EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 16.7.2025
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten for perioden 2028-2034, om ændring af forordning (EU) 2024/1679 og om ophævelse af forordning (EU) 2021/1153

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Den 16. juli 2025 vedtog Kommissionen et forslag til den næste flerårige finansielle ramme for perioden efter 2027, herunder en finansieringsramme på 81 428 000 000 EUR for Connecting Europe-faciliteten (CEF) til investeringer i de transeuropæiske net for transport- og energiinfrastruktur, herunder militær mobilitet og projekter inden for vedvarende energi. Dette forslag har til formål at fastsætte retsgrundlaget for CEF for perioden 2028-2034.

• Begrundelse og formål

For at opnå intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst har EU brug for en tidssvarende, højtydende og robust infrastruktur, der kan bidrage til at forbinde og integrere transport- og energisektorerne i hele EU og i alle dets regioner. Sådanne forbindelser er vigtige for at forbedre den frie bevægelighed for personer, varer, kapital og tjenesteydelser.

De transeuropæiske net for transport og energi:

- fremmer grænseoverskridende forbindelser
- værner om EU's sikkerhed
- øger Europas sociale markedsøkonomis konkurrenceevne
- bidrager til bekæmpelse af klimaændringer
- ophæver isolation og fremmer øget økonomisk, social og territorial samhørighed.

Der er også behov for transeuropæiske net med høj kapacitet for at øge EU's modstandsdygtighed og militære beredskab.

Problemfri forbindelser for transport og energi i hele Europa vil bidrage til det indre markeds succes. De vil give håndgribelige fordele for alle europæiske borgere og virksomheder ved at gøre det mere effektivt og bæredygtigt for dem at rejse, sende varer og få leveret sikker, overkommelig og dekarboniseret energi.

Med henblik herpå støtter CEF investeringer både i transport- og energiinfrastruktur gennem udvikling af de transeuropæiske net og i grænseoverskridende projekter for vedvarende energi. I lyset af de stigende risici forbundet med naturlige og teknologiske farer, nye sikkerhedstrusler og andre forstyrrelser er det afgørende at sikre, at investeringer under CEF er risikobaserede og katastroferesistente i overensstemmelse med målene i EU-strategien for en beredskabsunion.

CEF fokuserer på projekter med den største merværdi for EU og katalyserer investeringer i projekter med grænseoverskridende virkninger og interoperable systemer på europæisk plan, som fortsat skal finansieres efter 2027. Ved at yde støtte til grænseoverskridende projekter direkte på EU-plan bidrager CEF til at løse koordineringsproblemer, der opstår som følge af projekternes multijurisdiktionelle karakter. Med sin effektive modus operandi afhjælper CEF markedssvigt og bidrager til at mobilisere yderligere investeringer og finansiering fra andre kilder såsom nationale budgetter, nationale energitakstsystemer og den private sektor ved hjælp af hele spektret af værktøjer, der er til rådighed i henhold til finansforordningen.

På transportområdet har CEF til formål at bidrage til færdiggørelsen af det transeuropæiske transportnet ("TEN-T") med fokus på at færdiggøre hovednettet og det udvidede hovednet senest i 2030 og 2040. Udviklingen af et multimodalt transportnet i hele Europa er en afgørende forudsætning for vækst og bæredygtighed i Europa – fra indgangsstederne, som er havnene, til de grundlæggende landforbindelser, der er nødvendige for det indre marked og regionernes konnektivitet. I denne sammenhæng vil CEF især koncentrere sig om infrastrukturprojekter med en stærk grænseoverskridende dimension, såsom Rail Baltica-projektet, Brennerbasistunnelen, den indre vandvej Seine-Escaut, Brno-Bratislava, Thessaloniki-Bukarest eller udviklingen af baglandsforbindelser til TEN-T-havne.

I tæt samarbejde med Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne og de nationale og regionale partnerskabsplaner støtter CEF også interoperabel, sikker og intelligent mobilitet på TEN-T-nettet (f.eks. ved at indføre europæiske trafikstyringssystemer såsom European Rail Traffic Management System eller flodinformationstjenester for indre vandveje), eller, hvor det er relevant, ved at sikre deres sammenkobling gennem interoperabilitet, standarder eller brugerterminaler til EU's rumsystemer såsom Galileo, EGNOS og IRIS² med henblik på henholdsvis positionering, navigation og tidsbestemmelse samt sikker konnektivitet, og bidrager til EU's omstilling til bæredygtig, dekarboniseret mobilitet (f.eks. ved at sørge for strømforsyning fra land til fartøjer i TEN-T-havne).

CEF kan også investere i grænseoverskridende forbindelser med tredjelande, der gennemfører udvidelse af TEN-T-korridorerne til kandidatlande. Dette er f.eks. sket i perioden 2021-2027 for forbindelserne til Ukraine og Moldova, hvor solidaritetsbanernes funktion er blevet forbedret, og det forberedende arbejde med at tilpasse jernbanesporvidden i disse to lande til EU-standarden er blevet påbegyndt. Selv om dette var berettiget på grund af krisen efter den russiske angrebskrig mod Ukraine og i forventning om deres tættere integration i EU-markedet, leder sådanne investeringer ressourcer væk fra projekter på Unionens område.

Hvis de grænseoverskridende TEN-T-projekter ikke gennemføres, vil stigningen i rejsetiden og rejseomkostningerne for personer og varer føre til økonomiske tab som følge af reduceret samlet produktivitet og langsommere vækst i samhandelen inden for EU. Dette vil svare til en reduktion af BNP på -0,4 % i 2030 og på -0,8 % i 2050 i forhold til et scenarie, hvor de grænseoverskridende TEN-T-projekter gennemføres. Beskæftigelsen i medlemsstaterne vil også falde med -0,08 % i 2030 og med -0,13 % i 2050 i forhold til referencescenariet[1].

CEF bør også yde EU-finansiering til gennemførelse af transportprojekter med dobbelt anvendelse til både civile og militære formål for at muliggøre uhindret militær mobilitet i hele EU. Den nuværende transportinfrastruktur i EU (herunder TEN-T) muliggør ikke store bevægelser af tropper samt tungt udstyr og materiel med kort varsel. Dette er afgørende for europæisk sikkerhed og forsvar, hvilket anerkendes i den fælles hvidbog om fremtiden for det europæiske forsvar 2030, der blev vedtaget den 19. marts 2025. CEF bidrager også til EU-strategien for en beredskabsunions overordnede mål om at skabe en sikker og modstandsdygtig Union, der har til formål at bevare samfundets vitale funktioner under alle forhold.

[1] Europa-Kommissionen Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, 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*, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/7839720.

EU har udpeget fire prioriterede multimodale militære mobilitetskorridorer, der dækker jernbane, vej, floder, hav og luft, og som kræver betydelige og presserende investeringer for at lette transporten af tropper og militært udstyr. Disse omfatter udvidelse af jernbanetunneller, forstærkning af vej- og jernbanebroer samt udvidelse af havne- og lufthavnsterminaler. Sammen med medlemsstaterne og det militære samfund er der identificeret prioriterede investeringer for at fjerne de mest presserende flaskehalse ("hotspots").

Som et vigtigt redskab til at fuldføre energiunionen vil CEF yde finansiering til to typer grænseoverskridende energiprojekter:

- energiinfrastrukturprojekter inden for el-, brint- og kuldioxidtransportsektorerne, der har en betydelig grænseoverskridende indvirkning, og som har fået tildelt status som projekt af fælles interesse (PCI) eller projekt af gensidig interesse (PMI) i henhold til TEN-E-forordningen
- grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, der er baseret på en samarbejdsaftale mellem medlemsstater i henhold til direktivet om vedvarende energi.

Disse projekter er afgørende for at i) forbedre energiforsyningssikkerheden i EU og i tilgrænsende tredjelande, ii) dekarbonisere energisystemet, iii) fremme integrationen af vedvarende energikilder både på land og offshore, iv) opnå en bedre integration af energimarkederne og v) give husholdninger og virksomheder i Europa adgang til energi til overkommelige priser og dermed bidrage til den europæiske økonomis konkurrenceevne og borgernes velstand.

I sine konklusioner om fremme af bæredygtig elnetinfrastruktur, som blev godkendt af Rådet (transport, telekommunikation og energi) den 30. maj 2024, anerkendte Rådet "det hidtil usete behov for investeringer i elnet på både transmissions- og distributionsniveau med henblik på at sikre et stærkt sammenkoblet, integreret og synkroniseret europæisk elsystem", opfordrede Kommissionen "til at undersøge, hvordan de samlede investeringer i elnetinfrastruktur kan øges" og understregede "behovet for en robust CEF med henblik på i tilstrækkelig grad at kunne reagere på og støtte de øgede behov for investeringer i onshore- og offshorenetudviklingsprojekter".

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

CEF's overordnede mål er at støtte opfyldelsen af EU's politiske mål i transport- og energisektoren for de transeuropæiske net og det grænseoverskridende samarbejde om vedvarende energi ved at muliggøre eller fremskynde investeringer i projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse samt ved at støtte det grænseoverskridende samarbejde om produktion af vedvarende energi.

I transportsektoren bidrager CEF til EU's langsigtede mål om færdiggørelse af TEN-T-hovednettet senest i 2030[2], færdiggørelse af det udvidede hovednet senest i 2040 og, hvor det er relevant, fremskridt hen imod færdiggørelsen af det samlede TEN-T-net senest i 2050

[2] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

gennem forberedende undersøgelser. Navnlig med henblik på færdiggørelsen af hovednettet vil den næste flerårige finansielle ramme (FFR) således være afgørende.

CEF-finansierede investeringer støtter også overgangen til ren, interoperabel og multimodal mobilitet. CEF bidrager ligeledes til at udvikle et europæisk højhastighedsjernbanenet, der har til formål at forbinde EU's hovedstæder (herunder via nattog) og fremskynde jernbanefragt.

I energisektoren supplerer CEF rammerne for de transeuropæiske energinet (TEN-E) og udvælgelsen af projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse. I henhold til TEN-E-forordningen gælder følgende tretrinslogik for investeringer i disse projekter af fælles interesse og af gensidig interesse. For det første bør markedet have prioritet til at investere. For det andet bør reguleringsmæssige løsninger undersøges, hvis markedet ikke foretager investeringer, og de relevante reguleringsmæssige rammer bør om nødvendigt tilpasses. For det tredje kan der, hvis de første to trin ikke er tilstrækkelige til at gennemføre de nødvendige investeringer i projekter af fælles interesse, ydes CEF-tilskud til støtteberettigede projekter af fælles interesse som en sidste udvej. CEF supplerer også de samarbejdsmekanismer, der er fastsat i direktivet om vedvarende energi, såsom statistiske overførsler, fælles projekter eller fælles støtteordninger.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Transport- og energiinfrastruktur samt energiproduktion vil i varierende grad blive støttet af forskellige EU-finansieringsprogrammer og -instrumenter, herunder CEF, de nationale og regionale partnerskabsplaner, Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne og Horisont Europa samt instrumentet for et globalt Europa.

Det er vigtigt at gøre mest effektiv brug af de forskellige EU-finansieringsprogrammer og -instrumenter og dermed maksimere komplementariteten og merværdien af de investeringer, der støttes af EU. Dette bør opnås via FFR's nye struktur ved at opretholde sammenhæng på tværs af relevante EU-programmer, undgå overlap og fokusere på investeringer med høj merværdi på EU-plan.

I denne sammenhæng bør CEF fokusere på at støtte i) projekter med en grænseoverskridende dimension på TEN-T- og TEN-E-nettene, ii) projekter for uhindret militær mobilitet på tværs af EU og iii) projekter inden for samarbejde om vedvarende energi. Investeringer i TEN-T-nettet under de nationale og regionale partnerskabsplaner bør supplere investeringer under CEF.

Udvidelsen af TEN-T-korridorerne til kandidatlande samt transport- og energiinfrastruktur i tredjelande bør støttes i tæt koordinering med instrumentet for et globalt Europa.

Der vil blive tilstræbt en stærk samskabelsesproces mellem forskning og innovation og CEF, navnlig med henblik på dekarbonisering af alle transportformer, men også for energi. Horisont Europa vil fortsat støtte forskning og innovation inden for transport og energi. Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne vil dække opskalering og udbredelse af banebrydende innovative løsninger til dekarbonisering, digitalisering, bæredygtighed og modstandsdygtighed inden for transport og energi (f.eks. en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem, der understøttes af kunstig intelligens og cloudteknologier, civil-militær dobbeltanvendelse og fremtidens nulemissionsfærge). Den bør navnlig identificere den bedste blanding af privat og offentlig kapital til sådanne investeringer.

CEF's tiltag bør anvendes til at imødekomme markedssvigt eller suboptimale investeringsforhold, på en forholdsmæssigt afpasset måde, som ikke medfører overlapning eller fortrænger privat finansiering, og som har en klar europæisk merværdi. I denne forbindelse kan CEF's og opsparings- og investeringsunionens[3] foranstaltninger være gensidigt understøttende, da offentlig finansiering kan være effektiv til at mindske risikoen ved store infrastrukturprojekter og tiltrække private investeringer i EU, hvilket skaber en betydelig løftestangseffekt. Samtidig kan den stigende tilgængelighed af effektive kollektive investeringsinstrumenter, såsom de europæiske langsigtede investeringsfonde (ELTIF'er), effektivt katalysere langsigtede investeringer fra institutionelle og andre private investorer i infrastrukturprojekter og dermed supplere og forstærke den finansiering, der er til rådighed fra CEF. Dette vil også sikre sammenhæng mellem tiltagene under programmet og EU's statsstøtteregler, herunder flerlandeprojekter såsom vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse, og undgå unødige konkurrenceforvridninger på det indre marked.

Unionens transport- og energimål skal nås på en måde, der sikrer konkurrenceevne, økonomisk vækst, samhørighed og sikkerhed, i overensstemmelse med klima- og miljøpolitikkerne. Investeringerne bør understøtte målet om klimaneutralitet senest i 2050, undgå tab af biodiversitet og reducere eller eliminere forurening i overensstemmelse med EU's politik og lovgivning. Hvor det er relevant, kan naturbaserede løsninger integreres i projekter, da de ofte kan øge modstandsdygtigheden over for klimaændringer, samtidig med at de er omkostningseffektive og giver fordele for samfundet.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

De transeuropæiske net er omfattet af artikel 170 i TEUF: "[Unionen] bidrager (...) til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiinfrastrukturområdet".

EU's ret til at handle på området finansiering af infrastruktur er fastsat i artikel 171 i TEUF, hvoraf det fremgår, at Unionen "kan støtte projekter af fælles interesse, der støttes af medlemsstater, (…), navnlig i form af forundersøgelser, lånegarantier eller rentegodtgørelser".

Ifølge artikel 172 i TEUF skal "[d]e i artikel 171, stk. 1, omhandlede retningslinjer og andre foranstaltninger vedtages af Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure og efter høring af Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget".

Grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi er omfattet af artikel 194, stk. 1, i TEUF, hvori det hedder, at "[s]om led i det indre markeds oprettelse og funktion og under hensyn til kravet om at bevare og forbedre miljøet sigter Unionens politik på energiområdet mod i en ånd af solidaritet mellem medlemsstaterne: a) at sikre energimarkedets funktion, b) at sikre energiforsyningssikkerheden i Unionen, c) at fremme energieffektivitet og energibesparelser samt udvikling af nye og vedvarende energikilder."

[3] COM(2025) 124 final.

Med henblik herpå fastsætter Europa-Parlamentet og Rådet, jf. artikel 194, stk. 2, i TEUF, "efter den almindelige lovgivningsprocedure de foranstaltninger, der er nødvendige for at nå" målene i artikel 194, stk. 1.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Omfanget og typen af de problemer, som CEF har til formål at løse, kræver specifikt en EU-indsats, da de i sagens natur er EU-dækkende og mere effektivt kan løses på EU-plan, hvilket samlet set fører til større fordele, hurtigere gennemførelse og lavere omkostninger, hvis Kommissionen koordinerer medlemsstaternes indsats.

EU-finansiering er også det rette middel til at løse de finansieringsudfordringer, som grænseoverskridende projekter typisk står over for. Den ulige fordeling af projektfordele og projektomkostninger mellem de forskellige berørte medlemsstater gør det vanskeligere at finansiere disse projekter udelukkende via nationale finansieringskilder.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet og falder ind under anvendelsesområdet for indsatsen inden for de transeuropæiske net som fastsat i artikel 170 i TEUF og artikel 194 i TEUF for grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi. Tiltaget i dette forslag er specifikt begrænset til EU-dimensionen inden for transportinfrastruktur, energiinfrastruktur og grænseoverskridende udbredelse af vedvarende energikilder.

- **Valg af instrument**

Retsakten og typen af foranstaltning (dvs. finansiering) er begge defineret i TEUF, der udgør retsgrundlaget for CEF, og hvori det fastslås, at opgaver, hovedmål og indretning med hensyn til de transeuropæiske net kan fastlægges ved forordninger.

3. RESULTATER AF RETROSPEKTIVE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Den efterfølgende evaluering af CEF 2014-2020 og den foreløbige evaluering af CEF 2021-2027 gennemføres sideløbende, og arbejdet er langt fremme.

