EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.11.2025
COM(2025) 668 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Lägesrapport om EU:s klimatåtgärder 2025

{SWD(2025) 347 final}

Innehåll

1. Klimatåtgärder: framsteg och utmaningar 4

1.1 Klimatförändringarnas effekter och utsläppen av växthusgaser: den senaste utvecklingen 4

1.2 Med sikte på klimatmålen 10

1.3 Framsteg i fråga om klimatpolitik och klimatlagstiftning 15

1.4 Medlemsstaternas framsteg 17

1.5 Allmänhetens syn på klimatförändringarna 23

2. EU:s utsläppshandelssystem 24

2.1 Utsläppstak enligt EU:s utsläppshandelssystem 24

2.2 Utsläppstrender 25

2.3 Auktionsintäkter 26

2.4 Luftfart 28

2.5 Sjötransport 29

2.6 Byggnader, transport och småskalig industri 30

3. Utsläpp enligt förordningen om ansvarsfördelning 31

3.1 Målen för ansvarsfördelningen 32

3.2 Framsteg mot målen för ansvarsfördelning 33

3.3 Utsläppstrender per typ av växthusgas 35

3.4 Vägtransport 37

4. Markanvändningssektorn 42

4.1 Målet för LULUCF 43

4.2 Bedömning av framstegen 44

4.3 Åtgärder för att öka marköervakningen 45

4.4 Närstående initiativ som är relevanta för jord- och skogsbruk 46

4.5 Incitament för koldioxidupptag och hållbara metoder 46

5. Industriell koldioxidhantering 47

6. Klimatresiliens och klimatanpassning 49

6.1 Klimatrelaterade händelser och ekonomiska förluster 49

6.2 EU-insatser för att öka klimatresiliensen 52

6.3 Framsteg i medlemsstaterna när det gäller politik och lagstiftning för klimatresiliens och klimatanpassning 54

6.4 Regionala och lokala insatser 56
7. Investeringar i klimatåtgärder 58
7.1 Investeringsbehov 58
7.2 Mobilisering av investeringar från den privata sektorn 61
7.3 Finansiering från EU:s utsläppshandelssystem 64
7.4 Klimatutgifter i EU-budgeten 67
8. Internationella klimatåtgärder 73
8.1 Multilateralt samarbete 73
8.2 Bilaterala diskussioner 76
8.3 Klimatfinansiering och internationellt samarbete 78

Varför offentliggör vi den här rapporten?

Europeiska kommissionen övervakar och bedömer framstegen med att uppfylla klimatmålen, i enlighet med EU-lagstiftningens krav. Enligt artiklarna 29.1 och 29.5 i styrningsförordningen ska kommissionen från och med 2021 bedöma och rapportera om framstegen i slutet av oktober varje år. Den här lägesrapporten om EU:s klimatåtgärder är resultatet av denna bedömning.

1. Klimatåtgärder: framsteg och utmaningar

Viktiga punkter

- Under 2024 upplevde EU återigen klimatförändringarnas förödande effekter, med rekordhöga temperaturer och extrema väderhändelser som påverkade livet för tusentals människor, belastade ekonomin och framhävde det akuta behovet av klimatåtgärder.
- Samtidigt har EU gjort framsteg genom att minska nettoutsläppen av växthusgaser med 2,5 % sedan 2023.
- Detta innebär att EU är på god väg att nå sitt mål att minska utsläppen med 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer, förutsatt att befintliga och planerade politiska åtgärder genomförs fullt ut av EU och medlemsstaterna.
- EU och medlemsstaterna ökar även sina insatser för klimatresiliens och klimatanpassning.
- Européerna fortsätter att uttrycka oro över klimatförändringarna och ger ett fortsatt starkt stöd till EU:s klimatmål och klimatpolitik.
- De globala utsläppen av växthusgaser fortsatte att öka 2024 och nådde det året 53,2 miljarder ton koldioxidekvivalenter.

1.1 Klimatförändringarnas effekter och utsläppen av växthusgaser: den senaste utvecklingen

År 2024 var det varmaste året som någonsin registrerats och det första året då medeltemperaturen nådde mer än 1,5 °C över den förindustriella nivån[1]. Europa är fortfarande den kontinent som värms upp snabbast, och vädermönstren under 2024 präglades av en tydlig kontrast mellan öst och väst. Östeuropa hade ett ovanligt varmt år med många rekordhöga temperaturer, medan temperaturerna i Västeuropa var mer varierande, med några månader under eller nära genomsnittet.

På grund av de ökande klimatförändringarna kännetecknades 2024 av flera extrema väderhändelser med allvarliga och djupgående effekter[2]. Sydöstra Europa drabbades av den mest långvariga värmeböljan någonsin. Skogsbränder påverkade mer än 40 000 människor. I juli härjade en 110 km^2 stor brand i den grekiska regionen Attika, och i september uppstod flera stora skogsbränder på kort tid i Portugal. Bulgarien och Rumänien drabbades också av fler bränder än normalt under sommaren. I Västeuropa noterades ett av de tio mest nederbördsrika åren sedan 1950. Stormar och översvämningar drabbade över 400 000 människor och ledde till minst 335 dödsfall. I maj ledde ett antal kraftfulla stormar till omfattande översvämningar i östra Frankrike, västra Tyskland, Belgien och Nederländerna. Stormen Boris drog genom centrala och

[1] Meteorologiska världsorganisationen (WMO), *State of the Global Climate 2024*, 2025 https://wmo.int/publication-series/state-of-global-climate-2024.
[2] Copernicus klimatförändringstjänst (C3S) och Meteorologiska världsorganisationen (WMO), 2025: *European State of the Climate 2024* https://climate.copernicus.eu/esotc/2024.

östra Europa i september, och i oktober drabbades sydöstra Spanien av katastrofala översvämningar med ett stort antal dödsfall och allvarliga ekonomiska förluster som följd. Glaciärerna fortsätter att smälta i hela Europa, inte minst i Alperna där de tillhör de snabbaste krympande i hela världen.

Dessa händelser och prognoser belyser det akuta behovet av ambitiösa och samordnade klimatåtgärder för att minska riskerna, skydda människorna och ekonomin och bygga upp motståndskraft mot klimatförändringarnas allt större påverkan.

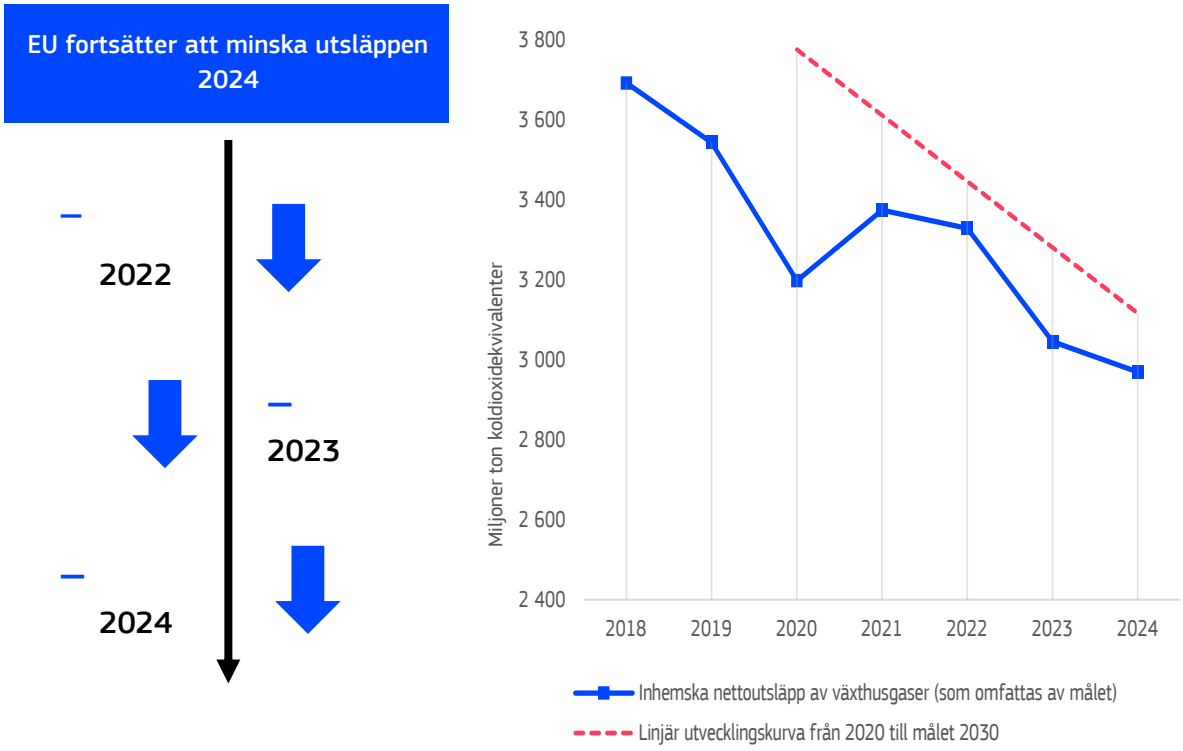
Om inga kraftfulla begränsnings- och anpassningsåtgärder vidtas förväntas klimatförändringarna leda till fler temperaturrelaterade dödsfall i Europa, särskilt i Medelhavsområdet och Östeuropa[3]. Stigande globala temperaturer förväntas även utsätta stora delar av befolkningen för allt mer extrema klimatförhållanden under deras livstid[4].

Utsläppstrender i EU

Preliminära uppgifter för 2024 visar att EU:s totala nettoutsläpp av växthusgaser, inbegripet utsläpp från internationell sjöfart och luftfart inom EU:s målområde, **minskade med 2,5 % jämfört med 2023.** Utsläppen fortsätter nedåt i den riktning som observerats efter den exceptionella minskningen 2023. Utsläppen var 37,2 % lägre än 1990 (eller 39 % om endast inhemska nettoutsläpp räknas in), medan BNP var 71 % högre, vilket innebär att den ekonomiska tillväxten fortsätter att vara avskild från utsläppen[5].

[3] Masselot et al., *Estimating future heat-related and cold-related mortality under climate change, demographic and adaptation scenarios in 854 European cities*, Nature Medicine, 2025, https://doi.org/10.1038/s41591-024-03452-2.
[4] Grant et al., *Global emergence of unprecedented lifetime exposure to climate extremes*, Nature, 2025, https://doi.org/10.1038/s41586-025-08907-1.
[5] Siffran för den totala utsläppsförändringen i förhållande till 1990 års referensscenario för 2024 års utsläpp i denna lägesrapport är mycket snarlik siffran i förra årets rapport, trots att utsläppen minskade med 2,5 % mellan 2023 och 2024. Detta beror främst på den översyn av EU:s inventeringsuppgifter för växthusgaser som gjordes 2025, vilken ledde till en sänkning av 1990 års referensscenario för nettoutsläpp (med omkring 15 miljoner ton koldioxidekvivalenter) och en ökning av nettoutsläppen för de senaste åren (upp till 60 miljoner ton koldioxidekvivalenter) jämfört med 2024 års växthusgasinventering som användes i lägesrapporten om klimatåtgärder 2024. Detta beror i sin tur främst på betydande justeringar av historiska LULUCF-uppgifter i växthusgasinventeringen 2025 (mer information finns i rutan om översynen av växthusgasinventeringarna 2025 i kapitel 3 i det medföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar). Observera att om den förra växthusgasinventeringen 2024 hade använts som grund (dvs. som i lägesrapporten från förra året) skulle minskningen mellan 2023 och 2024 ha lett till en total nettominskning av utsläppen inom EU:s målområde på 38,5 % jämfört med 1990.

Figur 1: EU:s nettoutsläpp av växthusgaser (2018–2024)



Anmärkning: Dessa siffror bygger på den senaste inventeringen av växthusgasutsläpp och omfattar approximerade värden för 2024 enligt rapporterna från EU:s medlemsstater. Utsläppen från internationell luftfart och sjöfart, som regleras i EU-lagstiftningen, har uppskattats av Europeiska kommissionen (se kapitel 2 i det medföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar).

Den största utsläppsminskningen uppnåddes inom **energisektorn**, där utsläppen minskade med 8,6 % (motsvarande 66 miljoner ton koldioxidekvivalenter) jämfört med 2023 (figur 2). En viktig faktor bakom denna minskning var **kraftproduktionssektorn**, där utsläppen från elproduktion minskade med 10,7 % jämfört med 2023 års nivåer[6]. Detta beror till stor del på en 8-procentig ökning av el från förnybara energikällor och en 5-procentig ökning av kärnkraft, i kombination med en minskad förbrukning av gas med 8 % och kol med 12 %. Inom de förnybara energikällorna ökade solenergin med 19 %, medan vattenkraften ökade med 12 %[7]. Vindkraften ökade i måttligare takt med cirka 2 %. Sammantaget ökade elproduktionen med 2 % under 2024.

De sammanlagda **industriutsläppen** låg 2024 i stort sett på samma nivå som 2023. Industrisektorn har två huvudsakliga utsläppskällor: utsläpp från förbränning av bränslen för produktion av värme, ånga och kraft, och utsläpp från icke-energirelaterade industriprocesser (t.ex. kalcinering av cementklinker, kalkproduktion och tillverkning av metaller eller kemikalier). Utsläppen från förbränning av bränslen ökade något med 0,4 %, medan utsläppen från icke-energirelaterade processer minskade med 0,5 %.

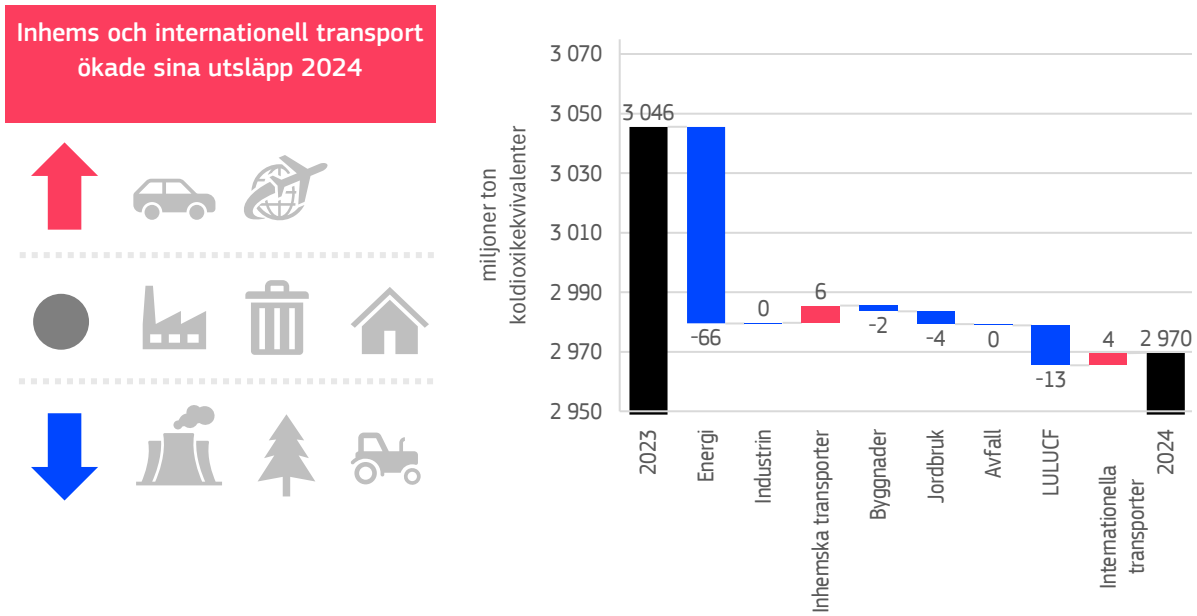
[6] Baserat på utsläpp från el- och värmeproduktion i EU:s utsläppshandelssystem (uppgifter hämtade från unionsregistret den 30 september 2025). Av denna minskning motiveras 2 % även av inkonsekventa uppgifter som påverkar fördelningen av utsläpp mellan kraftproduktion och industri, och inte av marknadstrender. Se 2025 års rapport om koldioxidmarknaden för mer information.

[7] Baserat på Eurostats dataset Net electricity generation by type of fuel – monthly data, [nrg_cb_pem].

Detta återspeglar samspelet mellan de årliga trenderna inom sektorn, industriproduktionens utveckling (en minskning med 2,6 % jämfört med 2023[8]) och energieffektivitetsvinsterna. Utsläppen från energiintensiva industrier låg i allmänhet på en stabil nivå, men varierade mellan olika sektorer. Till exempel ökade utsläppen från industriprocesser inom kemisektorn med 8,2 %, samtidigt som utsläppen i mineralsektorn, inklusive cement, minskade med 2,5 %, vilket till stor del återspeglade förändringar i produktionsvolymerna.

Jordbrukssektorn bidrog också till den totala minskningen av utsläppen 2024, tack vare en minskning med 1,2 % (omkring 4 miljoner ton koldioxidekvivalenter) jämfört med föregående år, medan utsläppen från **byggsektorn** och **avfallssektorn** i stort sett var oförändrade. Däremot fortsatte utsläppen från **transportsektorn** att öka, med 0,7 % inom inhemsk transport och med 3 % inom internationell sjöfart och luftfart. Detta innebär att transportsektorn nu EU:s största utsläppskälla.

Figur 2: Förändring av EU:s växthusgasutsläpp 2024 per sektor



Anmärkningar: 1) Energisektorn avser el- och värmeproduktion samt oljeraffinering (växthusgasinventeringskod 1.A.1). Den omfattar även indirekta koldioxidutsläpp från övriga sektorer (växthusgasinventeringskod 1.A.5) och läckageutsläpp (växthusgasinventeringskod 1.B). 2) Industrisektorn omfattar förbränning av bränslen inom tillverkning och byggverksamhet (1.A.2) samt utsläpp från industriprocesser och industriell produktanvändning. 3) Byggsektorn omfattar utsläpp från energianvändning i bostadshus och tertiära byggnader samt energianvändning inom jordbruks- och fiskerisektorerna (växthusgasinventeringskod 1.A.4).

År 2024 bidrog **EU:s utsläppshandelssystem** till att utsläppen från kraft- och industrianläggningar minskade ytterligare med 5,8 % jämfört med 2023 års nivåer. Det innebär att dessa utsläpp ligger omkring 50 % under 2005 års nivåer. Utsläppen från **luftfart** som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem ökade med omkring 15 % jämfört

[8] Baserat på Eurostats dataset Production in industry - annual data [sts_inpr_a].

med 2023, även om omkring hälften av denna ökning berodde på en utvidgad geografisk räckvidd[9].

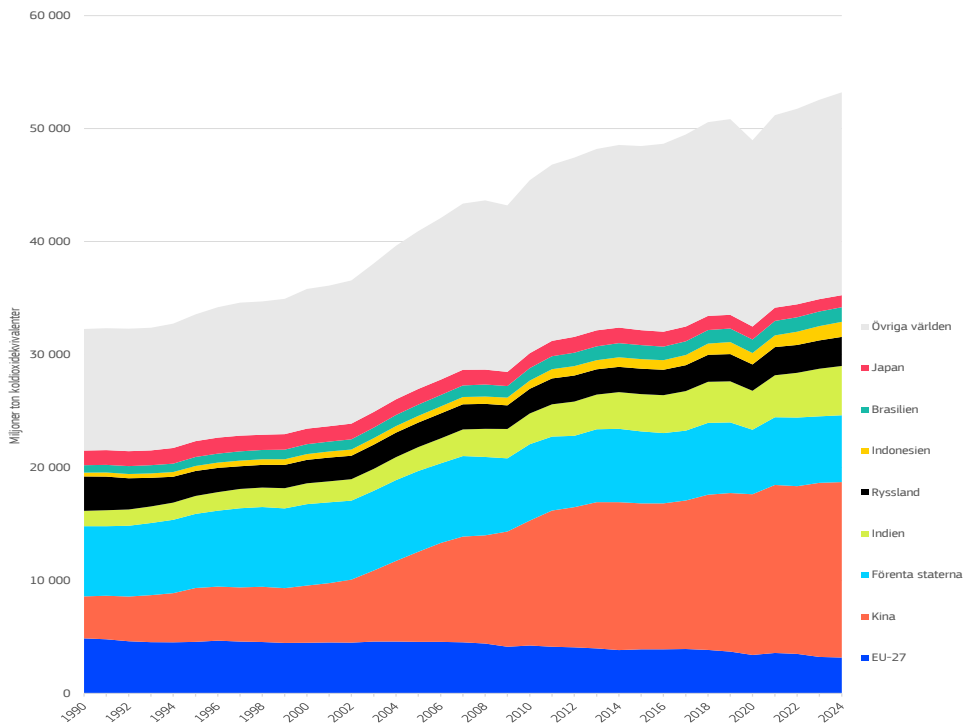
Inom **ansvarsfördelningssektorerna** låg utsläppen kvar på ungefär samma nivå som 2023. Preliminära uppgifter för 2024 om utsläpp och upptag av växthusgaser från sektorn för markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (**LULUCF**) visar på en ökning av nettokolsänkor med 7 % (eller 15 miljoner ton koldioxidekvivalenter) jämfört med 2023, även om de approximativa uppgifterna fortfarande är föremål för revideringar.

