



Transportministeriet



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

25. september 2025

2025-3355

SAMLENOTAT

Europa-Kommissionens forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten (CEF) for perioden 2028-2034, og om ændring af forordning (EU) nr. 2024/1679 og ophævelse af forordning (EU) nr. 2021/1153

KOM (2025) 547

Nyt notat.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har ved KOM(2025) 547 af 16. juli 2025 fremsat forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten (herefter CEF) og om ændring af forordning (EU) nr. 2024/1679 og ophævelse af forordning (EU) nr. 2021/1153.

Forslaget fastsætter retsgrundlaget for CEF for perioden efter 2027 (2028-2034). Programmets overordnede målsætning er at udvikle og modernisere de transeuropæiske net inden for transport (herunder militær mobilitet) og energi, og at lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi, samtidig med at der tages højde for de langsigtede dekarboniseringsforpligtelser og lægges vægt på synergivirkningerne mellem sektorerne.

I alt foreslår Kommissionen, at der afsættes ca. 81,4 mia. EUR i 2025-priser, svarende til ca. 607,4 mia. kr. Heraf afsættes ca. 51,5 mia. EUR (ca. 384,3 mia. kr.) til transportområdet, herunder militær mobilitet, og ca. 29,9 mia. EUR til energiområdet (ca. 223,1 mia. kr.).

Med forslaget defineres for perioden 2028-2034, hvilke projektyper inden for områderne transport og energi, der er støtteberettigede; kriterierne for evaluering; støtteprocentsatserne og kriterierne for den efterfølgende projektadministration for de projekter, der bliver udvalgt til støtte.

Regeringen ser positivt på, at der med forslaget lægges op til at tildele støtte til infrastrukturprojekter med høj europæisk merværdi inden for områderne transport og energi. Regeringen finder det ligeledes væsentligt, at transportprojekter af fælles interesse fortsat skal kunne søge om og få tildelt CEF-støtte, selvom projekterne måtte være fuldt finansieret på ansøgningstidspunktet. Derudover finder regeringen det væsentlig, at forordningen faciliterer og fremmer investeringer i grænseoverskridende energiinfrastruktur, der bidrager til et effektivt indre marked for energi og fuldførelsen af energiunionen.

For så vidt angår principperne for tildeling af CEF-støtte, finder regeringen det positivt, at CEF-finansieringsmekanismen fortsat beror på excellence-princippet, hvor midlerne konkurrenceudsættes, og hvorved de kvalitativt bedste og mest relevante projekter udvælges til at modtage støtte.

Regeringen finder det centralt, at drøftelser vedrørende CEF ikke foregriber forhandlingerne om den kommende flerårige finansielle ramme for 2028-2034.

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 25. september 2025.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM(2025) 547 af 16. juli 2025 fremsat forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ændring af forordning (EU) nr. 2024/1679 og ophævelse af forordning (EU) nr. 2021/1153. Forslaget er oversendt til Rådet den 3. september 2025 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 172, første paragraf, og artikel 194(2).

Forslaget behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 194. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Sektorretsakterne om oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transport- og energiinfrastrukturområdet fastlægger Unions politiske retningslinjer på områderne, mens nærværende retsakt definerer rammen for, hvilke projekttyper inden for de to sektorer, der kan opnå EU-støtte, og på hvilke betingelser.

CEF har tidligere haft en tredelt struktur bestående af transport, energi og digitalisering. Nærværende forslag fokuserer alene på transport og energi og er oprettet med henblik på at fremme inve-

steringer i transeuropæiske transport- og energinet og mobilisere finansiering fra både den offentlige og den private sektor. Digitalisering adresseres i andre støtteordninger i Kommissionens forslag til den flerårige finansielle ramme for Unionen.

3. Formål og indhold

Forslaget fastsætter retsgrundlaget for CEF for perioden 2028-2034. Forslaget afløser den nuværende CEF-forordning (2021/1153) og ændrer TEN-T forordningen (EU) 2024/1679. Det tilføjes i TEN-T forordningen, at dual-use krav til infrastrukturen også kan fastsættes ved udstedelsen af gennemførelsesretsakter. TEN-E forordningen (EU) 2022/869 berøres ikke.

Forslagets formål er at modernisere og færdiggøre de transeuropæiske net inden for transport- og energisektoren med henblik på at understøtte udviklingen af det indre marked og fremme samhørigheden. Formålet er videre at fremme militær mobilitet på det transeuropæiske transportnet; at lette grænseoverskridende samarbejde på området for vedvarende energi og at facilitere synergier mellem transport- og energisektoren.

I transportsektoren bidrager CEF til EU's langsigtede mål om færdiggørelse af TEN-T-hovednettet senest i 2030, og, hvor det er relevant, fremskridt hen imod færdiggørelsen af det samlede TEN-T-net senest i 2050 gennem forberedende undersøgelser.

I energisektoren supplerer CEF rammerne for de transeuropæiske energinet (TEN-E) og udvælgelsen af projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse. CEF supplerer også samarbejdsmekanismer, der er fastsat i Forvaltningsforordningen (EU 2018/1999) og direktivet om fremme af vedvarende energi ((EU) 2018/2001) fsva. grænseoverskridende VE-projekter og finansieringsmekanismen for vedvarende energi.

For transport- og energiinfrastruktur vil CEF fokusere på projekter med en klar grænseoverskridende dimension, som supplerer investeringer under de nationale og regionale partnerskabsplaner.