For CEF 2014-2020 er alle tilskudsaftaler i transportsektoren udløbet ved udgangen af 2024, og projekterne er i færd med at blive afsluttet. Indtil videre er mere end halvdelen af projekterne blevet afsluttet. Disse har en absorptionsgrad på 91,3 % af det tildelte budget sammenlignet med beløbet i den senest gældende tilskudsaftale. I betragtning af denne høje absorptionsgrad har en meget stor del af de afsluttede projekter opnået deres mål som fastsat i tilskudsaftalen (f.eks.: fremskridt med gennemførelsen af grænseoverskridende strækninger, udrulning af ERTMS, forbedrede forbindelser til baglandet for havne, forbedrede indre vandveje osv.).

For CEF 2014-2020 i energisektoren bestod porteføljen af 149 tiltag, hvoraf 141 allerede er afsluttet. Omkring 8 tiltag, herunder store byggeprojekter i elsektoren, er i gang. De samlede finansielle fremskridt for hele CEF-1-porteføljen ved udgangen af 2024 var 58 %.

Størstedelen af transportbudgettet og den største andel af energibudgettet for den nuværende CEF 2021-2027 er blevet afsat til projekter. Budgettet for militær mobilitet under CEF

Transport (1,7 mia. EUR) blev fremrykket efter Ruslands fuldskala-invasion af Ukraine og er fuldt ud tildelt. De sidste midler blev tildelt i begyndelsen af 2024, hvorefter der ikke var ressourcer til de fire resterende år af den nuværende FFR. Ved udgangen af 2024 var nogle få projekter afsluttet (f.eks. infrastruktur for alternative drivmidler og sikre og trygge parkeringsområder). Under CEF Energi blev ca. 166 projekter af fælles interesse og af gensidig interesse udvalgt i henhold til den første liste med projekter af fælles og af gensidig interesse, hvoraf 41 blev tildelt finansiering i 2024-indkaldelsen, hvilket viser de betydelige finansieringsbehov for grænseoverskridende energiinfrastruktur.

Da investering i infrastruktur er en langsigtet proces, er det for tidligt at måle resultaterne af CEF 2021-2027. CEF har sikret 1,5 mia. EUR i ikketilbagebetalingspligtig tilskudsstøtte, hvilket har styrket den grænseoverskridende konnektivitet mellem EU og Ukraine og øget kapaciteten via solidaritetsbanerne og TEN-T-korridorerne.

De foreløbige resultater af begge CEF-evalueringer bekræfter, at programmet indtil nu har klaret sig godt. Instrumentets udformning er hensigtsmæssig med henblik på at afhjælpe en historisk mangel på finansiering af grænseoverskridende infrastruktur med høj EU-merværdi ved at øremærke midler til disse projekter gennem et særligt instrument. Det er i overensstemmelse med andre EU-finansieringsinstrumenter og -politikker, især vedrørende dekarbonisering og miljømæssig bæredygtighed. Dets forvaltningsmodel (med konkurrenceprægede indkaldelser af forslag og direkte forvaltning af midler gennem et centraliseret agentur) er velegnet til at imødekomme programmets behov og sikre lige vilkår for ansøgerne.

CEF-finansiering anses konsekvent for uundværlig og muliggør vigtige transportprojekter, der ellers ville blive udsat for betydelige forsinkelser, få reduceret omfang eller slet ikke blive gennemført på grund af utilstrækkelig national eller privat finansiering. Ud over direkte finansiel støtte giver CEF også en betydelig løftestangseffekt, tiltrækker yderligere offentlig og privat kapital og fungerer som et strategisk anker for investeringer.

Den seneste indikation fra antallet og værdien af tiltag, der finansieres efter emne og delprogram, samt fra programerklæringen for CEF 2021-2027, er, at CEF også er på vej til at nå de fleste af sine outputmål med stærke resultater i forhold til at opfylde de forventede output. Selv om det vil tage tid, før de fulde resultater og virkninger viser sig, tyder programmets nuværende forløb på positive resultater i overensstemmelse med dets mål.

Som fastsat i artikel 22, stk. 4, i forordning (EU) 2021/1153 om oprettelse af CEF[4], som i øjeblikket er gældende, vil Kommissionen i efteråret i år offentliggøre en statusrapport om gennemførelsen af programmet fra 2021 til 2024. Den vil for hver sektor fremlægge: de forskellige indkaldelser af forslag, de vigtigste investeringsområder og hvordan CEF har formået at reagere på de seneste kriser.

- **Høringer af interessenter**

En række offentlige høringer, der dækkede hele spektret af fremtidig EU-finansiering, blev iværksat den 12. februar og var åbne indtil den 6. maj 2025. Én høring omfattede EU-finansiering, der gennemføres sammen med medlemsstaterne og regionerne, og dækkede

[4] Artikel 22, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 (EØS-relevant tekst).

transeuropæiske net, samhørighedspolitikken, den fælles landbrugspolitik, fiskeripolitikken, havpolitikken og indre anliggender.

For så vidt angår de transeuropæiske net understreger interessenterne den afgørende betydning af at opretholde et særligt instrument for transportinfrastruktur på EU-plan (såsom CEF), der er adskilt fra de nationale investeringsrammer.

Offentlige myndigheder fra Central- og Østeuropa går ind for målrettet EU-støtte til at opgradere og udvide vigtige TEN-T-korridorer med henvisning til forsinkelser i elektrificeringen, flaskehalse i godskapaciteten og mangler med hensyn til multimodal konnektivitet. Polske og rumænske respondenter peger f.eks. på behovet for bedre øst-vest-forbindelser og interoperable signalsystemer for at forbedre den grænseoverskridende mobilitet.

På energiområdet fremhæver interessenterne flere vedvarende udfordringer, der underminerer effektiviteten og inklusiviteten af EU's støtte til energiinfrastruktur. Offentlige myndigheder fra Rumænien, Polen, Tyskland og Spanien understreger, at forældet netinfrastruktur, især i landdistrikter og kulafhængige områder, fungerer som en flaskehals for udrulningen af vedvarende energi. Disse regioner mangler ofte tilstrækkelig transmissionskapacitet eller oplever forsinkelser i moderniseringen af elnettet, hvilket fører til fastlåste projekter og manglende opfyldelse af klimamålene. Regionale og kommunale aktører, især fra Finland og de baltiske lande, giver udtryk for bekymring over de langsomme fremskridt med grænseoverskridende samkøringsforbindelser og den fragmenterede planlægning mellem nationale niveauer og EU-niveauer. Dette anses for at svække det europæiske energisystems modstandsdygtighed og interoperabilitet, især i lyset af geopolitiske spændinger.

Fra marts til maj 2025 organiserede Kommissionen et europæisk borgerpanel om et nyt EU-budget som en måde for borgerne at engagere sig med EU-institutionerne på og få indflydelse på EU's beslutningsproces. Arrangementet omfattede tre sessioner med 150 tilfældigt udvalgte borgere, herunder en fysisk session fra 28.-30. marts, en anden onlinesession (25.-27. april) og en tredje og sidste session i Bruxelles (16.-18. maj). Deltagerne, der kom fra alle 27 EU-lande og repræsenterede EU's mangfoldighed, reflekterede over, hvor EU-budgettet kunne tilføre europæerne størst merværdi, og fremhævede også betydningen af grænseoverskridende infrastruktur, især inden for transport. Et betydeligt antal medlemsstater anmodede om yderligere budget til militær mobilitet i forbindelse med midtvejsevalueringen af den nuværende FFR i 2024 på grund af den opbrugte CEF-ramme. Mange medlemsstater opfordrer også regelmæssigt til, at militær mobilitet fastsættes som en prioritet for EU's investeringer i transportinfrastruktur, i betragtning af den overordnede geopolitiske kontekst og de skiftende sikkerhedsforhold på Rådets møder og i formater vedrørende sikkerhed og forsvar.

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget understøttes af konsekvensanalysen af nationalt forhåndstildelte rammebeløb inden for FFR efter 2027, som blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol den 7. juli 2025. Udvalget afgav sin udtalelse den 10. juli.

Konsekvensanalysen fokuserede på udformningen og omfanget af nationale og regionale partnerskabsplaner til gennemførelse af fremtidige nationalt forhåndstildelte rammebeløb. For investeringer i det transeuropæiske transportnet (herunder militær mobilitet), energiinfrastruktur og grænseoverskridende samarbejde om vedvarende energi vurderede den to muligheder for finansiering af grænseoverskridende projekter: gennemførelse under

nationalt forhåndstildelte rammebeløb eller et særligt instrument til grænseoverskridende projekter.

I konsekvensanalysen blev erfaringer fra gennemførelsen af grænseoverskridende projekter under de nuværende nationale og regionale planer (f.eks. samhørighedspolitikken og genopretnings- og resiliensfaciliteten) sammenlignet med erfaringer inden for CEF. Analysen vurderede også den administrative byrde for medlemsstaternes myndigheder og projektpromotorer for begge muligheder og drøftede den optimale anvendelse af EU-midler.

Konsekvensanalysen konkluderede, at direkte forvaltet EU-støtte vil sikre den forudsigelighed og stabilitet, som komplekse grænseoverskridende projekter har brug for. Tildeling af tilskud gennem en konkurrencebaseret og trinvis tilgang vil gøre det muligt at fokusere på de mest modne projekter.

Tættere forbindelser mellem EU-finansiering og de politiske prioriteter i de nationale planer vil styrke deres grænseoverskridende dimension. Gennemførelse af grænseoverskridende infrastrukturprojekter gennem planerne vil imidlertid være mere kompleks og bekostelig for både medlemsstaternes myndigheder og projektansøgere. Det vil være en langvarig proces for medlemsstaterne at tilpasse deres investeringsdagsordener til nabolandenes, både under forhandlingerne om den oprindelige plan og i tilfælde af ændringer. Tyskland vil f.eks. skulle koordinere sin nationale plan med otte nabomedlemsstater, og Ungarn med fem nabomedlemsstater. I tilfælde, hvor processen forsinkes i en eller flere medlemsstater, kan dette medføre afledte forsinkelser. Kommissionen kan støtte disse koordineringsbestræbelser (både under forhandlingerne og gennem ydelse af teknisk bistand via planerne), men byrden for medlemsstaternes myndigheder vil fortsat være betydelig. Dette kan også i væsentlig grad øge den administrative byrde for projektiværksættere, som vil skulle gennemføre deres grænseoverskridende projekter i henhold til flere nationale planer og rapportere inden for særskilte rapporterings- og revisionsordninger (én pr. medlemsstat).

Konsekvensanalysen understregede imidlertid, at de nationale og regionale partnerskabsplaner kan rumme supplerende investeringer i grænseoverskridende strækninger og projekter af stor EU-relevans. Disse kan omfatte strækninger af national interesse på de transeuropæiske net og visse energiprojekter, såsom nationale netforstærkninger, der understøtter grænseoverskridende sammenkoblinger. Da disse projekter vil blive gennemført på en enkelt medlemsstats område, vil deres gennemførelse ikke medføre de ovennævnte ekstraomkostninger for grænseoverskridende projekter, der involverer mere end én medlemsstat. Tildelinger til disse projekter kan også være meget relevante, når de kombineres med EU-finansiering som led i centralt forvaltede, grænseoverskridende auktioner over vedvarende energi (auktioner-som-en-tjeneste-modellen).

Direkte forvaltet EU-støtte vil sikre den forudsigelighed og stabilitet, som komplekse grænseoverskridende projekter har brug for. Tildeling af finansiering direkte på EU-plan vil gøre det muligt at opretholde det langsigtede politiske engagement i strategiske projekter og skabe tilstrækkelig sikkerhed, forudsigelighed og stabilitet for andre investorer. Direkte forvaltning vil også lette en koordineret gennemførelse af militære mobilitetsprojekter for at muliggøre en uhindret og hurtig transport af tropper og militært udstyr på tværs af EU.

Tildeling af tilskud i en konkurrencepræget og trinvis tilgang under direkte forvaltning vil sikre forudsigelighed i finansieringen og gøre det muligt at fokusere på de mest modne (faser af) projekter. Hvis der er betydelige forsinkelser under gennemførelsen, eller hvis projektomkostningerne er lavere end oprindeligt forventet (f.eks. gennem vellykkede

offentlige udbudsprocedurer), kan eventuelle beløb, der ikke anvendes af støttemodtagerne, desuden omfordeles til andre projekter. CEF's "use it or lose it"-regel har sikret, at midlerne optimeres inden for programmet og omfordeles til andre projekter, der giver den bedste EU-merværdi. For CEF 2014-2020 vil "use it or lose it"-tilgangen gøre det muligt at øge programabsorptionen fra ca. 80 % til 90 % på grundlag af de nuværende skøn.

Direkte forvaltning af komplekse grænseoverskridende projekter vil også reducere de administrative omkostninger for medlemsstaternes myndigheder. Stordriftsfordele under en omkostningsbaseret leveringsmodel bidrager til at holde de samlede omkostninger ved direkte forvaltning nede. Dette bekræftes af det høje produktivitetsforhold, hvor hver fuldtidsækvivalent medarbejder håndterer et gennemsnitligt budget på 25 mio. EUR om året. Dette dækker hele programforvaltningens livscyklus fra offentliggørelse af indkaldelse frem til revision, inklusive feedback til politik og rapportering. Den direkte forvaltning af grænseoverskridende projekter inden for transport og energi er omkostningseffektiv og udgør 0,39 % af EU-midlerne i perioden 2021-2027, inklusive alle koordinerings- og forvaltningsomkostninger i Kommissionen.

Et særskilt instrument vil dog kræve en indsats for at sikre overensstemmelse med de transport- og energiinvesteringer, der indgår i planerne.

Kommissionens forslag afspejler fordelene ved et dedikeret instrument for grænseoverskridende projekter, som er identificeret i konsekvensanalysen.

- **Forenkling**

Kommissionens globale forenklingsindsats i perioden efter FFR 2027 vil også finde anvendelse på gennemførelsen af CEF-programmet.

CEF er udformet med henblik på at reducere overlap og kompleksitet. Hvad angår transport- og energiinfrastruktur vil CEF således fokusere på projekter med en klar grænseoverskridende dimension, som supplerer investeringer inden for rammerne af de nationale og regionale partnerskabsplaner.

Reglerne for de nationale og regionale partnerskabsplaner og CEF er så vidt muligt tilpasset hinanden. En klar afgrænsning mellem CEF og de nationale og regionale partnerskabsplaner samt tilpasning af reglerne vil reducere de nuværende kompleksiteter i EU's finansieringslandskab og komme både medlemsstaternes myndigheder og støttemodtagere til gode.

For yderligere at forenkle processen vil CEF, hvor det er relevant, anvende forenklede omkostningsmuligheder (engangsbeløb, enhedsomkostninger) ved tildeling af tilskud. Forordningen vil også skabe en yderligere forenklet retlig ramme for CEF gennem muligheden for at flytte bestemmelser og betingelser til arbejdsprogrammer.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [XXX]* [præstationsforordningen], der foreslås som en del af FFR for perioden efter 2027, har til formål at reducere inkonsekvensen og kompleksiteten i overvågnings- og rapporteringskravene. Overvågnings-, evaluerings- og rapporteringsordninger vil ikke blive fastsat individuelt for hvert finansieringsinstrument såsom CEF, men vil blive forenklet og strømlinet i hele FFR, herunder for information, kommunikation og synlighed.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Kommissionens forslag til CEF omfatter følgende beløb: 81 428 000 000 EUR (i løbende priser).

På baggrund af de positive erfaringer fra gennemførelsen af de tidligere CEF-programmer foreslår Kommissionen at fortsætte gennemførelsen af det nye program for begge CEF-sektorer med direkte forvaltning ved Kommissionen og et forvaltningsorgan.

Som nærmere beskrevet i oversigten over finansielle og digitale virkninger vil det foreslåede budget dække alle de nødvendige aktionsudgifter til gennemførelsen af programmet såvel som udgifter til menneskelige ressourcer og andre administrative udgifter i forbindelse med forvaltningen af programmet.

5. ANDRE FORHOLD

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 – Genstand

I denne artikel præciseres forordningens genstand, som er at oprette Connecting Europe-faciliteten.

Artikel 2 – Definitioner

I denne artikel fastsættes forordningens definitioner.

Artikel 3 – Programmets målsætninger

I denne artikel fastsættes programmets overordnede mål og de specifikke mål for hver sektor.

Artikel 4 – Budget

I denne artikel fastlægges den vejledende finansielle tildeling til programmet.

Artiklen indeholder en bestemmelse til at dække de nødvendige udgifter til forberedelses-, overvågnings-, kontrol-, revisions- og evalueringsaktiviteter samt andre aktiviteter, de nødvendige undersøgelser, ekspertmøder, institutionelle IT-værktøjer og al anden teknisk og administrativ bistand, der er behov for i forbindelse med programmets forvaltning.

Artikel 5 – Yderligere ressourcer

I denne artikel fastsættes betingelserne for de yderligere finansielle bidrag til programmet.

Artikel 6 – Alternativ, kombineret og kumulativ finansiering

I denne artikel sikres det, at tiltag, som har modtaget et bidrag under programmet, også kan modtage et bidrag fra andre EU-programmer, forudsat at bidragene ikke dækker de samme omkostninger.