Globala trender

Enligt kommissionens EDGAR-rapport 2025 **fortsatte de globala utsläppen av växthusgaser att öka 2024**, och uppgick till 53,2 miljarder ton koldioxidekvivalenter (figur 3). Detta är 1,3 % högre än 2023 och 4,7 % högre än 2019, före pandemin.

År 2024 var kraftproduktionssektorn den viktigaste drivkraften bakom de ökande globala utsläppen (+1,5 %, eller 235 miljoner ton koldioxidekvivalenter). Detta berodde på det ökade behovet av kylning, den ökade energiförbrukningen inom industrin, omställningen till eldrivna transporter och utbyggnaden av datacentraler[10]. Den näst största källan till högre utsläpp var förbränning av bränslen inom industrin (+2,1 %, eller 131 miljoner ton koldioxidekvivalenter), följt av transport (+1,2 % eller 99 miljoner ton koldioxidekvivalenter).

Figur 3: Globala växthusgasutsläpp (1990–2024)



[9] Utrikes flygresor till och från flygplatser i de yttersta randområdena tas återigen med i beräkningen.
[10] IEA (2025), *Global Energy Review 2025*.

Uppskattningarna av växthusgaser i **EDGAR-rapporten skiljer sig** från de växthusgasutsläpp som rapporterats officiellt (dvs. de växthusgasinventeringar som lämnats in av parterna i UNFCCC) av olika skäl:

- Uppgiftskällan.
- Uppskattningsmetoden.

Det bör noteras att endast de **officiellt rapporterade uppgifter** som lämnats in till UNFCCC bör användas för att bedöma EU:s klimatutveckling.

Mer detaljerad information finns i den jämförande analysen av EDGAR:s och UNFCCC:s växthusgasinventeringar.

Tabell 1: Årlig förändring av de globala utsläppen (%, 2023–2024)

Land	Växthusgasutsläpp Förändring i % (2023–2024)
EU-27	–1,8 %
Kina	+0,8 %
Förenta staterna	+0,4 %
Indien	+3,9 %
Ryssland	+2,5 %
Indonesien	+5,0 %
Brasilien	+0,2 %
Japan	–2,8 %
Övriga världen	*+1,8 %*
Världen totalt	**+1,3 %**

De länder som släpper ut mest är Kina, med 29 % av de globala utsläppen, Förenta staterna (11 %), Indien (8 %), EU (6 %), Ryssland (5 %) samt Indonesien, Brasilien och Japan (2 % vardera). Tillsammans stod de för 66 % av de globala utsläppen 2024.

Bland dessa var det bara EU och Japan som minskade sina växthusgasutsläpp, medan Indonesien och Indien hade den snabbaste ökningen. Utsläppen från Kina och Förenta staterna ökade också, men i långsammare takt än under de senaste åren (tabell 1).

1.2 Med sikte på klimatmålen

Som fastställs i den europeiska klimatlagen har EU som mål att bli **klimatneutralt senast 2050**. Detta innebär att EU inte kommer att tillföra några extra växthusgaser till atmosfären, eftersom utsläppen antingen kommer att minskas till noll eller balanseras genom upptag.

För att uppnå detta har EU satt ett delmål för att minska sina utsläpp senast 2030. Kommissionen har dessutom föreslagit att ett annat mål för 2040 ska skrivas in i klimatlagen. Målet för 2030 är att de totala nettoutsläppen av växthusgaser i EU ska minska till minst **55 % under 1990 års nivåer senast 2030.** Europeiska kommissionen har föreslagit som mål för 2040 att nettoutsläppen av växthusgaser ska minska med **90 % senast 2040** (se figur 4). Europaparlamentet och rådet behandlar för närvarande detta förslag (rådet enades om en allmän riktlinje den 5 november 2025).

Tre viktiga politiska åtgärder säkerställer att EU uppfyller sitt mål att minska utsläppen med 55 % fram till 2030:

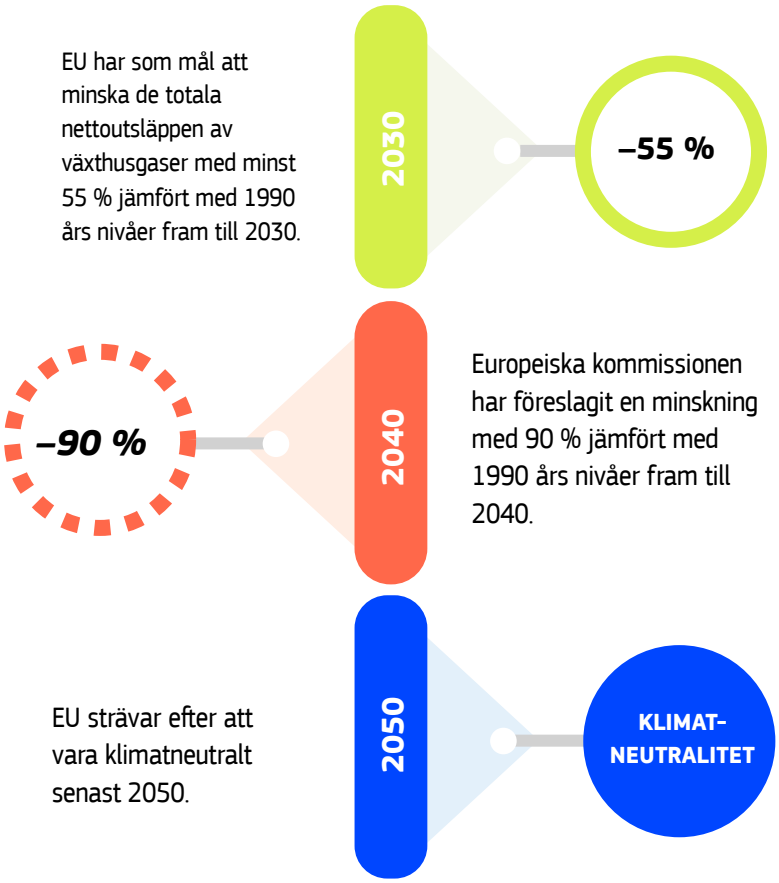
- **EU:s utsläppshandelssystem** syftar till att minska utsläppen med **62 %** jämfört med 2005 års nivåer (se kapitel 2).
- **Förordningen om ansvarsfördelning** fastställer målet att utsläppen ska minska med **40 %** jämfört med 2005 års nivåer (se kapitel 3).
- **Förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF)** föreskriver ett nettoupptag på ytterligare 42 miljoner ton koldioxidekvivalenter jämfört med genomsnittet 2016–2018. I den europeiska

klimatlagen fastställs emellertid ett maximalt bidrag till målet för hela EU-ekonomin på 225 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2030 för upptag på land (se kapitel 4).

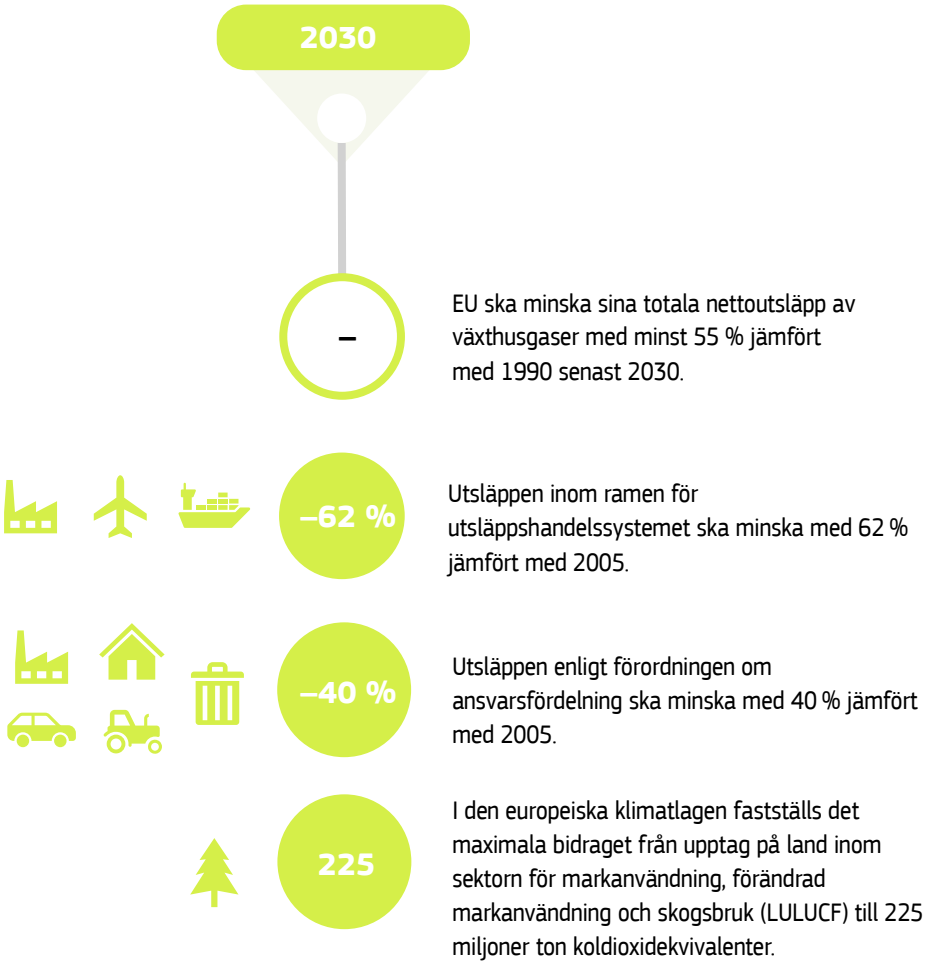
Andra politiska åtgärder ger också stöd till klimatneutraliteten och delmålen:

- **Utsläppshandelssystemet för byggnads- och vägtransportsektorerna**, vilket syftar till att minska utsläppen med 42 % jämfört med 2005 års nivåer (se kapitel 2), vid sidan av andra åtgärder.
- Strategier för att minska utsläppen av **fluorkolväten (HFC)** med omkring 95 % jämfört med 2015 års nivåer (se kapitel 3).
- **Målet för injektions- och lagringskapacitet** på minst 50 miljoner ton koldioxid per år fram till 2030 (se kapitel 5).

Figur 4: EU:s viktigaste klimatmål



Figur 5: EU:s mål för 2030



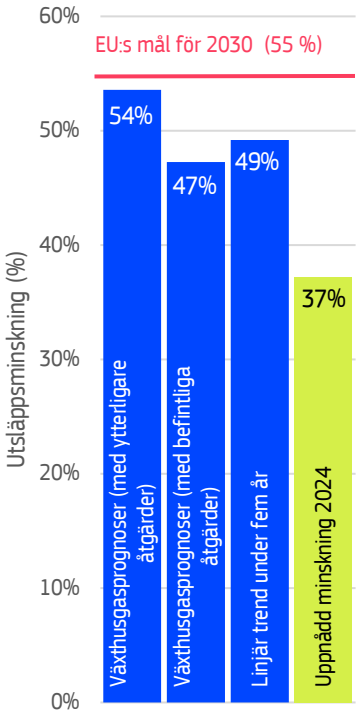
Med sikte på EU:s mål för 2030

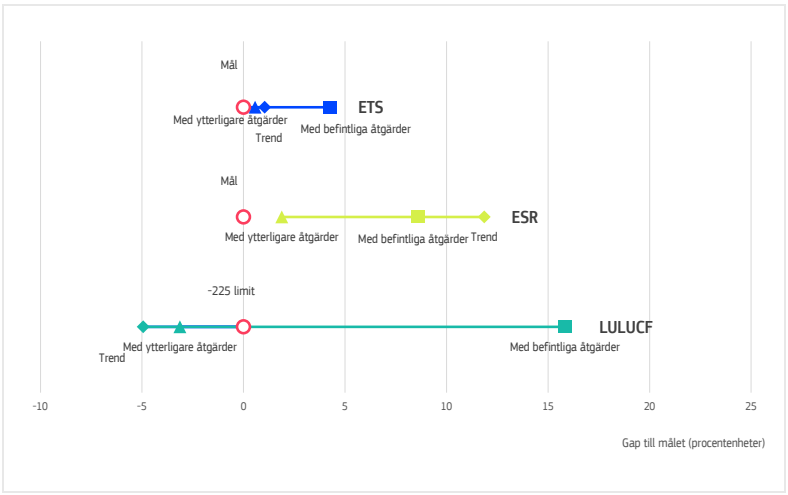
På det hela taget **är EU på väg att uppnå målet för 2030**. De senaste av medlemsstaternas prognoser från mars 2025 visar ett glapp på nästan 1 procentenhet jämfört med EU:s mål, vilket är i linje med den senaste bedömningen av de nationella klimat- och energiplanerna.

Om EU:s mål ska kunna uppnås krävs att EU och medlemsstaterna genomför både befintliga och kompletterande styrmedel och åtgärder fullt ut.

De prognoser som endast bygger på befintliga styrmedel och åtgärder ligger fortfarande efter med omkring 8 procentenheter. En extrapolering av trenden under de senaste fem åren fram till 2030 tyder på ett glapp på 6 procentenheter. Med bara fem år kvar till delmålet mot klimatneutralitet visar dessa resultat att det krävs en noggrann övervakning, varaktiga åtgärder och tillräckliga investeringar för att EU ska kunna nå målet för 2030 (figur 6).

Figur 6: Beräknad utsläppsminskning 1990–2030 och gapet till målet enligt de viktigaste politiska åtgärderna





Anmärkningar: 1) Gapet till målet beräknas utifrån i) medlemsstaternas prognoser för växthusgaser 2025, både "med befintliga åtgärder" (WEM) och "med befintliga och ytterligare åtgärder"(WAM), och ii) den linjära extrapoleringen av den observerade trenden under de senaste fem åren. 2) EU:s mål för 2030 omfattar nettoupptag inom LULUCF och utsläpp från internationell luftfart och sjöfart som regleras i EU-lagstiftningen. De sistnämnda ingår i de beräknade utsläppen i EU:s utsläppshandelssystem. 3) För LULUCF avser gapet här det högsta bidraget med ett nettoupptag på 225 miljoner ton koldioxidekvivalenter enligt den europeiska klimatlagen. Trenderna och prognoserna med befintliga och ytterligare åtgärder visar en högre sänka än prognoserna med befintliga åtgärder. 4) Gapen till de politiska målen presenteras som ett intervall av prognostiserade värden baserade på både prognoserna för växthusgaser och de linjära trenderna.

Skillnader förekommer mellan olika sektorer och politikområden. Eftersom bidraget från LULUCF-sänkan har begränsats till 225 miljoner ton koldioxidekvivalenter genom den europeiska klimatlagen[11] kan det beräknade gapet till EU:s mål för 2030 främst förklaras av utmaningarna med och bristen på ambition att minska utsläppen i de sektorer som omfattas av förordningen om ansvarsfördelning, t.ex. inhemska transporter, byggnader, jordbruk och avfall. Det beräknade gapet varierar mellan 2 och 9 procentenheter, sett till effekterna av befintliga och ytterligare styrmedel och åtgärder respektive ramen för den nuvarande politiken. Genomförandet av planerade åtgärder är avgörande, eftersom extrapoleringen av de fem senaste årens observerade trend skulle tyda på ett ännu större gap för förordningen om ansvarsfördelning (12 procentenheter). De utsläpp från internationell luftfart och sjöfart som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem utgör en annan brådskande utmaning, eftersom utsläppen från dessa sektorer ökar och är svåra att minska (se kapitel 3 i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar för mer information).

[11] Artikel 4 i den europeiska klimatlagen (förordning (EU) 2021/1119).

Mot klimatneutralitet och klimatresiliens i EU

Den 15 mars 2025 rapporterade EU:s medlemsstater om sina framsteg mot de mål som anges i deras nationella energi- och klimatplaner[12]. **Allt fler EU-länder har åtagit sig att uppnå klimatneutralitet senast 2050 eller tidigare**[13]. Medlemsstaterna har även fastställt eller uppdaterat sina nationella mål att minska växthusgasutsläppen senast 2050[14]. Om dessa nationella mål läggs ihop för hela EU[15] ligger de 6 procentenheter under det mål för nettonollutsläpp av växthusgaser som fastställts för 2050.

I december 2023 rekommenderade kommissionen tio av medlemsstaterna att anpassa sina åtgärder för att göra dem mer förenliga med målet för klimatneutralitet. Kommissionen utfärdar sådana rekommendationer om medlemsstaternas åtgärder är oförenliga med målet.

I rekommendationerna uppmanades medlemsstaterna i första hand att öka sina insatser för att begränsa klimatförändringarna och anpassa sin politik till målet för klimatneutralitet. Specifika sektorer som transport, jordbruk och markanvändning (LULUCF) lyftes fram som möjliga förbättringsområden i vissa länder. I sina efterföljande lägesrapporter om de nationella energi- och klimatplanerna förklarade medlemsstaterna för kommissionen hur de hade följt dessa rekommendationer. Vissa medlemsstater införde nya åtgärder, särskilt med inriktning på förnybar energi, medan andra presenterade olika planer och strategier. Flera av medlemsstaterna meddelade att de håller på att se över sina långsiktiga strategier för att anpassa dem till EU-målen (mer information finns i kapitel 3 i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar).

Vid sidan av rekommendationerna om klimatneutralitet utfärdade kommissionen rekommendationer om klimatresiliens och klimatanpassning till 26 av medlemsstaterna i samma paket. Dessa omfattar samtliga aspekter av anpassningspolitiken, från lagstiftning, risk- och sårbarhetsbedömningar och användning av naturbaserade lösningar till politisk samordning, finansiering och öppenhet.

De flesta av medlemsstaterna bekräftade att de kommer att ta itu med dessa utmaningar inom ramen för sina pågående insatser för att öka motståndskraften och förbättra planeringen och genomförandet av anpassningspolitiken. Många har uppdaterat sina riskbedömningar för perioden 2023–2025, och allt fler har utarbetat tematiska och sektoriella bedömningar. Det behövs emellertid bättre ramar för

[12] Mer information finns i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om bedömning av framstegen när det gäller målen för energiunionen och klimatåtgärder, som åtföljer rapporten om tillståndet i energiunionen 2025.
[13] Bulgarien, Cypern, Malta, Nederländerna och Rumänien har för första gången formellt rapporterat ett målår för när de ska uppnå klimatneutralitet. Rumänien har fastställt ett tidigt målår – 2045.
[14] Som rapporteras i tabell 1 i bilaga I i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2299 av den 15 november 2022. Se arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om bedömning av framstegen mot målen för energiunionen och de klimatåtgärder som åtföljer rapporten om tillståndet i energiunionen 2025.
[15] De värden som saknades i de nationella energi- och klimatplanerna ersattes i förekommande fall med de nationella mål för växthusgaser som tidigare lämnats in av medlemsstaterna till kommissionen (t.ex. i 2023 års nationella energi- och klimatplaner eller de långsiktiga nationella strategierna).

övervakning, rapportering och utvärdering på alla nivåer för att mer exakt kunna bedöma effektiviteten och ändamålsenligheten hos strategierna för resiliens och anpassning och deras genomförande på medlemsstatsnivå (se kapitel 11 i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar).

1.3 Framsteg i fråga om klimatpolitik och klimatlagstiftning

Antagandet av den **europeiska klimatlagen** 2021 innebar att EU:s mål att uppnå nettonollutsläpp senast 2050 blev rättsligt bindande, liksom EU:s mål för 2030 att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer. Enligt lagen ska EU-institutionerna och medlemsstaterna även göra kontinuerliga framsteg när det gäller att anpassa sig till klimatförändringarna, stärka motståndskraften och minska sårbarheten.

Under 2024 och 2025 har arbetet varit inriktat på att göra **insatser för att nå målet för 2030** på medlemsstatsnivå, att **fastställa ett mål för hela EU fram till 2040** som nästa steg på vägen mot klimatneutralitet samt att se till att utfasningen av fossila bränslen blir en **viktig drivkraft för ett mer konkurrenskraftigt** och **motståndskraftigt Europa**.

I juli 2025 antog kommissionen ett förslag om ändring av förordningen om den europeiska klimatlagen för att fastställa ett **mål för 2040** om att minska EU:s nettoutsläpp av växthusgaser med 90 % fram till 2040 jämfört med 1990 års nivåer, däribland genom möjligheten att använda vissa internationella reduktionsenheter. Detta mål kommer att ge människor, företag och investerare en större förutsägbarhet när de planerar inför framtiden. Förslaget diskuteras för närvarande av medlagstiftarna. I november 2025 enades ministrarna vid rådet (miljö) om ett rättsligt bindande delmål på 90 % för 2040, med ett nationellt mål på 85 % och upp till 5 % genom internationella koldioxidkrediter.