CEF-programmet foreslås implementeret ved at videreføre de konkurrenceudsatte ansøgningsrunder, der siden 2014 har vist høj gennemførelsesgrad og bidraget med væsentlig EU-merværdi.

Finansieringsstruktur

Forslaget indeholder et samlet budget på 81,4 mia. EUR i 2025-priser, svarende til 607,4 mia. kr. Heraf afsættes 51,5 mia. EUR (384,3 mia. kr.) til transportområdet, herunder militær mobilitet med en post på 17,6 mia. EUR (131 mia. kr.), og 29,9 mia. EUR til energiområdet (223,1 mia. kr.). CEF-budgettet forhandles i regi af forhandlingerne om Kommissionens forslag til den flerårige finansielle ramme (MFF) for 2028-2034.

Forslaget indeholder forenklinger af omkostningsmodellerne, medfinansieringssatserne, inddragelsen af interessenter, udformningen af programmets målsætninger samt overvågningen og rapporteringen. CEF omfattes således af Kommissionens forenklingsdagsorden under den flerårige finansielle ramme for 2028-2038.

For transport- og energiinfrastruktur vil CEF fokusere på projekter med en klar grænseoverskridende dimension, som supplerer investeringer under de nationale og regionale partnerskabsplaner.

Til forskel fra den gældende CEF-forordning åbner Kommissionen op for, at støtte til et projekt kan omdirigeres - uden en fornyet konkurrenceudsættelse - til andre underprojekter inden for det samme overordnede, "globale", projekt. Herigennem ønsker Kommissionen at sikre en effektiv allokering af de tildelte midler.

Kommissionen foreslår, at CEF-programmet gennemføres i koordinat med andre EU-programmer. Et projekt, der har modtaget EU-støtte fra et andet program, vil også kunne modtage et bidrag under CEF.

Endvidere foreslår Kommissionen, at projekter, der er fuldt ud finansieret af andre midler end gennem EU-støtte, ikke skal kunne modtage CEF-støtte.

Endelig åbner Kommissions forslag mulighed for deltagelse af tredjelande gennem hel eller delvis associering i overensstemmelse med målene i forslagets artikel 3 og i overensstemmelse med de relevante internationale aftaler.

Transportinfrastruktur

I CEF-programmet prioriteres færdiggørelsen af TEN-T, herunder særligt de Europæiske Transportkorridorer og de militære mobilitetskorridorer. Fokus for CEF-støtte vil være på etablering og udvikling af grænseoverskridende forbindelser, fjernelse af flaskehalse, fremme af interoperabilitet samt og digitale og grønne løsninger.

Kommissionen foreslår, at man kan søge om støtte til transportprojekter inden for følgende tre områder:

- Projekter af fælles europæisk interesse med en grænseoverskridende dimension til en anden medlemsstat. Forslaget er bilagt en indikativ liste over grænseoverskridende projekter af fælleseuropæisk interesse;
- Projekter af fælleseuropæisk interesse, som medvirker til at etablere et smart, modstandsdygtigt, dekarboniseret og bæredygtigt transportnetværk;
- Projekter af fælleseuropæisk interesse med en grænseoverskridende dimension til et tredjeland (ikke-medlemsstat, som fx Ukraine).

Militær mobilitet

En andel af transportmidlerne er øremærket til dual-use-infrastruktur langs EU's fire forhåndsudpegede militære mobilitetskorrider, herunder projekter der angår forstærkning af broer, tunneller, havne og lufthavne, opgraderinger og modernisering af jernbaner til tung transport samt digital informationsudveksling.

Energiinfrastruktur og grænseoverskridende vedvarende energi

Forslaget skal fungere som et vigtigt redskab til gennemførelse af energiunionen og vil yde finansiering til to typer grænseoverskridende energiprojekter:

- Energiinfrastrukturprojekter inden for el-, brint-, smart gas- og CO₂-transport, som har en betydelig grænseoverskridende virkning og har fået tildelt status som projekt af fælleseuropæisk interesse (PCI) eller projekt af gensidig interesse (PMI) i henhold til TEN-E-forordningen, der regulerer grænseoverskridende energiinfrastruktur.
- Grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi og lagring, der er baseret på en samarbejdsaftale mellem medlemsstaterne i henhold til direktivet om fremme af vedvarende energi ((EU) 2018/2001).

Disse projekter er afgørende for:

1. at forbedre energiforsyningssikkerheden i EU og i nabolande, der ikke er medlemmer af EU,

2. at dekarbonisere energisystemet,
3. at lette integrationen af vedvarende energikilder, både på land og på havet,
4. at integrere energimarkederne bedre; og
5. at give husholdninger og virksomheder i Europa adgang til energi til overkommelige priser.

Delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter

Kommissionen tillægges, i henhold til artikel 11, stk. 4, og artikel 13, en tidsbegrænset bemyndigelse til: (i) senest 12 måneder efter forordningens ikrafttræden ved delegeret retsakt at fastsætte nærmere udvælgelses- og støttekriterier for grænseoverskridende vedvarende-energi projekter og (ii) ved delegeret retsakt løbende at ajourføre de indikative lister over grænseoverskridende vedvarende-energi projekter og projekter af fælleseuropæisk interesse i bilaget. Udkast til delegerede retsakter forelægges for en ekspertgruppe udpeget af medlemsstaterne. Europa-Parlamentet, og Rådet gives en frist på to måneder til at gøre indsigelse efter fremsættelse. Parlamentet og Rådet kan tilbagekalde bemyndigelsen uden at det berører allerede gældende delegerede retsakter.

