01 01 – FSE Transport	Diff.	NEJ	JA	JA	NEJ
2	05 02 01 02 – FSE Militär rörlighet	Diff.	NEJ	JA	JA	NEJ
2	05 02 02 – FSE Energi	Diff.	NEJ	JA	JA	NEJ

[32] Differentierade respektive icke-differentierade anslag.
[33] Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.
[34] Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen

3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

– ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk

– ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

3.2.1.1 Anslag i den antagna budgeten

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer	2

			År	År	År	År	År	År	År	**TOTALT Budgetram 2028–2034**
			2028	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	
Driftsanslag										
05 02 01 01 – FSE Transport	Åtaganden	(1a)	4,282	4,455	4,637	4,825	4,517	5,220	5,428	**33,864**
	Betalningar	(2a)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 01 02 – FSE Militär rörlighet	Åtaganden	(1b)	2,842	2,899	2,609	2,483	2,533	2,214	2,071	**17,651**
	Betalningar	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 02 – FSE-Energi	Åtaganden	(1b)	3,782	3,936	4,096	4,261	4,432	4,610	4,795	**29,912**
	Betalningar	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program										
05 01 01	Stödutgifter for FSE (Transport, Energi, Militär rörlighet)	(3)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**

TOTALA anslag	Åtaganden	=1a+1b+3	10,906	11,290	11,342	11,569	11,982	12,045	12,294	**81,428**
För GD Transport och rörlighet/Energi	Betalningar	=2a+2b+3								

Rubrik i den fleråriga budgetramen	**4**	”Administrativa utgifter”[35]

GD		År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**	**TOTALT Budgetram 2028–2034**
• Personalresurser		11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
• Övriga administrativa utgifter		114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
TOTALT GD Transport och rörlighet/Energi		**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

TOTALA anslag för RUBRIK 4 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

35 Nödvändiga anslag bör beräknas med hjälp av årsmedelkostnaderna på tillämplig webbsida i BUDGpedia.

		År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**	**TOTALT Budgetram 2028–2034**
TOTALA anslag för RUBRIKERNA 1–4	Åtaganden								
i den fleråriga budgetramen	Betalningar								

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

3.2.2 Beräknad output som finansierats med driftsanslag (ska inte fyllas i för decentraliserade byråer)

Utfalls- och resultatindikatorerna för att övervaka framsteg och resultat inom detta program kommer att motsvara de gemensamma indikatorer som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [XXX]* [prestationsförordningen].

3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

– ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk

– ☒ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

3.2.3.1 Anslag i den antagna budgeten

ANTAGNA ANSLAG	År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**	**TOTALT 2028–2034**
RUBRIK 4								
Personalresurser	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
Övriga administrativa utgifter	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
Delsumma för RUBRIK 4	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,704**
Utanför RUBRIK 4								
Personalresurser	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Andra utgifter av administrativ natur	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Delsumma utanför RUBRIK 4	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTALT	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

==========

==========

Personalbehov och andra utgifter av administrativ natur ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov kompletterat med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

3.2.4 Beräknat personalbehov

– ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk

– ☒ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

3.2.4.1 Finansierat med den antagna budgeten

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

ANTAGNA ANSLAG	År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0

01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)		0	0	0	0	0	0	0
• Extern personal (heltidsekvivalenter)								
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)		0	0	0	0	0	0	0
Post för admin. stöd	- vid huvudkontoret	0	0	0	0	0	0	0
	- vid EU:s delegationer	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7		0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7		40	40	40	40	40	40	40
TOTALT		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

3.2.4.3 Totalt personalbehov

TOTALA ANTAGNA ANSLAG + EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL		År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)								
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)		61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (EU:s delegationer)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)		0	0	0	0	0	0	0
• Extern personal (heltidsekvivalenter)								
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)		0	0	0	0	0	0	0
Post för admin. stöd	- vid huvudkontoret	0	0	0	0	0	0	0
	- vid EU:s delegationer	0	0	0	0	0	0	0

01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 4	0	0	0	0	0	0	0
Stödutgifter för Sekretariatet för prestationsgranskning	40	40	40	40	40	40	40
TOTALT	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

Med tanke på den allmänt ansträngda situationen under rubrik 4, både när det gäller personal och anslagsnivå, kommer personalbehoven att täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga och/eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet eller andra avdelningar inom kommissionen.

Personal som behövs för att genomföra förslaget (heltidsekvivalenter):

•	• **Täcks av befintlig personal vid kommissionens avdelningar**	• **Särskild ytterligare personal***		
•	•	**Finansieras genom rubrik 7 eller forskning**	**Finansieras genom BA-post**	**Finansieras genom avgifter**
Tjänster i tjänsteförteckningen	61		Ej tillämpligt	
Extern personal (kontraktsanställda, nationella experter, vikarier)	32		10*	

*De tio nya heltidsekvivalenterna motsvarar de tio tjänster som ska tillsättas år 2028 för sekretariatet för prestationsgranskning under budgetpost 02 01 21 02, i enlighet med vad medlagstiftarna kom överens om under förhandlingarna om Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning).

