

U 52/2025 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034, om ändring av förordning (EU) 2024/1679 och om upphävande av förordning (EU) 2021/1153

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 16 juli 2025 till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034, om ändring av förordning (EU) 2024/1679 och om upphävande av förordning (EU) 2021/1153 (COM(2025) 547 final) samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors 13.11.2025

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Trafikråd Kaisa Kuukasjärvi

13.11.2025

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM INRÄTTANDE AV FONDEN FÖR ETT SAMMANLÄNKAT EUROPA FÖR PERIODEN 2028–2034, OM ÄNDRING AV FÖRORDNING (EU) 2024/1679 OCH OM UPPHÄVANDE AV FÖRORDNING (EU) 2021/1153 (FÖRSLAGET TILL FSE-FÖRORDNING)

1 Bakgrund

Europeiska kommissionen gav den 16 juli 2025 ett förslag till förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för perioden 2028–2034 (COM(2025) 547 final, nedan förslaget till FSE-förordning och förslaget). Samtidigt föreslås en ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 samt upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014.

Förslaget är en del av förslaget till den kommande fleråriga budgetramen för perioden 2028–2034 och innehåller investeringar på 72,25 miljarder euro i 2025 års priser i transeuropeiska nät inom transport- och energisektorn, inklusive militär rörlighet och gränsöverskridande projekt inom förnybar energi. Enligt förslaget ska transportåtgärder inklusive militär rörlighet få 45,752 miljarder euro, varav 15,752 miljarder euro ska gå till militär rörlighet. Åtgärder inom energisektorn föreslås få cirka 26,5 miljarder euro.

Förordningen ska fastställa den rättsliga grunden för FSE-programmet för perioden 2028–2034 för att påskynda investeringar i de transeuropeiska transport- och energinäten (TEN-T och TEN-E) samt för att utnyttja både offentliga och privata finansierings-källor.

2 Förslagets syfte

Syftet med förslaget är att skapa ett finansieringsinstrument som gör det möjligt att utveckla de transeuropeiska transport- och energinäten (TEN-T och TEN-E) för att underlätta gränsöverskridande förbindelser, trygga EU:s säkerhet, stödja en fungerande inre marknad, medverka till att bekämpa klimatförändringarna och främja ökad ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Dessutom ökar de EU:s resiliens och militära beredskap.

FSE-programmet syftar också till att svara på växande säkerhetshot, risker kopplade till naturkatastrofer och tekniska faror genom att säkerställa att investeringarna tar hänsyn till risker och har förmåga att motstå katastrofer. Programmet ska förverkliga den militära rörlighet som identifierats i den gemensamma vitboken om europeisk försvarsberedskap. Dessutom är programmet i linje med EU:s strategi för en beredskapsunion, eftersom målet är att stärka unionens förmåga att reagera på störningssituationer och trygga samhällets vitala funktioner under alla omständigheter.

FSE-programmet kompletterar EU:s övriga finansieringsinstrument och nationella investeringar och fokuserar särskilt på projekt med högst mervärde för EU. Dess syfte är att fungera som en katalysator för investeringar i projekt med gränsöverskridande inverkan, vilket bidrar till att övervinna samordningsproblem som uppstår till följd av att projekten involverar flera jurisdiktioner.

På transportområdet syftar FSE till att bidra till fullbordandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), med fokus på att slutföra stomnätet och det utvidgade stomnätet till 2030 respektive 2040. FSE kommer särskilt att koncentrera sig på infrastrukturprojekt med en stark gränsöverskridande dimension, såsom Rail Baltica-projektet och Brennerbastunneln samt utvecklingen av inlandsförbindelser till TEN-T-hamnar. Finansiering från FSE kan också användas för att investera i gränsöverskridande förbindelser med tredjeländer genom att genomföra utvidgningen av TEN-T-korridorer till kandidatländer.

Finansiering från FSE-programmet kan även riktas till projekt inom militär rörlighet med dubbla användningsområden med fokus på de fyra prioriterade korridorerna för militär rörlighet.

Inom energiområdet är syftet att stärka energiunionens funktion, integreringen av en effektiv och konkurrenskraftig intern energimarknad samt att trygga säkra leveranser av energi till överkomliga priser, samtidigt som klimat- och energimålen för 2030 uppfylls och klimatneutralitet uppnås senast 2050.

Utvidgning och modernisering av energiförbindelserna är en grundläggande förutsättning för utbyggnaden av förnybar energi, utfasning av fossila bränslen i industrin och elektrifiering av den och för en fungerande inre marknad. Utvecklingen av energiinfrastrukturen stöder också EU:s energisjälvförsörjning, konkurrenskraft och klimat- och energimål.