I nærværende forslag anvendes gennemførelsesretsakter til at fastlægge de arbejdsprogrammer, der regulerer udmøntningen af CEF-midlerne, herunder ansøgningsrunder, prioriteringer og rammer for støtteberettigede projekter. Endelig lægges der op til, at det fremadrettet alene vil være Kommissionen, der tildeler støtte til en given ansøgning. Det bemærkes desuden, at der i forslaget ikke medtages en beskrivelse af tildelingskriterierne. Som noget nyt har Kommissionen foreslået, at kriterier og procedure for udvælgelse af grænseoverskridende projekter fastsættes i en delegeret retsakt.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at de største flaskehalse og manglende grænseforbindelser med fordel kan afhjælpes effektivt gennem et centralt koordineret program for EU-medfinansiering, fordi omkostninger og gevinster ved grænseprojekter ellers risikerer at blive

fordelt ulige mellem medlemsstaterne, herunder henset til at omkostningerne forbundet med store grænseoverskridende forbindelser vanskeligt vil kunne finansieres alene med nationale finansieringskilder.

Det er derfor Kommissionens vurdering, at nærhedsprincippet er overholdt. Regeringen deler Kommissionens vurdering og finder også, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Forslaget er en forordning og vil derfor have direkte retsvirkning i Danmark.

Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget er en sektorretsakt fremsat under Kommissionens forslag til den flerårige finansielle ramme, som fastlægger rammerne for EU-budgettet for perioden 2028-34. Udgiftsniveauet for CEF fastsættes således som led i de centrale forhandlinger om Unionens flerårige finansielle ramme. Forslagets konsekvenser for det danske EU-bidrag er nærmere beskrevet i Finansministeriets notater om Kommissionens forslag til EU's flerårige finansielle ramme for 2028-2034.

Forslaget har statsfinansielle konsekvenser, idet det samlede EU-udgiftsniveau for 2028-2034 har direkte betydning for størrelsen af EU's årlige budgetter og dermed det danske EU-bidrag. Der er afsat en samlet ramme på 81,4 mia. EUR til CEF-T og CEF-E. Danmark finansierer ca. 2 pct. af det samlede EU-budget, hvorfor den danske andel udgør ca. 11,5 mia. DKK i perioden 2028-34.

Forslaget vurderes at indebære moderate administrative konsekvenser for medlemsstaterne, da udarbejdelsen af arbejdsprogrammer for støtteprogrammet indebærer løbende inddragelse og aktiv

stillingtagen til forslagernes prioriteter fra ministeriernes side. Der-til kommer, at selve ansøgningsprocessen fortsat kræver involvering af medlemsstaterne, der fortsat vil skulle agere som indgang til Kommissionen og forvalte ansøgningsprocessen nationalt.

Omvendt er beslutningsprocessen for medlemsstaternes godkendelse af Kommissionens anbefaling til de støtteberettigede projekter ændret, så medlemsstaterne ikke længere mødes om dette.

Overordnet vurderes forslaget at kunne føre til en vis forøgelse af den administrative byrde, da den øgede budgetmæssige fleksibilitet, som Kommissionen ønsker med forslaget, skal afspejles i en løbende tilpasning og opdatering af de forskellige arbejdsprogrammer, som udstikker retningslinjerne for de prioriteter, som medlemsstaterne kan søge om støtte indenfor. Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følger af EU-retsakter, afholdes inden for de berørte ministeries eksisterende bevillinger, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

På det foreliggende grundlag er det ikke muligt at fastslå de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget.

Det forventes dog, at udbygning af mere sammenhængende TEN-T og TEN-E vil have positive samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det er vanskeligt at fastslå de erhvervsøkonomiske konsekvenser af forslaget. Under CEF I og CEF II har man fra dansk side haft et betydeligt hjemtag på transportområdet til bl.a. Femern Bælt projektet og Øresundsbroen samt Energiø Bornholm på energiområdet. De negative erhvervsøkonomiske konsekvenser vil bestå i omkostningerne forbundet med at søge CEF-midler. De omkostninger vil skulle sammenholdes med hjemtaget fra dansk side.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget vurderes ikke at have betydning for beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Forslagets danske sprogversion har været i høring i EU-specialudvalget for transport og EU-specialudvalget for klima-, energi- og

forsyningspolitik fra den 3. – 10. september 2025. Forud for høringen blev den engelske sprogversion sendt til EU-specialudvalget for transport og EU-specialudvalget for klima-, energi- og forsyningspolitik den 18. juli 2025.

Transportministeriet og Klima- Energi- og Forsyningsministeriet har modtaget følgende høringssvar:

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv hilser Kommissionens forslag om etablering af Connecting Europe Faciliteten (CEF) for perioden 2028-2034 velkommen. Helt overordnet er vi meget tilfredse med, at der lægges op til en markant forøgelse af midlerne under CEF.

Med den geopolitiske udvikling er energipolitik i stigende grad blevet et sikkerhedspolitisk anliggende. Europas forsyningssikkerhed og strategiske uafhængighed afhænger af, at vi hurtigt får etableret en robust, integreret og fremtidssikret infrastruktur på tværs af medlemslandene. CEF er et centralt redskab til at realisere denne målsætning. En velfungerende, moderne og robust infrastruktur danner ligeledes fundamentet for høj mobilitet og øget sammenhængskraft, hvilket er et afgørende rammevilkår for økonomisk vækst og i sidste ende en styrket konkurrenceevne for Europa.