Arbetet med en ny **integrerad ram för klimatresiliens** inleddes med en offentlig inbjudan att lämna synpunkter i slutet av juli 2025. Genomförandet av EU:s anpassningsstrategi har fortskridit mot bakgrund av resultaten av den första europeiska klimatriskbedömningen och 2024 års meddelande om hantering av klimatrisker, med stöd av uppgifter och verktyg från plattformen Climate-ADAPT och Europeiska observatoriet för klimat och hälsa.

I januari 2025 inrättade kommissionen en **konkurrenskraftskompass** där den förklarade hur den planerade att stödja omställningen till en konkurrenskraftig och motståndskraftig ekonomi med minskade koldioxidutsläpp. I februari 2025 lade kommissionen fram **given för en ren industri**, en gemensam färdplan för konkurrenskraft och utfasning av fossila bränslen och en nydanande affärsplan till stöd för EU-industrin. Syftet är att påskynda processen för utfasning av fossila bränslen och samtidigt säkerställa framtiden för Europas tillverkningsindustri. Given är främst inriktad på två nära sammankopplade sektorer: energiintensiva industrier och ren teknik. En av de insatser som redan har slutförts är ramen för statligt stöd inom given för en ren industri, vilken offentliggjordes i juni 2025. En viktig del av given för en ren industri är

handlingsplanen för överkomliga energipriser, vilken omfattar särskilda åtgärder för att minska energikostnaderna i EU. Detta initiativ kommer att ha en betydande inverkan på både industrins konkurrenskraft och levnadskostnaderna. Dessutom bidrar den **kompetensunion** som inrättades i mars till målen för given för en ren industri genom att främja utveckling och investeringar i kompetens för att ta itu med kompetensbrister och se till att ingen lämnas utanför i samband med omställningen till ren energi.

Kommissionen fortsatte att utarbeta den **genomförandelagstiftning** som följde av översynen av EU:s klimatlagstiftning inom ramen för **55 %-paketet**.

Detta inbegriper rättsakter för att genomföra

- förordningen om ansvarsfördelning,
- förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF),
- förordningen om normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar,
- EU:s utsläppshandelssystem (inklusive de reviderade reglerna för luftfarten) och utvidgningen av systemet till att omfatta sjöfartssektorn, vilket gör EU till den första jurisdiktionen i världen som sätter ett uttryckligt koldioxidpris på utsläppen från sjöfartssektorn,
- utsläppshandelssystemet för byggnader och vägtransporter (ETS 2), och
- den sociala klimatfonden.

Nya föreskrifter om fluorerade växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen trädde i kraft i mars 2024. Föreskrifterna har lett till nya åtgärder som kommer att eliminera ytterligare 500 miljoner ton koldioxidekvivalenter fram till 2050 jämfört med tidigare antagna åtgärder för dessa kemikalier. Under 2025 antog kommissionen sekundärlagstiftning för att genomföra nya regler för dessa ämnen som är ännu mer ambitiösa än de åtaganden som gjorts enligt Montrealprotokollet.

Inom ramen för sin bredare förenklingsagenda lade kommissionen i maj 2025 fram ett förslag om att förenkla förordningen om fluorerade växthusgaser och andra rättsakter. Förslaget kommer att minska den administrativa bördan för importörer och exportörer genom att begränsa registreringskraven till importörer av produkter och utrustning som innehåller fluorerade växthusgaser över vissa årliga tröskelvärden och till exportörer som exporterar stationär utrustning som innehåller fluorerade växthusgaser med relativt hög uppvärmningspotential[16].

Den 1 april 2025 föreslog kommissionen, som en del av kommissionens handlingsplan för den europeiska bilindustrin och efter den strategiska dialogen om bilindustrins framtid, att förordningen om fastställande av **normer för koldioxidutsläpp för nya bilar och lätta lastbilar**skulle ändras. Detta ändringsförslag ger ytterligare flexibilitet när det gäller att uppnå koldioxidmålen 2025–2027, samtidigt som målens övergripande

[16] Det sistnämnda skulle normalt sett omfattas av ett exportförbud, för vilket ett undantag från det förbudet tillämpas.

ambitionsnivå bibehålls. Ändringsförslaget antogs av parlamentet och rådet i juni och offentliggjordes senare.

1.4 Medlemsstaternas framsteg

Nationella energi- och klimatplaner

De **nationella energi- och klimatplanerna** är tioåriga strategiska dokument där medlemsstaterna fastställer nationella mål, bidrag och strategier samt vilka åtgärder som krävs för att uppnå EU:s klimatmål. I maj 2025 offentliggjorde kommissionen sin EU-omfattande bedömning av de nationella energi- och klimatplanerna, efter att de hade uppdaterats för att ta hänsyn till målen för 2030. Bedömningen åtföljdes av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar där individuella bedömningar gjordes av de första 23 inlämnade planerna. Kommissionens bedömning av de slutliga nationella energi- och klimatplanerna från Estland och Slovakien offentliggjordes i oktober 2025. Belgien lämnade in sin slutliga nationella plan i oktober 2025. Polen är den enda medlemsstat som ännu inte har lämnat in sin plan.

Bedömningen visar att EU kommer att vara nära att nå sina mål om planerna genomförs fullt ut och att EU därmed är på god väg att uppnå målet för 2030 att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer. Medlemsstaterna uppmuntras att genomföra ytterligare åtgärder inom transport- och byggsektorerna för att uppnå sina mål enligt förordningen om ansvarsfördelning, att fortsätta sina insatser för att minska utsläppen från luftfarten och sjöfartssektorn och att öka upptagen eller minska utsläppen inom LULUCF-sektorn. Ytterligare insatser krävs för att säkerställa en rättvis omställning och hantera de sociala konsekvenserna. Planerna saknar ofta övergripande strategier för att mobilisera offentlig och privat finansiering för de nödvändiga investeringarna. När det gäller klimatanpassning uppvisar endast vissa av planerna en tillräcklig beredskap och motståndskraft mot klimatpåverkan. Några av planerna inbegriper åtgärder för vattenresiliens (se kapitel 6).

Den europeiska planeringsterminen

I juni 2025 offentliggjorde kommissionen sitt vårpaket inom ramen för den **europeiska planeringsterminen**, vilket omfattar landsrapporter och rekommendationer för varje medlemsstat. Kommissionen uppmanade länderna att stödja pionjärmarknaderna för rena koldioxidsnåla produkter och att upprätta planer för nettonollinfrastruktur, särskilt på områden som energinät, avskiljning och lagring av koldioxid samt vätgas. Den betonade även det akuta behovet av att minska koldioxidutsläppen från industri- och transportsektorerna och att öka insatserna för att fasa ut subventionerna av fossila bränslen. Vattenförvaltning är fortfarande en viktig prioritering för många av medlemsstaterna som en del av anpassningen till klimatförändringarna. I tabell 2 sammanfattas rekommendationerna för varje land.

Tabell 2: Landsspecifika rekommendationer inom den europeiska planeringsterminen 2025 per medlemsstat

Medlemsstat	Landsspecifika rekommendationer							
	Förnybara energikällor, energinät	Fossila bränslen	Energieffektivitet	Transport	Industri, ren teknik	Anpassning och vattenförvaltning	Jordbruk	Övriga
Belgien	✓	✓	✓	✓	✓			✓
Bulgarien	✓	✓	✓	✓				✓
Tjeckien	✓	✓	✓	✓	✓			
Danmark	✓	✓	✓				✓	✓
Tyskland	✓	✓		✓				✓
Estland	✓	✓	✓	✓	✓			✓
Irland	✓	✓	✓	✓		✓		✓
Grekland	✓	✓		✓		✓		✓
Spanien	✓					✓		✓
Frankrike	✓	✓	✓	✓				
Kroatien	✓	✓	✓	✓				✓
Italien	✓	✓				✓		✓
Cypern	✓	✓	✓	✓		✓		✓
Lettland	✓	✓	✓	✓				✓
Litauen	✓	✓	✓	✓	✓			✓
Luxemburg	✓	✓	✓	✓				✓
Ungern	✓	✓				✓		✓
Malta	✓	✓	✓	✓				✓
Nederländerna	✓	✓	✓					
Österrike	✓	✓	✓	✓	✓			✓
Polen	✓	✓	✓			✓		✓
Portugal	✓	✓	✓	✓		✓		✓
Rumänien	✓	✓	✓					✓
Slovenien	✓		✓	✓		✓		✓
Slovakien	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Finland	✓	✓		✓	✓			
Sverige	✓	✓	✓	✓				

Anmärkning: Kategorin Övriga omfattar krisstöd, cirkularitet och avfall, stöd till kolregioner, socialt stöd, grön kompetens, beskattning och strategisk planering.

Tekniskt stöd

Under 2024 gav kommissionen stöd till medlemsstaterna genom instrumentet för tekniskt stöd och tillhandahöll experthjälp i arbetet med att utforma och genomföra reformer. Projekten var inriktade på lösningar för anpassning till och begränsning av klimatförändringar, snabbare tillståndsgivning för förnybar energi, tillämpning av principen om att inte orsaka betydande skada samt renovering av byggnader. Kommissionen hjälpte även medlemsstaterna att genomföra EU:s reviderade

utsläppshandelssystem och att utarbeta nationella sociala klimatplaner inom ramen för den sociala klimatfonden.

Under 2025 har kommissionen fortsatt att stödja arbetet med naturresursernas motståndskraft, mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna och moderniseringen av energisystemen. Kommissionen hjälper även till med att miljöanpassa och utbilda de offentliga förvaltningarna, förbättra företagens hållbarhetsrapportering och främja avskiljning, användning och lagring av koldioxid. Stödet omfattar även genomförandet av förordningen om nettonollindustrin och förordningen om restaurering av natur.

Ländernas faktablad innehåller en sammanfattning av slutförda och pågående reformprojekt i varje medlemsstat.

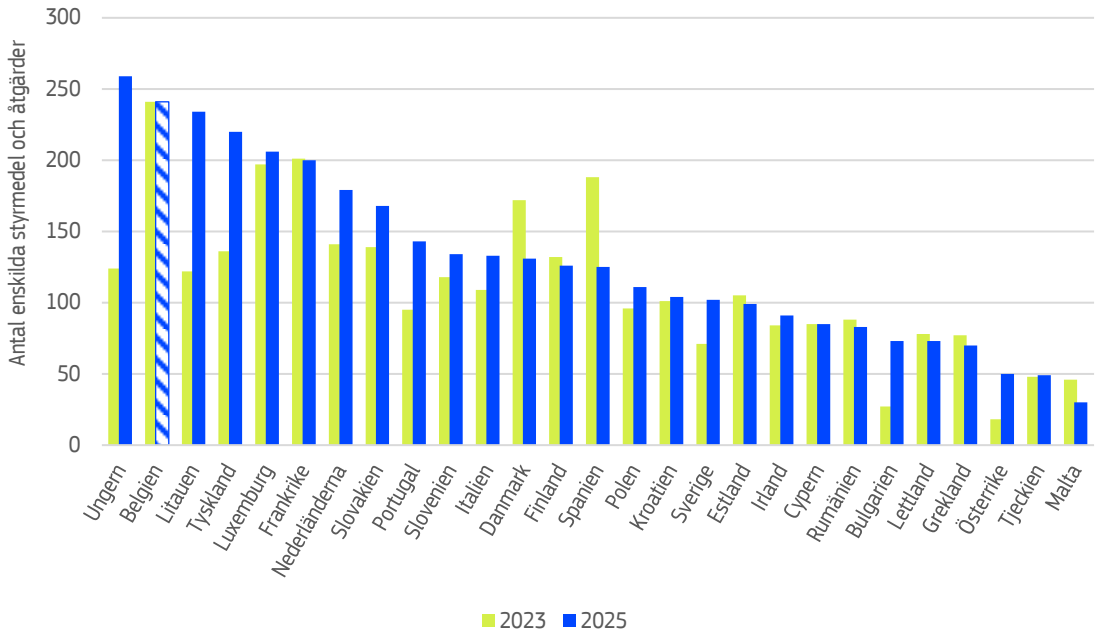
Styrmedel och åtgärder

För att uppnå klimatmålen krävs en **tydligare inriktning, både på EU-omfattande och nationella styrmedel och åtgärder**. En god förståelse för hur dessa strategier fungerar enskilt och tillsammans är avgörande. Under 2025 har EU:s medlemsstater, som en del av de nationella energi- och klimatlägesrapporterna, rapporterat om sina framsteg med över 3 500 enskilda styrmedel och åtgärder inom energiunionens fem dimensioner[17]. Detta är en ökning med 16 % jämfört med 2023, som var det senaste rapporteringsåret. Antalet rapporterade åtgärder ökade i de flesta av länderna. Österrike, Bulgarien, Ungern och Litauen rapporterade de största ökningarna. I vissa fall beror detta på antagandet av nya åtgärder mellan de två rapporteringsåren, men det kan även bero på ändringar eller nya utformningar av befintliga åtgärder (figur 7). Malta, Spanien och Danmark rapporterade däremot betydligt färre åtgärder än under 2023. Antalet enskilda styrmedel och åtgärder är emellertid inte alltid en bra indikator på medlemsstaternas tidigare, nuvarande och framtida ambitioner. Belgien är det enda land som inte hade lämnat in någon rapport vid tidpunkten för utarbetandet av denna rapport. För den medlemsstaten används ifyllda uppgifter från rapporteringsåret 2023 i rapporten.

Omkring en tredjedel av alla rapporterade styrmedel och åtgärder har nyligen genomförts eller planerats från 2023 och framåt. Detta höga antal kan återspegla EU:s ökade klimatambitioner och medlemsstaternas insatser för att uppnå sina klimat- och energimål för 2030[18]. De flesta av de rapporterade styrmedlen och åtgärderna har ett mål för utfasningen av fossila bränslen, vilket innebär att de syftar till att minska utsläppen av växthusgaser, öka upptagen av koldioxid eller öka användningen av förnybara energikällor.

[17] Denna siffra omfattar 241 styrmedel och åtgärder som Belgien lämnade in 2023, vilket var det senaste rapporteringsåret.
[18] Mer information finns i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om bedömning av framstegen när det gäller målen för energiunionen och klimatåtgärder, som åtföljer rapporten om tillståndet i energiunionen 2025.

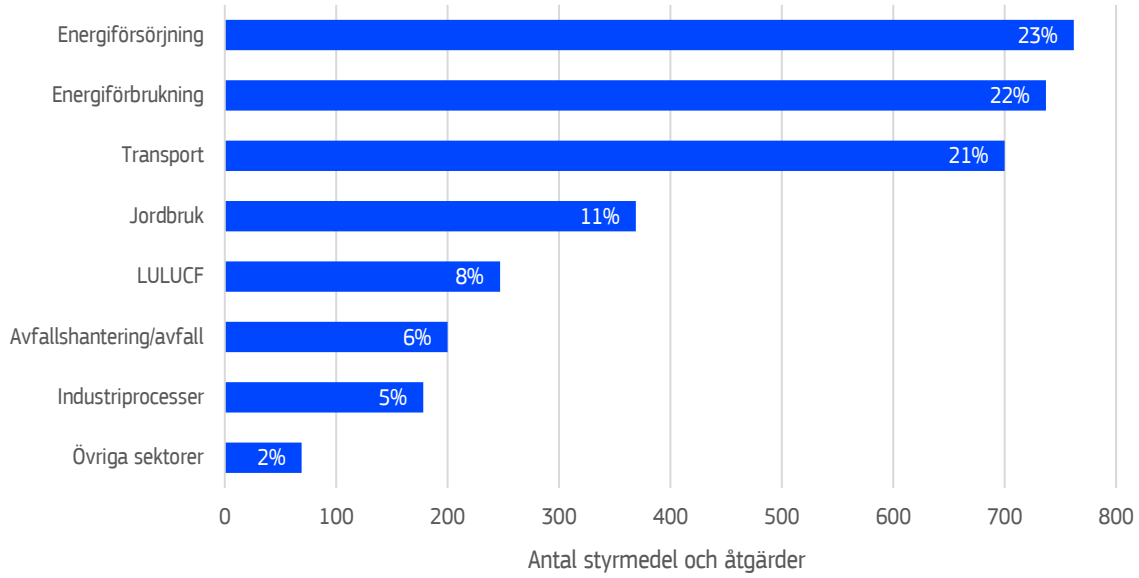
Figur 7: Totalt antal enskilda styrmedel och åtgärder (alla dimensioner), rapporteringsåren 2025 och 2023



Anmärkning: Uppgifterna om styrmedel och åtgärder bygger på preliminära uppgifter från 2025 års lägesrapporter om de nationella energi- och klimatplanerna (bilaga IX). På grund av försenad inlämning är uppgifterna för Belgien hämtade från lägesrapporten för 2023.

Av dessa åtgärder för utfasning av fossila bränslen återfinns de flesta inom sektorerna för energiförsörjning (23 %), energiförbrukning (22 %) och transport (21 %), vilket belyser det faktum att dessa sektorer står inför stora utmaningar och bör prioriteras för insatser (figur 8). Många åtgärder återfinns även inom jordbruks-, mark- och skogssektorerna (19 %). Medlemsstaterna uppvisar en varierande situation. Cypern, Italien, Bulgarien, Portugal och Polen rapporterar den största andelen styrmedel och åtgärder som påverkar energiförsörjningssektorn. Energiförbrukningen är särskilt prioriterad i Irland och Tyskland, medan Spaniens och Frankrikes insatser är mer inriktade på transportsektorn. Andra medlemsstater rapporterade om ett relativt stort antal styrmedel och åtgärder inom sektorn för jordbruk och markanvändning (t.ex. Lettland, Litauen och Slovakien).

Figur 8: Antal enskilda styrmedel och åtgärder per berörd sektor (mål för utfasning av fossila bränslen)



Anmärkning: Siffrorna för styrmedel och åtgärder bygger på preliminära uppgifter från 2025 års lägesrapporter om de nationella energi- och klimatplanerna (bilaga IX). De omfattar styrmedel och åtgärder som Belgien lämnade in i 2023 års lägesrapport om den nationella energi- och klimatplanen.

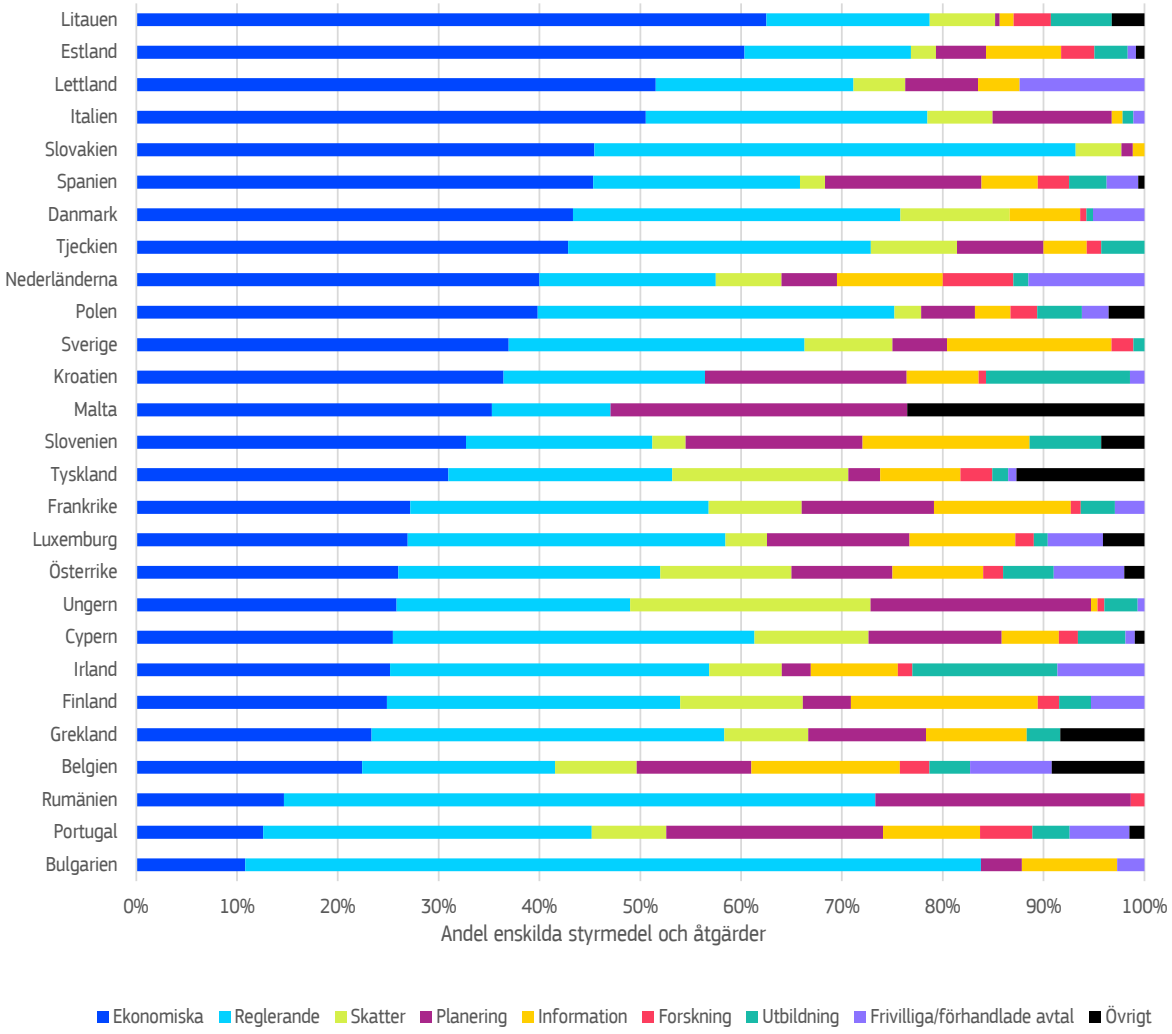
När det gäller de politiska instrumenten är över 34 % av de styrmedel och åtgärder som har ett mål för utfasning av fossila bränslen ekonomiska (t.ex. subventioner, inmatningspriser, auktioner, avfallsavgifter, trängselavgifter osv.), medan 27 % är reglerande (t.ex. effektivitetskrav, byggnormer, ekodesignstandarder, inspektionsförfaranden osv.). Relativt få åtgärder avser planering (10 %) (t.ex. stadsplanering), information (9 %) (t.ex. märkning, ökad medvetenhet osv.) eller skatteregler (7 %). Det finns emellertid betydande skillnader mellan medlemsstaterna. Till exempel har de baltiska länderna antagit ett relativt stort antal ekonomiska åtgärder, medan de flesta åtgärderna i Rumänien och Bulgarien är reglerande (figur 9).