Artikel 7 – Tredjelande, der er associeret med programmet

I denne artikel fastsættes de betingelser, under hvilke tredjelande kan deltage i programmet.

Artikel 8 – Gennemførelse og former for EU-finansiering

I denne artikel fastlægges CEF's forvaltningsmetode som direkte forvaltning. Alle former for finansiering og finansiel støtte, der er omfattet af finansforordningen, kan anvendes. Støtte til finansielle instrumenter eller budgetgarantier kanaliseres gennem investeringsinstrumentet ECF (Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne) eller gennemførelsesmekanismen GE (instrumentet for et globalt Europa).

Artikel 9 – Støtteberettigelse

I denne artikel fastlægges kriterierne for støtteberettigelse inden for programmet for personer og enheder.

Artikel 10 – Supplerende regler for tilskud

I denne artikel fastsættes betingelserne for nedsættelse, suspension, ophør eller overførsel af tilskud for at sikre en forsvarlig økonomisk forvaltning og for at afbøde de risici, der er forbundet med betydelige forsinkelser, som kan opstå i forbindelse med store infrastrukturprojekter. Det fastsættes, at tilskud kan nedsættes eller bringes til ophør, hvis det tiltag, der er tildelt tilskud til, ikke er påbegyndt inden et år efter den startdato, der er angivet i tilskudsaftalen, eller hvis det på baggrund af en vurdering af tiltagets gennemførelse kan konstateres, at gennemførelsen er forsinket i en sådan grad, at tiltagets målsætninger ikke kan forventes at blive nået. Artiklen indeholder bestemmelser om forenkling af tilskudsaftaler vedrørende et globalt projekt.

I denne artikel fastsættes der ligeledes de maksimale samfinansieringssatser for hver enkelt sektor.

Artikel 11 – Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi

Í denne artikel fastsættes målene og betingelserne for grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi. Der fastsættes generelle kriterier og procedurekrav for udvælgelsen af disse projekter og Kommissionen gives beføjelse til at fastsætte specifikke kriterier og nærmere detaljer for processen for sådanne projekter ved hjælp af en delegeret retsakt. I denne artikel gives der også mulighed for at overføre midler til Unionens finansieringsmekanisme for vedvarende energi, der er oprettet i henhold til forordning (EU) 2018/1999.

Artikel 12 – Arbejdsprogram

I denne artikel fastsættes det, at programmet gennemføres ved hjælp af de arbejdsprogrammer, der er omhandlet i artikel 110 i forordning (EU, Euratom) 2024/2509.

Artikel 13 – Delegerede retsakter

I denne artikel gives Kommissionen mulighed for at vedtage delegerede retsakter vedrørende bilaget til denne forordning.

Artikel 14 – Udøvelse af de delegerede beføjelser

Denne artikel indeholder standardbestemmelserne om delegation af beføjelser.

Artikel 15 – Udvalgsprocedure

Ved denne artikel nedsættes CEF-udvalget, jf. forordning (EU) nr. 182/2011. Det præciseres, at undersøgelsesproceduren i artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 16 – Ændring af forordning (EU) 2024/1679

Denne artikel indeholder en ændring af artikel 48 i forordning (EU) 2024/1679 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Formålet er at ændre retsgrundlaget for Kommissionens gennemførelsesretsakt om standarder for infrastruktur med dobbelt anvendelse, der i øjeblikket er fastsat i CEF-forordningen (artikel 12, stk. 2, i forordning (EU) 2024/1679). For denne gennemførelsesretsakt er forordning (EU) 2024/1679, der vedrører fastsættelse af infrastrukturstandarder for TEN-T-nettet, et mere hensigtsmæssigt retsgrundlag end et CEF-udgiftsprogram. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1328 vil dog fortsat finde anvendelse, indtil Kommissionen vedtager en ny gennemførelsesretsakt i overensstemmelse med artikel 48, stk. 3, i forordning (EU) 2024/1679.

Artikel 17 – Ophævelse

I denne artikel ophæves den tidligere CEF-forordning (forordning (EU) 2021/1153).

Artikel 18 – Overgangsbestemmelser

Denne artikel indeholder overgangsbestemmelser vedrørende CEF-tiltag samt teknisk og administrativ bistand.

Artikel 19 – Ikrafttræden og anvendelse

I denne artikel fastsættes det, at forordningen anvendes fra den 1. januar 2028.

Bilag

2025/0221 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten for perioden 2028-2034, om ændring af forordning (EU) 2024/1679 og om ophævelse af forordning (EU) 2021/1153

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 172, stk. 1, og artikel 194, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[1],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[2],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved denne forordning oprettes programmet "Connecting Europe-faciliteten" ("programmet") med henblik på at fremskynde investeringerne i transeuropæiske transport- og energinet og mobilisere finansiering fra både den offentlige og private sektor, samtidig med at retssikkerheden øges, og princippet om teknologineutralitet respekteres. Programmet har også til formål at lette samarbejdet på tværs af grænserne inden for vedvarende energi, f.eks. gennem støtte til grænseoverskridende projekter. Programmet bør skabe mulighed for, at synergivirkningerne mellem transportsektoren og energisektoren kan udnyttes fuldt ud, så effektiviteten af Unionens tiltag derved kan øges, og gennemførelsesomkostningerne kan optimeres. Denne forordning fastsætter en finansieringsramme for programmet. Med henblik på denne forordning beregnes løbende priser ved at anvende en fast deflator på 2 %.

(2) Effektiv transport af personer[3] og varer er en essentiel søjle i Unionens funktion og spiller en afgørende rolle med hensyn til at fremme konkurrenceevne og økonomisk vækst, sikre samhørighed og opfylde klima- og miljømål. Borgernes og varers mulighed for at bevæge sig frit og effektivt i et velforbundet og fuldstændigt indre marked forbedrer konnektiviteten, sikrer adgang til job og tjenesteydelser og støtter lokale økonomier og handelen. Samtidig er et dekarboniseret og bæredygtigt transportsystem en forudsætning for at nå Unionens klimamål og håndtere EU-økonomiens strategiske og uholdbare afhængighed af fossile brændstoffer. Effektiv og sikker godstransport er en forudsætning for at kunne levere de nødvendige varer til borgerne, holde økonomien i gang og opretholde den militære sikkerhed.

1 *EUT L.., s.
2 *EUT L.., s.
3 Herunder personer med nedsat mobilitet og handicap.

Draghirapporten om fremtiden for den europæiske konkurrenceevne[4] anerkender vigtigheden af at øge investeringerne i transportinfrastruktur og understreger behovet for et integreret multimodalt transportmarked samt den store efterspørgsel efter dekarboniseringsløsninger og rene løsninger. I Draghirapporten opfordres der til at fremme digitaliseringen i alle de vigtigste økonomiske sektorer i Unionen, som f.eks. transport. Lettarapporten om det indre markeds fremtid fremhæver transportsektoren som et centralt område, hvor dybere europæisk integration er afgørende for fuldt ud at frigøre det indre markeds potentiale. Lettarapporten understreger navnlig behovet for at færdiggøre TEN-T-nettet og fremhæver mulighederne i et paneuropæisk højhastighedsjernbanenet for at revolutionere rejser i Europa og katalysere integrationen i EU. Niinistörapporten om Europas civile og militære beredskab understreger betydningen af transportkorridorer med dobbelt anvendelse til militære bevægelser og forsyningskæder, transportinfrastrukturens modstandsdygtighed over for klimaændringer og behovet for sikre maritime forsyningsruter til Unionens eksterne handel.

(3) Unionen bør fremme projekter i ugunstigt stillede eller mindre forbundne regioner, landdistrikter, øområder, kystområder, randområder, overbelastede regioner, regioner i den yderste periferi og isolerede regioner for at give adgang til de transeuropæiske energi- og transportnet og samtidig skabe fordele for hele Unionen med hensyn til sikkerhed, konkurrenceevne og social, økonomisk og territorial samhørighed. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679[5] fastlægger infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, præciserer de krav, nettet skal opfylde, og fastsætter foranstaltninger til gennemførelse af dem. Nævnte forordning indeholder bestemmelser om færdiggørelse af hovednettet i det transeuropæiske transportnet senest i 2030 og det udvidede hovednet senest i 2040 gennem oprettelse af ny infrastruktur samt gennemgribende opgradering og rehabilitering af eksisterende infrastruktur. Dette vil give et højtydende net for passager- og godstransport.

(4) For at opfylde målene i forordning (EU) 2024/1679 er det nødvendigt at yde finansiel støtte til udviklingen på tværs af grænserne, herunder havne og deres forbindelser til baglandet samt udbredelsen af alternative drivmidler, og afhjælpningen af manglende forbindelser samt sikre, hvor det er relevant, at de tiltag, der støttes af programmet, er i overensstemmelse med de korridorarbejdsplaner, der er udarbejdet i henhold til artikel 54 i forordning (EU) 2024/1679, og med den overordnede netudvikling med hensyn til resultater og interoperabilitet.

(5) I den fælles hvidbog om europæisk forsvarsberedskab 2030[6] anerkendes militær mobilitet som en væsentlig del af Unionens sikkerhed og forsvar, og det understreges, at det giver merværdi for Unionen at yde støtte til infrastruktur med dobbelt anvendelse med henblik på mobilitet. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153[7] omfattede for første gang en særlig finansieringsramme for udvikling af transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse til både civile og forsvarsrelaterede

---

4 Mario Draghi, "A competitiveness strategy for Europe", september 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en.

5 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024).

6 Fælles hvidbog om europæisk forsvarsberedskab 2030 (JOIN(2025) 120 final af 19. marts 2025).

7 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 (EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

formål. Det er afgørende, at Unionens transportinfrastruktur gør det muligt at flytte militært personel, materiel og udstyr hurtigt og effektivt ad luft-, land- og vandvejen. Infrastrukturen for alle transportformer bør derfor opgraderes for at imødekomme de militære krav. Programmet bør tilstræbe komplementaritet med de specifikke aktiviteter, der støttes inden for rammerne af Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne (også med hensyn til vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse), navnlig med sigte på en styrkelse af medlemsstaternes adgang til og tilgængeligheden af militær mobilitetskapacitet, og at støtte udviklingen af digitale løsninger til fremme af militær mobilitet samt foranstaltninger, der støttes i henhold til planerne for nationalt og regionalt partnerskab.

(6) På området militær mobilitet sigter programmet mod at bidrage til at muliggøre transport af militært udstyr og personale i hele EU i højt tempo og stort omfang under hensyntagen til den militære ekspertise på EU-plan. Programmet bør være i overensstemmelse med EU's bestræbelser på at øge Unionens forsvarsberedskab som beskrevet i den fælles hvidbog om europæisk forsvarsberedskab 2030.

(7) Unionen har udviklet sine egne rumsystemer til positionsbestemmelse, navigation og tidsbestemmelse (PNT) (Galileo, EGNOS og LEO PNT), til jordobservations- og jordovervågningsprogrammet (Copernicus og EOGS) og til sikker konnektivitet (GOVSATCOM og IRIS^2). De yder alle sammen avancerede tjenester, der giver store økonomiske fordele for offentlige og private brugere. Derfor bør al transport- eller energiinfrastruktur, der anvender PNT- eller jordobservationstjenester, og som finansieres af CEF, være teknisk kompatibel med disse systemer. For at sikre denne kompatibilitet kan arbejdsprogrammet, hvor det er relevant, sikre, at tiltag, der støttes af CEF, og som omfatter PNT-, konnektivitets- eller observationsteknologi, er teknisk kompatible med EU's rumsystemer.

(8) PROTECT EU-strategien understreger, at sikkerhed er det fundament, som alle EU's frihedsrettigheder bygger på, og viderefører den betragtning, at sikkerhed skal integreres i alle EU-politikker.

(9) Udvidelse og opgradering af energiinfrastruktur er en afgørende forudsætning for en reel energiunion, der er fuldstændig og sammenkoblet, og som sikrer Unionens energimæssige sikkerhed og uafhængighed, overkommelige energipriser og industriel konkurrenceevne og samtidig opfylder Unionens klima- og energimål frem mod 2030 og opnår klimaneutralitet senest i 2050. Energinet er nødvendige for udbredelsen af mere produktion af vedvarende energi, herunder offshoreproduktion, for at fremme industriel dekarbonisering og elektrificering og for at sikre et velfungerende og konkurrencedygtigt indre energimarked, der leverer en sikker og økonomisk overkommelig energiforsyning. I Draghirapporten anerkendes betydningen af at øge investeringerne i energiinfrastruktur også. Draghirapporten peger navnlig på investeringer i energinet og behovet for hurtigt at øge udbredelsen af grænseoverskridende energiinfrastruktur for at sikre integrationen af vedvarende energi i det europæiske system og dekarbonisere den europæiske industri. I aftalen om ren industri[8] og handlingsplanen for energi til overkommelige priser[9] understreger Kommissionen, hvor afgørende en rolle fuldførelsen af energiunionen ved hjælp af investeringer i energiinfrastruktur og grænseoverskridende net spiller for at beskytte den europæiske industris konkurrenceevne og menneskers velstand samt for at sikre

[8] COM(2025) 85 final.
[9] COM(2025) 79 final.

overkommelige priser og energiforsyningssikkerhed. I handlingsplanen for energi til overkommelige priser anføres det, at alle mennesker, lokalsamfund og virksomheder bør nyde godt af omstillingen til ren energi. Ifølge overvågningsrapporten om elinfrastruktur[10] fra Agenturet for Samarbejde mellem Energireguleringsmyndigheder (ACER) vil det grænseoverskridende kapacitetsbehov i 2030 nå op på 66 GW, hvoraf der i øjeblikket for 32 GW endnu ikke er truffet foranstaltninger. Programmets støtte til grænseoverskridende projekter vil spille en vigtig rolle med hensyn til at lukke dette gab.

(10) Der bør tages særligt hensyn til grænseoverskridende energisammenkoblinger, herunder komplekse projekter såsom hybride samkøringslinjer, herunder dem, der er nødvendige for at nå elsammenkoblingsmålet for 2030 på 15 % som fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999[11].

(11) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/869[12] er der fastsat retningslinjer for rettidig udvikling af og interoperabilitet mellem transeuropæisk energiinfrastruktur. Nævnte forordning indeholder bestemmelser om udpegelsen af projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse og fastsætter betingelserne for, hvornår projekterne kan opnå finansiel støtte fra Unionen. Projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse skaber som følge af deres grænseoverskridende karakter imidlertid ikke blot betydelige positive eksterne virkninger og fremmer solidaritet, men medfører også særlige udfordringer for projektiværksætterne, idet de involverer flere jurisdiktioner, medfører koordineringsmæssige udfordringer og ofte har en asymmetrisk fordeling af omkostninger og fordele. De kræver derfor støtte på EU-plan.

(12) På energiområdet sigter programmet mod at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse med henblik på at fremme integrationen af energimarkedet og interoperabiliteten mellem energinet på tværs af grænserne. Derudover har programmet til formål at lette dekarbonisering, fremme energieffektivitet og sikre forsyningssikkerhed samt at lette grænseoverskridende samarbejde inden for energi, herunder produktion af vedvarende energi, og med hensyn til lagerfaciliteter, der ikke opfylder kriterierne for støtteberettigelse i forordning (EU) 2022/869. I den forbindelse bør der tages hensyn til interesserne hos alle interessenter, der kan blive berørt.

(13) Grænseoverskridende samarbejde mellem medlemsstater eller mellem medlemsstater og tredjelande inden for vedvarende energi er afgørende for at nå Unionens mål om dekarbonisering, konkurrenceevne, fuldførelse af det indre energimarked og

---

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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

12 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/869 af 30. maj 2022 om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2009, (EU) 2019/942 og (EU) 2019/943 og af direktiv 2009/73/EF og (EU) 2019/944 og om ophævelse af forordning (EU) nr. 347/2013 (EUT L 152 af 3.6.2022, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj).

forsyningssikkerhed på en omkostningseffektiv og bæredygtig måde. Programmet har til formål at imødegå risikoen for, at det grænseoverskridende samarbejde forbliver på et suboptimalt niveau, hvis der ikke ydes finansiel bistand fra Unionen.

(14) Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi bør give omkostningsbesparelser i forbindelse med udbredelsen af vedvarende energi i hele Unionen eller andre fordele for systemintegrationen, forsyningssikkerheden, konkurrenceevnen eller innovationen i forhold til lignende projekter gennemført af en af de deltagende medlemsstater eller et tredjeland alene. Ved udvælgelsen af projekterne bør Kommissionen navnlig tage deres bidrag til den videre integration af Unionens indre energimarked i betragtning og bestræbe sig på, hvor det er muligt, at tage hensyn til den geografiske balance. I tilfælde, hvor der er tale om tilskud til bygge -og anlægsarbejder, bør ansøgeren dokumentere, at det er nødvendigt at overvinde markedssvigt eller finansielle hindringer såsom utilstrækkelig kommerciel levedygtighed, høje startomkostninger eller manglende markedsbaseret finansiering.