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	• Politikutveckling och strategi • Stöd till regionala och tematiska forum vid identifiering av projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse • Samordning och kommunikation med samtliga intressenter (medlemsstater, tredjeländer, andra generaldirektorat och EU-institutioner, tematiska och regionala forum osv.)

	• Utveckling av arbetsprogrammet • Urvalsprocesser • Förvaltning av årliga ansökningsomgångar och urval av projekt för ekonomiskt stöd från EU • Operativ och ekonomisk projektledning • Utvärderingar
Extern personal	• Stöd till regionala och tematiska forum vid identifiering av projekt av gemensamt intresse och projekt av ömsesidigt intresse • Stöd till urvalsprocesser • Stöd till förvaltning av årliga ansökningsomgångar och urval av projekt för ekonomiskt stöd från EU • Stöd till ekonomisk och operativ projektledning • Stöd till organisation för utvärderingar

3.2.5 Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar

TOTALT Anslag för digital teknik och it	År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**	**TOTALT Budgetram 2028–2034**
RUBRIK 4								
It-utgifter* (centralt)	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	**5,915**
Delsumma för RUBRIK 4	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**5,915**
Utanför RUBRIK 4								
It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter	14,23	14,59	14,967	15,364	15,78	16,217	16,675	**107,823**
Delsumma utanför RUBRIK 4	**14,23**	**14,59**	**14,967**	**15,364**	**15,78**	**16,217**	**16,675**	**107,823**
TOTALT	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**113,738**

*It-utgifter under rubrik 4 beräknades enligt instruktionerna från GD BUDG: Antalet heltidsekvivalenter multiplicerat med 8 200 EUR per heltidsekvivalent.

3.2.6 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Föreslaget överensstämmer med förslaget för den fleråriga budgetramen för 2028–2034

Förslaget/initiativet

– ☒ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter

– ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

	År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**	Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

– ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.

– ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:

  – ☐ Påverkan på egna medel

  – ☐ Påverkan på andra inkomster

  – ☐ Ange om inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna[36]						
		År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**
Artikel …….								

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

[36] Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

4. DIGITALA INSLAG

4.1 Krav med digital relevans

Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) kommer att fortsätta stödja it-verktyg som har visat sig vara avgörande för en effektiv och transparent projektledning. Verktyg såsom den gemensamma kontaktpunkten för elektroniskt datautbyte (Sedia), eGrants, TENtec, Map-IT, EMI-ECS, QlikSense (eller annan lösning för BI-system och dataanalys som möjliggör visualisering, utforskning och analys av data), Transparensplattformen (TP Viewer), Circabc, EUSurvey och Arachne är avgörande i detta sammanhang. FSE kommer dessutom att fortsätta stödja kommissionens genomförandeinsatser relaterade till en rad it-system och informationsutbytesmiljöer som krävs enligt EU-lagstiftning och initiativ såsom ESSKY, PRIME KPI, europeisk kontaktpunkt för sjöfart, eFTI med flera.

Sedia tillhandahåller, via portalen för finansiering och anbud (Finansierings- och anbudsportalen), en enda kontaktpunkt för finansierings- och upphandlingsförfaranden, vilket samlar deltagarnas uppgifter och minskar manuellt arbete. eGrants täcker hela bidragscykeln och säkerställer konsekvens och spårbarhet. Map-IT möjliggör kodning av både kvalitativa och kvantitativa projektindikatorer för att stödja tematisk och landsnivåbaserad rapportering. Circabc underlättar samarbetsinriktad dokumenthantering med versionskontroll och flerspråkig åtkomst. EUSurvey används för strukturerad uppgiftsinsamling, medan Arachne förbättrar projektövervakningen genom att identifiera potentiella bedrägeririsker med hjälp av berikade uppgifter och riskindikatorer.

TENtec, det tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), tillhandahåller interaktiva kartor och aktuella rapporter för att främja öppenhet, välgrundat beslutsfattande och allmän medvetenhet. TENtec samlar in och lagrar geografisk, finansiell och historisk information om transportnätsinfrastrukturen i EU och dess grannländer i syfte att stödja planering, politiskt beslutsfattande och övervakning av genomförandet av TEN-T-programmet. TENtec är ett system som krävs enligt förordning (EU) 2024/1679. Det är utvecklat i samarbete med medlemsstater och berörda parter och ger en heltäckande översikt över TEN-T-politiken, underlättar projektövervakning och stöder transportmodellering samt framtida planering. TENtec omfattar även uppgifter om militär rörlighet och infrastruktur för alternativa bränslen, vilka båda ligger till grund för relevanta politiska prioriteringar, och är anpassat för att hantera olika typer av data rörande politik som kräver geolokalisering.