Programmet ska stödja projekt av gemensamt intresse och ömsesidigt intresse i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/869 om riktlinjer för transeuropeisk energiinfrastruktur, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2009, (EU) 2019/942 och (EU) 2019/943 och direktiven 2009/73/EG och (EU) 2019/944, och om upphävande av förordning (EU) nr 347/2013 samt främja gränsöverskridande samarbete inom förnybar energi som är avgörande för integrationen av energimarknaderna och för att säkra försörjningstryggheten. Målet är att skapa en möjlighet att överföra medel till unionens finansieringsmekanism för förnybar energi och säkerställa synergier mellan transport- och energisektorerna samt sammanlänkning med tredjeländer.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Enligt förslaget ska Fonden för ett sammanlänkat Europa inrättas genom förordningen och målen för programmet, budgeten för 2028–2034 samt unionens finansieringsformer och tilldelningsreglerna för dem fastställas. Genom förordningen upphävs den FSE-förordning som för närvarande är i kraft och genom vilken Fonden för ett sammanlänkat Europa inrättades för den fleråriga budgetramen för 2021–2027.

Programmets allmänna mål är enligt artikel 3 att bygga upp, utveckla, säkra, modernisera och fullborda de transeuropeiska näten inom transport- och energisektorerna, i syfte att stödja en fungerande inre marknad och främja sammanhållning, underlätta militär rörlighet och gränsöverskridande samarbete inom förnybar energi, samt att främja synergier mellan transport- och energisektorerna.

Inom transportsektorn är syftet med programmet att främja transportprojekt som rör driftskompatibla, utsläppssnåla, smarta, säkra, hållbara, resilienta och multimodala transportnät i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (TEN-T-förordningen). I synnerhet främjas projekt med en gränsöverskridande dimension, inbegripet åtgärder på de vägledande sträckor som anges i bilagan till förordningen och projekt som avser fullbordandet av ett smart, resilient utsläppssnålt och hållbart transeuropeiskt transportnät. Dessa projekt kan till exempel ha att göra med distributionsinfrastruktur för alternativa bränslen eller det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg ERTMS. Dessutom ska finansiering riktas till åtgärder med en gränsöverskridande dimension med tredjeländer som utvecklar det transeuropeiska transportnätet i enlighet med artikel 9 i TEN-T-förordningen. Dessutom är syftet med programmet att utveckla transportinfrastruktur med dubbla användningsområden med fokus på de fyra prioriterade korridorerna för militär rörlighet inom EU.

Nationellt viktiga projekt som verkställer TEN-T-förordningen och som inte har en gränsöverskridande dimension eller en dimension som gäller utvecklingen av den militära rörligheten omfattas inte av finansieringen i förslaget till FSE-förordning. Finansieringen av dessa nationella projekt kan utvärderas inom ramen för de nationella partnerskapsplanerna i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Europeiska fonden för ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, jordbruk och landsbygd, fiske och havsfrågor, välbefinnande samt säkerhet för perioden 2028–2034 och om ändring av förordning (EU) 2023/955 och förordning (EU, Euratom) 2024/2509 (nedan partnerskapsfonden). I artikel 33 i Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Europeiska konkurrenskraftsfonden, inbegripet det särskilda programmet för försvarsforskning och försvarsinnovation, om upphävande av förordningarna (EU) 2021/522, (EU) 2021/694, (EU) 2021/697 och (EU) 2021/783, om upphävande av bestämmelser i förordningarna (EU) 2021/696 och (EU) 2023/588 samt om ändring av förordning (EU) [EDIP] (nedan konkurrenskraftsfonden) identifieras förutom energiprojekt och andra användningsändamål bland annat rena, multimodala, digitaliserade och säkra lösningar för transport och mobilitet, inbegripet fordon och materiel samt infrastrukturer i form av bland annat distributionsinfrastruktur, hamnar och höghastighetsjärnväg samt system och drift. Dessutom identifieras utvecklingen av smart mobilitet, inbegripet bland annat fordon, infrastruktur, automatiserad mobilitet och smarta trafikledningssystem.

På energiområdet ska programmets specifika mål vara att främja projekt enligt EU:s TEN-E-förordning som stärker energiförsörjningen, bidrar till integrationen av den inre marknaden, säkerställer gränsöverskridande och sektorsövergripande interoperabilitet mellan näten, stöder minskade koldioxidutsläpp och förbättrar energieffektiviteten.

Dessutom ska programmet stödja gränsöverskridande projekt inom förnybar energi eller konkurrensutsatta nya projekt inom förnybar energi inom ramen för unionens finansieringsmekanism för förnybar energi som inrättats med stöd av artikel 33 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013.

I artikel 4 föreslås att programmets totala finansiering ska uppgå till 72,3 miljarder euro i 2025 års priser. Enligt förslaget ska transportåtgärder inklusive militär rörlighet få 45,8 miljarder euro, varav 15,8 miljarder euro ska gå till militär rörlighet enligt den allmänna motiveringen. I artiklarna i förslaget till förordning definieras inte denna fördelning, vilket innebär att den kan förändras i arbetsplanskedet. Åtgärder inom energisektorn föreslås få cirka 26,5 miljarder euro. Anslagen kan delas upp på flera år och även användas för tekniskt och administrativt stöd.

I enlighet med artikel 5 får medlemsstaterna, unionens institutioner och tredjeländer lämna ytterligare ekonomiska bidrag till programmet. Dessutom ska medlemsstaterna kunna överföra medel från andra program till programmet. Enligt artikel 6 kan programmet dessutom genomföras i samordning med andra unionsprogram, och flera finansieringskällor kan kombineras i samma projekt. Reglerna för det relevanta unionsprogrammet ska tillämpas på motsvarande bidrag eller så får en enda uppsättning regler tillämpas för alla bidrag i programmet och ett enda rättsligt åtagande får ingås. Bidragen från unionen får dock inte överstiga de totala stödberättigande kostnaderna.