(15) Programmet bør muliggøre en overførsel af midler til den EU-mekanisme for vedvarende energi, der er oprettet ved artikel 33 i forordning (EU) 2018/1999[13], for at sikre bidrag til den befordrende ramme, der er omhandlet i artikel 3, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001[14]. Denne overførsel kan også vedrøre projekter, der falder ind under definitionen af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi. Hvor det er relevant, bør Kommissionen bestræbe sig på at prioritere en sådan finansiel støtte til projekter, der fremmer yderligere integration af Unionens indre energimarked, herunder grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi.

(16) Der bør sikres synergi mellem udviklingen af transeuropæiske transport- og energinet samt grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi, der har en stærk grænseoverskridende virkning og støttes af CEF, og transport- og energiprojekter inden for rammerne af planerne for nationalt og regionalt partnerskab, rammeprogrammet for forskning og innovation og Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne. Synergivirkninger kan også indebære støtte til vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse med fokus på grænseoverskridende infrastruktur i transport- og energisektoren.

(17) Programmet bør også tilstræbe sammenhæng med tiltag, der finansieres under instrumentet for et globalt Europa. Det er vigtigt, at de transeuropæiske transport- og energinet er godt forbundne med tredjelande. Inden for de respektive politikrammer indkredses det, hvilke projekter af fælles interesse mellem medlemsstater og tredjelande eller projekter af gensidig interesse der er en prioritet for transport- og energiforbindelserne fra og til disse tredjelande. For disse projekters vedkommende bør den støtte, der ydes under programmet, koordineres nøje med støtte, der ydes under instrumentet for et globalt Europa. På transportområdet bør de

---

13 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EØS-relevant tekst).

14 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

grænseoverskridende strækninger, der er opført i bilaget til denne forordning, prioriteres.

(18) De økonomiske, sociale og geopolitiske forhold ændrer sig hurtigt, og de seneste erfaringer har vist, at der er behov for, at den flerårige finansielle ramme og Unionens programmer gøres mere fleksible. Derfor, og i overensstemmelse med CEF's mål, bør der i finansieringen tages behørigt hensyn til nye politiske behov og Unionens prioriteter som anført i relevante dokumenter, der er offentliggjort af Kommissionen, i Rådets konklusioner og Europa-Parlamentets beslutninger, samtidig med at der skal være tilstrækkelig forudsigelighed i budgetgennemførelsen.

(19) For at sikre sammenhæng bør budgetgarantien og de finansielle instrumenter under programmet, herunder ved kombination med andre former for ikketilbagebetalingspligtig støtte i blandingsoperationer, gennemføres i overensstemmelse med de gældende regler for InvestEU-instrumentet under ECF og GE-leveringsmekanismer gennem aftaler, der indgås for denne støttetype under InvestEU-instrumentet under ECF og GE-leveringsmekanismerne.

(20) Hvis EU-støtten under programmet skal ydes i form af en budgetgaranti eller et finansielt instrument, herunder ved kombination med ikketilbagebetalingspligtig støtte i en blandingsoperation, ydes støtten udelukkende gennem InvestEU-instrumentet under ECF og GE-leveringsmekanismer i overensstemmelse med de gældende regler for InvestEU-instrumentet under ECF og GE-leveringsmekanismer. I tilfælde, hvor InvestEU-instrumentet under ECF opfylder målene for programmet, bør der stilles rådgivningsstøtte til rådighed for alle medlemsstater efter anmodning. En sådan støtte kan omfatte kapacitetsopbygning, støtte til projektudpegelse, -forberedelse og -gennemførelse samt rådgivning om finansielle instrumenter og investeringsplatforme.

(21) Programmet bør optimere anvendelsen af de disponible midler gennem nøje overvågning af de midler, der stilles til rådighed, og, hvor det er relevant, gennem nedsættelse eller ophævelse af tilskud. Dette bør gøre det muligt at omfordele det budget, der er afsat til et tiltag, men ikke er brugt inden for den fastsatte tidsramme, til andre tiltag, der er omfattet af programmets anvendelsesområde.

(22) I betragtning af omfanget af de nødvendige bygge- og anlægsarbejder kan det i forbindelse med indførelsen af en grænseoverskridende strækning hænde, at flere aktiviteter foretages sideløbende med hinanden og støttes gennem forskellige tilskudsaftaler, mens de bidrager til det samme mål, som kaldes "det samlede projekt". For at bidrage til, at Unionens ressourcer anvendes mere effektivt, og sikre, at vigtige infrastrukturmål kan opfyldes fuldt ud, bør programmet gøre det muligt at omfordele de disponible midler inden for rammerne af det samme samlede projekt. Uden at det berører anvendelsen af udbudsprocedurer i overensstemmelse med artikel 192, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2024/2509[15], og ud over bestemmelserne i samme forordnings artikel 198 bør det være muligt at foretage en sådan omfordeling af midler gennem ændringer af de oprindelige tiltag og på de betingelser, der er fastsat i arbejdsprogrammet, herunder det maksimale EU-bidrag.

(23) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2024/2509 finder anvendelse på programmet. Nævnte forordning fastsætter reglerne for opstilling og

[15] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2024/2509 af 23. september 2024 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget (EUT L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

gennemførelse af Unionens almindelige budget, herunder reglerne for tilskud, priser, ikkefinansielle donationer, udbud, indirekte forvaltning, finansiel bistand, finansielle instrumenter og budgetgarantier.

(24) I overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) 2024/2509 er arbejdsprogrammerne og indkaldelsesdokumenterne det rette sted at anføre mere tekniske detaljer vedrørende gennemførelsen af budgettet på tværs af de politikker, der støttes af programmet, herunder specifikke støtteberettigelses- og tildelingskriterier afhængigt af budgetgennemførelsesinstrumentet, om der er tale om tilskud eller udbud, og hvilke specifikke politiske mål der forfølges. I overensstemmelse med finansforordningens artikel 136 bør der af sikkerhedshensyn gælde begrænsninger af højrisikoleverandørers støtteberettigelse.

(25) Den støtte, der ydes gennem programmet, bør fremme investeringer ved at afhjælpe markedssvigt eller suboptimale investeringssituationer på en forholdsmæssig måde, uden overlapning eller fortrængning og ved at tilskynde til privat finansiering, og den bør have en klar EU-merværdi. Uden at det berører anvendelsen af artikel 107 og 108 i TEUF på nationale ressourcer, vil denne tilgang sikre sammenhæng mellem statsstøttereglerne og tiltagene inden for rammerne af programmet, så unødige konkurrencefordrejninger på det indre marked dermed undgås. Desuden kan foranstaltningerne under CEF og opsparings- og investeringsunionen[16] støtte hinanden gensidigt, da offentlig finansiering kan være effektiv med hensyn til at mindske risikoen ved store infrastrukturprojekter og tiltrække private investeringer i EU og dermed give en betydelig løftestangseffekt. Samtidig kan den stigende tilgængelighed af effektive kollektive investeringsinstitutter, som f.eks. de europæiske langsigtede investeringsfonde, på effektiv vis katalysere institutters og andre private investorers langsigtede investeringer i infrastrukturprojekter og dermed supplere og øge den finansiering, der stilles til rådighed under CEF.

(26) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af programmet gennem arbejdsprogrammer bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser[17].

(27) Unionens finansielle interesser skal i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) 2024/2509 og forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013[18] samt Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95[19], forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96[20] og forordning (EU) 2017/1939[21] beskyttes ved hjælp af forholdsmæssigt

---

16 COM(2025) 124 final.

17 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

18 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 af 11. september 2013 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 og Rådets forordning (Euratom) nr. 1074/1999 (EUT L 248 af 18.9.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/883/oj)

19 Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 af 18. december 1995 om beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser (EFT L 312 af 23.12.1995, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj).

20 Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 af 11. november 1996 om Kommissionens kontrol og inspektion på stedet med henblik på beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser

afpassede foranstaltninger, herunder ved at forebygge, opdage, korrigere og undersøge uregelmæssigheder og svig, tilbagesøge tabte, uberettiget udbetalte eller ukorrekt anvendte midler og, når det er relevant, ved at anvende administrative sanktioner. Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) kan i henhold til forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 og forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 navnlig foretage undersøgelser, herunder kontrol og inspektion på stedet, for at fastslå, om der foreligger svig, korruption eller enhver anden ulovlig aktivitet, der skader Unionens finansielle interesser. Den Europæiske Anklagemyndighed (EPPO) kan i henhold til forordning (EU) 2017/1939 efterforske og retsforfølge svig og enhver anden ulovlig aktivitet, der skader Unionens finansielle interesser, som nævnt i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/1371[22]. I henhold til forordning (EU, Euratom) 2024/2509 skal personer eller enheder, der modtager EU-midler, samarbejde fuldt ud om at beskytte Unionens finansielle interesser, give Kommissionen, OLAF, EPPO og Den Europæiske Revisionsret de fornødne rettigheder og den fornødne adgang og sikre, at tredjeparter, der deltager i gennemførelsen af EU-midler, giver tilsvarende rettigheder. Tredjelande, der er associeret med programmet, skal give den ansvarlige anvisningsberettigede, OLAF og Revisionsretten de fornødne rettigheder og den fornødne adgang, så disse kan udøve deres respektive beføjelser fuldt ud.

(28) Programmet skal gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [XXX]* [præstationsforordningen], der fastsætter reglerne for sporing af udgifter og resultatrammen for budgettet, herunder de regler, der skal sikre en ensartet anvendelse af princippet om "ikke at gøre væsentlig skade" og princippet om ligestilling mellem kønnene, jf. artikel 33, stk. 2, litra d) og f), i forordning (EU, Euratom) 2024/2509, reglerne for overvågning af og rapportering om EU-programmers og -aktiviteters resultater, reglerne for oprettelse af en EU-finansieringsportal, reglerne for evaluering af programmerne samt andre horisontale bestemmelser, der finder anvendelse på alle EU-programmer, bl.a. om oplysninger, kommunikation og synlighed.

(29) I henhold til artikel 85, stk. 1, i Rådets afgørelse (EU) 2021/1764[23] kan personer og enheder, der er etableret i oversøiske lande og territorier (OLT'er), opnå finansiering under overholdelse af programmets regler og mål og eventuelle ordninger, som finder anvendelse på den medlemsstat, som det pågældende oversøiske land eller territorium hører under.

(30) Programmet bør overholde rettighederne for personer med handicap og navnlig sikre tilgængelighed for disse personer, særlig i transportsektoren.

(31) Programmet bør være åbent for samarbejde med tredjelande, hvis dette er i Unionens interesse. I den forbindelse kan Unionen helt eller delvis associere tredjelande med programmets aktiviteter. Associeringen bør være underlagt en rimelig balance mellem

---

mod svig og andre uregelmæssigheder (EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj).

21 Rådets forordning (EU) 2017/1939 af 12. oktober 2017 om gennemførelse af et forstærket samarbejde om oprettelse af Den Europæiske Anklagemyndighed ("EPPO") (EUT L 283 af 31.10.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/1371/oj).

22 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/1371 af 5. juli 2017 om strafferetlig bekæmpelse af svig rettet mod Den Europæiske Unions finansielle interesser (EUT L 198 af 28.7.2017, s. 29).

23 Rådets afgørelse (EU) 2021/1764 af 5. oktober 2021 om associering af de oversøiske lande og territorier med Den Europæiske Union, herunder forbindelser mellem Den Europæiske Union på den ene side og Grønland og Kongeriget Danmark på den anden side (afgørelse om oversøisk associering, herunder Grønland) (EUT L 355 af 7.10.2021, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj).

tredjelandets bidrag og fordele, og det bør sikres, at Unionens finansielle og sikkerhedsmæssige interesser er beskyttede.

(32) For at tage behørigt hensyn til udviklingen af det transeuropæiske net bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen for så vidt angår ændringer af den vejledende liste over projekter af fælles interesse i bilaget til denne forordning. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[24]. For navnlig at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i de af Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(33) Ved artikel 12, stk. 2, i forordning (EU) 2021/1153 er Kommissionen tillagt beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter, der specificerer infrastrukturkravene for visse kategorier af tiltag vedrørende infrastruktur med dobbelt anvendelse. På det grundlag blev Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1328[25] vedtaget. Efter revisionen af den retlige ramme gennem vedtagelsen af forordning (EU) 2024/1679, og for at garantere muligheden for yderligere at ajourføre infrastrukturkravene uafhængigt af nærværende forordnings begrænsede varighed, er det nødvendigt at fastsætte beføjelsen til at vedtage gennemførelsesretsakter, der specificerer infrastrukturkravene for visse kategorier af tiltag vedrørende infrastruktur med dobbelt anvendelse, i nævnte forordning. Forordning (EU) 2024/1679 bør derfor ændres, så Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter med henblik herpå.

(34) Forordning (EU) 2021/1153 bør ophæves med virkning fra den 1. januar 2028 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning oprettes Connecting Europe-faciliteten ("programmet"), og programmets mål, dets budget for perioden 2028-2034, formerne for EU-finansiering og reglerne for ydelsen af denne finansiering fastsættes.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

---

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

[25] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1328 af 10. august 2021 om fastlæggelse af infrastrukturkrav, der gælder for aktioner vedrørende visse kategorier af infrastruktur med dobbelt anvendelse i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 (EUT L 288 af 11.8.2021, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

1) "tiltag": enhver aktivitet, som er blevet udpeget som finansielt og teknisk uafhængig, har en fast tidsramme og er nødvendig for gennemførelsen af et projekt

2) "transeuropæisk transportnet": det transeuropæiske transportnet som omhandlet i forordning (EU) 2024/1679

3) "projekt af fælles interesse": et projekt af fælles interesse som defineret i artikel 3, nr. 1), i forordning (EU) 2024/1679 eller artikel 2, nr. 5), i forordning (EU) 2022/869

4) "bæredygtigt transeuropæisk transportnet": et transeuropæisk transportnet, der opfylder kravene i artikel 5 og 45 i forordning (EU) 2024/1679

5) "intelligent transeuropæisk transportnet": et transeuropæisk transportnet, der opfylder kravene i artikel 43 og 45 i forordning (EU) 2024/1679

6) "modstandsdygtigt transeuropæisk transportnet": et transeuropæisk transportnet, der opfylder kravene i artikel 46 i forordning (EU) 2024/1679

7) "militær mobilitet": Den Europæiske Unions og dens medlemsstaters evne til hurtigt og effektivt at transportere, flytte og deployere militært personel, udstyr og militære forsyninger inden for og på tværs af medlemsstaternes grænser, så medlemsstaternes væbnede styrker kan reagere rettidigt og effektivt

8) "undersøgelser": de aktiviteter, der er nødvendige for at forberede et projekts gennemførelse, såsom forberedende undersøgelser, kortlægning, gennemførlighedsundersøgelser, evaluerings-, afprøvnings- og valideringsundersøgelser, herunder i form af software, og alle andre tekniske hjælpeforanstaltninger, herunder forudgående tiltag, der er nødvendige for at definere og udvikle et projekt og træffe beslutning om finansieringen heraf, f.eks. rekognoscering af de pågældende lokaliteter og udarbejdelse af finansieringspakken

9) "bygge- og anlægsarbejder": anskaffelse, levering og anvendelse af komponenter, systemer og tjenesteydelser, herunder software, samt udførelse af udviklings-, bygge- og anlægsaktiviteter vedrørende et projekt, overtagelsen af anlæg og iværksættelsen af et projekt

10) "projekt af gensidig interesse": et projekt af gensidig interesse som defineret i artikel 2, nr. 6), i forordning (EU) 2022/869

11) "grænseoverskridende projekt inden for vedvarende energi": et af følgende:

   a) et projekt til produktion af vedvarende energi, som er omfattet af en samarbejdsaftale som omhandlet i artikel 8, 9, 11 eller 13 i direktiv (EU) 2018/2001

   b) et lagringsprojekt, herunder samplaceret energilagring som omhandlet i artikel 2, nr. 44d), i direktiv (EU) 2018/2001, der støtter integrationen af vedvarende energi i Unionens energisystem, med undtagelse af energilagerfaciliteter som omhandlet i punkt 1), litra c), i bilag II til i forordning (EU) 2022/869, og som er omfattet af en lignende ordning mellem to eller flere medlemsstater eller mellem en eller flere medlemsstater og et eller flere tredjelande.

Artikel 3

Programmets mål

1. De generelle mål med programmet er at opbygge, udvikle, sikre, modernisere og færdiggøre de transeuropæiske net inden for transportsektoren og energisektoren med henblik på at støtte et velfungerende indre marked, fremme samhørigheden, fremme militær mobilitet på de transeuropæiske transportnet, lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi og fremme synergivirkninger mellem transportsektoren og energisektoren.