Europeiska observatoriet för alternativa bränslen (EAFO), kopplat till TENtec, är ett centralt it-verktyg för att stödja övervakningen av omställningen till hållbar mobilitet, såsom exempelvis anges i förordning (EU) 2023/1804 om infrastruktur för alternativa drivmedel. EAFO tillhandahåller omfattande och aktuella uppgifter samt statistik om infrastruktur för alternativa drivmedel, fordonsanvändning och nationella politiska åtgärder inom hela EU. EAFO fungerar som det it-verktyg som stöder genomförandet av rättsliga skyldigheter enligt förordning (EU) 2023/1804, såsom den gemensamma EU-åtkomstpunkten för data om alternativa drivmedel.

EMI-ECS är ett it-verktyg som används för urval och tilldelning av kontrakt för externa experter som deltar i utvärderingen av förslag. QlikSense är ett verktyg som används för statistik och övervakning av projekt. Transparensplattformen och TP Viewer är verktyg som används för att tillhandahålla information och statistik om finansierade projekt till allmänheten.

Plattformen för det gemensamma europeiska luftrummet (ESSKY) stöder berörda parter i genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (SES) och dess prestations- och

avgiftssystem. Den ger tillgång till relevant information via bibliotek och erbjuder funktionalitet för dokumentinlämning.

Plattformen för järnvägsinfrastrukturförvaltare i Europas nyckelprestationsindikator (PRIME KPI) möjliggör övervakning av nyckelprestationsindikatorer som rör järnvägstransport. Den tillhandahåller en rapporteringsplattform för infrastrukturförvaltare.

Europeiska unionens C-ITS Security Credential Management System (EU CCMS) stöder införandet av C-ITS-system och -teknik i Europa. Det bygger på centrala element för att stödja säker interoperabilitet på EU-nivå. Direktiv 2010/040 om intelligenta transportsystem definierar kommissionens roller inom EU CCMS.

Miljön för den europeiska kontaktpunkten för sjöfart inrättades genom förordning (EU) 2019/1239 och är ett rättsligt och tekniskt ramverk för att harmonisera utbytet av administrativa formaliteter mellan sjöfartsoperatörer och myndigheter vid ett fartygsanlöp inom EU. Den består av ett nätverk av nationella kontaktpunkter för sjöfart som kompletteras med it-komponenter och tjänster som förvaltas av kommissionen.

Utbytesmiljön för elektronisk godstransportinformation (eFTI) är en EU-omfattande decentraliserad it-arkitektur, som inrättades genom förordning (EU) 2020/1056. Den kommer att stödja informationsutbytet mellan operatörer och behöriga myndigheter vid kontroller av efterlevnad av sex EU-förordningar och direktiv för transport samt över 170 nationella rättsakter som reglerar godstransport i medlemsstaterna.

Galileo Green Lane-lösningen övervakar trafiksituationen vid TEN-T-gränsövergångar för godstransport på väg samt restiden för godstransport på järnväg längs TEN-T-korridorer. Den ger gränskontrolltjänsteman och transportörer insyn i gränssituationen, vilket gör att de kan se vilka gränser har högre belastning. Galileo Green Lane möjliggör att gränsövergångar uppfyller kraven för Green Lane och säkerställer ett trafikflöde på under 15 minuter.

Det europeiska dataområdet för mobilitet bör möjliggöra upptäckt och delning av uppgifter från befintliga och framtida transport- och mobilitetsuppgiftskällor. I meddelandet om det europeiska dataområdet för mobilitet (COM(2023)751 final) redogjorde kommissionen för att en av huvudsakliga delarna är en (meta)dataportal där alla relevanta dataekosystem kan dela metadata om de datatyper de hanterar samt tillhörande villkor för dataåtkomst.

4.2 Data

De digitala verktyg som stöds av FSE är av mycket olika karaktär, berör olika transportsätt och olika aktörer som utbyter information (kommissionens avdelningar, stödmottagare, nationella myndigheter, affärspartners osv.). Verktygen hanterar därför också ett brett spektrum av olika uppgifter. I allmänhet följer de principen ”endast en gång”, vilket säkerställer maximal återanvändning av uppgifter och undviker upprepade uppgiftsinmatningar, samtidigt som uppgifter delas på ett säkert och tryggt sätt.

4.3 Digitala lösningar

Alla verktyg som beskrivs är utformade för att främja samordning, öka effektiviteten och säkerställa interoperabilitet, vilket stärker den övergripande kvaliteten i de processer som ligger till grund för kommissionens avdelningar relaterade till FSE och stöder ett smidigt genomförande av den inre marknaden.

4.4 Interoperabilitetsbedömning

Alla digitala verktyg som beskrivs används redan av berörda parter. De uppvisar stark interoperabilitet genom standardiserad teknik för informationsutbyte.

För det europeiska dataområdet för mobilitet arbetar kommissionen med detaljerna kring dess införande.

4.5 Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

De digitala verktyg som beskrivs fungerar effektivt och eventuella framtida förändringar eller förbättringar kommer att genomföras på ett kontrollerat och stegvist sätt för att säkerställa kontinuitet och undvika störningar i verksamheten eller i genomförandet av förordningen.