Finansiering från FSE kan enligt artikel 10 beviljas för högst 50 procent av de stödberättigande kostnaderna för ett projekt, och i särskilda fall, såsom när det gäller projekt inom energisektorn som är kritiska med tanke på försörjningstryggheten, kan stödnivån vara 75 procent. Det finns ingen egen bidragsprocent för projekt inom militär rörlighet, utan den är 50 procent som för andra transportprojekt. I medlemsstater med en bruttonationalinkomst (BNI) per capita som understiger 90 procent av unionens genomsnittliga BNI, får det ekonomiska stödet från unionen inte överstiga 75 procent av kostnaderna för projektet. I projekt som riktar sig till unionens yttersta randområden (geografiskt avlägsna områden från kontinenten, såsom Azorerna, Kanarieöarna, Martinique) ska en stödnivå på 60 procent kunna tillämpas.

I enlighet med artikel 7 kan vissa tredjeländer ansluta sig till programmet i enlighet med internationella avtal, förutsatt att det finns en rättvis nytta och att unionens ekonomiska intressen och säkerhetsintressen tryggas.

Enligt artikel 11 ska kommissionen minst en gång per år genomföra ett urval av gränsöverskridande projekt inom området förnybar energi, baserat på de kriterier och det förfarande som anges i förordningen, dess genomförandeakt och arbetsprogram. De projekt som väljs ut bör medföra kostnadsbesparingar eller andra fördelar för systemintegration, försörjningstrygghet, konkurrenskraft eller innovation jämfört med ett projekt som genomförs i endast en medlemsstat. Det föreslås att kommissionen ska få befogenhet att anta en delegerad akt som närmare fastställer urvalskriterierna och förfaringssätten. Dessutom kan kommissionen överföra en del av programmets medel till unionens finansieringsmekanism för förnybar energi, dock högst fem procent av budgeten för energiområdet.

Förslaget lämnar en stor del betydande definitionsarbete i enlighet med artikel 9 till arbetsprogram, bland annat i fråga om stödberättigande, bidragskriterier och finansieringsnivåer, vilket är en tydlig förändring jämfört med nuläget och försvårar den förutsebara och långsiktiga perspektivet i synnerhet när det gäller finansieringen av allmän transport. Det framgår inte tydligt av förslaget hurdana projekt och åtgärder som omfattas av FSE-programmet under kommande finansieringsperiod. När det gäller den militära rörligheten är situationen tydligare, eftersom EU:s korridorer för militär rörlighet har definierats och medlemsländerna i samarbete med kommissionen har definierat betydande behov av militär rörlighet i dessa korridorer.

Det föreslås i artikel 12 att programmet ska genomföras med hjälp av arbetsprogram i enlighet med gällande reglering. Med avvikelse från gällande reglering föreslår kommissionen däremot

att arbetsprogrammen i fortsättningen ska antas av kommissionen genom genomförandeakter i enlighet med det rådgivande förfarandet i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (kommittéförfarandeförordningen). För närvarande antas arbetsprogrammen med iakttagande av granskningsförfarandet i kommittéförfarandeförordningen. I granskningsförfarandet har medlemsstaterna större möjligheter att påverka, eftersom ett yttrande från kommittén bestående av medlemsstaterna är bindande för kommissionen och dess handlingsmöjligheter beror på kommitténs yttrande.

Kommissionen kan dessutom i enlighet med artikel 13 anta delegerade akter för att ändra bilagan till förordningen i fråga om den vägledande förteckningen över projekt. Innan förordningen antas ska kommissionen rådfråga medlemsstaternas experter och den ska endast träda i kraft om parlamentet eller rådet inte motsätter sig den inom den angivna tidsramen. Förfarandet motsvarar gällande reglering i fråga om likartade kartor och geografiska förteckningar.

I artikel 16 föreslår kommissionen dessutom i enlighet med den gällande regleringen att kommissionen får anta en genomförandeakt som anger de infrastrukturkrav som gäller för infrastruktur med dubbla användningsområden. Kommissionen föreslår att saken beaktas genom en ändring av TEN-T-förordningen, medan behörigheten i fråga tidigare riktades till kommissionen i FSE-förordningen. Genomförandeförordningen ska antas i enlighet med granskningsförfarandet i kommittéförfarandeförordningen.

Kommissionen ska i enlighet med artikel 15 biträdas av en kommitté som ska fungera i enlighet med kommittéförfarandeförordningen. Kommittén ska sammanträda i olika konstellationer enligt det mål som behandlas. Företrädare för tredjeländer ska kunna bjudas in som observatörer, men de får inte närvara vid vissa överläggningar. Det föreslås även att kommittéförfarandet ändras så att medlemsstaterna i fortsättningen inte längre kan godkänna ett finansieringsbeslut i enlighet med granskningsförfarandet i kommittéförfarandeförordningen, utan kommissionen meddelar medlemsstaterna vilka projekt som fått finansiering.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen

Rättslig grund

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 172.1 och artikel 194.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Enligt den förstnämnda artikeln ska riktlinjer och övriga åtgärder antas av Europaparlamentet och rådet som ska besluta i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén. Enligt den sistnämnda artikeln ska Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet föreskriva nödvändiga åtgärder för att uppnå målet för unionens politik på energiområdet utan att det påverkar tillämpningen av andra bestämmelser i fördragen. Dessa åtgärder ska beslutas efter det att Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén har hörts. Målet för unionens politik på energiområdet är att säkerställa en fungerande energimarknad, säkra energiförsörjningstryggheten, främja energieffektivitet och förnybara energikällor samtidigt som man tar hänsyn till miljön.