Överlag har den rapporterade informationen om nationella styrmedel och åtgärder blivit mer fullständig jämfört med tidigare rapporteringstillfällen. Denna förbättring har uppnåtts genom en ökad dialog med medlemsstaterna, utbildning av ansvariga rapportörer och insatser för att göra både riktlinjerna och rapporteringstabellerna tydligare, däribland uppgraderingen av befintliga varnings- och felkontroller till blockerare i rapporteringsverktyget (automatiska kvalitetskontroller i verktyget som kräver en lösning på problemet innan dataflödet kan öppnas).

Det finns emellertid ett uppenbart behov av att förbättra kvantifieringen av styrmedlens och åtgärdernas effekter. Detta inbegriper såväl de uppnådda och förväntade effekterna på växthusgasutsläppen som deras kostnader och fördelar. Liksom fallet var 2023 anges till exempel förväntade utsläppsminskningar fram till 2030 endast för en femtedel av de rapporterade styrmedlen och åtgärderna. Dessutom finns det endast mycket få fall (Kroatien, Irland, Polen och Lettland) där samstämmigheten är bred mellan de

rapporterade åtgärdernas förväntade effekter på utsläppsminskningarna och de prognoser för växthusgaser (i scenariot med ytterligare åtgärder) som medlemsstaterna har lämnat in. Denna brist på uppgifter gör det svårt att bedöma den övergripande effekten av de genomförda åtgärderna, vilket belyser behovet av en mer systematisk utvärdering av politikens ändamålsenlighet både före och efter genomförandet (mer information finns i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om bedömning av framstegen när det gäller målen för energiunionen och klimatåtgärder, som bifogas rapporten om tillståndet i energiunionen 2025).

Figur 9: Totalt antal styrmedel och åtgärder per typ av politiskt instrument (dimensionen för utfasning av fossila bränslen)



Anmärkning: Uppgifterna om styrmedel och åtgärder bygger på preliminära uppgifter från 2025 års lägesrapporter om de nationella energi- och klimatplanerna (bilaga IX). Uppgifterna för Belgien avser styrmedel och åtgärder som rapporterades i 2023 års lägesrapport om den nationella energi- och klimatplanen. Länderna förtecknas efter andelen styrmedel och åtgärder baserat på ett ekonomiskt instrument.

1.5 Allmänhetens syn på klimatförändringarna

Enligt den senaste Eurobarometerundersökningen 2025 har människor i hela Europa uttryckt en stark oro över klimatförändringarna och ett utbrett stöd för klimatåtgärder. En **stor majoritet (85 %) av EU-medborgarna anser att klimatförändringarna är ett allvarligt problem**, vilket tyder på en hög grad av medvetenhet och en tydlig uppfattning om frågans brådskande karaktär. Oron är särskilt uttalad bland kvinnor och yngre personer (i åldern 15–24 år).

Undersökningen visade även att 84 % av européerna anser att klimatförändringarna beror på mänsklig verksamhet, vilket visar att det finns en gemensam förståelse för de bakomliggande orsakerna till problemet.

Stödet för en beslutsam klimatpolitik är fortfarande starkt. Totalt sett **uttryckte 81 % av de svarande sitt stöd till EU:s mål att uppnå klimatneutralitet senast 2050**. Nivån av stöd varierar mellan länderna, men Estland är den enda medlemsstat där mindre än hälften (46 %) av medborgarna stöder detta mål.

Undersökningen visade på en bred enighet (88 %) om att EU aktivt bör främja förnybar energi och förbättra energieffektiviteten och att bättre förberedelser för klimatets effekter kommer att förbättra vardagen (83 %).

2. EU:s utsläppshandelssystem

Viktiga punkter

- I slutet av 2024 hade EU:s utsläppshandelssystem bidragit till att minska utsläppen från el- och värmeproduktion och industriell tillverkning med 50 % jämfört med 2005 års nivåer.
- Utsläppen från el- och värmeproduktion fortsatte att minska 2024 jämfört med året innan, till stor del på grund av en betydande ökning av andelen förnybar energi och kärnkraft i elmixen och ett minskat beroende av viktiga fossila bränslen som naturgas och kol.
- Utsläppshandelssystemet har genererat mer än 245 miljarder euro i intäkter, varav nästan 39 miljarder euro bara under 2024. Dessa intäkter har i första hand finansierat klimat- och energiåtgärder genom nationella budgetar, men även via innovationsfonden, moderniseringsfonden och faciliteten för återhämtning och resiliens, i linje med REPowerEU-planen.
- År 2024 infördes utsläpp från sjöfartstransporter i EU:s utsläppshandelssystem för första gången. Jämfört med 2023 ökade de rapporterade utsläppen med 13 %, framför allt på grund av effekterna av krisen i Röda havet och omdirigeringen av fartyg.
- Omedelbara åtgärder krävs för att minska koldioxidutsläppen inom luftfartssektorn. För att stödja detta infördes ett särskilt system 2024 för att påskynda införandet av hållbara flygbränslen.
- Efterlevnaden av EU:s utsläppshandelssystem har varit mycket hög, även för sjöfartssektorn under dess första efterlevnadscykel.

EU:s utsläppshandelssystem är en av hörnstenarna bland EU:s klimatåtgärder. Det sätter ett tak för utsläppen från el- och värmeproduktion, industriell tillverkning, luftfart i Europa och sjöfartstransport, vilket leder till ett pris på utsläppen enligt principen att förorenaren betalar. Priset skapar ett incitament för företagen inom dessa sektorer att införa lösningar och investera i utsläppsminskningar över tid. EU:s utsläppshandelssystem genererar även intäkter som bidrar till att finansiera dessa åtgärder.

2.1 Utsläppstak enligt EU:s utsläppshandelssystem

EU:s utsläppshandelssystem är ett marknadsbaserat instrument. Taket för utsläppen från de sektorer som omfattas av systemet sänks för varje år, och målet är en minskning på 62 % fram till 2030 jämfört med 2005 års utsläppsnivåer. Taket anges i utsläppsrätter som företagen måste överlämna varje år för att täcka sina utsläpp. Företagen köper i första hand sina utsläppsrätter i samband med auktioner, vilka bidrar till medlemsstaternas finansiering av ytterligare klimatåtgärder och energiomställning. Genom att priset på utsläppsrätter fastställs av marknaden ger EU:s

utsläppshandelssystem incitament till utsläppsminskningar till lägsta möjliga kostnad på ett teknikneutralt sätt.

Även om auktionering är den huvudsakliga metoden för fördelning av utsläppsrätter i EU:s utsläppshandelssystem tilldelas ett betydande antal utsläppsrätter gratis till anläggningar för att hantera risken för koldioxidläckage[19]. Inom vissa industrisektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem (cement, aluminium, gödselmedel, vätgas, järn och stål) kommer mekanismen för koldioxidjustering vid gränserna gradvis att ersätta den kostnadsfria tilldelningen från och med 2026. Dessa sektorer stod för omkring 54 % av den totala kostnadsfria tilldelningen 2021–2025.

Mer information om hur EU:s utsläppshandelssystem fungerar finns i 2025 års rapport om koldioxidmarknaden.

2.2 Utsläppstrender

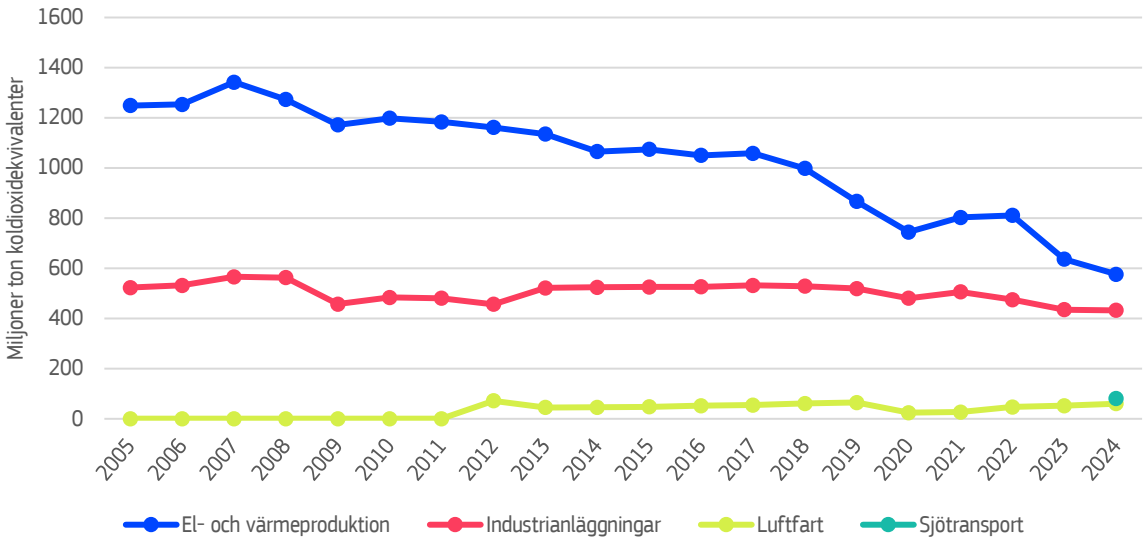
I slutet av 2024 hade EU:s utsläppshandelssystem bidragit till att **minska utsläppen** från el- och värmeproduktion och industriell tillverkning **med 50 %** jämfört med 2005 års nivåer. Med dessa framsteg är systemet på väg att uppnå målet om en minskning på 62 % fram till 2030.

Under 2024 fortsatte utsläppen från energi- och industrisektorerna att minska efter en rekordstor nedgång 2023. Utsläppen från el- och värmeproduktion minskade med 10,7 %[20], till stor del på grund av en betydande ökning av andelen förnybar energi och kärnkraft i elmixen och ett minskat beroende av viktiga fossila bränslen som naturgas och kol. År 2024 var förnybara energikällor och biobränslen den viktigaste källan till el i EU med 47,2 % av förbrukningen. Den totala produktionen av förnybar el ökade med 7,6 % under året. De minskade utsläppen från elproduktion under 2024 innebär att utsläppen har minskat med 30 % sedan 2021.

Utsläppen från industrianläggningar minskade 2024 med 0,8 % jämfört med 2023[21]. Flera utvecklingstrender konstaterades ha bidragit (utöver utfasningen av fossila bränslen i elförsörjningen), däribland minskad produktion inom vissa sektorer, återhämtning av produktionen inom energiintensiva sektorer som stål, gödselmedel och kemikalier samt förbättrad energieffektivitet.

[19] Under perioden 2021–2030 kommer upp till 57 % av de allmänna utsläppsrätterna att auktioneras ut, medan de återstående utsläppsrätterna kommer att tilldelas gratis.
[20] Baserat på utsläpp från el- och värmeproduktion i EU:s utsläppshandelssystem (uppgifter hämtade från unionsregistret den 30 september 2025). Av denna minskning motiveras 2 % även av inkonsekventa uppgifter som påverkar fördelningen av utsläpp mellan kraftproduktion och industri, och inte av marknadstrender. Se 2025 års rapport om koldioxidmarknaden för mer information.
[21] Baserat på utsläpp från industriell tillverkning i EU:s utsläppshandelssystem (uppgifter hämtade från unionsregistret den 30 september 2025). Se 2025 års rapport om koldioxidmarknaden för mer information.

Figur 10: Utsläpp inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem i EU per sektor

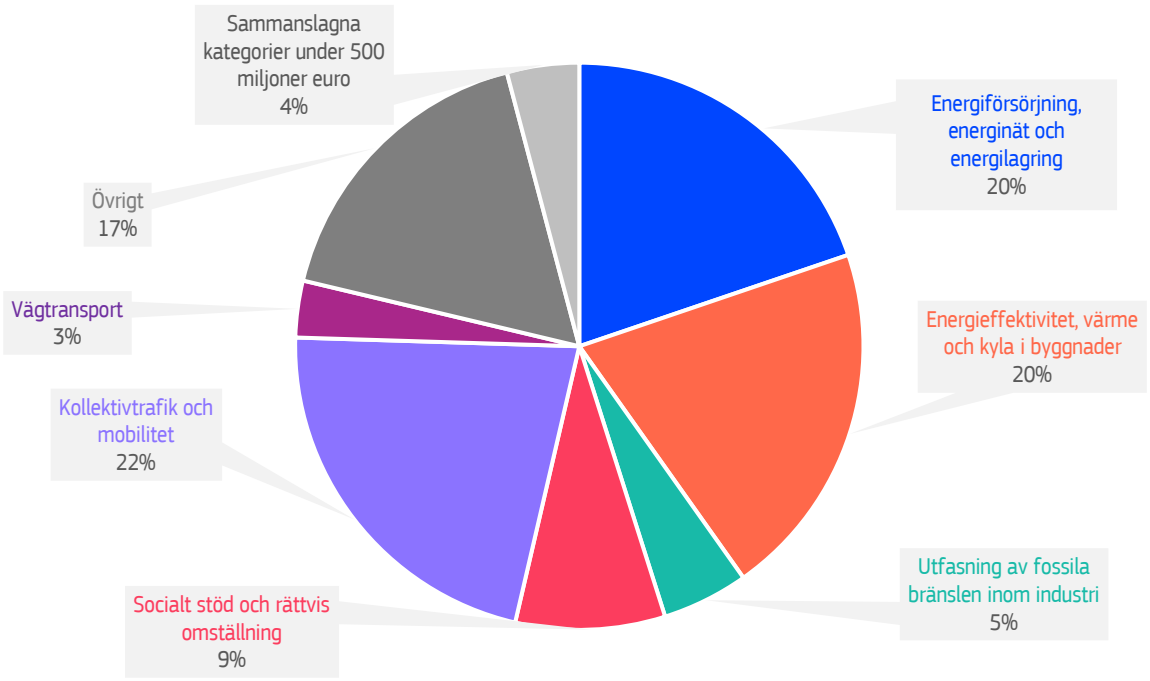


Källa: EES.

2.3 Auktionsintäkter

Fram till mitten av 2025 hade EU:s utsläppshandelssystem **samlat in över 245 miljarder euro** genom försäljning av utsläppsrätter. År 2024 uppgick intäkterna från utsläppshandelssystemet till nästan 39 miljarder euro. Intäkterna gick främst till nationella budgetar (24,4 miljarder euro), men finansierade även utsläppshandelssystemets program för en ren omställning (dvs. innovationsfonden och moderniseringsfonden) samt en del av faciliteten för återhämtning och resiliens i linje med REPowerEU-planen. Under 2025 började en del av utsläppsrätterna från EU:s utsläppshandelssystem även auktioneras ut för att finansiera den sociala klimatfonden (se kapitel 6).

Figur 11: Medlemsstaternas användning av intäkter från utsläppshandelssystemet för olika ändamål som rapporterats för 2024 (utbetalda intäkter)



Medlemsstaterna ska använda alla sina intäkter från utsläppshandelssystemet (eller motsvarande belopp) för att finansiera klimatåtgärder och energiomställning, däribland åtgärder för att hantera sociala aspekter. Det enda undantaget från denna regel är att medlemsstaterna har möjlighet att använda intäkterna för att ge stöd till elintensiva industrier för indirekta koldioxidkostnader. Under 2024 använde 15 av medlemsstaterna sina intäkter för detta ändamål. Av de 24,4 miljarder euro som samlades in 2024 använde medlemsstaterna 3,2 miljarder euro som kompensation för indirekta kostnader till energiintensiva industrier. Den återstående delen på 21,2 miljarder euro ska användas för klimatåtgärder och energiomvandling, men behöver inte betalas ut under ett och samma år[22].

Varje år rapporterar medlemsstaterna till kommissionen om hur de använde sina intäkter från utsläppshandelssystemet. Det mesta av medlemsstaternas intäkter från utsläppshandelssystemet 2024 riktades till projekt för utbyggnad av förnybara energikällor, nät och lagring (20 %), förbättring av energieffektiviteten i industrier och byggnader (20 %) samt utveckling av ren kollektivtrafik och rörlighet (22 %). Bland annat beviljades bidrag för uppgradering av vindkraft och biogas till havs i Danmark, djupgående energirenovering av bostadshus med minst 40 % minskad värmeförbrukning i Litauen samt investeringar i järnvägstransporter och cykelvägar i Slovenien.

Mer information om hur varje medlemsstat använde sina intäkter från utsläppshandelssystemet 2024 finns i kapitel 8 i det åtföljande arbetsdokumentet från

[22] För 2024 rapporterades att 16,4 miljarder euro hade betalats ut.

kommissionens avdelningar. Analysen för EU-27 presenteras i 2025 års rapport om koldioxidmarknaden.

2.4 Luftfart

Utsläppen från luftfarten inom ramen för utsläppshandelssystemet fortsatte att öka under 2024 och uppgick till 62,6 miljoner ton koldioxid[23]. Detta är omkring 15 % högre än 2023[24].

Det är ytterst angeläget att fasa ut fossila bränslen inom luftfartssektorn. Koldioxidpriset inom EU:s utsläppshandelssystem ger redan ett incitament på omkring 200 euro per ton[25] hållbart flygbränsle som används, jämfört med fossilt flygfotogen. Under 2024 införde kommissionen emellertid en ny stödmekanism inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem för att främja användningen av hållbara flygbränslen. Effekterna av denna mekanism återspeglas ännu inte i denna rapport. Sammanlagt 20 miljoner utsläppsrätter (motsvarande omkring 1,5 miljarder euro) har reserverats för detta stöd. Flygbolagen kan begära stöd på mellan 500 och 7 000 euro för varje ton stödberättigat hållbart bränsle som används på en flyglinje inom ramen för utsläppshandelssystemet[26]. Under 2025 har kommissionen fördelat omkring 100 miljoner euro mellan 53 luftfartygsoperatörer från EU:s medlemsstater och två operatörer från Norge.

Kommissionen har antagit nya regler för att övervaka, rapportera och verifiera utsläppen vid flygningar av EU-baserade flygbolag som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem[27]. Antagandet av dessa regler understryker EU:s åtagande att tillämpa systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia). EU är en av de första jurisdiktionerna i världen som införlivar Corsia i lagstiftningen. Syftet med Corsia är att kompensera för utsläpp från luftfarten vid internationella flygningar över en viss nivå[28]. Det är mycket sannolikt att denna nivå nåddes 2024. Flygbolagen förväntas därför för första gången ådra sig kompensationsskyldigheter enligt Corsia för andelen utsläpp över referensvärdet 2024.