EU skal stå sammen om de store investeringer i energiinfrastuktur. CEF bør målrettes projekter med høj europæisk merværdi, især grænseoverskridende energiprojekter, der kan accelerere udbygningen af vedvarende energi, elektrificeringen af energiforbruget og udviklingen af brintinfrastruktur. Disse projekter er afgørende både for at reducere energiomkostningerne og for at mindske afhængigheden af fossile brændsler.

Dansk Erhverv mener, at det er afgørende, at EU taler med én stemme og investerer samlet i den infrastruktur, der binder det indre marked for energi sammen. Investeringer gennem CEF bør understøtte etableringen af den fremtidige energiinfrastuktur, så kapaciteten er på plads, før flaskehalse opstår.

En forudsætning for fremdrift i etableringen af energiinfrastuktur er, at der etableres mere transparente og retfærdige modeller for omkostningsfordeling på tværs af landegrænser. Når et VE eller energiinfrastukturprojekt leverer værdi på tværs af landegrænser, bør finansieringen også deles mellem de lande, der drager nytte af det.

Det betyder, at lande, der forbruger en given energiform, fx vedvarende energi på havet også bør bidrage til finansieringen af de nødvendige netforbindelser. Bedre mulighed for at lave grænseoverskridende deling af udgifter til nettet vil skabe mere omkostningsægte tariffer og mindske risikoen for, at værtslandet alene bærer byrden. Hybridprojekter som energiøer vil ofte kræve finansiering fra flere medlemslande, og derfor bør CEF indeholde klare retningslinjer for både finansiering og risikodeling.

Dansk Erhverv anbefaler, at:

- CEF's budgetprioriteringer målrettes projekter, der styrker både forsyningssikkerhed, konkurrenceevne og klimamål.
- Der i forordningen indarbejdes konkrete bestemmelser om fair cost sharing for grænseoverskridende energiprojekter.
- CEF aktivt fremmer nye finansierings- og risikodelingsmodeller, der kan tiltrække privat kapital. For eksempel bør CEF's støtteordninger i højere grad tilpasses til den måde private infrastrukturprojekter struktureres på. Det indebærer bl.a. at due diligence-krav, dokumentation og adgangsbetingelser målrettes de special purpose vehicles (SPV'er), som typisk anvendes til store energiprojekter. Dette vil kunne fremme hurtigere udrulning og bredere aktørinvolvering.
- Reglerne for støtte til 'foregribende investeringer' tydeliggøres, så projekter kan igangsættes uden at vente på fuld udnyttelse af eksisterende kapacitet, herunder særligt for teknologier og sektorer som brint og CO₂.

Med dette forslag har EU mulighed for at tage et afgørende skridt mod et integreret energimarked, hvor fælles investeringer og retfærdig omkostningsfordeling styrker både Europas konkurrenceevne og sikkerhed.

Transportnet

Den foreslåede prioritering af investeringer i højkvalitets, sammenhængende og klimavenlige transportnet under CEF er afgørende. En effektiv transportinfrastruktur for såvel landtransport, luftfart og den maritime sektor understøtter ikke alene det indre markeds funktion ved at muliggøre hurtig, sikker og pålidelig transport af varer og personer på tværs af grænser, men bidrager også til at reducere sårbarheder i forsyningskæderne, øge modstandsdygtigheden over for kriser og styrke EU's militære mobilitet. En målrettet indsats for at fjerne flaskehalse, styrke multimodale løsninger og

sikre interoperabilitet på tværs af transportformer vil skabe merværdi for hele Unionen – både i fredstid og under ekstraordinære omstændigheder, hvor hurtig omstilling og mobilisering er nødvendig for sikkerheden. Derfor støtter vi også prioriteringen af militær mobilitet og dual-use-projekter, som der lægges op til i Kommissionens forslag.

Afslutningsvis ser vi gerne, at der under den kommende CEF-periode vil være en mere ligelig fordeling af CEF-midlerne mellem transportformerne således at fx lufthavne og havne får den samme adgang til CEF-støtte, som jernbaneprojekter historisk har haft.

Dansk Industri

DI er stærkt optaget af EU's arbejde med og regulering af Connecting Europe Facility" (CEF) da det er helt centralt med massive investeringer i det transeuropæiske netværk for transport- og energinfrastruktur, herunder militær mobilitet. Det er centralt for at have et konkurrencedygtigt marked i EU, men også for at kunne gøre EU uafhængig af import af fossile brændsler, modstå klimaforandringer og øge EU's modstandsdygtighed og militære beredskab.

Udmøntningen af CEF-midler er præget af komplekse og ressourcekrævende procedurer, lange sagsbehandlingstider og uigennemsigtige beslutningsgange. Det forsinker samfundskritiske infrastrukturinvesteringer og afholder især mindre aktører – eller aktører uden tidligere erfaring – fra at søge. Kommissionen anerkender, at fx krav om nationale godkendelser og unødigt komplekse processer skaber betydelige forsinkelser. Dertil kommer, at ansøgningsrunder ikke offentliggøres med tilstrækkelig forudsigelighed, og at ansøgere ofte kæmper med koordinering på tværs af lande for de grænseoverskridende projekter. Forskellige kriterier og regler på tværs af CEF's delprogrammer (transport, energi og digital) øger kompleksiteten yderligere. Konsekvensen er, at samfundskritiske infrastrukturinvesteringer forsinkes unødigt eller ikke realiseres overhovedet.

DI mener generelt, at det er rettidig omhu, at der nu lægges op til at forøge CEF-midlerne markant i perioden 2028-2034, hvor den vejledende finansieringsramme for gennemførelsen af programmet for perioden 2028-2034 er fastsat til 81 428 000 000 EUR i løbende priser. Det er dog langt fra nok til at dække behovet for investeringer i kritisk infrastruktur i samme periode.