Den rättsliga grunden ska fastställas utifrån förslagets syfte och innehåll. Utgångspunkten är att endast en rättslig grund som valts på ovan nämnda grund ska användas. När det gäller det aktuella förslaget verkar det dock finnas grundad anledning att använda flera rättsliga grunder,

eftersom den föreslagna rättsakten kan anses ha flera samtidiga syften och bestå av flera delfaktorer, av vilka ingen verkar vara sekundär eller indirekt i förhållande till de andra.

En kombination av rättsliga grunder förutsätter dessutom ett enhetligt beslutsförfarande i rådet. Detta villkor uppfylls när det gäller förslaget, eftersom rådet utifrån båda de föreslagna rättsliga grunderna fattar beslut med kvalificerad majoritet.

Statsrådet anser att den föreslagna rättsliga grunden ska anses vara adekvat

Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Åtgärderna hör i regel till de delade befogenheterna inom energiområdet mellan unionen och medlemsstaterna, men de gränsöverskridande projektens karaktär och samordningsbehoven i anslutning till dem förutsätter reglering och finansiering på EU-nivå. Förslaget är därmed förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Förslaget begränsas till infrastrukturinvesteringar med en EU-dimension och samarbetsprojekt för förnybar energi som inte kan genomföras lika effektivt på nationell nivå. Därmed följer förslaget även proportionalitetsprincipen.

5 Förslagets konsekvenser

Förslagets konsekvenser på EU-nivå

Finansieringen av Fonden för ett sammanlänkat Europa ska enligt förslaget öka betydligt jämfört med nuläget. Budgeten för FSE-programmet med 2025 års priser (allmän transport (inkl. genomförandet av TEN-T-nätet, militär rörlighet och energi) stiger från drygt 30 miljarder euro till mer än 72 miljarder euro. Den relativa andelen för militär rörlighet ökar mest, från 1,7 miljarder euro till drygt 15 miljarder euro. Även energiprojektens andel stiger från cirka 6 miljarder till cirka 26,5 miljarder euro. Även finansieringen av allmän transport som i framtiden är klart begränsad till gränsöverskridande objekt, hamnar och deras inlandsförbindelser, ska öka med nästan 10 miljarder euro.

När det gäller gränsöverskridande projekt har Europeiska kommissionen bedömt två alternativ: genomförande under nationellt förutbestämda anslag (nationella partnerskapsprogram) och ett särskilt instrument för gränsöverskridande projekt. Enligt bedömningen skulle EU-stöd som förvaltas direkt säkerställa den förutsägbarhet och stabilitet som komplexa gränsöverskridande projekt kräver. Att tilldela finansiering direkt på EU-nivå skulle göra det möjligt att upprätthålla det långsiktiga politiska åtagandet för strategiska projekt, skapa tillräcklig säkerhet, förutsägbarhet och stabilitet för andra investerare. Direkt förvaltning skulle också underlätta ett samordnat genomförande av projekt för militär rörlighet för att möjliggöra smidig och snabb transport av trupper och militär utrustning inom EU.

Att tilldela bidrag genom ett konkurrensbaserat och fasindelad tillvägagångssätt under direkt förvaltning skulle säkerställa förutsägbar finansiering och möjliggöra fokus på de mest mogna (faserna av) projekten. Vid betydande förseningar under genomförandet eller om projektkostnaderna blir lägre än förväntat (t.ex. genom framgångsrika offentliga upphandlingar), skulle outnyttjade medel kunna omfördelas till andra projekt.

FSE:s princip om "use-it-or-lose-it" har säkerställt att användningen av medel optimeras inom programmet och omfördelas till andra projekt med högst EU-mervärde. För FSE 2014–2020

kommer denna princip att möjliggöra en ökning av programutnyttjandet från cirka 80 procent till 90 procent enligt nuvarande uppskattningar.

Direkt förvaltning av komplexa gränsöverskridande projekt skulle också minska de administrativa kostnaderna för medlemsstaternas myndigheter. Stordriftsfördelar under en kostnadsbaserad utförandemodell bidrar till att hålla den totala kostnaden för direkt förvaltning låg.

Förslaget att fokusera på gränsöverskridande utvecklingsbehov på europeisk nivå skulle sannolikt försämra medlemsstaternas möjligheter att verkställa de lagstadgade kraven i TEN-T-förordningen när det gäller stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet. Någon minimiskyldighet för fördelning av finansieringen mellan transportinfrastrukturen och omställningen till rena och digitaliserade transporter har inte fastställts, och därför är det inte heller möjligt att till denna del bedöma andelen finansiering för transporter i NRP-planerna.