2. Programmet har følgende specifikke mål:

a) i transportsektoren:

i) at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse vedrørende sammenkoblede, interoperable, dekarboniserede, intelligente, sikre, bæredygtige, modstandsdygtige og multimodale transportnet i overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1679, navnlig gennem:

1) tiltag vedrørende projekter af fælles interesse med en grænseoverskridende dimension til gennemførelse af det transeuropæiske transportnet, herunder tiltag vedrørende de vejledende strækninger, der er anført i bilaget til denne forordning

2) tiltag vedrørende projekter af fælles interesse med en EU-dimension vedrørende færdiggørelsen af et intelligent, modstandsdygtigt, dekarboniseret og bæredygtigt transeuropæisk transportnet

3) tiltag vedrørende projekter af fælles interesse med en grænseoverskridende dimension i samarbejde med tredjelande til gennemførelse af det transeuropæiske transportnet i overensstemmelse med artikel 9 i forordning (EU) 2024/1679

ii) at tilpasse dele af det transeuropæiske transportnet til dobbelt anvendelse af transportinfrastrukturen med henblik på at forbedre både den civile og militære mobilitet med fokus på EU's fire prioriterede militære mobilitetskorridorer, som medlemsstaterne har udpeget i bilag II til "Militære krav til militær mobilitet i og uden for EU" som godkendt af Rådet den 18. marts 2025 og med referencen ST 6728/25 ADD1

b) i energisektoren:

i) at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse, jf. artikel 18 i forordning (EU) 2022/869, med henblik på at fremme fuldførelsen af energiunionen, integrationen af et effektivt og konkurrencedygtigt indre energimarked og nettenes interoperabilitet på tværs af grænser og sektorer, lette dekarboniseringen af økonomien, fremme energieffektivitet og sikre modstandsdygtighed og forsyningssikkerhed

ii) at lette det grænseoverskridende samarbejde med hensyn til vedvarende energi gennem støtte til grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi eller gennem udbud om nye projekter for vedvarende energi inden for rammerne af EU-finansieringsmekanismen for

vedvarende energi, der er oprettet ved artikel 33 i forordning (EU) 2018/1999, såfremt betingelserne i nærværende forordnings artikel 11, stk. 5, er opfyldt, med henblik på at nå Unionens mål vedrørende dekarbonisering, konkurrenceevne, fuldførelse af det indre energimarked, modstandsdygtighed og forsyningssikkerhed på en omkostningseffektiv måde.

Artikel 4

Budget

1. Den vejledende finansieringsramme for gennemførelsen af programmet i perioden 2028-2034 fastsættes til 81 428 000 000 EUR i løbende priser.

2. Den vejledende fordeling af det beløb, der er omhandlet i stk. 1, er som følger:

   a) 51 515 000 000 EUR til de specifikke mål vedrørende transport og militær mobilitet, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a)

   b) 29 912 000 000 EUR til de specifikke mål vedrørende energi, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra b).

3. Budgetforpligtelser for aktiviteter, der strækker sig over mere end ét regnskabsår, kan opdeles på flere år i årlige trancher.

4. Der kan opføres bevillinger på EU-budgettet ud over 2034 for at dække de nødvendige udgifter og for at gøre det muligt at forvalte tiltag, der ikke er afsluttet ved programmets udløb.

5. Den finansieringsramme, der er fastsat i denne artikels stk. 1, og de yderligere midler, der er omhandlet i artikel 5, kan også anvendes til teknisk og administrativ bistand i forbindelse med gennemførelsen af programmet og de sektorspecifikke retningslinjer i forordning (EU) 2024/1679 og forordning (EU) 2022/869, herunder forberedelses-, overvågnings-, kontrol-, revisions- og evalueringsaktiviteter, institutionelle IT-systemer og -platforme, informations- og kommunikationsaktiviteter, herunder institutionel kommunikation om Unionens politiske prioriteter, og al anden teknisk og administrativ bistand eller personalerelaterede udgifter, som Kommissionen afholder i forbindelse med forvaltningen af programmet.

Artikel 5

Yderligere midler

1. Medlemsstaterne, Unionens institutioner, organer og agenturer, tredjelande, internationale organisationer, internationale finansielle institutioner eller andre tredjeparter kan yde yderligere finansielle eller ikkefinansielle bidrag til programmet, uden at det berører artikel 107 og 108 i TEUF. Sådanne yderligere finansielle bidrag udgør eksterne formålsbestemte indtægter som omhandlet i artikel 21, stk. 2, litra a), d) eller e), eller artikel 21, stk. 5, i forordning (EU, Euratom) 2024/2509.

2. Midler, der er tildelt medlemsstaterne under delt forvaltning, kan på disses anmodning overføres til programmet. Kommissionen gennemfører nævnte midler ved direkte eller indirekte forvaltning i overensstemmelse med artikel 62, stk. 1, litra

a) eller c), i forordning (EU, Euratom) 2024/2509. De lægges oven i det beløb, der er fastsat i denne forordnings artikel 4, stk. 1. De omhandlede midler anvendes til gavn for den pågældende medlemsstat. Hvis Kommissionen ikke under direkte eller indirekte forvaltning har indgået en retlig forpligtelse for yderligere beløb, der stilles til rådighed for programmet, kan de tilsvarende beløb, der ikke er indgået forpligtelser for, efter anmodning fra den pågældende medlemsstat tilbageføres til et eller flere af de respektive kildeprogrammer eller deres efterfølgere.

Artikel 6

Alternativ, kombineret og kumuleret finansiering

1. Programmet gennemføres i koordination med andre EU-programmer. Et tiltag, der har modtaget et EU-bidrag fra et andet program, kan også modtage et bidrag under dette program. Reglerne for det relevante EU-program finder anvendelse på det pågældende bidrag, eller alternativt kan ét enkelt sæt regler anvendes på alle bidrag inden for programmets rammer, og der kan indgås én enkelt retlig forpligtelse. Hvis EU-bidragene ydes på grundlag af støtteberettigede omkostninger, må den kumulerede støtte fra EU-budgettet ikke overstige de samlede støtteberettigede omkostninger ved tiltaget og kan beregnes på et pro rata-grundlag i overensstemmelse med de dokumenter, hvori støttebetingelserne er fastsat.

2. Tildelingsprocedurerne i henhold til programmet kan gennemføres i fællesskab ved direkte eller indirekte forvaltning med medlemsstater, Unionens institutioner, organer og agenturer, tredjelande, internationale organisationer, internationale finansielle institutioner eller andre tredjeparter ("partnere i den fælles tildelingsprocedure"), forudsat at der sikres beskyttelse af Unionens finansielle interesser. Procedurerne skal være underlagt ét enkelt regelsæt og føre til indgåelsen af én enkelt retlig forpligtelse. Med henblik herpå kan partnerne i den fælles tildelingsprocedure stille midler til rådighed for programmet i overensstemmelse med denne forordnings artikel 5, eller partnerne kan, hvis det er relevant, få overdraget gennemførelsen af tildelingsproceduren i overensstemmelse med artikel 62, stk. 1, litra c), i forordning (EU, Euratom) 2024/2509. I fælles tildelingsprocedurer kan repræsentanter for partnerne i den fælles tildelingsprocedure også være medlemmer af det evalueringsudvalg, der er omhandlet i artikel 153, stk. 3, forordning (EU, Euratom) 2024/2509.

Artikel 7

Tredjelande, der er associeret til programmet

1. Programmet kan åbnes for deltagelse af følgende tredjelande gennem hel eller delvis associering i overensstemmelse med målene i artikel 3 og i overensstemmelse med de relevante internationale aftaler eller de afgørelser, der er vedtaget inden for rammerne af disse aftaler, og som gælder for:

   a) medlemmer af Den Europæiske Frihandelssammenslutning, der er medlemmer af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, samt europæiske mikrostater

   b) tiltrædende lande, kandidatlande og potentielle kandidatlande

   c) lande omfattet af den europæiske naboskabspolitik

d) andre tredjelande.

2. Associeringsaftalerne om deltagelse i programmet:

a) skal sikre en rimelig balance for så vidt angår bidrag fra og fordele for det tredjeland, der deltager i programmet

b) skal fastsætte betingelserne for deltagelse i programmerne, herunder beregningen af de finansielle bidrag til det pågældende program (bestående af et operationelt bidrag og et gebyr for deltagelse) og dets generelle administrationsomkostninger

c) må ikke give tredjelandet nogen beslutningskompetence med hensyn til programmet

d) skal garantere Unionens ret til at sikre en forsvarlig økonomisk forvaltning og til at beskytte sine finansielle interesser

e) skal, hvor det er relevant, sikre beskyttelsen af sikkerheden og den offentlige orden i Unionen.

Med henblik på litra d) giver tredjelandet de nødvendige rettigheder og den fornødne adgang, der kræves i henhold til forordning (EU, Euratom) 2024/2509 og (EU, Euratom) nr. 883/2013, og garanterer, at fuldbyrdelsesafgørelser, der pålægger en betalingsforpligtelse på grundlag af artikel 299 i TEUF, samt EU-Domstolens domme og kendelser kan fuldbyrdes direkte.

Artikel 8

EU-finansieringens gennemførelse og former

1. Programmet gennemføres ved direkte forvaltning i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) 2024/2509 eller ved indirekte forvaltning med de enheder, der er omhandlet i nævnte forordnings artikel 62, stk. 1, litra c).

2. EU-finansieringen kan ydes i enhver form i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) 2024/2509, bl.a. i form af tilskud, priser, udbud og ikkefinansielle donationer.

3. Hvis EU-støtten ydes i form af en budgetgaranti eller et finansielt instrument, herunder ved kombination med ikketilbagebetalingspligtig støtte i en blandingsoperation, ydes støtten udelukkende gennem InvestEU-instrumentet under ECF eller GE-leveringsmekanismer og gennemføres i overensstemmelse med de gældende regler for ECF-investeringsinstrumentet og GEF-leveringsmekanismer i henhold til aftaler om den pågældende støttetype, der indgås inden for rammerne af InvestEU-instrumentet under ECF eller GE-leveringsmekanismer.

4. Der må højst ydes EU-støtte i form af en budgetgaranti op til det maksimale beløb for budgetgarantien, der er fastsat i ECF- eller GE-forordningen.

5. Hvis programmet gør brug af InvestEU-instrumentet eller GE-leveringsmekanismen, skal det tage højde for hensættelserne til budgetgarantien og finansieringen til de finansielle instrumenter, herunder ved kombination med ikketilbagebetalingspligtig støtte i en blandingsoperation.

Artikel 9

Støtteberettigelse

1. Støtteberettigelseskriterierne skal i overensstemmelse med forordning (EU, Euratom) 2024/2509 fastsættes således, at de støtter opfyldelsen af de mål, der er fastsat i nærværende forordnings artikel 3.

2. Hvad angår tildelingsprocedurerne inden for direkte og indirekte forvaltning kan en eller flere af følgende juridiske enheder være berettigede til at yde eller modtage EU-støtte:

    a) enheder, der er etableret i en medlemsstat

    b) enheder, der er etableret i et associeret tredjeland

    c) internationale organisationer

    d) andre enheder, der er etableret i ikkeassocierede tredjelande, hvis finansieringen af sådanne enheder er afgørende for gennemførelsen af tiltaget og bidrager til målene i artikel 3.

3. I tillæg til artikel 168, stk. 2 og 3, i forordning (EU, Euratom) 2024/2509 kan associerede tredjelande som omhandlet i nærværende forordnings artikel 7, stk. 1, deltage i og drage fordel af de udbudsmekanismer, der er fastsat i artikel 168, stk. 2 og 3, i forordning (EU, Euratom) 2024/2509, hvis det er relevant. De regler, der finder anvendelse på medlemsstaterne, finder tilsvarende anvendelse på deltagende associerede tredjelande.

4. Adgangen til tildelingsprocedurer, der påvirker sikkerheden eller den offentlige orden, navnlig vedrørende Unionens eller dens medlemsstaters strategiske aktiver og interesser, begrænses i overensstemmelse med artikel 136 i forordning (EU, Euratom) 2024/2509. I overensstemmelse med finansforordningens artikel 136 skal der af sikkerhedshensyn gælde begrænsninger af højrisikoleverandørers støtteberettigelse i overensstemmelse med EU-retten.

5. Hvad angår tiltag som omhandlet i nærværende forordnings artikel 3, stk. 2, litra a), sikres det ved vurderingen af forslagene ud fra tildelingskriterierne, hvor det er relevant, at de foreslåede tiltag er i overensstemmelse med korridorarbejdsplanerne og gennemførelsesretsakterne, jf. artikel 54 og 55 i forordning (EU) nr. 2024/1679, og at de tager hensyn til den rådgivende udtalelse fra den ansvarlige europæiske koordinator i medfør af nævnte forordnings artikel 52, stk. 9.

6. Forslag om tilskud skal indgives af en eller flere medlemsstater eller med de berørte medlemsstaters godkendelse af det pågældende projekt af fælles interesse eller projekt af gensidig interesse.

7. Tildelingsprocedurerne for tilskud eller dele heraf, der allerede finansieres fuldt ud af andre offentlige eller private kilder, undtagen bidrag fra Unionen i forbindelse med synergitiltag som omhandlet i artikel 6, er ikke finansieringsberettigede.

8. Det arbejdsprogram, der er omhandlet i artikel 110 i forordning (EU, Euratom) 2024/2509, eller de dokumenter, der vedrører tildelingsproceduren, kan indeholde en yderligere præcisering af de støtteberettigelseskriterier, der er fastsat i nærværende forordning, eller indeholde yderligere støtteberettigelseskriterier for specifikke tiltag.

Artikel 10

Supplerende regler for tilskud

1. Ud over de begrundelser for nedsættelse, der er fastsat i artikel 132, stk. 4, i forordning (EU, Euratom) 2024/2509, kan tilskudsbeløbet nedsættes på følgende betingelser:

   a) for så vidt angår undersøgelser, hvis tiltaget ikke er iværksat senest et år efter startdatoen som angivet i tilskudsaftalen

   b) for så vidt angår bygge- og anlægsarbejder, hvis tiltaget ikke er iværksat senest to år efter startdatoen som angivet i tilskudsaftalen

   c) hvis det på baggrund af en revision af tiltagets gennemførelse konstateres, at gennemførelsen af tiltaget er forsinket i en sådan grad, at tiltagets mål ikke kan forventes nået.

2. Tilskudsaftalen kan ændres eller bringes til ophør på grundlag af de i stk. 1 anførte betingelser.

3. Disponible forpligtelsesbevillinger som følge af anvendelsen af stk. 1 eller 2 stilles til rådighed inden for rammerne af dette program.

4. Uden at det berører anvendelsen af udbudsprocedurer i overensstemmelse med artikel 192, stk. 1, i forordning (EU, Euratom) 2024/2509, hvor det er relevant, og ud over artikel 198 i nævnte forordning, kan der i det arbejdsprogram, der er omhandlet i nærværende forordnings artikel 12, når det er behørigt begrundet med henvisning til behovet for at lette færdiggørelsen af et globalt projekt, specificeres et tiltag og støttemodtagere og fastsættes et beløb, op til hvilket der kan opfordres til indsendelse af forslag med henblik på at udvide eller forlænge igangværende eller afsluttede tiltag inden for rammerne af programmet, samtidig med at der sikres ligebehandling og gennemsigtighed i overensstemmelse med artikel 191 i forordning (EU, Euratom) 2024/2509. Tildelingen til igangværende tiltag kan tage form af en ændring af det oprindelige tiltag ved at tilføje nye aktiviteter og øge det maksimale EU-bidrag. De forpligtelsesbevillinger, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 3, anvendes til at dække de beløb, der i arbejdsprogrammet er afsat til sådanne tildelinger.

5. For undersøgelser må Unionens finansielle støtte ikke overstige 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger.

6. For bygge- og anlægsarbejder vedrørende det specifikke mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), må Unionens finansielle støtte ikke overstige 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger. Med hensyn til samfinansieringssatsen for tiltag, der finder sted i medlemsstater med en BNI pr. indbygger på mindre end 90 % af Unionens BNI, må Unionens finansielle støtte ikke overstige 75 % af de samlede støtteberettigede omkostninger.

7. For bygge- og anlægsarbejder vedrørende de specifikke mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra b), gælder følgende:

   a) Unionens finansielle støtte må ikke overstige 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger

   b) den i litra a) omhandlede samfinansieringssats kan forhøjes til maksimalt 75 % af de samlede støtteberettigede omkostninger for tiltag, der bidrager til udviklingen af projekter af fælles interesse, som på grundlag af den dokumentation, der er omhandlet i artikel 18, stk. 2, i forordning (EU) nr. 2022/869, skaber en høj grad af forsyningssikkerhed regionalt eller i

hele Unionen, styrker solidariteten i Unionen eller tilbyder meget innovative løsninger.

8. I sektorerne for transport og energi anvendes en særlig maksimal samfinansieringssats på 60 % for bygge- og anlægsarbejder i regionerne i den yderste periferi.

9. Den støtte, der ydes gennem programmet, skal fremskynde eller fremme investeringer ved at afhjælpe markedssvigt eller suboptimale investeringssituationer på en forholdsmæssig, uden at dette fører til overlapning eller fortrængning, og ved at tilskynde til privat finansiering, og støtten skal have EU-merværdi.

Artikel 11

Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi

1. Kommissionen gennemfører mindst en gang om året en udvælgelse af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi på grundlag af de kriterier og den procedure, der er fastsat i nærværende artikel, i den delegerede retsakt, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 4, og det tilhørende arbejdsprogram, der er omhandlet i artikel 12.

2. Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi bør give omkostningsbesparelser i forbindelse med udbredelsen af vedvarende energi i hele Unionen eller andre fordele for systemintegrationen, forsyningssikkerheden, konkurrenceevnen eller innovationen i forhold til lignende projekter gennemført af en af de deltagende medlemsstater eller et tredjeland alene.

3. For så vidt angår tilskud til bygge- og anlægsarbejder, skal ansøgeren påvise, at det er nødvendigt at overvinde markedssvigt eller finansielle hindringer såsom utilstrækkelig kommerciel levedygtighed, høje startomkostninger eller manglende markedsbaseret finansiering.

4. Senest (dag måned år) (eller 12 måneder efter nærværende retsakts ikrafttræden) vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 14 med henblik på at supplere nærværende forordning ved at fastsætte de specifikke kriterier og procedurer for udvælgelse af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi.

5. Kommissionen kan beslutte at tildele programmets planlagte budget til grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi til EU-finansieringsmekanismen for vedvarende energi, som er oprettet ved artikel 33 i forordning (EU) 2018/1999, hvis den kan nå det specifikke mål, der er omhandlet i nærværende forordnings artikel 3, stk. 2, litra b), nr. ii), og hvis den kan bidrage til at nedbringe kapitalomkostningerne til projekter vedrørende vedvarende energi. Det samlede bidrag for perioden fra den 1. januar 2028 til den 31. december 2034 må ikke overstige 5 % af dette programs planlagte budget til de specifikke mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra b).

Artikel 12

Arbejdsprogram

1. Programmet gennemføres ved hjælp af arbejdsprogrammer som omhandlet i artikel 110 i forordning (EU, Euratom) 2024/2509.

2. Arbejdsprogrammet skal, hvis det er relevant, fastsætte de aktiviteter med de dertil knyttede EU-støttebeløb, der skal gennemføres ved hjælp af InvestEU-instrumentet under ECF og GE-leveringsmekanismen.

3. Arbejdsprogrammerne vedtages af Kommissionen ved gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 15, stk. 3.

Artikel 13

Delegerede retsakter

Med forbehold af artikel 172, stk. 2, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med nærværende forordnings artikel 15 med det formål at ændre bilaget til nærværende forordning vedrørende den vejledende liste over projekter.

Artikel 14

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 11, stk. 4 og 13, tillægges Kommissionen indtil den 31. december 2034.

3. Den i artikel 11, stk. 4, og artikel 13 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.

   Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 11, stk. 4, og artikel 413 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Repræsentanter for tredjelande eller internationale organisationer deltager ikke i drøftelser om spørgsmål vedrørende nærværende forordnings artikel 12, stk. 3.

Artikel 15

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Med hensyn til spørgsmål vedrørende de mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), mødes udvalget i følgende sammensætning: "CEF Transport".

   Med hensyn til spørgsmål vedrørende de mål, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra b), mødes udvalget i følgende sammensætning: "CEF Energi".

3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

4. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller hvis et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom inden for fristen for afgivelse af udtalelsen.

5. I overensstemmelse med de internationale aftaler, der er indgået af Unionen, kan repræsentanter for tredjelande eller internationale organisationer indbydes som observatører på udvalgets møder på de betingelser, der er fastsat i udvalgets forretningsorden, under hensyntagen til Unionens og dens medlemsstaters sikkerhed og offentlige orden. Repræsentanter for tredjelande eller internationale organisationer deltager ikke i drøftelser om spørgsmål vedrørende nærværende forordnings artikel 9.

Artikel 16

Ændringer til forordning (EU) 2024/1679

I artikel 48 i forordning (EU) 2024/1679 tilføjes følgende som stk. 3:

"3. Kommissionen kan vedtage en gennemførelsesretsakt, der fastsætter de infrastrukturkrav, der gælder for visse kategorier af infrastruktur, og som imødekommer både civile og forsvarsmæssige behov ("infrastruktur med dobbelt anvendelse").

Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 61, stk. 3."

Artikel 17

Ophævelse

Forordning (EU) 2021/1153 ophæves med virkning fra den 1. januar 2028.

Artikel 18

Overgangsbestemmelser

1. Denne forordning påvirker ikke videreførelsen af de pågældende tiltag eller eventuelle ændringer heraf frem til deres afslutning, jf. forordning (EU) nr. 1316/2013 og forordning (EU) 2021/1153, som fortsat finder anvendelse på de pågældende tiltag, indtil de afsluttes.
2. Finansieringsrammen for programmet kan også omfatte udgifter til teknisk og administrativ bistand, som er nødvendige for at sikre overgangen mellem programmet og de foranstaltninger, der blev vedtaget i henhold til forordning (EU) 2021/1153.

Artikel 19

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Det finder anvendelse fra den 1. januar 2028.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

OVERSIGT OVER FINANSIELLE OG DIGITALE VIRKNINGER

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME 3
1.1. Forslagets/initiativets betegnelse 3
1.2. Berørt(e) politikområde(r) 3
1.3. Mål 3
1.3.1. Generelt/generelle mål 3
1.3.2. Specifikt/specifikke mål 3
1.3.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er) 3
1.3.4. Resultatindikatorer 3
1.4. Forslaget/initiativet vedrører 4
1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet 4
1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet 4
1.5.2. Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis 4
1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art 4
1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter 5
1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling 5
1.6. Varigheden af forslaget/initiativet og af dets finansielle virkninger 6
1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r) 6
2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER 8
2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering 8
2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er) 8
2.2.1. Begrundelse for den/de foreslåede budgetgennemførelsesmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi 8
2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem 8
2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning) 8
2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder 9
3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER 10
3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet 10
3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne 12

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne 12
3.2.1.1. Bevillinger fra vedtaget budget 12
3.2.1.2. Bevillinger fra eksterne formålsbestemte indtægter 17
3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger 22
3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne 24
3.2.3.1. Bevillinger fra vedtaget budget 24
3.2.3.2. Bevillinger fra eksterne formålsbestemte indtægter 24
3.2.3.3. Bevillinger i alt 24
3.2.4. Anslået behov for menneskelige ressourcer 25
3.2.4.1. Finansieret over vedtaget budget 25
3.2.4.2. Finansieret over eksterne formålsbestemte indtægter 26
3.2.4.3. Samlet behov for menneskelige ressourcer 26
3.2.5. Oversigt over de anslåede virkninger for de digitale teknologirelaterede investeringer 28
3.2.6. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme 28
3.2.7. Bidrag fra tredjemand 28
3.3. Anslåede virkninger for indtægterne 29
4. DIGITALE DIMENSIONER 29
4.1. Krav af digital relevans 30
4.2. Data 30
4.3. Digitale løsninger 31
4.4. Vurdering af interoperabilitet 31
4.5. Foranstaltninger til støtte for digital gennemførelse 32

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten for perioden 2028-2034 og om ophævelse af forordning (EU) 2021/1153

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Europæiske strategiske investeringer

1.3. Mål

1.3.1. Generelt/generelle mål

Programmets overordnede mål er at opbygge, udvikle, sikre, modernisere og færdiggøre de transeuropæiske net inden for transport- og energisektorerne, lette militær mobilitet på de transeuropæiske transportnet, lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi og fremme synergierne mellem transport- og energisektorerne.

1.3.2. Specifikt/specifikke mål

Specifikt mål

De specifikke mål for transportsektoren i CEF er:

1) at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse vedrørende sammenkoblede, interoperable, intelligente, bæredygtige, modstandsdygtige og multimodale transportnet i overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1679, navnlig gennem:

– tiltag vedrørende projekter af fælles interesse med en grænseoverskridende dimension til gennemførelse af det transeuropæiske transportnet, herunder aktioner på de strækninger, der vejledende er anført i bilaget

– tiltag vedrørende projekter af fælles interesse med en EU-dimension, der vedrører færdiggørelsen af et intelligent, modstandsdygtigt og bæredygtigt transeuropæisk transportnet

– tiltag vedrørende projekter af fælles interesse med en grænseoverskridende dimension med tredjelande, der gennemfører det transeuropæiske transportnet i overensstemmelse med artikel 9 i forordning (EU) 2024/1679

2) at tilpasse dele af det transeuropæiske transportnet til dobbelt anvendelse af transportinfrastrukturen med henblik på at forbedre både civil og militær mobilitet.

De specifikke mål for energisektoren er:

1) at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse som fastsat i artikel 18 i forordning (EU) 2022/869 med henblik på at fremme fuldførelsen af energiunionen, integrationen af et effektivt og konkurrencedygtigt indre energimarked og interoperabiliteten af net på tværs af grænser og sektorer, at lette dekarboniseringen af økonomien, at fremme energieffektivitet og at sikre forsyningssikkerheden

2) at lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi gennem støtte til grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi eller gennem

udbud af nye projekter inden for vedvarende energi under den EU-finansieringsmekanisme for vedvarende energi, der er oprettet ved artikel 33 i forordning (EU) 2018/1999, med henblik på at nå Unionens mål for dekarbonisering, konkurrenceevne, gennemførelse af det indre energimarked og forsyningssikkerhed på en omkostningseffektiv måde.

1.3.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

På transportområdet har CEF til formål at bidrage til færdiggørelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) med fokus på at færdiggøre hovednettet og det udvidede hovednet senest i 2030 og 2040. I denne sammenhæng vil CEF især fokusere på infrastrukturprojekter med en stærk grænseoverskridende dimension. CEF vil også bidrage til at udrulle interoperable og intelligente mobilitetsløsninger på TEN-T-nettet (f.eks. ved at indføre europæiske trafikstyringssystemer) og fremme EU's omstilling til bæredygtig mobilitet (f.eks. ved at etablere strømforsyning på land til fartøjer i TEN-T-havne). CEF kan også øge forbindelserne til tredjelande ved at udvikle de grænseoverskridende strækninger af TEN-T-korridorerne til kandidatlandene. Desuden vil CET tilpasse dele af TEN-T til dobbelt anvendelse af transportinfrastrukturen med henblik på at forbedre både civil og militær mobilitet.

CEF Energi er en integreret del af politikrammen for de transeuropæiske energinet (TEN-E), som har til formål at forbinde EU-medlemsstaternes energisystemer. Den yder finansiel støtte til projekter med den største merværdi for Unionen, som har en betydelig grænseoverskridende indvirkning. CEF Energi støtter også grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi gennem finansiering, der tildeles relevante projekter.

CEF Energi støtter gennemførelsen af vigtige grænseoverskridende projekter, der bidrager til: bedre sammenkobling af medlemsstaternes el-, brint- og CO_2-net, digitalisering af energinet, udvikling af offshorenet og integration af lagrings- og elektrolysekapacitet i nettene. Disse vil igen muliggøre integrationen af en stigende andel af vedvarende energikilder og systemintegration på tværs af energivektorer, hvilket vil føre til dekarbonisering af energisystemet, sikker og økonomisk overkommelig energiforsyning til forbrugerne, bedre markedsintegration og øget konkurrenceevne for industrien.

Ved at yde støtte til grænseoverskridende projekter direkte på EU-plan hjælper CEF med at overvinde koordineringsproblemer, der opstår som følge af projekternes multijurisdiktionelle karakter. Med sin effektive fremgangsmåde afhjælper CEF markedssvigt og hjælper med at tiltrække yderligere investeringer og finansiering fra andre kilder, såsom nationale budgetter, nationale energitakstsystemer og navnlig den private sektor, ved at anvende hele spektret af værktøjer, der er til rådighed i henhold til finansforordningen. CEF er et gennemprøvet instrument for projektiværksættere af grænseoverskridende infrastruktur, da det giver ét kontaktpunkt, én tilskudsaftale og ét sæt regler, der også skal følges for overvågnings- og revisionsordningen.

1.3.4. Resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Programmet skal gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [XXX]* [præstationsforordningen], som fastsætter reglerne

for udgiftssporing og resultatrammen for budgettet. Forordningen indeholder et sæt interventionsområder med indikatorer, der vil blive anvendt for de relevante investeringer i transport- og energiinfrastruktur, der foretages under CEF.

1.4. Forslaget/initiativet vedrører

☐ en ny foranstaltning

☐ en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning[30]

☒ en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

☐ en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

På baggrund af de positive erfaringer med gennemførelsen af CEF Transport og Energi siden 2014 fremlægger Kommissionen et forslag til en efterfølger til CEF i forbindelse med forberedelsen af den flerårige finansielle ramme (FFR) efter 2027. Programmet fokuserer på projekter med en stærk grænseoverskridende dimension og høj EU-merværdi, som kræver særlig EU-styring for at blive gennemført på koordineret vis mellem medlemsstaterne på tværs af grænserne.

I transportsektoren bidrager CEF til færdiggørelsen af hovednettet i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) senest i 2030 og det udvidede hovednet senest i 2040 gennem opbygning og opgradering af den infrastruktur, der er nødvendig for gnidningsløse grænseoverskridende transportoperationer. Dette vil føre til et højtydende netværk for passager- og godstransport. CEF støtter også tilpasningen af relevante dele af TEN-T-nettet til militære mobilitetskrav.

I energisektoren bidrager CEF til udviklingen af projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse som fastsat i artikel 18 i forordning (EU) 2022/869 med henblik på at fremme fuldførelsen af energiunionen, integrationen af et effektivt og konkurrencedygtigt indre energimarked og nettenes interoperabilitet på tværs af grænser og sektorer, lette dekarboniseringen af økonomien, fremme energieffektiviteten og garantere forsyningssikkerheden. CEF letter desuden det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi gennem grænseoverskridende projekter for vedvarende energi eller udbud af nye projekter for vedvarende energi inden for rammerne af Unionens finansieringsmekanisme for vedvarende energi.

Programmet bør være operationelt fra begyndelsen af den næste FFR i 2028. Nærmere oplysninger om gennemførelsen af programmet, såsom tidsplaner for indkaldelser af forslag, deres emner og vejledende budget eller detaljerede regler om støtteberettigelse og tildelingskriterier, vil blive fastsat i arbejdsprogrammerne. CEF Transport tildeler navnlig sine sidste midler allerede i 2025, og projektansvarlige for store infrastrukturprojekter vil stå over for et finansieringsgab i de resterende år af den nuværende FFR. Rettidig iværksættelse af den næste CEF og tidlig tildeling af EU-midler til støttemodtagere er derfor af afgørende betydning.

[30] Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

Med hensyn til gennemførelsesmodellen for programmet foreslås det at fortsætte med effektiv målrettet gennemførelse under Kommissionens direkte forvaltning. En eventuel fornyet uddelegering til et forvaltningsorgan, såsom Det Europæiske Forvaltningsorgan for Klima, Infrastruktur og Miljø (CINEA) under den nuværende FFR, vil være underlagt resultatet af cost-benefit-analysen og de dertil knyttede afgørelser, der skal træffes.

1.5.2. Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis

Artikel 171 i TEUF giver Unionen beføjelse til at fastlægge projekter af fælles interesse vedrørende transeuropæiske net (TEN), mens det overlades til medlemsstaterne at vælge metoderne til gennemførelse. Samme artikel giver Unionen beføjelse til at støtte sådanne projekter af fælles interesse samt projekter af gensidig interesse med tredjelande.

Omfanget og typen af de problemer, som CEF er rettet mod, kræver specifikt en EU-indsats, da de i sagens natur er EU-dækkende og kan løses mere effektivt på EU-plan, hvilket samlet set fører til større fordele, hurtigere gennemførelse og reduktion af omkostningerne, hvis Kommissionen koordinerer medlemsstaternes tiltag. EU-finansiering er også det rette middel til at imødegå de finansieringsudfordringer, som grænseoverskridende projekter typisk står over for: Den ulige fordeling af projektfordele og projektomkostninger mellem de forskellige berørte medlemsstater gør det vanskeligere at finansiere disse projekter fra nationale finansieringskilder.

TEN-T- og TEN-E-infrastruktur: I betragtning af deres grænseoverskridende karakter skaber TEN-T- og TEN-E-projekter betydelige positive eksternaliteter på EU-plan og fremmer solidaritet mellem medlemsstaterne, men de medfører også særlige udfordringer for projektudviklere på grund af deres multijurisdiktionelle karakter, koordineringsproblemer og en ofte asymmetrisk fordeling af omkostninger og fordele. De kræver derfor støtte på EU-plan. Der er også behov for et instrument, der koordinerer finansieringen på tværs af medlemsstaterne for at sikre uhindret militær mobilitet i hele Unionen.

Vedvarende energi: Grænseoverskridende samarbejde mellem medlemsstater eller mellem medlemsstater og tredjelande inden for vedvarende energi er afgørende for at nå Unionens mål om dekarbonisering, konkurrenceevne, fuldførelse af det indre energimarked og forsyningssikkerhed på en omkostningseffektiv måde. Kun få medlemsstater forklarer imidlertid, hvordan de agter at etablere en ramme for samarbejdet om fælles projekter med en eller flere medlemsstater i deres endelige nationale energi- og klimaplaner, der forelægges i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1999. Der er risiko for, at det grænseoverskridende samarbejde vil forblive på et suboptimalt niveau uden finansiel støtte fra Unionen.