Energi

DI kvitterer for, at Kommissionen lægger op til at forøge puljen til CEF-E væsentligt fra €5,84 mia. i perioden 2021-2027 til en pulje på €29,9 mia. i perioden 2028-2034. Men selv med det nye forøgede budget er der langt fra afsat nok midler til at dække investeringsbehovet. Kommissionen estimerer et investeringsbehov på €730 mia. til distribution og €477 mia. til udvikling af transmissionsnettet inden 2040. DI anbefaler, at de nødvendige infrastrukturinvesteringer frem mod 2040 foretages så tidligt som muligt for at medvirke til et styrket, uafhængigt og fossilfrit EU i tide.

Da CEF-E-midlerne ikke vil være i stand til at dække hele investeringsunderskuddet til etablering af energinfrastruktur, er det afgørende, at CEF-E-midlerne målrettes mod at mindske risikoen for investeringer til gavn for integrationen af det europæiske energisystem. Fokus bør målrettes udlandsforbindelser og infrastruktur af fælles europæisk interesse. I den forbindelse bør der være fokus på koordinering mellem TEN-E og TEN-T for at sikre tilstrækkelig energinfrastruktur til elektrificering af transportsektoren med fokus på TEN-T projekter.

DI bakker op om Kommissionens hensigt om at understøtte interkonnektorer mellem medlemsstater. Kommissionen bemærker på side 6, at EU-finansiering er det rette middel til at tackle de finansieringsudfordringer, som grænseoverskridende projekter typisk står over for. Den ulige fordeling af projektfordele og projektkostninger mellem de forskellige berørte medlemsstater gør det vanskeligere at finansiere disse projekter alene med nationale finansieringskilder. DI er enige i denne analyse og støtter et øget fokus på at hjælpe medlemsstaterne på vej til at træffe investeringsbeslutning om projekter af fælles europæisk interesse – også i situationer, hvor projektet ikke er lige gavnligt for alle involverede parter.

For at udnytte det fulde potentiale af havvind er der behov for at nå til enighed på regionalt plan om en retfærdig fordeling af omkostningerne til infrastruktur til at understøtte havvindprojekterne i forhold til, hvordan energiproduktionen kommer medlemsstaterne til gode både direkte og indirekte.

Da projekternes socioøkonomiske virkninger ofte er indbyrdes forbundne, kunne en farbar vej frem være at blive enige om en portefølje af projekter med en strategisk regional interesse, der er til gavn for alle involverede lande i en energinfrastruktur. Ud over de medlemsstater, der er direkte involveret i et energinfrastruktursamarbejde, vil der også være en række medlemsstater, der indi-

rette drager fordel af øget energiproduktion og -kapacitet i regioner, hvor de ikke er beliggende, og hvor disse medlemsstater ikke er en del af cost-benefit-aftalen. De omkostninger, der er forbundet med de fordele, der skabes for de indirekte begunstigede medlemsstater, bør dækkes af CEF-E til gavn for det overordnede europæiske energisystem.

Transport

DI Transport støtter en forstærket udvikling af og øget investering i det europæiske transportnetværk TEN-T, da disse forbindelser er essentielle for et konkurrencedygtigt marked, social sammenhængskraft i EU, fremme af bæredygtig transport samt europæisk forsvarsevne. DI støtter derfor øgede investeringer i at sikre bedre grænseoverskridende infrastruktur samt bedre forbindelser mellem det brede europæiske transportnet og knudepunkter som havne, lufthavne og godsterminaler. Derfor bakkes der op om, at puljen til transport øges fra €25,81 mia. i perioden 2021-2027 til €51,5 mia. i perioden 2028-2034.

Det er vigtigt, at TEN-T netværket udbygges herunder i Østdanmark, hvor der er meget produktion og derfor behov for øgede internationale forbindelser. Bl.a. bør Billund Lufthavn opgraderes fra "Core" til "Comprehensive". Med de forventede forsinkelser på jernbanedelen af den faste forbindelse via Femern, er der også i CEF's næste gyldighedsperiode brug for et fortsat særligt fokus på the Scandinavian - Mediterranean Corridor, som ikke indledningsvist i dokumentet nævnes blandt oplagte fokusområder for "infrastructure projects with a strong cross-border dimension".

Ved udbygningen af infrastrukturen skal fokus rettes på det multimodale, så det i endnu højere grad bliver nemt og sikkert at skifte fra den ene transportform til den anden, da de fleste forsyningskæder medfører transport med flere transportformer, og investeringerne i infrastruktur skal understøtte et nemt skifte mellem de forskellige transportformer.

Det er centralt, at infrastrukturen sikres og udbygges, så den også understøtter den militære mobilitet med vægt på dual-use af infrastrukturen. Specielt skal der fokuseres på den kritiske infrastruktur samt den nødvendige sammenhæng mellem sektorer. Transportsektoren er tæt knyttet til andre sektorer og er afhængig af funktionaliteten af flere andre kritiske infrastrukturelementer for at kunne fungere optimalt. For eksempel er elforsyning afgørende for elektriske transportsystemer som tog, metro, letbaner og fly, ligesom flere busser, lastbiler og andre køretøjer også i stigende grad kører

på el. Det blev tydeligt under strømafbrydelse i Spanien og Portugal i april 2025. Elektricitet er også nødvendigt for kommunikationssystemerne, som koordinerer transportlogistik og sikrer information til både de opererende enheder og deres kunder. Transportsektoren leverer samtidigt kritiske ydelser til andre sektorer, som er afgørende for opretholdelsen af samfundets funktionalitet.