---

[23] Denna siffra omfattar flygningar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) (inrikes och mellan EES-länder) och avgående flygningar från EES till Schweiz och Förenade kungariket. Den omfattar även utrikes flygresor från ett EES-land till och från ett av de yttersta randområdena (t.ex. Finland till Kanarieöarna).
[24] Under 2023 genererade sektorn utsläpp på totalt 54,4 miljoner ton koldioxid. Uppgifterna hämtades från unionsregistret och det schweiziska registret den 30 september 2025.
[25] Utsläppshandelssystemet sätter en ”nollsats” på dessa bränslen, vilket innebär att de inte betalar något koldioxidpris. Fotogen har däremot en utsläppsfaktor på 3,16 ton koldioxid/ton: utsläppsrättens pris x 3,16 = prisincitament. För ett koldioxidpris inom systemet för utsläppsrätter på 70 euro är detta ett prisincitament på 221 euro per ton använt bränsle.
[26] Detta stödsystem täcker hela eller en del av den återstående prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och de stödberättigade flygbränslen som används av enskilda kommersiella luftfartygsoperatörer på flygningar som omfattas av effektiv koldioxidprissättning genom EU:s utsläppshandelssystem för att uppmuntra dessa luftfartygsoperatörer att använda renare bränslealternativ.
[27] EU:s utsläppshandelssystem omfattar flygningar inom EES (EU-27, Norge, Island) och avgående flygningar till Schweiz och Förenade kungariket. Detta innebär att de nya reglerna gäller EU-baserade flygbolags flygningar från EES till länder utanför EES och deras flygningar mellan två länder utanför EES.
[28] Den nivå över vilken flygbolagen bör börja kompensera för utsläpp har för åren 2024–2035 fastställts till 85 % av koldioxidutsläppen 2019 (vilket var det år då utsläppen från luftfarten var de högsta som noterats).

Även om EU:s utsläppshandelssystem för närvarande endast omfattar koldioxidutsläpp beräknas luftfartens totala klimatpåverkan för närvarande vara två till fyra gånger högre på grund av utsläpp av andra ämnen än koldioxid, däribland kväveoxider (NOx) och svaveloxider (SOx)[29]. EU är den första jurisdiktionen som inför en ram för övervakning, rapportering och verifiering av effekterna av andra ämnen än koldioxid inom luftfarten. Sedan den 1 januari 2025 är luftfartygsoperatörer skyldiga att årligen övervaka och rapportera effekterna av utsläpp av andra ämnen än koldioxid för varje flygning[30]. Senast den 31 december 2027 kommer kommissionen, baserat på resultaten inom ramen för övervakningen av andra ämnen än koldioxid, att lägga fram en rapport och vid behov ett lagstiftningsförslag för att minska effekterna av dessa ämnen inom luftfarten.

2.5 Sjötransport

Sjötransporter genererar omkring 3–4 % av EU:s koldioxidutsläpp. Under 2024 infördes sjötransporter för första gången i EU:s utsläppshandelssystem. Utsläppen från sjöfarten uppgick till 148,7 miljoner ton koldioxidekvivalenter enligt systemet för övervakning, rapportering och verifiering[31]. Detta omfattar alla utsläpp från sjöresor där hamnar i EU, Island och Norge användes. Av dessa omfattades 89,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter av utsläppshandelssystemet, eftersom 50 % av utsläppen skedde vid resor som påbörjades eller avslutades utanför EU, Island och Norge[32].

Utsläpp av metan och dikväveoxid rapporterades för första gången 2024 inom ramen för systemet för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från sjötransporter. Utsläppen uppgick till 1,6 miljoner ton koldioxidekvivalenter (för metan) respektive 2,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter (för dikväveoxid)[33].

Om man enbart ser till koldioxid var utsläppen under 2024 enligt systemet för övervakning, rapportering och verifiering 13 % högre än under 2023, främst på grund av den ökade fartygsaktiviteten efter omdirigeringen i samband med krisen i Röda havet under hela 2024.

Efter det första året då utsläppshandelssystemet började tillämpas på sjötransporter hade rederierna överlämnat utsläppsrätter för mer än 99 % av sina utsläpp inom tillämpningsområdet, vilket visar på en hög efterlevnad.

---

[29] *Aviation and the Global Atmosphere*, IPCC, 1999, https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/03/av-en-1.pdf.
[30] Systemet för övervakning, rapportering och verifiering omfattar flygningar till, från och inom Europa. För att underlätta i inledningsskedet är rapporteringen endast obligatorisk för flygningar inom Europa. Under 2025 och 2026 uppmuntras emellertid frivillig rapportering på alla flyglinjer. Från och med 2027 gäller rapporteringsskyldigheten automatiskt för alla flygningar. Genomförandelagstiftning: EU:s utsläppshandelssystem (ETS) – ändring av förordningen om övervakning och rapportering (europa.eu).
[31] De totala utsläppen från sjöfarten omfattas av förordning (EU) 2015/757.
[32] Tillämpningsområdet för sjöfart inom EU:s utsläppshandelssystem har även andra undantag och skillnader i förhållande till tillämpningsområdet för systemet för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från sjötransporter. Mer information om den relevanta definitionen av tillämpningsområdet finns i avsnitt 2.3 i den allmänna vägledningen för rederier: https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?filename=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf.
[33] Utsläpp av dikväveoxid och metan kommer att ingå i tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem för sjöfart från och med 2026.

På internationell nivå välkomnade EU i april 2025 godkännandet av den ram för nettonollutsläpp som tagits fram av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) för att minska utsläppen av växthusgaser från internationell sjöfart. Ramen omfattar en global standard för att gradvis minska växthusgasintensiteten i marina bränslen och en mekanism för prissättning av växthusgasutsläpp från internationell sjöfart. I väntan på att den antas är överenskommelsen ett viktigt steg mot målet om nettonollutsläpp från sjötransporter fram till eller omkring, dvs. nära, 2050 enligt IMO:s strategi för växthusgaser 2023. Diskussionerna om antagandet av överenskommelsen har skjutits upp till oktober 2026.

2.6 Byggnader, transport och småskalig industri

Ett nytt system för handel med utsläppsrätter (ETS2) utarbetades 2023 för att täcka utsläpp från förbränning av bränslen i byggnader, vid transport och inom småskalig industri, vilka inte omfattades av EU:s utsläppshandelssystem. Även om detta också är ett system med utsläppstak och handel med utsläppsrätter skiljer det sig från EU:s nuvarande utsläppshandelssystem. Det kommer att hjälpa medlemsstaterna att uppnå sina mål för minskningen av utsläpp enligt förordningen om ansvarsfördelning (se kapitel 3).

I kombination med andra åtgärder för dessa sektorer kommer utsläppstaket i ETS2 att minska utsläppen med 42 % fram till 2030 jämfört med 2005 års nivåer. Alla utsläppsrätter kommer att säljas på auktioner, och intäkterna ska gå till nationella budgetar eller den sociala klimatfonden. Koldioxidpriset kommer att ge incitament att investera i energieffektivitetslösningar, byggnadsrenoveringar och utsläppsfri mobilitet, däribland kollektivtrafik. Den sociala klimatfonden kommer att stödja utsatta hushåll, transportanvändare och mikroföretag för att hjälpa dem att finansiera dessa investeringar.

ETS2 kommer att omfatta utsläpp i tidigare led. Detta innebär att bränsleleverantörerna, och inte konsumenterna, måste spåra utsläppen från de bränslen som de släpper ut på marknaden och köpa utsläppsrätter för att täcka dem. Övervakningen och rapporteringen av utsläpp inleddes 2025, och systemet kommer att tas i full drift under de kommande åren.

3. Utsläpp enligt förordningen om ansvarsfördelning

Viktiga punkter

- I linje med bedömningen av de nationella energi- och klimatplanerna förväntas de aggregerade beräknade utsläppen enligt förordningen om ansvarsfördelning, baserat på planerade åtgärder, att minska med omkring 38 % 2030 jämfört med 2005 års nivåer. Detta är fortfarande mindre än det EU-omfattande målet på 40 %.
- Förordningen om ansvarsfördelning har emellertid utarbetats för att säkerställa att målet kan uppnås på ett flexibelt och kostnadseffektivt sätt.
- Under 2021–2030 förväntas några av medlemsstaterna med planerade politiska åtgärder generera ett överskott av utsläppstilldelningar på omkring 125–175 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket skulle göra det möjligt för alla medlemsstater att uppfylla kraven med de tillgängliga flexibiliteterna. Det är viktigt att medlemsstaterna genomför dessa åtgärder fullt ut.
- Under 2024 låg de preliminära utsläppen från ansvarsfördelningssektorerna på en relativt stabil nivå jämfört med 2023 och omkring 20 % lägre än 2005.
- Utsläppen ökade med 1 % inom transportsektorn, som är den största av de sektorer som omfattas av systemet med ansvarsfördelning. Utsläppen låg kvar på ungefär samma nivå i sektorerna för byggnader och avfall, medan de minskade med 1 % inom jordbruket och den småskaliga industrin.
- En tredjedel av utsläppen inom systemet för ansvarsfördelning gäller utsläpp av andra ämnen än koldioxid, vilka minskade med 23 % mellan 2005 och 2023.
- De genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar och lätta nyttofordon ökade en aning under 2024, men låg fortfarande 28 % respektive 8 % under 2019 års nivåer, främst på grund av användningen av utsläppsfria fordon.
- Under rapporteringsperioden för 2023 fortsatte de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya tunga fordon att minska till en nivå på 11,4 % under 2019 års nivåer. Kraven i direktivet om bränslekvalitet säkerställde att högkvalitativa bränslen såldes i EU.

Förordningen om ansvarsfördelning omfattar utsläpp av växthusgaser från inhemska transporter, byggnader, jordbruk, småskaliga industrier och avfallshantering. Tillsammans står dessa sektorer för 66 % av EU:s inhemska utsläpp.

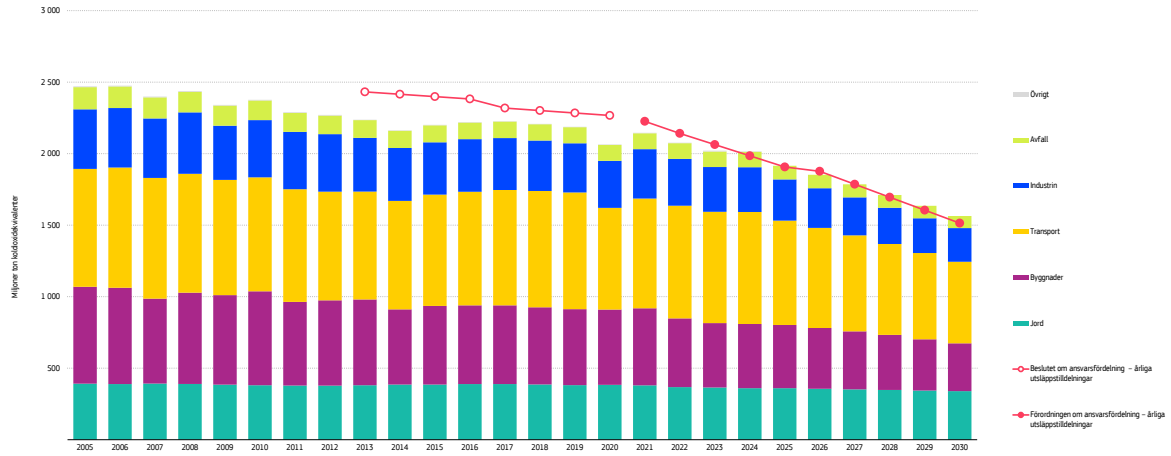
Enligt approximerade uppgifter låg utsläppen från dessa sektorer under 2024 på ungefär samma nivå som 2023, vilket var 20 % lägre än under 2005[34]. År 2024 var det första året

[34] Utsläppen under 2024 inom ramen för förordningen om ansvarsfördelning är approximativa och ligger 19,9 % lägre än 2005 års nivåer. Utsläppen under 2023 inom ramen för förordningen om ansvarsfördelning fastställdes 2025 efter en omfattande översyn och ligger 19,8 % lägre än 2005 års nivåer. I lägesrapporten om klimatåtgärder 2024 gjordes en uppskattning av utsläppen under 2023 enligt förordningen om ansvarsfördelning och uppvisade då en minskning med 19,2 % jämfört med 2005 års nivåer.

då utsläppen på EU-nivå låg över gränsen för aggregerade utsläpp i EU, med ett överskott på 1,6 %.

Samtidigt som utsläppen på EU-nivå i stort sett var oförändrade mellan 2023 och 2024 ökade utsläppen från transportsektorn med 1 %. Utsläppen från jordbruket och den småskaliga industrin minskade däremot med 1 %. Utsläppen från sektorerna för byggnader och avfall låg på en relativt stabil nivå. Under 2024 var transportsektorn den största sektorn som omfattades av systemet med ansvarsfördelning med 39 % av EU:s utsläpp, följt av byggnader (22 %), jordbruk (18 %), småskalig industri (16 %) och avfall (5 %).

Figur 12: Utsläpp i sektorer som omfattas av lagstiftningen om ansvarsfördelning 2005–2030 och årliga utsläppstilldelningar (AEA), EU-27



Anmärkning: De utsläppsuppgifter för 2021–2023 som fördelats mellan de olika sektorer som omfattas av förordningen om ansvarsfördelning kommer från 2025 års inventering av växthusgaser. För 2024 kommer uppgifterna från approximerade inventeringar, och för 2025–2030 har de hämtats från de prognoser som rapporterats av medlemsstaterna 2025 enligt artikel 18 i styrningsförordningen. De årliga utsläppstilldelningarna är de årliga utsläppsgränser som fastställs i förordningen om ansvarsfördelning och i det beslut om ansvarsfördelning som föregick förordningen. Figuren visar hur EU:s historiska och beräknade utsläpp enligt förordningen om ansvarsfördelning är uppdelade mellan olika sektorer och hur de förhåller sig till de årliga utsläppsgränserna.

3.1 Målen för ansvarsfördelningen

I förordningen om ansvarsfördelning fastställs EU:s mål att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorerna med 40 % fram till 2030 jämfört med 2005 års nivåer. Detta övergripande mål omsätts i nationella mål för 2030 med minskningar på 10–50 % och gränsvärden för växthusgasutsläpp mellan 2021 och 2030 uttryckta i årliga utsläppstilldelningar. Kommissionen kommer att kontrollera om medlemsstaterna har uppfyllt sina utsläppsgränser i två omgångar, först 2027 (för åren 2021–2025) och sedan 2032 (för åren 2026–2030).

Medlemsstaterna kan i begränsad utsträckning använda flexibiliteter för att hålla sig inom sina årliga utsläppsgränser och uppnå sina mål för 2030. Dessa flexibiliteter omfattar sparande, lån, köp och försäljning av utsläppstilldelningar, användning av överskott (krediter) från sektorn för markanvändning, förändrad markanvändning och

skogsbruk (LULUCF) samt, för vissa medlemsstater, möjligheten att annullera utsläppsrätter från EU:s utsläppshandelssystem (se kapitel 9 i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar för mer information).

Island och Norge har, med några få anpassningar, samtyckt till att tillämpa den förordning om ansvarsfördelning som antogs 2018[35]. Deras framsteg och utveckling beskrivs i den årliga klimatlägesrapport som utarbetas av Eftas övervakningsmyndighet.

3.2 Framsteg mot målen för ansvarsfördelning

Mål för utsläppsminskning fram till 2030

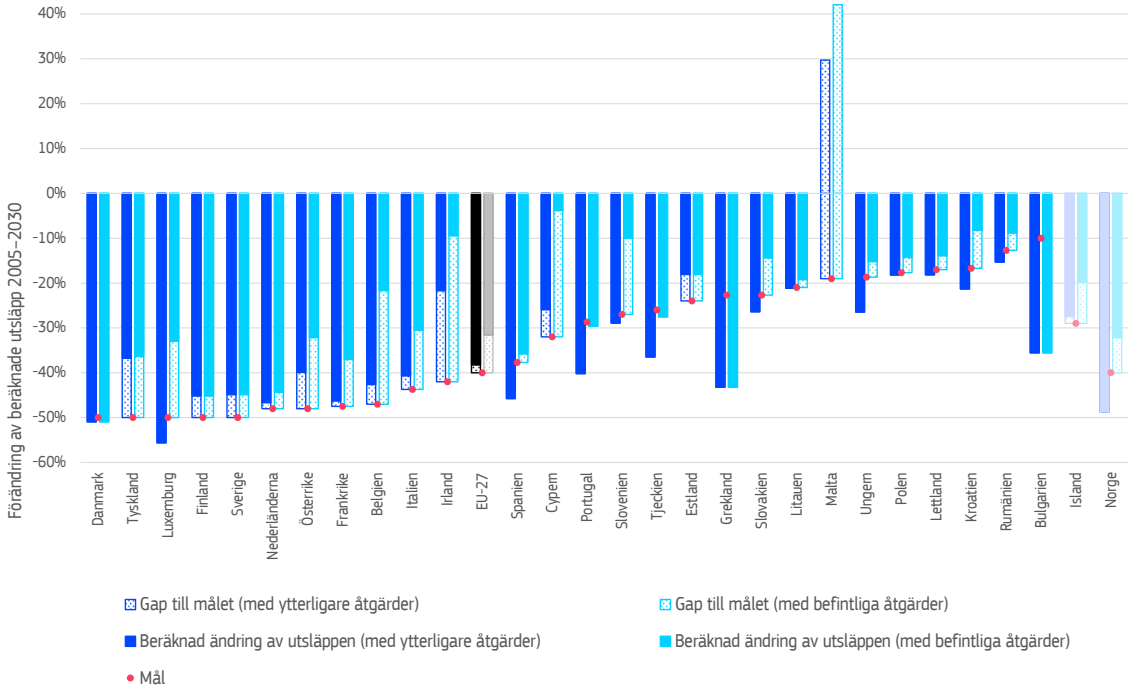
I förordningen om ansvarsfördelning fastställs ett mål för utsläppsminskning fram till 2030 för EU och för var och en av medlemsstaterna (jämfört med 2005 års nivåer). Kommissionens bedömning av de slutliga uppdaterade nationella energi- och klimatplanerna, som offentliggjordes i maj 2025, visar att de utsläpp som omfattas av systemet med ansvarsfördelning förväntas minska med omkring 38 % fram till 2030 jämfört med 2005, dvs. omkring 2 procentenheter under EU:s mål. Detta är en betydande förbättring jämfört med det stora gap på EU-nivå på mer än 6 procentenheter som anges i kommissionens bedömning av utkasten till uppdaterade nationella energi- och klimatplaner. Det är viktigt att den ambitiösa politik som fastställs i de nationella energi- och klimatplanerna genomförs fullt ut och att medlemsstaterna upprätthåller sin drivkraft och sina insatser för att nå målen i förordningen om ansvarsfördelning. I sin bedömning gav kommissionen riktad vägledning till medlemsstaterna för att underlätta ett snabbt genomförande av planerna.

De ovanstående resultaten bekräftas av medlemsstaternas senaste prognoser från mars 2025 (se figur 13). Innan någon av medlemsstaterna har utnyttjat flexibiliteterna i förordningen om ansvarsfördelning för att uppnå sina mål uppvisar Tyskland, Irland och Malta de största beräknade gapen 2030, medan Bulgarien, Grekland och Portugal är de länder som har överträffat sina mål för 2030 med störst marginal.

För att överbrygga dessa klyftor måste medlemsstaterna trappa upp sina insatser för att fullt ut genomföra all nuvarande och planerad klimatpolitik eller utnyttja de tillgängliga flexibiliteterna.

[35] Island och Norge har ännu inte införlivat ändringarna efter översynen av förordningen om ansvarsfördelning 2023.

Figur 13: Beräknad förändring av utsläppen enligt förordningen om ansvarsfördelning och gapet till målet 2030 (%)



Anmärkning: Maltas gap till målet är 49 och 61 procentenheter, vilket är mer än landets minskningsmål på 19 %. Detta innebär att Malta förväntas släppa ut mer 2030 än 2005.

Utsläppsminskningar 2021–2030

I förordningen om ansvarsfördelning fastställs medlemsstaternas utsläppsgränser för varje år under perioden 2021–2030, med flexibiliteter som kan användas för att efterleva dessa gränser. Kommissionen har bedömt medlemsstaternas framsteg när det gäller att uppfylla sina skyldigheter enligt förordningen om ansvarsfördelning genom att jämföra utsläppen och tilldelningarna för varje år under perioden 2021–2030 baserat på den senaste informationen och den potentiella användningen av vissa av de flexibiliteter som finns tillgängliga enligt förordningen.

Kommissionen utgår från att medlemsstaterna kommer att genomföra de ytterligare åtgärder som ingår i deras prognoser ”med ytterligare åtgärder”. När det gäller användningen av flexibiliteter utgår kommissionen från att medlemsstaterna kommer att använda de utsläppstilldelningar som sparats under ett år för att uppfylla kraven under kommande år (sparande) och använda utsläppstilldelningar från ett kommande år om det behövs för föregående år (lån). Kommissionen förutsätter även att de medlemsstater som har meddelat sin avsikt att utnyttja flexibiliteten i utsläppshandelssystemet kommer att göra det vid behov.

