

Datum
2025-11-18

Diarienummer
Utr 2025/61

Ert diarienummer
LI2025/01628|2025/01628

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande angående 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.

Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)¹ i korthet

I EU:s långtidsbudget som beslutades i juli 2025 ingår ett paket om drygt 81 miljarder euro för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Av dessa ska 51,5 miljarder euro användas för specifika infrastrukturprojekt (33,9 miljarder) och militär mobilitet (17,7 miljarder). Resterande knappt 30 miljarder öronmärks för projekt om förnybar energi. Enligt förslaget ska inte längre digitaliseringsprojekt (CEF Digital) finansieras genom CEF.

¹ Då dokumentet är skrivet på engelska har Trafikanalys valt att i remissvaret använda CEF som är den engelska förkortningen för *Connecting Europe Facility*.

*Förslaget*² utgör den legala grunden för CEF för perioden 2028–2034. Bakgrunden till fondens inriktning är i huvudsak tre rapporter – Draghi (konkurrenskraft³), Letta (interna marknaden⁴) och Niinistö (civil och militär försvarsförmåga⁵) – som alla tre framhåller vikten av väl fungerande infrastruktur. Ambitionen är att skapa en högpresterande och resiliient infrastruktur som knyter samman EU:s samtliga regioner.

När det gäller transportinfrastrukturen ska CEF bidra till att färdigställa TEN-T core och extended core till 2030 och 2040. Fokus ligger på gränsöverskridande förbindelser, det är projekt med betydande internationella flöden och högst nytta på EU-nivå som kommer att prioriteras. CEF ska även bidra till att skapa ett europeiskt höghastighetsjärnvägsnät som knyter samman samtliga huvudstäder och också bidra till att stärka godstrafiken på järnväg. Även övervakning och trafikledningssystem såsom Galileo och ERTMS, samt projekt som knyter an till tredje land nämns i förslaget. Infrastrukturen ska tjäna två syften (Dual-use) då den även ska bidra till sömlös militär mobilitet, något som i förslaget framhålls att dagens TEN-T-nät inte klarar. Fyra prioriterade militära mobilitetskorridorer med stora flaskhalsar har identifierats och uppges behöva betydande upprustningar.⁶

Sammanfattningsvis föreslås CEF fokusera på finansiering av projekt

- med gränsöverskridande dimensioner på TEN-T⁷ och TEN-E-nätverken,
- för sömlös militär mobilitet och
- om förnybara bränslen.

Programmet som helhet ska implementeras genom direkt styrning av kommissionen och finansieras med bidrag, "grants". En utvärdering av styrningen av fonden under nuvarande planperioden (2021–2027) rekommenderar att gränsöverskridande infrastrukturutbyggnad bör ske i projektform och att projekten inte behöver synkroniseras med alla involverade länders ordinarie infrastrukturplanering. Om utbyggnad med stöd av CEF genomförs i samsyn med nationell planering är det enligt förslaget bra, men man pekar på förseningsrisker med hög nivå av samordning då flera nationer är involverade. Man tänker sig därför att genomförandet av projekt som finansieras av CEF 2028–2034 ska ske fristående från den nationella nivån.

Trafikanalys synpunkter

Trafikanalys konstaterar att det har skett en betydande ökning av resurserna jämfört med föregående planperiod – från ca 34⁸ till 81 miljarder. Det har också skett en förskjutning mot finansiering av en robust/resilient gränsöverskridande infrastruktur som även ska kunna

² Förslaget består av tre dokument, plus ett appendix.

- EXPLANATORY MEMORANDUM
- Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing the Connecting Europe Facility for the period 2028-2034, amending Regulation (EU) 2024/1679 and repealing Regulation (EU) 2021/1153
- LEGISLATIVE FINANCIAL AND DIGITAL STATEMENT
- ANNEX Indicative list of projects of common interest with cross-border dimension as referred to in Art 3(2)(a) first intend Fyra projekt berör korridoren Scan-Med, varav två med direkt koppling till Sverige specificeras: Umeå-Luleå-Oulo (Botniska korridoren) och Stockholm-Oslo

³ "A competitiveness strategy for Europe", September 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en