Forventet merværdi på EU-plan (efterfølgende)

CEF vil skabe EU-merværdi gennem udvikling af forbindelser inden for transport og energi og inden for grænseoverskridende samarbejde om vedvarende energi ved at fokusere på offentlige goder med en europæisk dimension og på projekter, der ikke ville blive gennemført uden EU-støtte. Mere specifikt bygger CEF's EU-merværdi på facilitetens evne til at:

– styre offentlige og private midler til finansiering i retning af EU's politiske mål

– muliggøre vigtige investeringer, hvortil omkostninger afholdes på nationalt/lokalt plan, mens fordelene er synlige på europæisk plan

– fremskynde overgangen til en lavemissions-, digital og modstandsdygtig infrastruktur.

EU's støtte fra det nye CEF-program er navnlig rettet mod tiltag, der giver størst mulig EU-merværdi. Nærmere bestemt:

På transportområdet omfatter den grænseoverskridende strækninger og flaskehalse, hovedsagelig på TEN-T-hovednettet og det udvidede hovednet, samt projekter vedrørende EU's prioriterede militære mobilitetskorridorer.

På energiområdet har CEF til formål at forbedre integrationen af energimarkedet og interoperabiliteten af energinet på tværs af grænser, dekarbonisering, energieffektivitet, robusthed og forsyningssikkerhed samt at fremme det grænseoverskridende samarbejde inden for energi, herunder vedvarende energi. Disse grænseoverskridende projekter, der vil være berettiget til CEF-energifinansiering, udgør de manglende led i udviklingen af et fuldt sammenkoblet og dekarboniseret energisystem, da de ikke i tilstrækkelig grad fremmes eller prioriteres af medlemsstaterne og operatørerne på nationalt plan. CEF bidrager til realiseringen af disse grænseoverskridende projekter ved at støtte sektorspecifikke aktiviteter i form af undersøgelser og bygge- og anlægsarbejder.

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

Den efterfølgende evaluering af CEF 2014-2020 og den foreløbige evaluering af CEF 2021-2027 gennemføres sideløbende, og arbejdet er langt fremme.

De foreløbige resultater af begge CEF-evalueringer bekræfter, at programmet hidtil har fungeret godt. Instrumentets udformning er hensigtsmæssig med henblik på at afhjælpe en historisk mangel på finansiering af grænseoverskridende infrastruktur med høj EU-merværdi ved at øremærke midler til disse projekter gennem et særligt instrument. Der er god sammenhæng med andre EU-finansieringsinstrumenter og -politikker, især inden for dekarbonisering. Dets forvaltningsmodel med konkurrenceprægede indkaldelser af forslag og direkte forvaltning af midler i et centraliseret agentur, er velegnet til at imødekomme programmets behov og sikre lige vilkår for ansøgerne. CEF-finansiering anses konsekvent for uundværlig og muliggør vigtige transport- og energiprojekter, der ellers ville blive udsat for betydelige forsinkelser, reduceret omfang eller slet ikke blive realiseret på grund af utilstrækkelig national eller privat finansiering. Ud over direkte finansiel støtte giver CEF en betydelig løftestangseffekt, tiltrækker yderligere offentlig og privat kapital og fungerer som et strategisk anker for investeringer.

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

Initiativet er en del af forslaget til den flerårige finansielle ramme for 2028-2034.

CEF bør fokusere på at støtte grænseoverskridende projekter på TEN-T- og TEN-E-nettene samt projekter til gnidningsløs militær mobilitet på tværs af Unionen og projekter inden for samarbejde om vedvarende energi.

Medlemsstaternes investeringer i TEN-T-nettet under deres nationale og regionale partnerskabsplaner bør supplere CEF-investeringer, især på nationale strækninger,

der har forbindelse til de grænseoverskridende forbindelser, som er angivet i CEF-bilaget, samt til finansiering af national energinetinfrastruktur og energiproduktion.

På energiområdet kan de nationale og regionale partnerskabsplaner styrke investeringerne i energiinfrastruktur, som finansieres af CEF, f.eks. gennem investeringer i energiaktiver, der ikke har en grænseoverskridende karakter, men som er lige så vigtige for energiomstillingen.

Udvidelsen af TEN-T-korridorerne til kandidatlande samt transport- og energiinfrastruktur i tredjelande bør støttes i tæt koordinering med instrumentet for et globalt Europa.

Horisont Europa vil fortsat støtte forskning og innovation inden for transport og energi og vil være tæt forbundet med Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne, som dækker opskalering og udbredelse af banebrydende innovative løsninger til dekarbonisering, digitalisering og modstandsdygtighed inden for transport og energi. Den Europæiske Fond for Konkurrenceevne vil også supplere CEF ved at tilbyde muligheder for garantier til infrastrukturprojekter.

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

Selv om den tættere forbindelse mellem EU-finansiering og planernes politiske prioriteter vil styrke deres grænseoverskridende dimension, idet styringsmekanismen sikrer et stærkere fokus på grænseoverskridende projekter med en høj EU-merværdi, vil gennemførelsen af grænseoverskridende infrastrukturprojekter gennem planerne være mere kompleks og bekostelig for både medlemsstaternes myndigheder og projektiværksættere. Det ville være en langvarig proces for medlemsstaterne at tilpasse deres investeringsdagsordener til nabolandenes, både under forhandlingerne om den oprindelige plan og i tilfælde af ændringer. Tyskland vil f.eks. skulle koordinere sin nationale plan med otte nabomedlemsstater, og Ungarn med fem nabomedlemsstater. I tilfælde, hvor processen er forsinket i en eller flere medlemsstater, kan dette medføre afledte forsinkelser. Selv om Kommissionen kan støtte disse koordineringsbestræbelser – både under forhandlingerne og gennem ydelse af teknisk bistand via planerne – vil byrden for medlemsstaternes myndigheder fortsat være betydelig. Dette kan også i væsentlig grad øge den administrative byrde for projektiværksættere, som vil skulle gennemføre deres grænseoverskridende projekter i henhold til flere nationale planer og rapportere inden for særskilte rapporterings- og revisionsordninger (én pr. medlemsstat).

Når det er sagt, understregede konsekvensanalysen, at de nationale og regionale partnerskabsplaner kan tage højde for supplerende investeringer i grænseoverskridende strækninger og projekter af stor EU-relevans. Et særligt instrument under direkte forvaltning vil sikre, at grænseoverskridende projekter finansieres på grundlag af en konkurrencebaseret tilgang, hvor projekter af højeste kvalitet, modenhed og EU-merværdi udvælges. Støttemodtagerne har ét enkelt kontaktpunkt og én enkelt procedure for ansøgning og gennemførelse af et projekt. Desuden overvåges projekterne nøje af Kommissionen.

1.6. Varigheden af forslaget/initiativet og af dets finansielle virkninger

☐ **Begrænset varighed**

– ☒ gældende fra 1. januar 2028 til 31. december 2034

– ☒ finansielle virkninger fra 2028 til 2034 for forpligtelsesbevillinger og fra 2028 til 2040 for betalingsbevillinger.

☐ **Ubegrænset varighed**

– iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

– derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)

☒ **Direkte forvaltning** ved Kommissionen

– ☒ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer

– ☒ i forvaltningsorganerne

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

☒ **Indirekte forvaltning** ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:

– ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget

– ☐ internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)

– ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond

– ☐ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71

– ☒ offentligretlige organer

– ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier

– ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier

– ☐ organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt

– ☐· organer, der er etableret i en medlemsstat og undergivet lovgivningen i en medlemsstat eller EU-lovgivningen, og som i overensstemmelse med sektorspecifikke regler kan få overdraget gennemførelsen af EU-midler eller budgetgarantier, i det omfang de kontrolleres af offentligretlige organer eller af privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, og har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier i form af kontrolorganernes solidariske hæftelse eller ækvivalente finansielle garantier, som for hver foranstaltning kan begrænses til EU-støttens maksimale beløb.

Bemærkninger:

Programmet gennemføres ved direkte og indirekte forvaltning i overensstemmelse med finansforordningen. Som i perioden 2014-2020 og perioden 2021-2027 kan størstedelen af budgettet gennemføres ved uddelegering til et forvaltningsorgan. I så fald vil kun programstøttetiltag blive forvaltet direkte af Kommissionen.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Programmet skal gennemføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [XXX]* [præstationsforordningen], som fastsætter reglerne for udgiftssporing og resultatrammen for budgettet, herunder ordninger for overvågning, evaluering og rapportering for alle programmer.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. Begrundelse for den/de foreslåede budgetgennemførelsesmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi

Programmet vil blive gennemført ved direkte forvaltning. Det forventes at blive uddelegeret til et forvaltningsorgan, mens nogle programstøtteforanstaltninger vil blive forvaltet direkte af Kommissionen. Det eksisterende forvaltningsorgan, CINEA, råder over den struktur og de processer, der er nødvendige for at sikre den fortsatte forvaltning af CEF.

Programmet vil hovedsagelig blive gennemført ved hjælp af tilskud, som er det relevante finansieringsinstrument for store infrastruktur- og energiproduktionsprojekter.

Kontrolstrategien vil blive udformet på denne baggrund og vil fokusere på tre hovedfaser i gennemførelsen af tilskud i overensstemmelse med finansforordningen, nemlig tilrettelæggelse af indkaldelser og udvælgelse af forslag, der passer til programmets politiske mål, operationel kontrol, overvågning og forudgående kontrol, der dækker projektgennemførelse, offentlige udbud, forfinansiering, mellemliggende og endelige betalinger samt efterfølgende kontrol og betalinger.

Denne kontrolstrategi forventes at give præstationsresultater på linje med de parametre, som blev identificeret for programmets seneste udgave:

~ 100 % gennemførelse af forpligtelser og betalinger og betalingsbevillinger

~ 100 % af støttemodtagerne rettidigt underrettet

~ 100 % af tilskudsaftalerne rettidigt underskrevet

~ 100 % af betalinger gennemført til tiden

~ Risiko ved betaling og ved afslutning på årsbasis under væsentlighedstærsklen på 2 %.

2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem

De udpegede risici er stort set identiske med dem, der blev udpeget for den seneste udgave af programmet:

langsommere udvikling af hovedprioriteterne (transportkorridorer, projekter af fælles interesse) end planlagt på grund af utilstrækkelig markedsudbredelse eller kvaliteten af de projekter, der foreslås

forsinkelser i gennemførelsen af projekterne

manglende tilgængelighed af resultatdata eller problemer med datakvaliteten

mulige fejl eller dårlig forvaltning af EU-midler, herunder potentiel risiko for dobbeltfinansiering, og reglernes kompleksitet

eksterne risici, der i væsentlig grad påvirker infrastrukturen og/eller prioriteterne, såsom geopolitiske risici eller større klimahændelser

eksterne risici, der påvirker tilgængeligheden af finansiering eller markedsvilkårene, navnlig hvis der sker et fald i efterspørgslen efter infrastruktur eller i kreditudbuddet, som det var tilfældet under den seneste finanskrise.

De centrale kontrolfunktioner, der er udviklet til den tidligere udgave af programmet, forventes fortsat at være gyldige, nemlig at sikre, at der lægges vægt på projektpipelinens konkurrenceevne, fokus på de politiske mål, sikring af alle aktørers deltagelse, passende budgetfleksibilitet og ensartet forudgående og efterfølgende kontrol.

Disse risici imødegås ved at lægge vægt på at sikre, at de projekter, der er under udvikling, er konkurrencedygtige, ved at fokusere på projekternes bidrag til de politiske målsætninger, ved at sikre en systematisk inddragelse af alle aktører og ved at opretholde en passende budgetmæssig fleksibilitet. Den forudgående og efterfølgende kontrol vil blive tilpasset de formodede risici.

Til støtte for kontrolforanstaltningerne vil der blive gennemført en årlig bottom-up-risikovurdering, en systematisk vurdering af kontrolrammerne, en passende indberetning af afvigelser (register over undtagelser og manglende overholdelse) samt korrigerende foranstaltninger, der træffes på grundlag af henstillinger fra Den Interne Revisionstjeneste, Den Europæiske Revisionsret eller dechargemyndigheden.

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)

Udgifter og fordele ved kontrol

Størstedelen af programmet forventes at blive gennemført af CINEA-forvaltningsorganet, hvilket sikrer en kontrolomkostning, der kan sammenlignes med den nuværende CEF. Det begrænsede antal tilskud, der gennemføres direkte af Kommissionens tjenestegrene, kan være forbundet med højere kontrolomkostninger på grund af disse tilskuds lave individuelle værdier og manglen på stordriftsfordele.

For de projekter, der forvaltes af forvaltningsorganet, blev kontrolomkostningerne for det nuværende CEF-program opdelt i omkostninger til tilsyn på kommissionsniveau og omkostninger til forvaltningsorganets operationelle kontrol.

Omkostningerne til kontrol på kommissionsniveau i begge involverede generaldirektorater anslås[31] til ca. 0,1 % af betalingsbevillingerne til aktionsudgifter på programniveau.

Formålet med denne kontrol er at sikre et velfungerende og effektivt tilsyn med forvaltningsorganet, udført af de ansvarlige generaldirektorater, og at opnå den nødvendige grad af sikkerhed i Kommissionen.

[31] Dette skøn omfatter hverken de strategiske og politiske aspekter, der er knyttet til programmet, eller overvågning af delegerede CEF-instrumenter.

Hvis programmets rækkevidde forbliver konstant, kan der forventes en stigning i udgifterne til tilsyn på kommissionsniveau, der afspejler de udvidede krav til tilsynet med forvaltningsorganerne samt den ekstra indsats, det vil kræve at opnå sikkerhed for en korrekt forvaltning af de nye elementer i programmet.

CINEA har et stabilt kontrolmiljø. Kontrolomkostningerne på agenturniveau forventes at forblive inden for eller tæt på det interval, der blev konstateret i 2021-2024 (0,9 % til 1,3 %). Den kapacitetsopbygning, der er nødvendig for at tilpasse sig ændringer i programmet eller for at justere kontrolprocesserne, kan imidlertid medføre øgede kontrolomkostninger. Der er følgende fordele ved kontrollerne:

– Det undgås, at der udvælges svage eller utilstrækkelige forslag.

– Planlægningen og udnyttelsen af EU-midler optimeres, således at EU-merværdien bevares.

– Kvaliteten af tilskudsaftalerne sikres, fejl i identifikation af retlige enheder undgås, en korrekt beregning af EU's bidrag sikres, og de nødvendige garantier for en korrekt gennemførelse af tilskuddene sikres.

– Ikkestøtteberettigede udgifter opdages på betalingsstadiet.

– Fejl, der påvirker transaktionernes lovlighed og formelle rigtighed på auditstadiet, opdages.

– Pålideligheden af de oplysninger, der gives til Kommissionen, øges.

Muligheden for at indføre forenklede omkostningsmodeller vil blive overvejet, forudsat at disse som led i cost-benefit-analysen vurderes at have en positiv effekt på fejlfrekvensen, kontrolomkostningerne og kontrollens effektivitet.

Anslået fejlforekomst

Den anslåede risiko ved betaling og ved afslutning forventes begge at forblive under 2 % på årsbasis, inden for samme interval som de fejlprocenter, der er konstateret for CEF2.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Kommissionens generaldirektorater med ansvar for de tiltag, der finansieres i henhold til denne forordning, er forpligtet til at beskytte Unionens finansielle interesser i overensstemmelse med Kommissionens strategi til bekæmpelse af svig (COM(2019) 196 final) og dens reviderede handlingsplan (COM(2023) 405 final).

Bekæmpelsen af svig omfatter navnlig anvendelse af forebyggende foranstaltninger mod svig, korruption og enhver anden ulovlig aktivitet, effektiv kontrol inddrivelse af uretmæssigt udbetalte beløb og, hvis der konstateres uregelmæssigheder, effektive, forholdsmæssige og afskrækkende sanktioner, i overensstemmelse med Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95, Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999.

GD MOVE og GD ENER samt forvaltningsorganet CINEA har opdateret deres strategier for bekæmpelse af svig og tilhørende handlingsplaner på generaldirektoratniveau, som omfatter hele udgiftscyklen og tager højde for proportionalitet og cost benefit-analyse af de foranstaltninger, der skal gennemføres, således at det er muligt at foretage en risikovurdering af programmet.

De tre tjenestegrene vil sikre, at deres strategi for styring af risiciene for svig bruges til at afdække højrisikoområder, under hensyn til en sektorspecifik cost-benefit-analyse og OLAF's arbejde i henseende til forebyggelse af svig og risikoanalyse.

Det administrative tilsyn med kontrakter, tilskud og tilknyttede betalinger hører under CINEA's ansvarsområde. Strategien til bekæmpelse af svig ajourføres hvert andet år; den sidste ajourføring fandt sted i 2024. Forvaltningsorganet tilrettelægger sine egne foranstaltninger til bekæmpelse af svig, herunder en strategi for efterfølgende revision med henblik på at vurdere lovligheden og den formelle rigtighed af de underliggende transaktioner og at inddrive uretmæssigt udbetalte beløb. CINEA er underlagt Den Europæiske Revisionsrets årlige revision af regnskaberne og af lovligheden og den formelle rigtighed af de underliggende transaktioner (indtægter og udgifter), og organet er desuden omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets årlige dechargeprocedurer.