Kommissionen konstaterar att tio medlemsstater fortfarande skulle överskrida sina gränser under minst ett år i perioden 2021–2030. Cypern, Kroatien, Italien och Rumänien skulle ha överskridande utsläpp redan under den första fullgörandeperioden (2021–2025), medan Österrike, Estland, Tyskland, Malta, Irland och Sverige förväntas ha

överskridande utsläpp under den andra fullgörandeperioden (2026–2030). De 17 medlemsstater som inte uppvisar något gap under hela perioden 2021–2030 genererar ett större överskott än de tio medlemsstaterna skulle behöva för att täcka sina gap. Även om alla medlemsstater vid behov förvärvar utsläppstilldelningar från andra medlemsstater förväntas ett överskott på EU-nivå på omkring 125–175 miljoner ton koldioxidekvivalenter under perioden 2021–2030.

Det beräknade överskottet av utsläppstilldelningar enligt förordningen om ansvarsfördelning från vissa medlemsstater är tillräckligt för att täppa till gapen från andra medlemsstater. Överlåtelsen av utsläppstilldelningar mellan medlemsstaterna ökar möjligheten att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå EU:s mål i linje med förordningens uppbyggnad. Med tanke på storleken på det beräknade överskottet i systemet med ansvarsfördelning och möjligheterna att handla med överskott enligt både förordningen om ansvarsfördelning och LULUCF-förordningen kan kommissionen i detta skede inte dra slutsatsen att medlemsstaterna inte gör tillräckliga framsteg för att fullgöra sina skyldigheter enligt förordningen om ansvarsfördelning.

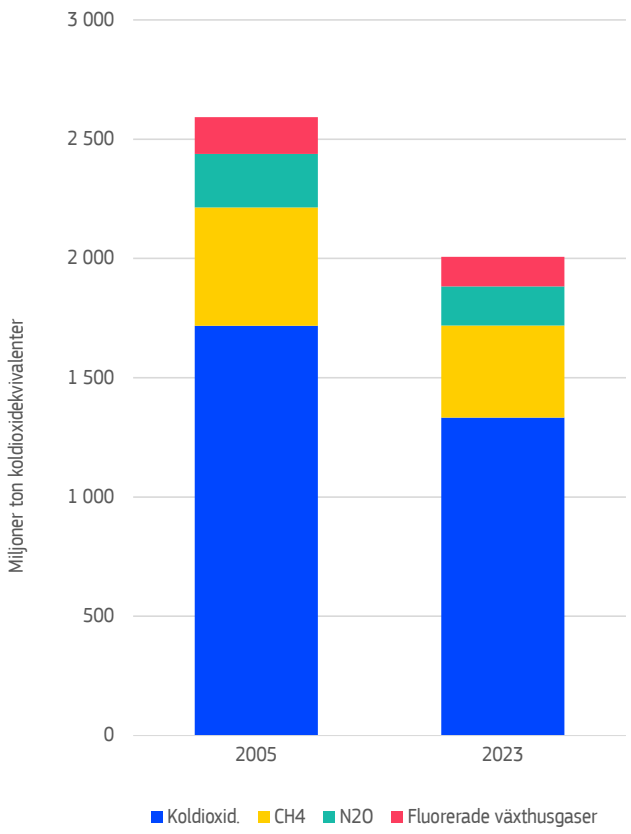
Ett annat flexibelt arrangemang som kan hjälpa medlemsstaterna att uppfylla kraven i förordningen om ansvarsfördelning är möjligheten att överföra ett resultat som överträffar målen inom LULUCF-sektorn för att täcka ett begränsat antal utsläpp inom ansvarsfördelningssektorerna[36]. Vissa av medlemsstaterna har redan rapporterat att de har för avsikt att använda dessa flexibiliteter[37]. De begränsade och preliminära uppgifter som hittills funnits tillgängliga om utvecklingen inom markanvändningssektorn tyder emellertid på att vissa medlemsstater kommer att ha svårt att uppnå sina LULUCF-mål (se kapitel 4). Dessa medlemsstater skulle kunna kompensera gapet till LULUCF-målen genom att använda utsläppstilldelningar enligt förordningen om ansvarsfördelning (artikel 12 i LULUCF-förordningen), vilket kommer att ske automatiskt för perioden 2021–2025 (artikel 9 i förordningen om ansvarsfördelning).

3.3 Utsläppstrender per typ av växthusgas

Två tredjedelar av alla utsläpp från de sektorer som omfattas av ansvarsfördelning är koldioxidutsläpp, medan den återstående tredjedelen är andra utsläpp än koldioxidutsläpp (figur 14). Mellan 2005 och 2023 **minskade utsläppen av andra ämnen än koldioxid i ansvarsfördelningssektorerna med 23 %**. Bland dessa växthusgaser ingår bland annat metan (CH_4), dikväveoxid (N_2O) och fluorerade gaser (NF_3, HFCs, PFCs, SF_6). Även om de flesta utsläppen i energisektorn omfattas av EU:s utsläppshandelssystem omfattas metanutsläppen i denna sektor av förordningen om ansvarsfördelning.

[36] Mer information om de flexibiliteter som finns tillgängliga enligt förordningen om ansvarsfördelning anges i kapitel 9 i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar.
[37] Danmark, Litauen och Polen rapporterade att de har för avsikt att använda LULUCF-flexibilitet, och Kroatien rapporterade att landet har för avsikt att handla med utsläppstilldelningar. Finland rapporterade också att landet kan komma att använda sig av flexibiliteterna i förordningen om ansvarsfördelning om det är lämpligt, bland annat för utsläppstilldelningar. Observera att detta är avsikter som inte är bindande för medlemsstaterna.

Figur 14: Utsläpp inom ramen för förordningen om ansvarsfördelning 2005 och 2023 per typ av gas

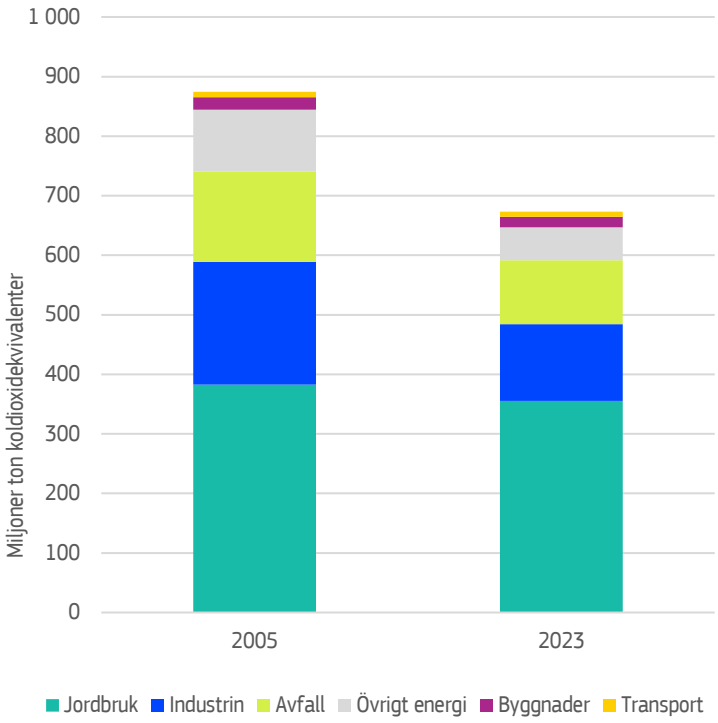


Dessa icke-koldioxidrelaterade gaser släpps ut från en rad olika sektorer och processer, och de har alla en mycket större global uppvärmningspotential än koldioxid (tiotals till tiotusentals gånger större, beroende på gas). Andra utsläpp än koldioxid har därför en betydande inverkan på klimatförändringarna och är viktiga källor till potentiella utsläppsminskningar inom flera sektorer. Att minska sådana utsläpp är också nödvändigt för att vi ska kunna uppnå våra mål enligt förordningen om ansvarsfördelning.

Över hälften de icke-koldioxidrelaterade utsläppen kommer från jordbrukssektorn. I alla sektorer har de icke-koldioxidrelaterade utsläppen minskat från 2005 till 2023, men de största minskningarna gjordes inom den del av energisektorn som inte omfattas av utsläppshandelssystemet (”annan energi”), små industriföretag och avfallssektorn. Under samma period har de icke-koldioxidrelaterade utsläppen från jordbruk, transporter och byggnader endast uppvisat en obetydlig minskning. Den största delen av minskningen gällde dikväveoxid från industrier som inte omfattas av utsläppshandelssystemet, metan inom avfallssektorn och energi som inte omfattas av utsläppshandelssystemet. Utsläppen av fluorerade växthusgaser har också minskat, men i mindre utsträckning (figur 15).

EU:s metanstrategi syftar till att minska metanutsläppen inom energi-, jordbruks- och avfallssektorerna och stöder därmed uppnåendet av målen i förordningen om ansvarsfördelning.

Figur 15: Icke-koldioxidrelaterade utsläpp inom ramen för förordningen om ansvarsfördelning 2005 och 2023, per sektor



Fluorerade växthusgaser

Fluorerade växthusgaser har den största globala uppvärmningspotentialen hos alla växthusgaser, vilket innebär att de orsakar mest skada på klimatet. Bland dessa ämnen spelar fluorkolväten (HFC) en viktig roll. Fluorkolväten används i vardagsprodukter, utrustning och processer, däribland kylning, luftkonditionering, värmepumpar, isolering, brandskydd, kraftledningar och industriprocesser, och står för omkring 90 % av alla utsläpp av fluorerade växthusgaser.

EU:s totala utsläpp av fluorerade växthusgaser har minskat sedan 2015, främst på grund av att nya regler för utfasning av fluorkolväten började gälla det året. Fram till 2030 måste mängden fluorkolväten minskas med omkring 95 % jämfört med 2015. En total utfasning planeras till 2050.

Mellan 2015 och 2023 minskade EU:s totala utsläpp av fluorerade växthusgaser med 32,8 % och utsläppen av fluorkolväten med 31,4 %. Bara från 2022 till 2023 minskade utsläppen med 7,4 % för alla fluorerade gaser och med 5,5 % för fluorkolväten. Dessa minskningar hjälper medlemsstaterna att uppnå sina mål enligt förordningen om ansvarsfördelning.

3.4 Vägtransport

Utsläppen från transportsektorn utgör en fjärdedel av EU:s växthusgasutsläpp och 39 % av utsläppen inom systemet för ansvarsfördelning. Transportsektorn är den enda stora sektorn i EU:s ekonomi där utsläppen fortfarande är högre än 1990 (+18 %), och sedan 2005 har utsläppen endast minskat marginellt (se kapitel 4 i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar för mer information). **Utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn måste gå snabbare om EU:s klimatmål för 2030 och 2050 ska kunna uppnås.**

Vägtransporter genererar omkring 95 % av växthusgasutsläppen inom denna sektor, eller 73 % om utsläppen från internationell luftfart och sjöfart räknas in. Över 70 % av utsläppen från vägtransporter kommer från personbilar och lätta nyttofordon (skåpbilar). Mellan 2005 och 2023 minskade utsläppen från vägtransporter med mindre än 5 %. Detta visar att den förbättrade fordonseffektiviteten och ökningen av registrerade utsläppsfria fordon nästan helt har uppvägts av de allt mer omfattande vägtransporterna.

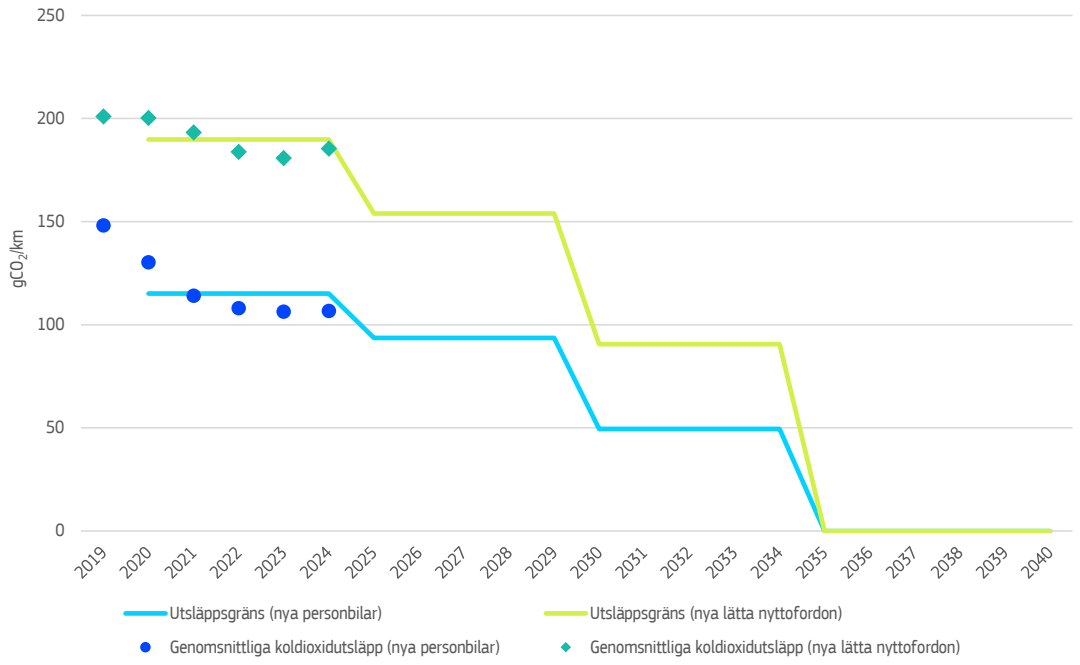
EU:s **normer för koldioxidutsläpp från nya bilar, lätta nyttofordon** och **tunga fordon** (dvs. lastbilar, bussar, långfärdsbussar och släpfordon) **är avgörande för att gradvis minska koldioxidutsläppen från vägtransporter**. Genom normerna fastställs EU-omfattande utsläppsminskningsmål, utifrån vilka årliga specifika utsläppsmål beräknas för varje enskild tillverkare eller pool. Efterlevnaden av de specifika målen bedöms för varje fordonspark som registrerats under ett visst kalenderår av en tillverkare eller pool (inte på individuell fordonsnivå).

Enligt preliminära övervakningsuppgifter ökade de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar och lätta nyttofordon som registrerats i EU, Island och Norge en aning under 2024 jämfört med 2023, från 106,4 g CO_2/km till 106,8 g CO_2/km för personbilar och från 180,8 g CO_2/km till 185,4 g CO_2/km för lätta nyttofordon.

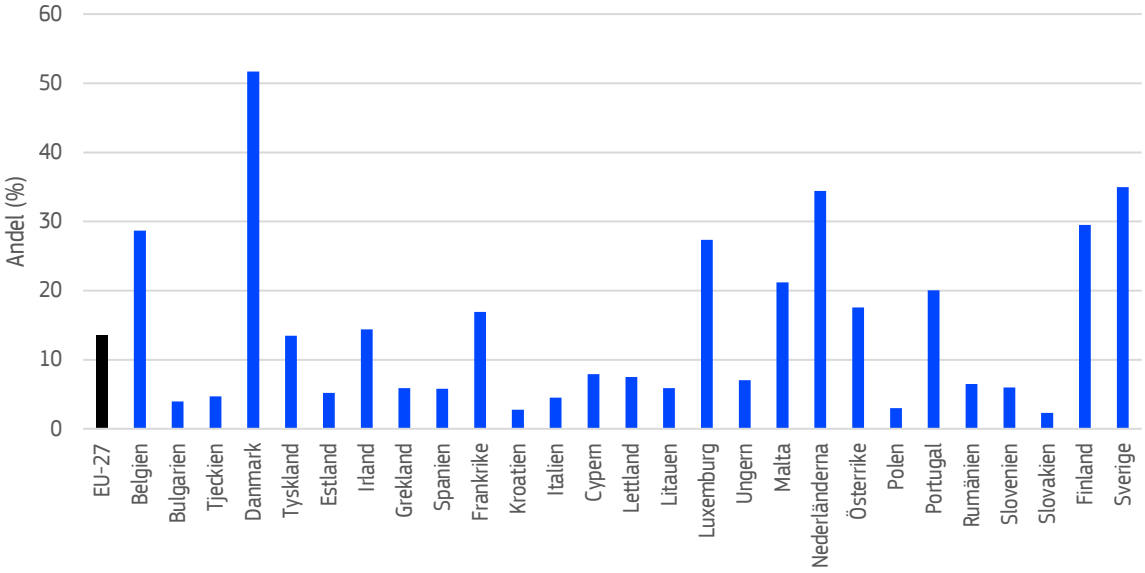
Den lilla ökningen av koldioxidutsläppen är ett avbrott i den branta nedåtgående utsläppstrend för nya bilar och lätta nyttofordon som pågått sedan 2020, då strängare utsläppsminskningsmål infördes. Denna ökning inträffade under det sista kalenderåret, innan de striktare målen för 2025 började tillämpas. En liknande ökning av utsläppen noterades även åren innan de strängare målen för 2020 trädde i kraft.

År 2024 låg de genomsnittliga koldioxidutsläppen under EU-målen (se figur 16) tack vare en minskning med 28 % för personbilar och 8 % för lätta nyttofordon jämfört med 2019. Dessa framsteg beror främst på det ökande antalet utsläppsfria fordon. Under 2024 var 14,5 % av de nya personbilarna och 7,2 % av de nya lätta nyttofordonen helt utsläppsfria (en ökning från 2,2 % respektive 1,4 % år 2019). Andelen utsläppsfria fordon varierar dock kraftigt mellan medlemsstaterna (se figur 17). I Danmark var nästan 52 % av de nya personbilarna utsläppsfria 2024. I andra länder var andelen fortfarande mycket låg, till exempel bara 2,3 % i Slovakien, 2,8 % i Kroatien och 3 % i Polen.

Figur 16: Genomsnittliga koldioxidutsläpp (punkter) och EU:s mål för hela fordonsparken (linjer) för personbilar och lätta nyttofordon



Figur 17: Andel utsläppsfria personbilar av nya registreringar (%, 2024)



Källa: Observatoriet för alternativa bränslen.

Trots de stora framsteg som gjorts under de senaste åren krävs ytterligare utsläppsminskningar för att EU ska kunna uppnå sina framtida mål. Senast 2030 måste de genomsnittliga utsläppen minska med 55 % jämfört med 2021 års referensscenario för nya personbilar (till 49,5 g CO_2/km) och med 50 % för nya lätta nyttofordon (till 90,6 g CO_2/km).

Tunga fordon, däribland lastbilar, bussar, långfärdsbussar och släpfordon, genererar nästan 30 % av alla koldioxidutsläpp från vägtransport. Under 2024 antog EU reviderade

normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon för att ytterligare skärpa de befintliga normerna och utvidga tillämpningsområdet till medelstora lastbilar, stadsbussar, långfärdsbussar och släpfordon. Enligt den omarbetade förordningen måste koldioxidutsläppen minska med 15 % fram till 2025 (ingen ändring), 45 % från och med 2030, 65 % från och med 2035 och 90 % från 2040 och framåt, jämfört med referensåret 2019. I förordningen fastställs även ett utsläppsmål på 100 % nollutsläpp för nya stadsbussar från och med 2035.

För rapporteringsperioden 2023, vilken i själva verket omfattar perioden från juni 2023 till juli 2024, visar resultaten att de genomsnittliga specifika **koldioxidutsläppen från nya tunga fordon**[38] som registrerats i EU **minskade med 4,3 %**. Detta tyder på att den trend med en mer uttalad minskning som inleddes under rapporteringsperioden 2022 (–6,6 %) har fortsatt efter de marginella minskningarna de två föregående rapporteringsperioderna (figur 18)[39].

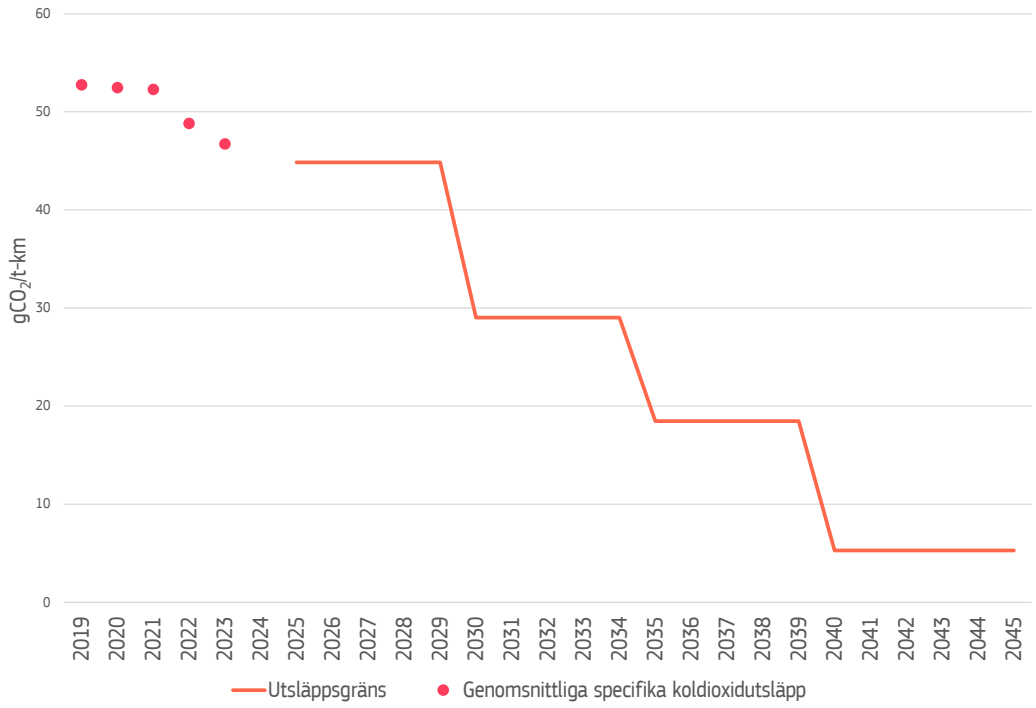
Under rapporteringsperioden 2023 låg de totala utsläppen 11,4 % under 2019 års nivåer. Även om detta innebär att målet om en minskning med 15 % för hela fordonsflottan fram till 2025 redan är inom räckhåll kommer ytterligare utsläppsminskningar att krävas under de kommande rapporteringsperioderna, särskilt med tanke på de mer ambitiösa målen från 2030 och framåt.