Uden effektiv varetransport ville forsyningskæderne for fødevarer og medicin falde sammen, hvilket kunne sætte livsvigtige funktioner ud af kraft. Persontransport, eksempelvis med busser og tog, sikrer, at medarbejdere med kritiske funktioner, såsom sundhedspersonale og redningsfolk, kan komme på arbejde. Evakueringer i krisesituationer er ligeledes en vigtig funktion, som transportsektoren bidrager med, herunder i forbindelse med naturkatastrofer, pandemier og sikkerhedstrusler.

I forbindelse med grænsekrydsende transport er det endvidere vigtigt, at ikke kun de fysiske transportkorridorer er gode, men også det er nemt at krydse grænser. Der er behov for at effektivisere det indre marked for logistik og transport ved øget digitalisering af dokumenter, kontrol mv. samt understøtte produktivitet ved at øge kapaciteten for vejgodstransport og banegodstransport i EU, samt lempe visse restriktioner der begrænser grænseoverskridende transport mellem medlemslande. Mere effektiv logistik og gods-transport kan reducere udfordringer med mangel på arbejdskraft, øget trængsel mv.

Slutteligt vil DI i forbindelse med de fortsatte vigtige investeringer i europæisk infrastruktur opfordre til, at der i den forbindelse vedvarende er fokus på at sikre, at de tilknyttede processer understøtter EU's øvrige ambitioner, herunder et nyt EU-klimamål på mindst 90 pct. i 2040 – som den danske regering støtter – samt bestræbelserne på at øge den europæiske uafhængighed og forsyningssikkerhed på det digitale område og i energiforsyningen. Det er derfor oplagt, at der i kriterierne for udmøntningen af midler fra CEF også tages højde for det.

Dansk Havne

Danske Havne finder det afgørende, at der i CEF afsættes betydelige midler til den europæiske havnesektor. En ESPO-undersøgelse fra 2024 viser, at investeringsbehovene hos Europas havneforvaltningsorganer beløber sig til 80 mia. EUR i perioden 2024-2034. Havnesektoren er meget kapitalintensiv og har et stort investeringsbehov. Derfor hilser Danske Havne det velkommen, at Kommissionen i forslaget til CEF III både forhøjer rammen og prioriterer transportsektoren.

Havnenes investeringsbehov afspejler deres mange roller, hvor traditionelle opgaver kombineres med nye funktioner. Den grundlæggende havneinfrastruktur er fortsat afgørende for havnenes udvikling, men derudover kommer store investeringer i bæredygtighed og energiomstilling. Grøn omstilling i havne kræver ofte omfattende tilpasninger i infrastrukturen - fx klargøring af kajanlæg til offshore vind eller transport af CO₂ samt etablering af rørledningsinfrastruktur. Hertil kommer investeringer med dobbelt anvendelse, som er nødvendige for at styrke Europas militære beredskab. Det er vigtigt at være opmærksom på, at mange af disse investeringer – særligt inden for grøn omstilling og modstandsdygtighed - har en høj samfundsmæssig værdi, men ofte kun et lavt, langsomt eller usikkert afkast. Derfor kan de sjældent gennemføres på et rent forretningsmæssigt grundlag af havnemyndighederne. Robust og tilstrækkelig finansiering, herunder via CEF, er derfor en forudsætning.

Samtidig er det væsentligt, at ansøgningsprocessen til CEF gøres mere enkel og mindre administrativt tung. I dag opleves processen som kompleks og ressourcekrævende, hvilket kan være en barriere. En mere strømlinet og brugervenlig proces vil sikre, at flere havne kan søge og gennemføre projekter, hvilket vil understøtte de overordnede mål om grøn og sikker transport i Europa. På denne baggrund støtter Danske Havne Kommissionens forslag til CEF III og ser positivt på den styrkede ramme for investeringer i havne og transportinfrastruktur. Danske Havne opfordrer samtidig til, at havnesektorens centrale rolle i Europas grønne og sikkerhedsmæssige udvikling fortsat prioriteres højt i den endelige udmøntning af CEF III.

International Transport Denmark (ITD)

Generelt kan ITD bakke op om, at man på fælles EU-plan arbejder med løsninger og støtte til infrastrukturen. Infrastrukturen i et medlemsland har betydning for den grænseoverskridende transport af varer og er dermed afgørende ikke blot for transportbranchen, men også for import og eksport.

De seneste udfordringer med tidsplanen for Femern-forbindelsen understreger, hvor vigtig koordinering på tværs af grænser er. Desværre er vejinfrastrukturen i flere medlemslande mangelfuld i forhold til den nødvendige kapacitet. Ligeledes ses det, at vigtig infrastruktur, som f.eks. broer, ikke har gennemgået den nødvendige renovering i tide, hvilket kan føre til køer og flaskehalse. Det er derfor væsentligt, at vejgodstransportens behov og bidrag til grænseoverskridende mobilitet og den grønne omstilling tænkes ind i

udvælgelsen og prioriteringen af projekter. Det gælder hele vejinfrastrukturen, herunder også rastepladser og ladestandere.