Tilskudsaftaler og indkøbskontrakter, der indgås af de gennemførende generaldirektorater eller CINEA, vil blive baseret på standardmodeller, der omfatter de alment gældende foranstaltninger mod svig, herunder beføjelser til revision, kontrol på stedet og inspektioner som nævnt ovenfor. Kommissionen, dennes repræsentanter og Revisionsretten vil have beføjelse til at foretage dokumentrevision og revision på stedet for alle tilskudsmodtagere, kontrahenter eller underkontrahenter, som har modtaget midler fra Unionen.

Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) bemyndiges til at foretage kontrol og inspektion på stedet hos økonomiske operatører, der berøres direkte eller indirekte af denne finansiering, i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96, for at fastslå, om der har været tale om svig, bestikkelse eller enhver anden ulovlig aktivitet, der skader Den Europæiske Unions finansielle interesser, i forbindelse med en aftale om tilskud eller en afgørelse eller en kontrakt om finansiering fra Unionen. Den Europæiske Anklagemyndighed (EPPO) vil have den nødvendige adgang til at udøve sine beføjelser i overensstemmelse med Rådets forordning (EU) 2017/1939.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB[32]	fra EFTA-lande[33]	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande[34]	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter

- Nye budgetposter, som der anmodes om

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
2	05 01 01 Udgifter til støttefunktioner for CEF (Transport, Energi, Militær mobilitet)	IOB	NEJ	JA	JA	NEJ
2	05 02 01 01 – CEF Transport	OB	NEJ	JA	JA	NEJ
2	05 02 01 02 – CEF Militær mobilitet	OB	NEJ	JA	JA	NEJ

[32] OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.
[33] EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.
[34] Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

2	05 02 02 – CEF Energi	OB	NEJ	JA	JA	NEJ

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

– ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger

– ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

3.2.1.1. Bevillinger fra vedtaget budget

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Nummer	2

			År	År	År	År	År	År	År	**I ALT FFR 2028-2034**
			2028	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	
Aktionsbevillinger										
05 02 01 01 – CEF Transport	Forpligtelser	(1a)	4,282	4,455	4,637	4,825	4,517	5,220	5,428	**33,864**
	Betalinger	(2a)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
05 02 01 02 – CEF Militær mobilitet	Forpligtelser	(1b)	2,842	2,899	2,609	2,483	2,533	2,214	2,071	**17,651**
	Betalinger	(2b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
05 02 02 – CEF Energi	Forpligtelser	(1b)	3,782	3,936	4,096	4,261	4,432	4,610	4,795	**29,912**
	Betalinger	(2b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer										
05 01 01	Støtteudgifter til CEF (Transport, Energi, Militær mobilitet)	(3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**

Bevillinger I ALT	Forpligtelser	=1a+1b+3	10,906	11,290	11,342	11,569	11,982	12,045	12,294	**81,428**
til GD MOVE/ENER	Betalinger	=2a+2b+3								

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	**4**	"Administrationsudgifter"[35]

GD		År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**	**I ALT FFR 2028-2034**
• Menneskelige ressourcer		11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
• Andre administrationsudgifter		114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
I ALT GD MOVE/ENER		**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 4 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

[35] De nødvendige bevillinger bør fastsættes på grundlag af de årlige gennemsnitlige omkostninger, der er tilgængelige på det relevante BUDGpedia-websted.

		År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	I ALT FFR 2028-2034
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-4	Forpligtelser								
i den flerårige finansielle ramme	Betalinger								

i mio. EUR (tre decimaler)

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger (skal ikke udfyldes for decentrale agenturer)

Output- og resultatindikatorerne med henblik på overvågning af dette programs fremskridt og resultater vil svare til de fælles indikatorer, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [XXX]* [præstationsforordningen].

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

– ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger

– ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

3.2.3.1. Bevillinger fra vedtaget budget

VEDTAGNE BEVILLINGER	År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**	**I ALT 2028-2034**
UDGIFTSOMRÅDE 4								
Menneskelige ressourcer	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
Andre administrationsudgifter	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 4	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,704**
Uden for UDGIFTSOMRÅDE 4								
Menneskelige ressourcer	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Andre administrationsudgifter	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 4	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
I ALT	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

==========

==========

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

3.2.4. Anslået behov for menneskelige ressourcer

– ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer

– ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

3.2.4.1. Finansieret over vedtaget budget

Overslag angives i årsværk

VEDTAGNE BEVILLINGER	År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (i EU-delegationerne)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekte forskning)	0	0	0	0	0	0	0

01 01 01 11 (direkte forskning)		0	0	0	0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere)		0	0	0	0	0	0	0
• Eksternt personale (i årsværk)								
20 02 01 (KA og UNE under den samlede bevillingsramme)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (KA, LA, UNE og JMD i EU-delegationerne)		0	0	0	0	0	0	0
Budgetpost for administrativ støtte	- i hovedsædet	0	0	0	0	0	0	0
	– i EU-delegationerne	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (KA og UNE – indirekte forskning)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (KA og UNE – direkte forskning)		0	0	0	0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Udgiftsområde 7		0	0	0	0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Uden for udgiftsområde 7		40	40	40	40	40	40	40
I ALT		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

3.2.4.3. Samlet behov for menneskelige ressourcer

VEDTAGNE BEVILLINGER I ALT + EKSTERNE FORMÅLSBESTEMTE INDTÆGTER		År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)								
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)		61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (i EU-delegationerne)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekte forskning)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkte forskning)		0	0	0	0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere)		0	0	0	0	0	0	0
• Eksternt personale (i årsværk)								
20 02 01 (KA og UNE under den samlede bevillingsramme)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (KA, LA, UNE og JMD i EU-delegationerne)		0	0	0	0	0	0	0
Budgetpost for administrativ støtte	- i hovedsædet	0	0	0	0	0	0	0
	– i EU-delegationerne	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (KA og UNE – indirekte forskning)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (KA og UNE – direkte forskning)		0	0	0	0	0	0	0
Andre budgetposter (angiv nærmere) – Udgiftsområde 4		0	0	0	0	0	0	0

Udgifter til støttefunktioner i forbindelse med sekretariatet for præstationsvurderingsorganet	40	40	40	40	40	40	40
I ALT	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

I betragtning af den generelle vanskelige situation under udgiftsområde 4 med hensyn til både personale og bevillinger vil personalebehovet blive dækket ved hjælp af personale fra generaldirektoratet, som allerede er afsat til forvaltningen af foranstaltningen, og/eller som er blevet omfordelt i generaldirektoratet eller andre af Kommissionens tjenestegrene.

Personalebehov til gennemførelse af forslaget (i årsværk):

•	**Skal dækkes af det nuværende personale i Kommissionens tjenestegrene**	• **Ekstraordinært personalebehov***		
•	•	**Skal finansieres under udgiftsområde 7 eller Forskning**	**Skal finansieres over BA-posten**	**Skal finansieres af gebyrer**
Stillinger i stillingsfortegnelsen	61		Ikke relevant	
Eksternt personale (KA, SNE og V)	32		10*	

*De 10 nye fuldtidsækvivalenter svarer til de 10 stillinger, der skal tilføres i 2028 til sekretariatet for præstationsvurdering under budgetpost 02 01 21 02, som aftalt af medlovgiverne under forhandlingerne om Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/2803 af 23. oktober 2024 om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning).

Beskrivelse af opgaver, der skal udføres af:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	• Politikudvikling og strategi • Støtte til regionale og tematiske fora med henblik på at identificere projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse • Koordinering og samarbejde med alle interesserede parter (medlemsstater, tredjelande, andre generaldirektorater og andre EU-institutioner, tematiske og regionale fora osv.). • Udarbejdelse af arbejdsprogrammet • Udvælgelsesprocedurer • Forvaltning af årlige forslagsindkaldelser og udvælgelse af projekter med henblik på finansiel støtte fra EU • Operationel og finansiel projektforvaltning • Evalueringer
Eksternt personale	• Støtte til regionale og tematiske fora med henblik på at identificere projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse

	• Støtte til udvælgelsesprocedurer • Støtte til forvaltningen af årlige forslagsindkaldelser og udvælgelse af projekter med henblik på finansiel støtte fra EU • Støtte til finans- og projektforvaltningen • Støtte til tilrettelæggelsen af evalueringer

3.2.5. Oversigt over de anslåede virkninger for de digitale teknologirelaterede investeringer

Digitale bevillinger og IT-bevillinger I ALT	År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**	**I ALT FFR 2028-2034**
UDGIFTSOMRÅDE 4								
IT-udgifter* (organisationen/institutionen)	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	**5,915**
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 4	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**5,915**
Uden for UDGIFTSOMRÅDE 4								
Policy-IT-udgifter til operationelle programmer	14,23	14,59	14,967	15,364	15,78	16,217	16,675	**107,823**
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 4	**14,23**	**14,59**	**14,967**	**15,364**	**15,78**	**16,217**	**16,675**	**107,823**
I ALT	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**113,738**

*IT-udgifter under H4 blev beregnet efter GD BUDG's instruks: antal FTE'er ganget med 8 200 EUR pr. FTE.

3.2.6. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget er i overensstemmelse med forslaget til FFR 2028-2034.

Forslaget/initiativet:

– ☒ indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand

– ☐ indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**	I alt

Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

– ☒ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne

– ☐ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:

  – ☐ for egne indtægter

  – ☐ for andre indtægter

  – Angiv, om indtægterne er formålsbestemte ☐

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger[36]						
		År **2028**	År **2029**	År **2030**	År **2031**	År **2032**	År **2033**	År **2034**
Artikel …….								

For formålsbestemte indtægter angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

Andre bemærkninger (f.eks. om, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

4. DIGITALE DIMENSIONER

4.1. Krav af digital relevans

Connecting Europe-faciliteten (CEF) vil fortsat støtte IT-værktøjer, der har vist sig at være afgørende for en effektiv og gennemsigtig projektforvaltning. Værktøjer såsom det fælles område for udveksling af elektroniske oplysninger (SEDIA), eGrants, TENtec, Map-IT, EMI-ECS, QlikSense (eller en anden Business Intelligence- og Data Analytics-løsning, der understøtter visualisering, udforskning og analyse af data), gennemsigtighedsplatformen (TP Viewer), CIRCABC, EUSurvey og ARACHNE er afgørende i denne henseende. Desuden vil CEF fortsat støtte Kommissionens gennemførelsesaktiviteter i forbindelse med en række IT-systemer og informationsudvekslingsmiljøer, der er pålagt i henhold til EU-

[36] Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.

lovgivning og -initiativer såsom ESSKY, PRIME KPI, EMSWe, eFTI osv.

SEDIA udgør via finansierings- og udbudsportalen ét samlet indgangspunkt for finansierings- og indkøbsprocesser, centraliserer deltagernes data og reducerer det manuelle arbejde. eGrants dækker hele tilskudscyklussen og sikrer konsistens og sporbarhed. Map-IT gør det muligt at indkode både kvalitative og kvantitative projektindikatorer til støtte for tematisk rapportering og rapportering på landeniveau. CIRCABC letter samarbejdsbaseret dokumenthåndtering med versionsstyring og flersproget adgang. EUSurvey anvendes til struktureret dataindsamling, mens ARACHNE forbedrer projektovervågningen ved at identificere potentielle risici for svig gennem berigede data og risikoindikatorer.

TENtec, informationssystemet for det transeuropæiske transportnet (TEN-T), leverer interaktive kort og ajourførte rapporter til støtte for gennemsigtighed, informeret beslutningstagning og oplysning af offentligheden. TENtec indsamler og lagrer geografiske, finansielle og historiske oplysninger om transportnetinfrastrukturen i EU og dets nabolande med henblik på planlægning, politisk beslutningstagning og overvågning af gennemførelsen af TEN-T-programmet. TENtec er et system, der kræves i medfør af forordning (EU) 2024/1679. Det er udviklet i samarbejde med medlemsstaterne og interessenter og giver et samlet overblik over TEN-T-politikken, hjælper med projektovervågning og understøtter transportmodellering og fremtidig planlægning. TENtec omfatter også data om militær mobilitet og infrastruktur for alternative drivmidler, som begge understøtter relevante politiske prioriteter, og systemet kan rumme forskellige typer politiske data, der kræver geolokalisering.

I tilknytning til TENtec er Det Europæiske Observatorium for Alternative Brændstoffer (EAFO) et centralt IT-værktøj til at understøtte overvågningen af overgangen til bæredygtig mobilitet, som f.eks. fastsat i forordning (EU) 2023/1804 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler. EAFO leverer omfattende, ajourførte data og statistikker om infrastruktur for alternative drivmidler, udbredelsen af køretøjer og nationale politiske foranstaltninger i hele EU. EAFO fungerer som det IT-værktøj, der understøtter gennemførelsen af retlige forpligtelser i henhold til forordning (EU) 2023/1804, såsom det fælles EU-adgangspunkt for data om alternative drivmidler.

EMI-ECS er et IT-værktøj, der anvendes til udvælgelse og kontrahering af eksterne eksperter, der er involveret i evalueringen af forslag. QlikSense er et værktøj, der anvendes til statistik og projektovervågning. Gennemsigtighedsplatformen og TP Viewer er værktøjer, der anvendes til at give offentligheden oplysninger og statistik om finansierede projekter.

ESSKY-platformen støtter interessenter i gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningen for det fælles europæiske luftrum (SES). Den giver adgang til relevante oplysninger via biblioteker og tilbyder funktionalitet til indsendelse af dokumenter.

Platformen for europæiske jernbaneinfrastrukturforvalteres centrale resultatindikatorer (PRIME KPI) muliggør overvågning af centrale resultatindikatorer vedrørende jernbanetransport. Den udgør en rapporteringsplatform for infrastrukturforvaltere.

EU-systemet til forvaltning af C-ITS-sikkerhedsoplysninger (EU CCMS) understøtter udrulningen af C-ITS-systemer og -teknologier i Europa. Det er baseret på centrale elementer, der understøtter sikker interoperabilitet på europæisk plan. Direktiv 2010/40/EU om intelligente transportsystemer fastlægger Kommissionens rolle i EU CCMS.

Det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt blev etableret ved forordning (EU) 2019/1239 og udgør en juridisk og teknisk ramme, der harmoniserer udvekslingen af administrative formaliteter mellem maritime operatører og myndigheder under et

havneanløb i EU. Det består af et netværk af nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt, suppleret med fælles IT-komponenter og -tjenester, der forvaltes af Kommissionen.

Det elektronisk godstransportinformationsmiljø (eFTI) er en EU-dækkende decentraliseret IT-arkitektur, der er oprettet ved forordning (EU) 2020/1056. Det vil understøtte udvekslingen af oplysninger mellem operatører og kompetente myndigheder med henblik på kontrol af overholdelsen af seks EU-transportforordninger og -direktiver samt mere end 170 nationale retsakter, der regulerer godstransport i medlemsstaterne.

Galileo Green Lane-løsningen overvåger trafiksituationen ved TEN-T-grænseovergange for vejgodstransport og rejsetiden for jernbanegodstransport i TEN-T-korridorer. Den giver grænsemyndigheder og transportører overblik over grænsesituationen, så de kan se, hvilke grænser der er under større belastning. Galileo Green Lane gør det muligt for grænseovergange at opfylde kravene til "grønne baner" og muliggøre en trafikgennemstrømning på under 15 minutter.

Det europæiske mobilitetsdataområde (EMDS) bør muliggøre opdagelse og deling af data fra eksisterende og fremtidige transport- og mobilitetsdatakilder. I EMDS-meddelelsen (COM/2023/751 final) redegjorde Kommissionen for, at en af hovedkomponenterne er en (meta)dataportal, hvor alle relevante dataøkosystemer kan dele metadata om de datatyper, de forvalter, samt de respektive adgangsbetingelser.

4.2. Data

De digitale værktøjer, der støttes af CEF, er af meget forskellig karakter og vedrører forskellige transportformer og forskellige aktører, der udveksler oplysninger (Kommissionens tjenestegrene, støttemodtagere, nationale myndigheder, forretningspartnere osv.). Derfor behandler værktøjerne også en lang række forskellige data. Generelt følger de engangsprincippet, sikrer maksimal videreanvendelse af data og undgår gentagen indtastning af data, samtidig med at de deler data sikkert og forsvarligt.

4.3. Digitale løsninger

Alle de beskrevne værktøjer er udformet med henblik på at fremme sammenhæng, øge effektiviteten og sikre interoperabilitet og dermed styrke den overordnede kvalitet af de processer, der understøtter Kommissionens tjenestegrene i forbindelse med CEF, og støtte en gnidningsløs gennemførelse af det indre marked.

4.4. Vurdering af interoperabilitet

Alle de beskrevne digitale værktøjer er allerede i brug hos interessenterne. De udviser stærk interoperabilitet gennem standardiserede teknikker til informationsudveksling.

For det europæiske mobilitetsdataområde arbejder Kommissionen på detaljerne for dets implementering.

4.5. Foranstaltninger til støtte for digital gennemførelse

De beskrevne digitale værktøjer fungerer effektivt, og eventuelle fremtidige ændringer eller forbedringer vil blive gennemført på en kontrolleret og gradvis måde for at sikre kontinuitet og undgå forstyrrelser af driften eller gennemførelsen af forordningen.