Antalet nya utsläppsfria lastbilar som registrerades under rapporteringsperioden 2023 har nästan fördubblats jämfört med den föregående rapporteringsperioden, men deras andel av de ursprungligen reglerade fordonsgrupperna är fortfarande bara 1,1 %.

[38] Fordonsgrupperna 4, 5, 9 och 10 inom tillämpningsområdet för de ursprungliga koldioxidnormerna före den ovannämnda översynen omfattar vissa typer av tunga lastbilar. Den följande analysen avser dessa nu reglerade fordonsgrupper.

[39] På grund av en ändring av simuleringsmetoden för att fastställa utsläppen från nya tunga fordon är minskningen under rapporteringsperioden 2022 något överskattad. Den verkliga minskningen beräknas till omkring 4 %. Denna effekt är mycket mindre relevant för rapporteringsperioden 2023.

Figur 18: Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (punkter) och EU:s mål för hela fordonsparken (linjer) för nya tunga fordon i de ursprungligen reglerade fordonsgrupperna



Bränslekvalitetsdirektivet bidrar till att minska transportutsläppen genom att fastställa kvalitetskrav för de drivmedel som används. Efterlevnaden av gränsvärdena för bränslekvalitet är god i EU. Nästan alla de viktigaste bränsleparametrarna i de prover som togs 2023 uppgavs ligga inom toleransnivåerna (inklusive högsta tillåtna svavelhalt), och medlemsstaterna rapporterade vilka åtgärder som vidtagits i de fall då proverna inte uppfyllde kraven. Detta bekräftar att det befintliga systemet för övervakning av bränslekvalitet säkerställer att de bränslen som säljs inom EU är av hög kvalitet och att de uppfyller kraven i bränslekvalitetsdirektivet.

Fram till 2023 var medlemsstaterna även skyldiga att rapportera om målet att minska växthusgasintensiteten under hela livscykeln för drivmedel för vägtransporter med 6 % (jämfört med 2010 års nivåer). Sedan 2023 har målen för utfasning av fossila bränslen införlivats i det reviderade direktivet om förnybar energi. Den genomsnittliga växthusgasintensiteten för bränslen som levererades under 2023 var 6,3 % lägre än 2010.

Mer information om bränslekvalitet finns i kapitel 6 i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar.

Förbränningen av bränsle vid vägtransporter kommer även att omfattas av ett **nytt utsläppshandelssystem** (ETS2). Syftet med denna förändring är att minska utsläppen med 42 % fram till 2030 jämfört med 2005 års nivåer (se kapitel 2 för mer information).

4. Markanvändningssektorn

Viktiga punkter

- Kolupptagen från markanvändningssektorn har uppvisat en nedåtgående trend, med en viss förbättring under senare år. Detta ledde till en nettokolsänka på −198 miljoner ton koldioxidekvivalenter under 2023.
- De senaste tillgängliga prognoserna från medlemsstaterna visar fortfarande ett gap på EU-nivå på 40–55 miljoner ton koldioxidekvivalenter jämfört med EU:s mål för 2030.
- Det behövs fler investeringar i markanvändningssektorn och ett bättre övervakningssystem för att göra det möjligt att uppnå klimatmålen och säkerställa motståndskraftiga värdekedjor i bioekonomin.

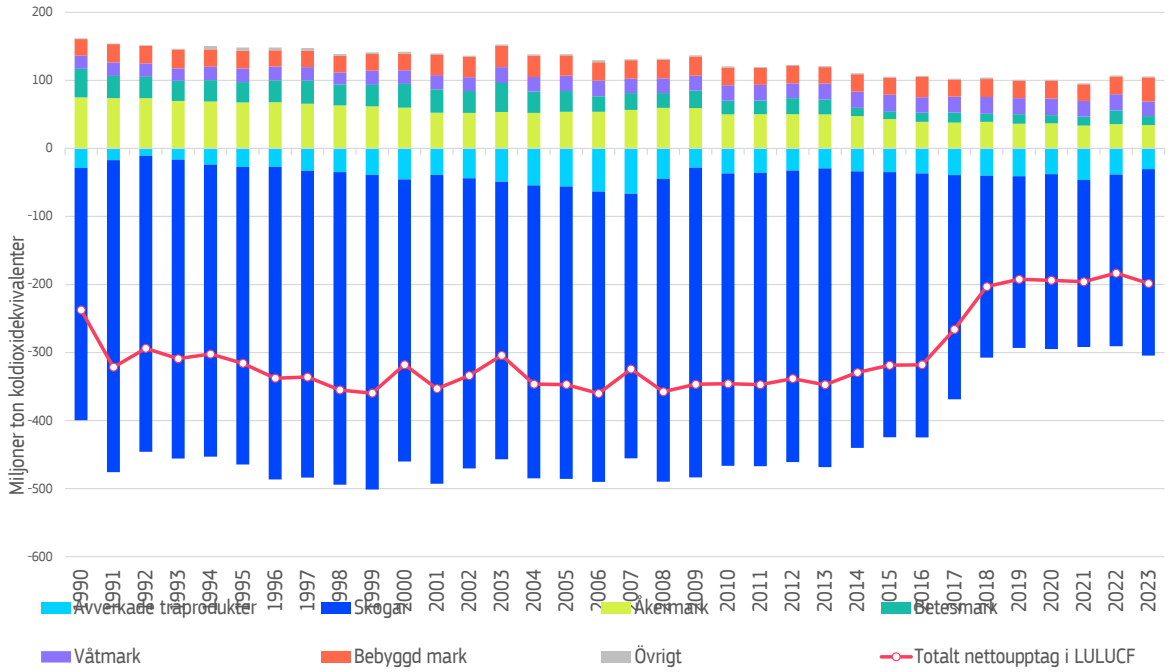
Inom EU absorberar sektorn för markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) mer växthusgaser än den släpper ut, vilket gör att betydande mängder kol avlägsnas från atmosfären. Sektorn spelar därför en viktig roll för att uppnå EU:s klimatpolitiska mål genom att förbättra upptagen och öka motståndskraften inom jord- och skogsbrukssektorerna.

Som en central pelare för EU:s bioekonomi spelar sektorn även en viktig roll för omställningen till en klimatneutral och motståndskraftig ekonomi, till exempel genom att tillhandahålla livsmedel och material som ersätter fossila eller koldioxidintensiva material.

Nettoupptaget ökade med 15 miljoner ton 2023 jämfört med 2022, vilket resulterade i en nettokolsänka på −198 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2023. Trots denna förbättring har kolsänkan minskat i oroande takt under det senaste årtiondet. Denna utveckling beror främst på ökad skörd och långsammare skogstillväxt. Detta är i sin tur följden av att klimatförändringarna har fått allt större konsekvenser. Mer frekventa och allvarligare skogsbränder, vindskador, torka och insekts- och svampangrepp minskar skogens förmåga att absorbera koldioxid. I vissa fall är åldrande skogar också en faktor. Skogarnas framtida förmåga att ta upp koldioxid är därför osäker, och EU kan riskera att förlora möjligheten att kompensera koldioxidutsläppen från andra källor.

För närvarande är mark som används för bebyggelse, åkermark, våtmarker och gräsmark de huvudsakliga källorna till LULUCF-utsläpp (se figur 19).

Figur 19: Utsläpp och upptag från marksektorn 1990–2023 per huvudsaklig markanvändningskategori (EU-27)



4.1 Målet för LULUCF

Målet för LULUCF är att öka det markbaserade nettoupptaget i EU med ytterligare −42 miljoner ton koldioxidekvivalenter fram till 2030 jämfört med referensperioden 2016–2018[40].

För perioden 2021–2025 gäller särskilda bokföringsregler för olika markbokföringskategorier, vilka utgår från historiska riktmärken (såsom referensnivån för skog). Medlemsstaterna måste följa regeln om icke-debitering, vilken innebär att ”bokförda” utsläpp inte får överstiga ”bokförda” upptag.

För perioden 2026–2030 gäller en förenklad rapportering där bokföringsreglerna och de motsvarande riktmärkena har avskaffats. Det ytterligare målet på −42 miljoner ton koldioxidekvivalenter omfattar alla rapporteringskategorier för LULUCF och fördelas mellan medlemsstaterna genom individuella mål baserat på deras andel av den totala brukade markarealen. De nationella målen för 2030 kräver att varje medlemsstat höjer sin klimatambition och genomför ytterligare åtgärder inom jordbruk och skogsbruk. Mer information finns i kapitel 10 i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar.

[40] Det genomsnittliga nettoupptaget per år för åren 2016, 2017 och 2018 enligt den växthusgasinventering som lämnades in 2020, plus det ytterligare nettoupptaget på −42 miljoner ton koldioxidekvivalenter, ger ett nettoupptag på EU-nivå på totalt −310 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Eventuella metodologiska justeringar på grund av förbättringar i rapporteringen av inventeringsuppgifter kommer att beaktas i kontrollen av efterlevnaden av målet för 2030.

4.2 Bedömning av framstegen

Den negativa trenden med minskande nettoupptag under senare år kvarstår. Både de preliminära siffrorna för fullgörandeperioden 2021–2025 och medlemsstaternas prognoser för fullgörandeperioden 2026–2030 tyder på att målet inte kommer att nås.

Baserat på de inlämnade inventeringsuppgifterna för 2025 visar det preliminära ”bokförda” saldot för perioden 2021–2023 ett totalt nettoutsläpp i EU på 52 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Åtagandet att inte generera nettoutsläpp förväntas därför inte uppfyllas på EU-nivå, enligt de siffror som för närvarande finns tillgängliga. Dessa siffror kan emellertid förändras under de kommande åren på grund av de förbättrade metoder som planeras för växthusgasinventeringarna. Dessa förändringar, och de eventuella flexibiliteter som finns tillgängliga för medlemsstaterna, kommer att beaktas före den efterlevnadskontroll för 2021–2025 som kommer att genomföras 2027[41].

Baserat på uppgifter för de tre åren av fullgörandeperioden (2021–2023), och bortsett från flexibiliteter, uppvisade elva medlemsstater bokförda nettoutsläpp. De kan därför få svårt att uppfylla åtagandet för 2025. Tyskland, Finland och Portugal uppvisar de största nettoutsläppen[42]. Å andra sidan uppfyller 16 av medlemsstaterna åtagandet att inte generera nettoutsläpp, dvs. de bokförda upptagen är högre än de bokförda utsläppen. Italien, Rumänien och Spanien uppvisar de största nettoupptagen[43]. Återigen är det viktigt att notera att dessa siffror kan komma att ändras på grund av de förväntade förbättringarna av metoderna.

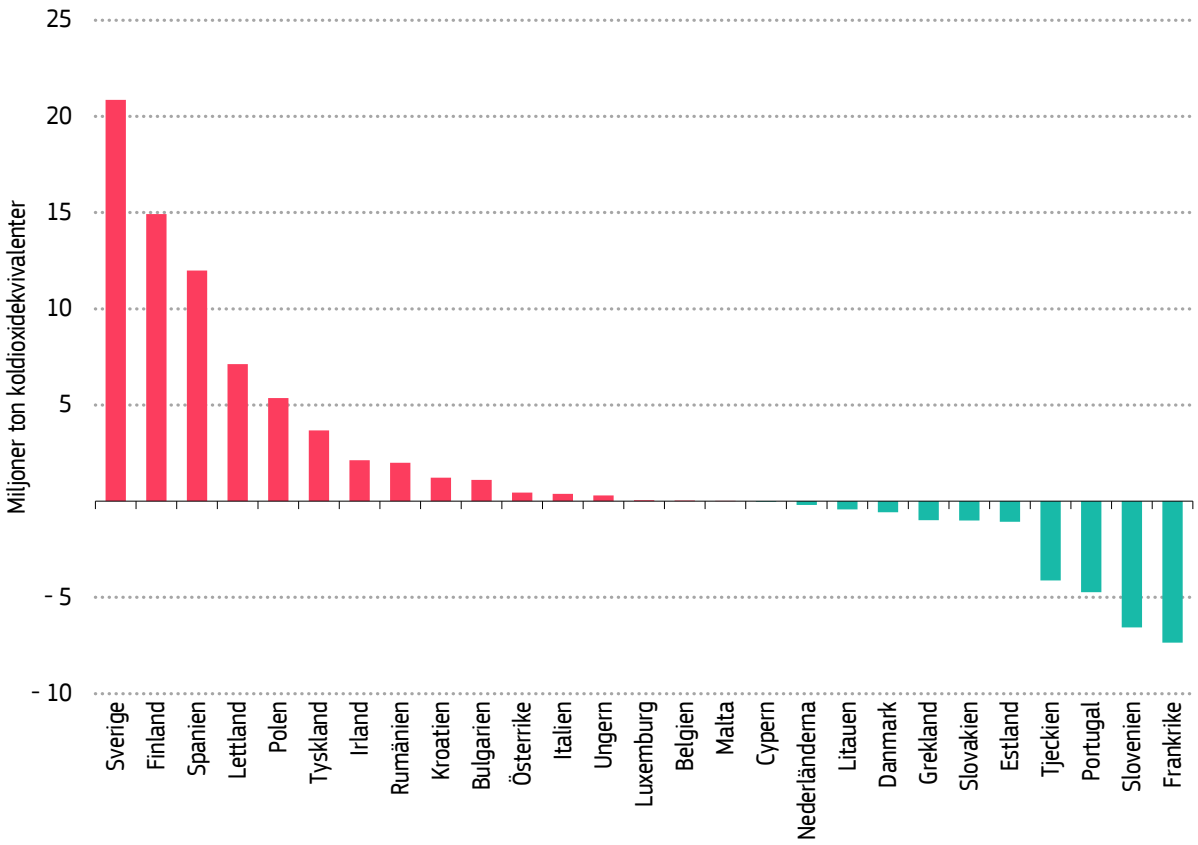
De senaste prognoserna från medlemsstaterna visar att EU som helhet inte är på rätt spår för att uppnå målet att generera ytterligare 42 miljoner ton koldioxidekvivalenter i nettoupptag senast 2030, utan att det finns ett glapp på omkring 40–55 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Sverige, Finland och Spanien förväntas ha det största gapet till sina nationella mål för 2030, medan Frankrike, Slovenien och Portugal räknar med det största överskottet jämfört med sina respektive mål för 2030 (figur 20).

[41] Medlemsstaterna förbättrar kontinuerligt sina metoder för rapportering av växthusgasinventering när det gäller uppgifternas riktighet. Omräkningar baserade på bättre uppgifter återspeglas i inventeringarna över tid. Följaktligen kommer vissa historiska riktmärken som använts för redovisning, däribland referensnivåerna för skog, att behöva uppdateras i enlighet med detta. Det finns även särskilda flexibiliteter i LULUCF-förordningen, t.ex. för naturliga störningar, som medlemsstaterna kan använda. Dessa aspekter måste beaktas före efterlevnadskontrollen gentemot åtagandet att inte generera nettoutsläpp för fullgörandeperioden 2021–2025. Kommissionen har inrättat en process för att bistå medlemsstaterna och underlätta utarbetandet av dessa uppdateringar under de kommande månaderna.

[42] Medlemsstater med nettoutsläpp är i fallande storleksordning Tyskland, Finland, Portugal, Frankrike, Tjeckien, Österrike, Sverige, Estland, Lettland, Belgien, Cypern.

[43] Medlemsstater med nettoupptag är i stigande storleksordning Malta, Luxemburg, Slovenien, Litauen, Nederländerna, Grekland, Kroatien, Slovakien, Bulgarien, Irland, Polen, Ungern, Danmark, Spanien, Rumänien, Italien.

Figur 20: Beräknat glapp i förhållande till de nationella målen för 2030 med ytterligare åtgärder, baserat på medlemsstaternas prognoser för 2030 (miljoner ton koldioxidekvivalenter)



Anmärkning: Glappen i förhållande till LULUCF-målet för 2030 har beräknats med beaktande av medlemsstaternas senaste inventeringsuppgifter och prognoser för växthusgasutsläpp (båda lämnades in 2025) och inbegriper en omjustering för att ta hänsyn till eventuella skillnader mellan inventeringsuppgifterna och prognoserna. Eftersom medlemsstaterna fortlöpande förbättrar sina metoder för inventering av uppgifter och utarbetande av prognoser för att göra dem noggrannare kan beräkningarna av glappen ändras i framtiden.

Det är av största vikt att medlemsstaterna snabbt utformar och genomför lämpliga strategier för att se till att de uppnår sina klimatmål. Detta bör omfatta åtgärder för att hjälpa jordbrukare, skogsbrukare och andra berörda grupper att utarbeta hållbara affärsmodeller i linje med dessa mål.

4.3 Åtgärder för att öka marköövervakningen

Enligt LULUCF-förordningen ska alla medlemsstater inrätta system för att bland annat övervaka kollagren i mark och biomassa.

Medlemsstaternas växthusgasinventeringar ligger till grund för klimatåtgärderna och utvecklas fortlöpande. Mer exakta och aktuella uppgifter om mark, jord och skog kommer att göra det lättare att fastställa vilka åtgärder som ger de största klimatfördelarna. Övergripande och jämförbara övervakningssystem för mark med avancerad teknik som modellering och satelliter är avgörande för ett kostnadseffektivt beslutsfattande och investeringar i marksektorn, både i medlemsstaterna och längs

bioekonomins värdekedjor. Kommissionen bistår medlemsstaterna i dessa insatser, bland annat genom Horisont Europa-programmet och satellitprogrammet Copernicus.

4.4 Närstående initiativ som är relevanta för jord- och skogsbruk

EU-förordningen om kolupptag och kolinlagrande markanvändning antogs 2024 för att **främja och påskynda högkvalitativa koldioxidupptag och utsläppsminskningar**. Den omfattar tre skilda typer av verksamheter, närmare bestämt

- permanenta kolupptag,
- kolinlagrande markanvändning, och
- koldioxidlagring i långvariga produkter.

Genom att certifiera produkter för lagring av koldioxid, såsom träbaserade byggprodukter, kommer förordningen även att ge markförvaltare nya affärsmöjligheter och stödja tillväxten av den hållbara cirkulära bioekonomin. Detta kommer att hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina LULUCF-mål.

4.5 Incitament för koldioxidupptag och hållbara metoder

Många finansieringsmekanismer och incitament finns tillgängliga eller håller på att utarbetas för att främja koldioxidupptag, antingen genom offentliga eller privata källor.

EU tillhandahåller finansiering inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken, de sammanhållningspolitiska fonderna och andra EU-program som Life eller Horisont Europa (särskilt EU-uppdraget om mark). År 2023 antog kommissionen en vägledning om EU:s finansieringsmöjligheter för friska marker.

Medlemsstaterna kan även stödja användningen av hållbara förvaltningsmetoder inom ramen för reglerna för statligt stöd, vilka har reviderats för att göra det möjligt att tillhandahålla skogsekosystemtjänster som klimatreglering och återställande av biologisk mångfald. Kommissionens vägledning om betalningssystem för skogsekosystemtjänster ger ytterligare information till de berörda grupperna. Den gemensamma jordbrukspolitiken och det statliga stödet omfattar även finansiering av investeringar och åtgärder, däribland utbildning, rådgivning eller samarbete som bidrar till att maximera effekterna.

Initiativ inom den privata sektorn med koppling till frivilliga koldioxidmarknader eller en kombination av olika finansieringsalternativ kan komplettera och ytterligare främja det storskaliga utnyttjandet av kolinlagrande markanvändning.