Femern-forbindelsen er blandt de projekter, der har stor relevans for Danmark. Men også anden infrastruktur, der ikke direkte forbinder sig til Danmark, er vigtig for transporten og dermed for import og eksport. Her opleves i dag massive udfordringer med Brenner-motorvejen (A12/A13), som er præget af kørselsforbud og hindringer for godstransporten. ITD vil desuden gøre opmærksom på, at øvrige infrastrukturprojekter også kan have betydning for Danmark. Eksempelvis vil en færdiggørelse af A20 i Tyskland kunne påvirke positivt. A20 ender i dag ved Bad Segeberg, men en videreførelse til A7 og derfra til A28 ville aflaste den eksisterende infrastruktur og skabe bedre alternative ruter. I dag er infrastrukturen omkring Hamborg, herunder Elbtunnelen, præget af meget trafik og få alternativer. En færdiggørelse af A20 ville skabe bedre sammenhæng mod øst og vest samt aflaste Elbtunnelen og A7.

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafik, som er en del af 92-gruppen, er glade for at få denne lejlighed til at give input til dette vigtige område. Rådet har valgt at koncentrere sig om jernbanerne, som er den mest klimavenlige og tilmed mest effektive transportform på landjorden, især over større afstande. Indsatsen for at flytte passagerer og gods fra landeveje og luftfart over på skinner synes vi er strategisk vigtig.

1. Det er fortsat nødvendigt at udbygge kapaciteten for de europæiske jernbaner, og ganske mange kapacitetsproblemer findes ved grænserne. Men ikke kun ved grænserne. Det er fx vigtigt for Danmark, at kapaciteten for jernbanerne omkring og i de store central-europæiske byer, fx rundt om Hamborg, styrkes. En mekanisme, der kan tilvejebringe EU-støtte til visse nationale projekter af fælles interesse, skal således styrkes.

2. Det har politisk været og er fortsat populært at nævne højhastighedstog mellem hovedstæderne som en europæisk kerneydelse. Det er også vigtigt, men det skal defineres bedre, hvad man mener med dette. Taler vi om jernbaner, hvor togene kan køre 350 km/t eller 300 km/t? Investeringer i sådanne baner kræver et meget stort kundegrundlag, der ikke er til stede mange steder i Europa. Tales der derimod om jernbaner, hvor togene kan køre 200, 230 eller 250 km/t, så bliver investeringerne mere realistiske, og netværket af hurtige tog kan nå ud til lande og regioner, der ikke har den helt store befolkningsmæssige tyngde. Det gælder fx for de nordiske lande og for Balkan.

3. I de særligt trafikerede områder af Europa giver det rigtig god mening at separere jernbanelinjer mellem lokal- og regional persontrafik, langdistance persontrafik og godstrafik. Når der investeres europæiske penge i jernbanerne, skal det sikres, at alle segmenter af trafikken tilgodeses proportionelt. Det er ikke tilfældet nu, hvor der er støttet højhastighedslinjer, som ikke tillader trafik med internationale persontog, der ikke kan køre med højeste hastighed, og hvor linjerne rutinemæssigt er lukket om natten. Det diskriminerer fx nattog og godstog.

4. Det må med den nye periode af CEF sikres at ruter på tværs af landegrænserne ikke alene etableres rent infrastrukturmæssigt, men at de også trafikeres. Det ligger implicit i teksten nederst s. 3, men det skal gøres meget tydeligere, hvad man mener med det. Vanskelighederne ses i dag, hvor en masse persontrafik vanskeliggøres ved, at der ikke er god nok adgang til at lease eller leje jernbanemateriel, der kan krydse grænserne. Standardiserings- og godkendelsesprocedurerne for jernbanemateriel på tværs af grænserne er ikke blevet lettere i den igangværende periode af CEF, men snarere sværere. Et eksempel er vogne til nattog, der kan køre på lange distancer over grænserne, og bidrage til at reducere mellemdistance flyvning og dermed dekarbonisere transportsektoren i Europa. Nattog sættes ikke på skinnerne, hvis tidssvarende vogne til international trafik ikke findes, eller er for dyre. Investeringer i rullende materiel har lange tilbagebetalingsperioder, vogne til nattog måske 30 år. Derfor bør CEF klart omfatte rullende materiel, som er standardiseret og i princippet til rådighed for alle operatører nu og i fremtiden. Nattog er ikke det eneste sted, hvor CEF-støtte til rullende materiel er relevant, behovet findes også for vogne, der er beregnet på at køre i dagtimerne og for godsvogne.

5. CEF bør også kunne støtte dele af driften af den grænseoverskridende person jernbanetrafik, hvor markedsmekanismerne i visse perioder og i visse regioner gør det svært at få driften til at hænge sammen for operatørerne. EU-medfinansiering af driftsstøtte bør kunne komme på tale, hvis nationale myndigheder i samarbejde vil igangsætte og drive ruter med national støtte. Det skal være ruter, hvor der er et passagerpotentiale, men hvor det er svært på private økonomiske vilkår at komme i gang.

Dansk Standard

Dansk Standard støtter Kommissionens forslag til CEF 2028-2034 og fremhæver standardisering som et centralt værktøj til at realisere målsætningerne for at fremme forbindelser på tværs af grænser. Særligt ift. energi- og transportinfrastruktur kan standarder bi-

drage til intelligente transportsystemer, interoperabilitet, cybersikkerhed, integration og effektivitet. Dansk Standard opfordrer til at standarder tages i betragtning som tværgående værktøj i implementeringen.

Danske Rederier

Danske Rederier henviser til Danske Havnes høringssvar, der er dækkende for de konkrete maritime behov og fokus i den næste budgetperiode af Connecting Europe Faciliteten.

Danske Rederier anbefaler, at Connecting Europe Faciliteten (2028-2034) kobles tæt sammen med de øvrige centrale EU-initiativer, herunder Clean Industrial Deal, Sustainable Transport Investment Plan, EU's Maritime Industristrategi, EU's Havnestrategi og Net-Zero Industry Act.