⁴ "Much more than a market", April 2024, [Enrico Letta - Much more than a market \(April 2024\)](https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en)

⁵ "Safer Together – Strengthening Europe's Civilian and Military Preparedness and Readiness", Mars 2024, https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en

⁶ Joint White Paper for European Defence Readiness 2030. Brussels, 19.3.2025 JOIN(2025) 120 final. https://defence-industry-space.ec.europa.eu/document/download/30b50d2c-49aa-4250-9ca6-27a0347cf009_en?filename=White%20Paper.pdf

⁷ Investeringar i TEN-T-nätverket inom ramen för de nationella och regionala partnerskapsplanerna bör komplettera investeringarna inom CEF.

⁸ Transport: 25,81 miljarder euro (inklusive 11,29 miljarder euro överförda från [Sammanhållningsfonden](#)), Energi: 5,84 miljarder euro, Digitala tjänster: 2,07 miljarder euro (2021 års priser). [Fonden för ett sammanlänkat Europa \(2021–2027\) | EUR-Lex](#)

användas för militära transporter. Planen har också ett tydligt tillväxt- och konkurrens-kraftsperspektiv och i viss mån ett sammanhållningsperspektiv. Trots de ökade resurserna betonas frågor som rör klimat, trafiksäkerhet, digitalisering⁹ och forskning inte lika tydligt som tidigare. Fondens inriktning blir enligt förslaget mer renodlad och vissa aspekter som tidigare hanterades inom CEF har förflyttats till andra EU-instrument. Med ett svenskt transportpolitiskt perspektiv kan det sammanfattas som att CEF får ett ökat fokus på det transportpolitiska funktionsmålet, dvs. de projekt som finansieras genom fonden kommer i huvudsak att syfta till att skapa förbättrad tillgänglighet.

Det kommer fortsatt, och i ännu högre grad än tidigare, att vara fokus på gränsöverskridande projekt. Trafikanalys bedömer, å ena sidan, att det är rimligt med tanke på EU:s potential att övervinna samordningsproblem kring exempelvis nationella regelverk som kan försvåra genomförandet av sådana gränsöverskridande projekt. Å andra sidan riskerar Sverige att hamna i periferin när det gäller gränsöverskridande infrastrukturprojekt då prioriteringen föreslås vara på de stråk med störst flöden som ger den största EU-övergripande nyttan. Med det sagt finns det indikationer på att Sverige inte kommer att lämnas helt utanför. I en bilaga¹⁰ specificeras fyra projekt som berör korridoren Scan-Med, varav två med direkt koppling till Sverige:

- Umeå-Luleå-Oulo (Botniska korridoren)
- Stockholm-Oslo

Frikopplingen från nationell infrastrukturplanering ser vi dock som olycklig, även om den kan vara motiverad för att minska förseningsrisker förknippade med samordning mellan flera stater. Legitimitetsproblem kan uppstå i de fall där bedömd EU-nytta avviker från nationella prioriteringar. Ett sådant exempel är förslaget om Stockholm-Oslo som inte finns med i Trafikverkets förslag till nationell plan¹¹ mer än som mindre åtgärder på sträckan.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Krister Sandberg och Samuel Andersson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Andreas Tapani deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör

⁹ Digitala projekt som tidigare låg under **CEF Digital** kommer att hanteras via andra EU-instrument, framför allt:

- **Horisont Europa (Horizon Europe)** – för forskning och innovation inom digital teknik.
- **Programmet för ett digitalt Europa (Digital Europe Programme, DEP)** – för kapacitetsuppbyggnad inom AI, cybersäkerhet, avancerade digitala färdigheter och digitala offentliga tjänster.
- **Europeiska kompetenscentret för cybersäkerhet (European Cybersecurity Competence Centre)** – för cybersäkerhetsrelaterade investeringar.
- **Europeiska konkurrensfonden (European Competition Fund, ECF)** – ett nytt instrument som också kan stödja digital infrastruktur.

¹⁰ ANNEX Indicative list of projects of common interest with cross-border dimension as referred to in Art 3(2)(a) first intend

¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002088/FULLTEXT01.pdf>