Konsekvenser för lagstiftningen

Förordningen är till alla delar bindande och tillämpas som sådan i alla medlemsstater. Förslaget bedöms inte ha några betydande konsekvenser för lagstiftningen.

Ekonomiska konsekvenser

I förslaget till förordning föreslås betydande ändringar i FSE-programmet jämfört med nuläget. I fråga om finansieringen av den militära rörligheten har det gjorts en bedömning att Finland kunde få cirka 700–1 000 miljoner euro i finansiering om förvärvet motsvarar den nuvarande finansieringsperioden. Bedömningen grundar sig på de behov av militär rörlighet i EU:s korridorer för militär rörlighet som identifierats i samarbete med kommissionen. Finland har till Europeiska kommissionen lämnat in en förteckning över utvecklingsbehoven i korridorerna för militär rörlighet (en s.k. hot spot-lista), vars sammanlagda finansieringsbehov är mer än 3 miljarder euro. Transportinfrastruktur, inklusive hamnar, är kritisk infrastruktur.

Enligt Europeiska kommissionens och Natos bedömning är en av prioriteringarna på projektlistan för militär rörlighet i Europa att Finland ska få europeisk spårvidd.

När det gäller finansieringen av allmän transport begränsar fokuset på gränsöverskridande förbindelser möjligheten att utnyttja finansieringen för projekt som är betydelsefulla med tanke på det riksomfattande transportsystemet i TEN-T-nätet. För Finlands del identifierar den vägledande bilagan till förordningen endast en gränsöverskridande förbindelse: Umeå–Luleå–Uleåborg. Förslaget till förordning fokuserar tydligt finansieringen av allmän transport till Centraleuropa, där det finns fler gränsöverskridande förbindelser än i unionens randområden.

Förbindelsen Umeå–Luleå–Uleåborg har identifierats på förteckningen över behov för militär rörlighet i synnerhet med tanke på en förlängning av den europeiska spårvidden till Finland. Det finns skäl att anta att projektet i fråga skulle ha större potential till framgång i ansökan om finansiering för militär rörlighet än i ansökningarna som gäller allmän transport, där projektets kostnadsnyttoförhållande i hög grad definierar projektets möjligheter till finansiering. Behovet av att utveckla hamnarna och inlandsförbindelserna från dem i Finland hänför sig särskilt till energiomställningen och den militära rörlighetens behov. Till denna del är det bra att hamnarna också har beaktats i finansieringen av allmän transport.

Under stödperioden 2014–2020 fick Finland 262,87 miljoner euro i finansiering från FSE-programmet för transport för sammanlagt 69 projekt och under innevarande stödperiod FSE-2

(2021–2027) har man hittills fått sammanlagt 370,3 miljoner euro för 52 projekt. Tio av dessa projekt har handlat om militär rörlighet och deras andel av finansieringen är cirka 82,7 miljoner euro. FSE-stöd har erhållits bland annat för att förbättra spårinfrastrukturen i stomnätet och det övergripande nätet, för informations- och kommunikationstekniska system inom transport, för projekt som förbättrar hamnarnas infrastruktur i det europeiska havsområdet (tidigare Havets motorvägar), för projekt som gäller distributionsinfrastruktur för alternativa drivkrafter samt för att förbättra transportinfrastrukturens resiliens. Projekt inom militär rörlighet har även fått finansiering för vägprojekt, vilket i det allmänna FSE-programmet i regel inte har varit stödberättigande när det gäller så kallade rikare medlemsstater med några få undantag.

Inom programmet FSE Digital har Finland fått cirka 50,4 miljoner euro i FSE-stöd åren 2021–2027. FSE Digital ska i fortsättningen täckas med medel från konkurrenskraftsfonden.

Genom programmet FSE Energi har Finland tidigare fått stöd för gränsöverskridande energiinfrastrukturprojekt: 98 miljoner euro för gasledningen Balticconnector och 100 miljoner euro för havskabeln Estlink2. Under innevarande period har Finland tillsammans med Sverige fått 127 miljoner euro för elförbindelsen Aurora Line. I Finland planeras flera gränsöverskridande energiprojekt även för de kommande åren, för vilka man kan ansöka om stöd från FSE.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet och förfaringssätt

Transportfinansieringen skulle till följd av MFF-förslagen fördelas på tre olika instrument, vilket skulle öka myndigheternas administrativa börda. Förslaget till förordning gör det möjligt att utnyttja olika finansieringsinstrument samtidigt, vilket också kan öka behovet av samordning i medlemsstaterna. Dessutom kan det oklara förhållandet mellan de olika instrumenten orsaka administrativ börda i form av överlappande arbete.

Den generella förordningen i kombination med ett lättare kommittéförfarande minskar tydligt medlemsstaternas möjligheter att påverka innehållet i FSE-programmet. Detta kan bedömas ha en negativ inverkan på finansieringens effektivitet. Det finns även en risk för att minskat samarbete mellan kommissionen och medlemsstaterna leder till ansökningar som medlemsstaterna inte har beredskap att svara på.