Kun ved at skabe sammenhæng og synergi mellem disse initiativer kan EU sikre det nødvendige momentum i de maritime investeringer og projekter, der skal drive søfartens grønne omstilling fremad i overensstemmelse med EU's strategi for at opnå klimaneutralitet senest i 2050.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er konsensus blandt medlemsstaterne om betydningen af at kunne modtage EU-støtte til færdiggørelsen og understøttelsen af TEN-T og TEN-E, som udmøntes i en generel positiv støtte til fortsættelsen af CEF-programmet.

Flere medlemsstater har markeret vigtigheden af støtte til militær mobilitet og har taget positivt imod forslaget. På nuværende tidspunkt har flere medlemsstater foreløbig rejst bemærkninger til principperne og procedurerne for tildelingen af støtte, herunder ændringen i brugen af komitologi, som ikke længere anvendes som beslutningsgrundlag ved uddelingen af CEF-støtte. Under CEF II blev der truffet beslutning om tildeling af CEF-støtte ved gennemførelse af komitologi, mens forslaget lægger op til, at Kommissionen træffer beslutning ved delegerede retsakter. Endelig har medlemsstater rejst spørgsmål til implikationerne og fortolkningen af projekterne på den indikative liste over grænseoverskridende projekter.

På energiområdet forventes, at der kan være divergerende holdninger fsva. Kommissionens beføjelser ift. udvælgelse af projekter samt hvilke typer energiprojekter, der inkluderes i forslagets formål.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen ser positivt på, at Kommissionens forslag til CEF III har fokus på udvikling, sammenkobling og forbedring af grænseoverskridende infrastruktur, hvor medfinansiering fra Unionen bidrager med væsentlig EU-merværdi. Regeringen finder det centralt, at forhandlingerne om forslaget ikke foregriber forhandlingerne om EU's kommende flerårige finansielle ramme for 2028-2034.

På transportområdet finder regeringen det væsentligt, at CEF-medfinansiering vil kunne bidrage til at færdiggøre det trans-europæiske transportnet (TEN-T), som udgør rygraden i Unionens indre marked for transport. Regeringen finder det positivt, at fokus endvidere er på medfinansiering af projekter, der bidrager til den grønne omstilling, samt projekter med både civilt og militært formål (dual-use) med henblik på at fremme militær mobilitet.

Regeringen finder det centralt, at transportprojekter af fælles interesse fortsat skal kunne søge om og få tildelt CEF-støtte, selvom projekterne måtte være fuldt finansieret på ansøgningstidspunktet. Den tilgang er baseret på den danske beslutningsmodel, hvor vedtagelsen af anlægslove kræver fuld offentlig finansiering. Samtidig vidner vedtagelsen af en anlægslov om, at et projekt er modent og klar til at blive implementeret, hvilket er et krav for at kunne opnå CEF-støtte. For regeringen er det vigtigt, at den umiddelbare modstrid mellem princippet om modenhed og krav vedr. støttetildeling afklares.

På energiområdet finder regeringen, at der er behov for at sikre stabile og lave energipriser, hvorfor man bør sikre en ambitiøs og fremskyndet udbygning af grænseoverskridende infrastruktur, VE og andre lavemissions energikilder. Tilstrækkelige mængder af energi produceret i EU, der frit kan flyde på tværs af grænser i det europæiske energisystem, vil komme den europæiske industri og konkurrenceevne til gavn. Det vil samtidig kunne bidrage til en stabil energiforsyning og frigørelse fra afhængigheder af tredjelande.

Derudover finder regeringen det væsentligt, at forordningen faciliterer og fremmer investeringer i grænseoverskridende energinfrastruktur, der bidrager til et effektivt indre marked for energi og

fuldførelsen af energiunionen. EU-støtte kan bidrage til, at energiprojekter med stor europæisk merværdi kan realiseres – også i de tilfælde, hvor et eller flere involverede værtslande ikke nødvendigvis har de største fordele selv. Samtidig finder regeringen det også vigtigt, at CEF kan facilitere udviklingen af et stadigt tættere sammenkoblet og koordineret europæisk energisystem, herunder f.eks. hybridprojekter og regionale projektklynger, samt bidrage til øget resiliens og beskyttelse af kritisk infrastruktur. Regeringen mener desuden, at forordningen bør bibeholde et særskilt fokus på støtte til grænseoverskridende energiproduktion, der er omkostningseffektiv og har størst mulig samfundsøkonomisk merværdi for EU.

For så vidt angår principperne for tildeling af CEF-støtte, finder regeringen det positivt, at CEF-finansieringsmekanismen fortsat beror på *excellence-princippet*, hvor midlerne konkurrenceudsættes, og hvorved de kvalitativt bedste og mest relevante projekter udvælges til at modtage støtte.

Regeringen finder det vigtigt, at tildelingen af CEF-midler fortsat sker på et så gennemsigtigt grundlag som muligt. Regeringen støtter den generelle tilgang om at forenkle procedurerne i CEF-forordningen, men vil arbejde for at sikre en balance mellem forenkling, transparens, forudsigelighed og entydighed for ansøgere til CEF-støtte. Regeringen vil arbejde for, at ansøgningsprocessen bliver så enkel og åben som mulig.

Regeringen finder det centralt, at forhandlingerne om forslaget ikke foregriber forhandlingerne om EU's kommende flerårige finansielle ramme for 2028-2034.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 25. september 2025.