Miljökonsekvenser

Principen om att inte orsaka betydande skada (Do No Significant Harm, DNSH) som ingår i till EU:s fleråriga budgetram (MFF) är en riktlinje som förutsätter att finansieringsinitiativ inte har en negativ inverkan på EU:s klimat- och miljömål. Således måste projekt som finansieras ur den fleråriga budgetramen undvika att orsaka betydande skada för något av de sex miljömål som ingår i EU:s taxonomiförordning: begränsning av klimatförändringen, anpassning till klimatförändringen, hållbar användning av vatten, cirkulär ekonomi, förebyggande av föroreningar och skydd av biologisk mångfald. Målet är att säkerställa att EU-medel används i enlighet med hållbarhetsmålen och förenkla iakttagandet av dem i olika finansieringsströmmar. Det har även framförts omfattande kritik mot DNSH-kriterierna, eftersom de ibland är så stränga att de begränsar utvecklingsåtgärder i onödan.

TEN-T-politiken och förslaget till FSE-förordning har ett tydligt fokus på att främja konkurrenskraft men även på hållbarhet och på att främja övergången till hållbara transportformer. Förslaget till FSE-förordning har en stark betoning uttryckligen på spårprojekt. Bland annat den bifogade vägledande förteckningen över gränsöverskridande förbindelser utgår

från spårförbindelserna. Enligt bedömningen skulle finansiering för landsvägsprojekt i Finland i regel närmast vara tillgänglig endast för den militära rörlighetens behov.

Förslagets övriga samhälleliga konsekvenser

Förslaget till förordning kan anses öka den regionala ojämlikheten i fråga om de gränsöverskridande förbindelser som identifierats i bilagan. Även om det föreslås en ökning av finansieringen till allmän transport är de potentiella stödberättigande projekten begränsade jämfört med nuläget. Geografiskt koncentreras de förbindelsesträckor som identifierats i bilagan till Centraleuropa medan de i unionens yttre gränstater, i synnerhet i Finland på grund av sitt geografiska läge, är färre eller obefintliga. Östaterna har liknande utmaningar.

När det gäller finansieringen av den militära rörligheten kan man förvänta sig att förslaget till förordning märkbart påskyndar genomförandet av projekt inom militär rörlighet och genomförandet av EU:s korridorer för militär rörlighet. Undanröjandet av brister och flaskhalsar i den militära rörligheten är nödvändigt för Natos avskräckning och försvar samt för Europas säkerhet. För att snabbt kunna centralisera stora trupper och upprätthålla en operation effektivt krävs att man på förhand skapat gränsöverskridande militära korridorer, verifierade trafikleder på land, till havs och i luften med dubbla användningsområden och som uppfyller speciella militära krav, logistiska knutpunkter och centraler.

6 Förslagets förhållande till grundlagen och till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Den föreslagna förordningen anses vara förenlig med grundlagen.

7 Ålands ställning

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik, farleder för den lokala sjötrafiken samt enligt 22 punkten i fråga om näringsverksamhet. Enligt 27 § 13 och 14 punkten i lagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten och luftfart. Förslaget anses höra till landskapets lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik och spårbunden trafik samt till rikets behörighet i fråga om flygplatser. I fråga om hamnar och sjötrafik anses förslaget höra till rikets behörighet, eftersom förslaget på Åland gäller Eckerö och Mariehamns hamnar som hör till TEN-T-nätet och som är hamnar för handelssjöfart. Utvidgningen och utvecklingen av hamnarna i TEN-T-nätet kan anses höra till Ålands lagstiftningsbehörighet och vara kopplad till exempelvis näringsverksamhet enligt självstyrelselagen. Dessutom ska TEN-T-regleringen anses gälla gränsöverskridande handelssjöfart.

Enligt 18 § 22 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om energi.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

Behandlingen av förslaget till förordning inleddes i EU i rådets arbetsgrupp för transporter den 23 juli 2025. För behandlingen av förslaget har en separat tillfällig grupp inrättats för att behandla förslaget till förordning som gäller två av rådets arbetsgrupper. Rådets ordförandeland Danmark har som mål att främja förhandlingarna om FSE-förordningen under sin mandatperiod och en partiell allmän syn är väldigt sannolik.

Förhandlingarna i rådet har framskridit i snabb takt. Diskussionen har fokuserat på förordningens allmänna karaktär och fastställandet av projektens stödberättigande, definitionen av gränsöverskridande förbindelser och en eventuell utvidgning av dem samt medlemsstaternas möjligheter att påverka kommittéförfarandet.

I Europaparlamentet ansvarar utskotten ITRE och TRAN för behandlingen av förslaget.

I rådet förs förhandlingarna om budgetramen i allmänna rådet. Beredningen av MFF-helheten har inletts i rådets arbetsgrupp (AD hoc Working Party on MFF). I denna arbetsgrupp förs förhandlingar om inriktningen av finansieringen för alla MFF-relaterade förordningar. När det gäller FSE-förordningen innebär detta bland annat finansieringsnivåer och EU:s bidrag.

9 Nationell behandling av förslaget

U-skrivelsen har beretts vid kommunikationsministeriet och arbets- och näringsministeriet i samarbete med försvarsministeriet. Utkastet till U-skrivelse har behandlats i ett skriftligt förfarande i liten sammansättning i transportsektionen och i stor sammansättning i sektionen för energi och Euratom den 20–22 oktober 2025 och i försvarssektionen den 29–30 oktober 2025. Därtill har utkastet till U-skrivelse behandlats i EU-ministerutskottet den 7 november 2025.

I fråga om kommissionens meddelande och förslag till EU:s fleråriga budgetram för åren 2028–2034 har E-skrivelse E 73/2025 rd om Finlands inledande ståndpunkter överlämnats till riksdagen.

10 Statsrådets ståndpunkt

Transportsektorn och övergripande artiklar

Finlands ståndpunkter till kommissionens förslag till EU:s budgetram för 2028–2034 har utformats i utredningen E 73/2025 rd, där följande skrivningar är relevanta med tanke på det aktuella förslaget:

Allmänt

Den totalnivå som kommissionen föreslår är för hög. I enlighet med regeringsprogrammet anser Finland att EU-budgeten ska hållas på en rimlig nivå för att undvika att Finlands nettobetalningsandel ökar. Finland anser att det är viktigt att den framtida finansieringsramen granskas som en helhet.

Finland anser att det är nödvändigt att göra prioriteringar i EU-finansieringen och betonar en övergripande och strategisk utvärdering av Finlands mål. Det är nödvändigt att hitta en nivå som inte oskäligt ökar vår betalningsbörda, men som möjliggör viktiga satsningar till exempel på att stärka försvaret och konkurrenskraften, och som säkerställer att vi får den finansiering som är viktigast för oss, exempelvis till jordbruket.

De allmänna prioriteringar som kommissionen föreslår har Finlands stöd och stämmer överens med Finlands centrala målsättningar i EU. Finland betonar att finansieringen i högre grad bör riktas till de viktigaste politiska prioriteringarna, såsom stärkandet av försvaret och konkurrenskraften.

Flexibilitet

Finland betonar att budgetramens flexibilitet bör ökas i en föränderlig omvärld för att man under ramperioden i rätt tid och effektivt ska kunna svara på potentiella kriser och andra oförutsedda behov, inklusive finansieringen av eventuella nya prioriteringar.

Finland välkomnar kommissionens förslag om ökad flexibilitet inom budgetramen. Likaså är det förenligt med Finlands mål att minska antalet särskilda finansieringsinstrument utanför budgetramen och förenkla användningen av dem.

Finland betonar dock att ovan nämnda åtgärder bör genomföras så att man finner en tillräcklig balans mellan å ena sidan flexibilitet och å andra sidan förutsägbarhet och principen om återhållsam budgetering.

Försvaret

Finland stöder kommissionens förslag att öka finansieringen av försvaret (inkl. militär rörlighet), krisberedskapen och gränssäkerheten i den kommande finansieringsramen.

Finland förhåller sig öppet till olika finansieringslösningar för att stärka den övergripande säkerheten i Europa.

Enligt Finland är det nödvändigt att snabbt stärka Europas försvarsförmåga särskilt för att bemöta det långvariga hot som Ryssland utgör.

Finland understöder sådana finansieringslösningar för försvaret som de facto stärker det europeiska försvaret. Finlands mål är att stöd inriktas uttryckligen till länder i främsta linjen vid östgränsen.

Stödet till Ukraina

I enlighet med regeringsprogrammet förbinder sig Finland starkt till att stödja Ukraina och återuppbyggnaden av landet, och förhåller sig öppet till olika finansieringslösningar för att stödja Ukraina.

Konkurrenskraft/FSE

Finland anser att Europas transportinfrastruktur bör främja transportnätets dubbla användningsområden effektivare än hittills, och samtidigt främja unionens övergripande säkerhet, i synnerhet den militära rörligheten. I finansieringen bör man beakta de särskilda utmaningar som hänför sig till Finlands tillgänglighet och ställning som en stat vid EU:s yttre gräns.

Det är viktigt för Finland att finansiering för militär rörlighet riktas till de mest kritiska objekten med tanke på Europas säkerhet och försvar, i synnerhet till länder i främsta linjen vid östgränsen.

Det är mycket viktigt för Finland att den kommande finansieringen så brett som möjligt kan svara på nationella och gränsoverskridande behov som hänför sig till militär rörlighet med en enhetlig och större EU-medfinansiering än vad som nu föreslås. Dessutom har Finland som mål att en enhetlig EU-medfinansiering ska tillämpas också på andra transportprojekt än sådana som hänför sig till militär rörlighet.

När det gäller militär rörlighet är Finlands viktigaste mål att den kommande finansieringen ska kunna riktas till övergången till en enhetlig europeisk spårvidd.

Med tanke på finansieringen för konkurrenskraft erkänner Finland den betydelse som utvecklingen av nationella, inomstatliga nät har för Europas konkurrenskraft, men betonar vikten av finansiering på marknadsvillkor.

Om helheten

Statsrådet granskar detaljerna i kommissionens förslag som en del av finansieringsramen som helhet och preciserar sin ståndpunkt i takt med att förhandlingarna framskrider. Finlands slutliga ståndpunkter bildas på basis av den helhet som utarbetas i förhandlingarnas slutskede med beaktande av hela Finlands bästa.

Det kommer att tas ställning separat till dimensioneringen av finansieringen för kommissionens förslag som en del av förhandlingarna om budgetramen som helhet.

Statsrådets ståndpunkter preciseras enligt följande:

Övergripande artiklar

Statsrådet förhåller sig utgångsmässigt positivt till förslaget till FSE-program. Statsrådet anser att programmet stöder EU:s prioriteringar och har en väsentlig betydelse som finansieringsinstrument på EU-nivå som kompletterar den nationella budgetfinansieringen. Statsrådet anser att det är viktigt att finansieringen utifrån konkurrensutsättning riktas till de projekt som är mest effektiva.

Statsrådet betonar vikten av flexibilitet även i FSE-programmet, men fäster samtidigt uppmärksamhet vid att förslaget till förordning är av allmän art och betonar vikten av förutsägbarhet i EU-finansieringen av transporter. Statsrådet anser att åtgärderna i programmet och bestämmelserna om finansieringen bör definieras tillräckligt tydligt i förordningen.

Statsrådet anser att man i beredningen av förordningen och användningen av EU-medel bör följa förfarandena och principerna i EU:s budgetförordning (EU, Euratom) 2024/2509.

Statsrådet anser att det vore ändamålsenligt att stärka medlemsstaternas roll i genomförandet av EU-instrumentet. I detta avseende bör medlemsstaterna ges tillräckliga möjligheter att påverka finansieringens inriktning.

Transportsektorn

I fråga om finansieringen till transportsektorn anser statsrådet att det är viktigt att de olika instrumenten i finansieringsramen kompletterar varandra på ett ändamålsenligt sätt, så att EU-finansiering i Finland också kan utnyttjas för behov som är betydande med tanke på utvecklingen av det riksomfattande transportsystemet som en del av den medlemsstatsspecifika partnerskapsplanen.

Statsrådet uppskattar fokuset på militär rörlighet. För Finlands del är det viktigt att EU-finansieringen styrs till att åtgärda de brister som är mest kritiska med tanke på försvaret och säkerheten, både i de av EU fastställda korridorerna för militär rörlighet och i TEN-T-nätet i vidare bemärkelse.

I fråga om den militära rörligheten betonar statsrådet att utvecklingen av förbindelser som säkerställer de mest sårbara punkterna i TEN-T-nätet (t.ex. omvägar för kritiska broar) och centrala knutpunkter för den militära rörligheten, bland annat hamnar, i det förändrade

säkerhetsläget och med beaktande av medlemsstaternas särskilda förhållanden bör vara berättigad till EU-finansiering även utanför TEN-T-nätet.

Statsrådet anser att det är viktigt att man i förslaget beaktar Finlands särskilda förhållanden och läge i östra utkanten med väldigt få gränsöverskridande landförbindelser med andra medlemsstater.

Statsrådet anser att det är bra att de gränsöverskridande förbindelser som identifierats i bilagan till förslaget till förordning också beaktar det europeiska sjöfartsområdet och TEN-T-hamnar.

Däremot anser statsrådet att det är otillräckligt att Umeå–Luleå–Uleåborg är den enda gränsöverskridande sträcka som identifierats för Finlands del i bilagan som styr transportfinansieringen.

Statsrådet anser att det är viktigt att den gränsöverskridande dimensionen för Finlands del utvidgas till att gälla de europeiska transportkorridorerna i större utsträckning, så att de mest kritiska behoven med tanke på det riksomfattande transportsystemet skulle omfattas av finansieringen från FSE-programmet så att Finland i fråga om finansieringen skulle ha en så jämlig ställning som möjligt i förhållande till andra EU-länder.

Statsrådet anser att det är viktigt att isbrytning beaktas i FSE-programmet med tanke på den europeiska försörjningsberedskapen, säkerheten och en fungerande inre marknad.

Statsrådet anser det också vara viktigt att den kommande finansieringsramen främjar utvecklingen av digitala transportsystem. Dessutom anser statsrådet att det är viktigt att man i den kommande transportfinansieringen tryggar tillräcklig finansiering för att modernisera infrastrukturen inom transportsektorn.

Statsrådet betonar att det med tanke på EU:s strategiska konkurrenskraft och utsläppsminskningar är viktigt att även i fortsättningen rikta EU-finansiering till utsläppsnåla transporter och främjande av drivkraftsomställningen. Införandet av infrastruktur för alternativa bränslen i FSE-förordningen bör understödjas.

Energisektorn

Statsrådet anser att den föreslagna ökningen av anslag till energisektorn från Fonden för ett sammanlänkat Europa är avsevärd. Utgångspunkten är att investeringar i energiinfrastruktur ska göras på marknadsvillkor.

Statsrådet anser att det är positivt att finansieringen från FSE inom energisektorn utvidgas till transeuropeiska nät för överföring av el och väte och till smarta nätprojekt. Dessutom är det bra att stödet till gränsöverskridande projekt inom förnybar energi fortsätter. Statsrådet anser att det är bra att de anslag som anvisas för unionens finansieringsmekanism för förnybar energi har begränsats till fem procent av programmets anslag.

Statsrådets primära mål är att finansiering från FSE inte ska användas för att stödja medlemsstaternas interna investeringar i energiinfrastruktur.