5. Industriell koldioxidhantering

Viktiga punkter

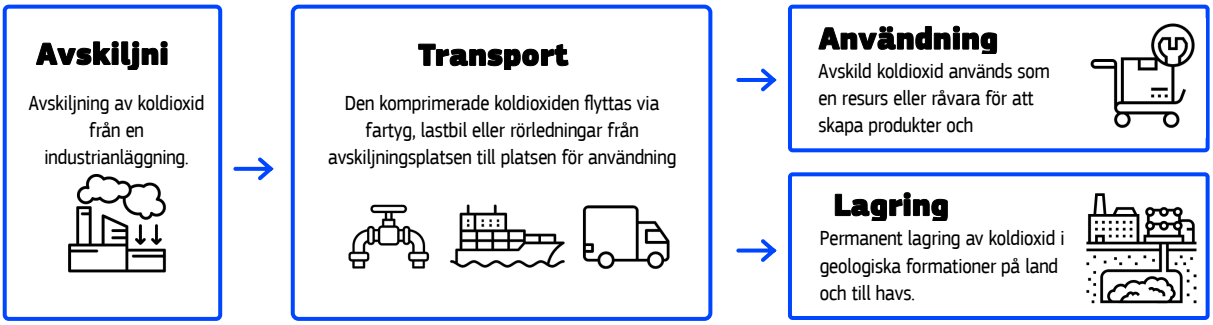
- Avskiljning och permanent lagring av koldioxidutsläpp är en förutsättning för att klimatneutralitet ska kunna uppnås senast 2050.
- Under 2024 utarbetade Europeiska kommissionen en strategi för att möjliggöra industriell koldioxidhantering.
- EU har satt ett mål för den kapacitet för koldioxidinjektion som ska finnas tillgänglig senast 2030 och ålagt olje- och gasföretagen att uppfylla detta mål.

Konsekvensbedömningen av klimatmålet för 2040 visar att upp till 300 miljoner ton koldioxid skulle behöva avskiljas och att omkring 200 miljoner ton koldioxid skulle behöva lagras senast 2040 för att uppnå det föreslagna målet att minska utsläppen av växthusgaser med 90 %. I mitten av århundradet behöver omkring 450 miljoner ton koldioxid avskiljas och omkring 250 miljoner ton koldioxid lagras. Strategin för industriell koldioxidhantering omfattar en vision med ett antal åtgärder för att nå dessa mål.

Koldioxid kan avskiljas för att förhindra att den släpps ut i atmosfären och sedan antingen lagras eller användas. Dessa metoder kallas avskiljning och lagring av koldioxid (CCS) respektive avskiljning och användning av koldioxid (CCU). Det mesta av den koldioxid som förväntas avskiljas bör komma från industriprocesser (t.ex. anläggningar för avfallsförbränning eller klinkertillverkning).

Avskild koldioxid kan även vara av biogent eller atmosfäriskt ursprung. Biogen koldioxid produceras genom biologiska processer och kan till exempel avskiljas från biomassakraftverk eller anläggningar för energiåtervinning. Atmosfärisk koldioxid förekommer naturligt i atmosfären. Avskiljning och permanent lagring av koldioxid av biogent eller atmosfäriskt ursprung är en metod som kallas permanent kolupptag.

Figur 21: System för avskiljning, användning och lagring av koldioxid



Strategin för industriell koldioxidhantering är ett viktigt steg mot en mer enhetlig användning av avskiljning och lagring av koldioxid (CCS), avskiljning och användning av koldioxid (CCU) och permanent kolupptag i Europa. Strategin ger stöd till skapandet av en inre marknad för transport- och lagringstjänster för koldioxid i hela Europa senast 2030.

I den ram för certifiering av koldioxidupptag som antogs i slutet av 2024 fastställs EU-regler för att mäta och verifiera verksamheter för högkvalitativa koldioxidupptag. Ramen är avsedd att stödja den frivilliga marknaden och skulle kunna utgöra en grund för den framtida integreringen av inhemska permanenta upptag i EU:s utsläppshandelssystem. I given för en ren industri från 2025 knyts klimatmålen till industrins konkurrenskraft. Avskiljning, användning och lagring av koldioxid prioriteras för sektorer där det är svårt att minska koldioxidutsläppen, och en möjlig förändring av EU:s utsläppshandelssystem föreslås för att belöna permanent koldioxidlagring.

Sedan december 2024 ska medlemsstaterna lämna in en årlig lägesrapport om behoven i samband med avskiljning, transport och lagring av koldioxid. Rapporten ska innehålla

- pågående projekt för avskiljning, lagring och transport av koldioxid,
- motsvarande behov av injektions- och lagringskapacitet,
- nationella stödåtgärder, strategier och mål för avskiljning av koldioxid.

Alla medlemsstaternas årliga rapporter finns tillgängliga på webbplatsen för EU:s mål för koldioxidlagring.

EU strävar efter att skapa en EU-marknad för koldioxidlagringstjänster. För att uppnå detta innehåller förordningen om nettonollindustrin ett EU-mål för injektionskapacitet för koldioxid på minst 50 miljoner ton per år senast 2030, vilket 44 olje- och gasproducenter i EU är skyldiga att uppnå. Dessa producenter måste utveckla en årlig injektionskapacitet för koldioxid i EU senast 2030[44]. Från och med 2025 kommer kommissionen att offentliggöra en årlig rapport om framstegen mot målet.

Senast den 30 juni 2025 skulle producenterna ha lämnat in en detaljerad plan till kommissionen för att förklara hur de har förberett sig för att bidra till EU:s mål för injektionskapacitet för koldioxidutsläpp 2030. Dessa planer bör bekräfta hur stor kapacitet för lagring och injektion av koldioxid producenterna planerar att ha utvecklat senast 2030 och vilka metoder och delmål de kommer att använda för att uppnå detta mål. Från och med den 30 juni 2026 ska olje- och gasproducenterna rapportera till kommissionen varje år och redogöra för sina framsteg mot målet. Kommissionen kommer att offentliggöra dessa rapporter.

[44] Kommissionens beslut (EU) 2025/1479 av den 22 maj 2025 om angivelse av proportionella bidrag till unionens mål för kapacitet för koldioxidinjektion till 2030 från enheter som innehar ett tillstånd enligt definitionen i artikel 1.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG.

6. Klimatresiliens och klimatanpassning

Viktiga punkter

- Klimatrelaterade händelser undergräver EU:s konkurrenskraft, säkerhet och välstånd. Klimatresiliens bör omgående bli en integrerad del av all EU-politik.
- Ett förslag om en integrerad EU-ram för klimatresiliens håller på att utarbetas och ska läggas fram 2026.
- Inbyggd resiliens är en central princip. Den innebär att alla investeringar som är sårbara eller utsatta för klimatpåverkan måste utformas för att hantera och motstå klimatrisker som kan uppstå under deras livstid, utan att deras värde eller nytta går förlorade på ett oacceptabelt sätt.
- EU:s medlemsstater har gjort stora framsteg när det gäller att utveckla politiken för resiliens och anpassning under det senaste året, även om de ännu inte har genomfört de genomgripande förändringar som krävs.
- Ytterligare insatser krävs för att förbereda och genomföra anpassningsåtgärder inom alla sektorer.

Klimatförändringarnas effekter är tydliga redan i dag. Stormar, värmeböljor, torka, skogsbränder och översvämningar skadar bostäder, vägar, naturområden, finanser och den övergripande ekonomin i alla EU-länder. Enligt EU-lagstiftningen ska EU och dess medlemsstater göra framsteg med att

- **bygga upp kapacitet för anpassning:** ta reda på vad som väntar och planera därefter,
- **stärka resiliensen:** hjälpa människor, platser och system att stå emot störningar och återhämta sig snabbt, och
- **minska sårbarheten:** se till att samhällen och tillgångar inte är exponerade för klimatskador.

Även om vissa framsteg har gjorts är EU-åtgärderna och de nationella åtgärderna fortfarande inte tillräckliga i dagens läge.

6.1 Klimatrelaterade händelser och ekonomiska förluster

År 2024 offentliggjorde Europeiska miljöbyrån den första **europeiska klimatriskbedömningen**. Bedömningen visade att 34 av 36 stora klimatrisker i fem olika riskkluster (ekosystem, hälsa, infrastruktur, livsmedel samt ekonomi och finans) skulle kunna nå kritiska eller till och med katastrofala nivåer under detta århundrade vid scenarier med hög uppvärmning. Resultaten i rapporten *European State of the Climate 2024*[45] visade också att dessa risker hotar många européers livsbetingelser, levebröd och välbefinnande.

[45] Om inget annat anges baseras alla uppgifter i detta avsnitt på denna rapport.

Sedan 1980-talet **har Europa värmts upp dubbelt så snabbt som det globala genomsnittet**, vilket gör Europa till den kontinent som värms upp snabbast. År 2024 var enligt alla dataset det varmaste år som registrerats i Europa, och nästan hälften (omkring 48 %) av kontinenten upplevde rekordhöga årstemperaturer. Den genomsnittliga yttemperaturen på havet och sjöarna i Europa 2024 nådde också den högsta registrerade nivån, något över det tidigare rekordet från 2023. Glaciärerna i Skandinavien minskade rekordsnabbt och uppvisade den största tillbakagången även globalt sett.

I Europa orsakar extremvärme omkring 95 % av alla klimatrelaterade dödsfall[46]. Under de senaste 20 åren har de värmerelaterade dödsfallen ökat med omkring 30 %, vilket främst har drabbat människor som bor i tätbebyggda städer på grund av den urbana värmeöeffekten[47].

Skogsbränder härjade 2024 över 400 000 hektar (4 000 km²) i 21 av de 27 EU-länderna och påverkade livet för 42 000 människor. Detta är något över genomsnittet för perioden 2006–2023, men mindre än under de tre föregående åren[48]. Allvarliga skogsbränder bröt dock ut ovanligt tidigt på säsongen, däribland på flera grekiska öar och på Madeira redan i juli. Bara under en vecka drabbades över 100 000 hektar mark i Portugal av bränder, vilket motsvarar omkring 32 % av alla brandhärjade områden i Europa[49]. I Bulgarien var den totala registrerade brandhärjade arealen den högsta under mer än ett decennium, med 256 bränder över en sammanlagd yta på 45 000 hektar. I slutet av augusti 2025 hade nästan en miljon hektar brandhärjats sedan början av året, mer än en tredubbling av genomsnittet på 293 000 hektar under perioden 2006–2024[50].

Vid sidan av de ovanligt höga temperaturerna påverkades vattennivåerna i stora delar av sydöstra Europa av den **långvariga bristen på nederbörd**, vilket ledde till problem för **jordbruket, ekosystemen och energiproduktionen**. Till exempel visar uppgifter från flera källor att vattennivåerna på Sicilien låg under varningsnivåerna i början av juli 2024 och att volymerna var 45 % lägre än året innan[51]. Många kommuner utfärdade bevattningsförbud, eftersom torkan orsakade stora förluster i jordbruksproduktionen. Detta drabbade särskilt skörden av citrusfrukter, vete och vin, där de ekonomiska förlusterna uppskattades till 2,7 miljarder euro[52].

Under 2024 upplevde sydöstra Europa en allvarlig torka med den torraste sommaren på 12 år, och i Centraleuropa blev september den våtaste månaden sedan 1979 när stormen Boris drog in med **extrem nederbörd** över åtta av medlemsstaterna. De

---

[46] *Economic losses from weather- and climate-related extremes in Europe* |Europeiska miljöbyråns hemsida (inte översatt till svenska).

[47] *Extreme weather and human health* | Copernicus (inte översatt till svenska).

[48] Dessa siffror motsvarar omkring 80 % av den yta som registrerades 2023 och endast hälften av 2022 års totala yta. *Advance report on forest fires in Europe, Middle East and North Africa 2024* – Europeiska unionens publikationsbyrå (s. 10) (inte översatt till svenska).

[49] *Wildfires* | Copernicus (inte översatt till svenska).

[50] EFFIS – statistikportalen.

[51] *Persistent droughts: critical water shortages and crops threatened* – Europeiska kommissionen.

[52] *Persistent droughts: critical water shortages and crops threatened* – Europeiska kommissionen.

utbredda översvämningarna 2024 drabbade uppskattningsvis 413 000 människor och ledde till att minst 335 personer miste livet.

Skadorna till följd av stormarna och översvämningarna i Europa 2024 beräknas ha kostat minst 18 miljarder euro, och de försäkrade förlusterna på grund av översvämningar var de näst högsta någonsin[53]. **Av alla naturkatastrofer som drabbade Europa 2024 orsakades de tre mest kostsamma av översvämningar**. Den kraftiga översvämningen i Spanien orsakade skador för 10 miljarder euro, där mindre än hälften av tillgångarna var försäkrade. Översvämningarna i Tyskland, Polen, Italien, Österrike och Tjeckien orsakade en total förlust på 5 miljarder euro, varav endast 2 miljarder var försäkrade. Översvämningarna till följd av stormen Boris i Tjeckien, Österrike, Polen, Italien, Slovakien, Rumänien och Ungern ledde till förluster på 4 miljarder euro, varav hälften var försäkrade[54]. Klimatförändringarna har varit orsaken till mer än en tredjedel av alla **väderrelaterade försäkringsförluster** under de senaste 20 åren[55]. Under 2023 var endast omkring en fjärdedel av de ekonomiska förlusterna i EU försäkrade, och i vissa EU-länder låg andelen under 5 %[56].

Den ökade frekvensen och intensiteten hos många av dessa extrema väderhändelser medför även ökade risker för den **bebyggda miljön och infrastrukturen** i Europa och för de tjänster de tillhandahåller. En undersökning från kommissionen visar att klimatförändringarna kommer att påskynda korrosionen i äldre byggnader av armerad betong och att reparationskostnaderna kommer att uppgå till 76–883 miljarder euro fram till 2100.

Extrema värmeböljor och bränder, kraftiga regnväder och översvämningar samt snöfall och åskväder sätter **transportsystemets** motståndskraft på prov. Väderhändelserna påverkar systemets operativa och ekonomiska funktion, vilket leder till förseningar eller inställda järnvägstransporter[57]. Marina värmeböljor har även betydande socioekonomiska konsekvenser, särskilt för branscher som **fiske, vattenbruk och turism**. Olika grupper av människor och **kulturer** i Europa påverkas också av klimatförändringarna. I norra Europa har klimatförändringarna till exempel en djupgående inverkan på samernas försörjning, och hotar därmed kulturen och välfärden för en av Europas ursprungsbefolkningar.

Omfattningen av de framtida ekonomiska förlusterna **kommer att bero på vilka åtgärder som vidtas för att begränsa klimatpåverkan, för att genomföra klimatanpassningsåtgärder och för att öka motståndskraften hos klimatexponerade tillgångar**. I alla scenarier skulle EU:s årliga förluster kunna uppgå till 2,2 % av BNP 2070, och en fjärdedel av EU:s regioner skulle kunna drabbas av BNP-

[53] *Hurricanes, severe thunderstorms and floods drive insured losses above USD 100 billion for 5th consecutive year, says Swiss Re Institute* | Swiss Re.
[54] Munich Reinsurance Company 2024 Factsheet.
[55] *Climate change accounts for over a third of insured weather losses this century and rising* – Insure Our Future Global.
[56] EIOPA and ECB joint paper: *Towards a European system for natural catastrophe risk management* – EIOPA.
[57] *2024 Rail Environmental Report* | Europeiska unionens järnvägsbyrå (s. 76).

förluster på över 5 %[58]. Om den globala uppvärmningen ligger kvar permanent över den gräns på 1,5 grader som fastställs i Parisavtalet skulle EU:s ackumulerade ytterligare förlust av BNP kunna växa till 2,4 biljoner euro mellan 2031 och 2050[59].

Europeiska kommissionen genomförde nyligen en undersökning av hur arbetsproduktiviteten påverkas av den ökade värmestressen i EU:s regioner. Undersökningen visar att **värmestress** på grund av klimatförändringarna kommer att minska arbetsproduktiviteten och BNP i hela Europa och att de södra och sydöstra regionerna kommer att påverkas hårdast. År 2050 kan produktivitetsminskningen uppgå till omkring 0,9 % och BNP-förlusterna till 0,7 % i de mest drabbade regionerna jämfört med en framtid utan påverkan av värmestress. Dessa förluster väntas öka fram till 2080, med en produktivitetsförlust på 2,5 % och en BNP-förlust på över 1,5 %. Om inga anpassningsåtgärder vidtas och de värsta klimatscenarierna förverkligas kan förlusten av arbetsproduktivitet överstiga 6 % i ett fåtal regioner, och BNP-förlusterna kan komma att överstiga 4 %.

6.2 EU-insatser för att öka klimatresiliensen

Med tanke på variationen i de olika klimatrelaterade händelserna är det viktigt att öka klimatresiliensen i vår ekonomi, vårt samhälle och vår infrastruktur för att upprätthålla grundläggande samhällsfunktioner och säkerställa befolkningens välbefinnande. Klimatresiliens och riskhantering är avgörande för ett konkurrenskraftigt, säkert och välmående EU.

Unionens strategi för krisberedskap syftar till att stärka EU:s civila och militära beredskap inför framtida kriser, så att alla är redo och kan reagera snabbt och effektivt vid behov. Strategin kommer att stödja de nationella beredskapsåtgärderna genom att öka samordningen och effektiviteten inom ramen för befintliga strategier och genom att främja en kultur av resiliens mot alla typer av framtida kriser.

Strategin utgår från att klimatriskerna är några av de mest överhängande riskerna. I strategin betonas vikten av att förutse och förebygga risker och hot och behovet av att ta itu med dem på ett heltäckande sätt med tanke på hur de samverkar och ger dominoeffekter. Det huvudsakliga syftet är att utveckla en övergripande och sektorsövergripande bedömning av risker och hot på EU-nivå. Strategin syftar även uttryckligen till att **införliva ”inbyggd klimatresiliens” och ”inbyggd beredskap” i all EU-politik och alla EU-åtgärder**. Genom att använda gemensamma klimatreferensscenarier skulle detta säkerställa en bättre klimatsäkring av politiken för att avvärja framtida kriser och stärka den förebyggande riskhanteringen av klimat, miljö och vattenförvaltning i hela EU.

Under 2024 har fokus legat på att inleda arbetet med en **integrerad ram för klimatresiliens**, inklusive en offentlig inbjudan att lämna synpunkter. Europeiska

[58] Världsbanksgruppen, 2024. *Climate Adaptation Costing in a Changing World*. *Economics for Disaster Prevention and Preparedness*.
[59] EC. 2024. *Europas klimatmål för 2040 och vägen mot klimatneutralitet senast 2050 genom att bygga ett hållbart, rättvist och välmående samhälle*.

miljöbyrån har varit ledande i utarbetandet av en andra europeisk klimatriskbedömning. Den integrerade ramen syftar till att säkerställa att alla investeringar som är sårbara för klimatförändringarnas effekter är utformade för att hantera de klimatrisker som skulle kunna uppstå under deras livstid (inbyggd resiliens).

Enligt **konkurrenskraftskompassen**, som har utarbetats i linje med de ovanstående politiska åtgärderna, ska EU och medlemsstaterna regelbundet uppdatera sina klimatriskbedömningar och förbättra den kritiska infrastrukturen enligt principen om inbyggd resiliens. I konkurrenskraftskompassen anges alternativ för att undvika att leveranskedjor och produktionsanläggningar påverkas av farliga händelser, däribland åtgärder för att införliva klimatresiliens i stadsplaneringen, använda naturbaserade lösningar, utveckla naturkrediter och anpassningar inom jordbruket och samtidigt trygga livsmedelsförsörjningen.

I **visionen för jordbruk och livsmedel** beskrivs effekterna av extrema väderhändelser och förändrade nederbördsmönster för jordbrukarna. För att minska deras sårbarhet och riskexponering kommer incitamenten att utökas för att finansiera anpassningen på gårdsnivå och för att dela riskerna via producentorganisationer eller kooperativ. Inom ramen för strategin kommer den framtida gemensamma jordbrukspolitiken att vara mer inriktad på åtgärder och investeringar som gör jordbrukssektorn motståndskraftig mot de föränderliga villkoren. Mer ambitiösa och genomgripande förändringar kommer att behövas på platser där den nuvarande produktionen inte är hållbar på längre sikt, till exempel genom nya lokala strategier eller forskning och innovation.

Som betonas i **strategin för vattenresiliens** är en annan viktig del av stärkandet av EU:s resiliens att ge stöd till offentliga myndigheter, företag och allmänheten i deras förberedelser inför framtida klimatrisker. Detta kan inbegripa stöd för användningen av digitala verktyg inom EU:s system för tidig varning och övervakning i realtid. I strategin uppmanas till åtgärder för att ge människor och samhällen möjlighet att anpassa sig och skydda sig mot risker. Ett första steg mot att bygga upp samhällets motståndskraft är att se till att allmänheten har tillgång till information om de särskilda risker som människor, företag, markförvaltning och infrastruktur står inför. Även om det redan finns många verktyg för att skydda befolkningen mot klimatrelaterade katastrofer eller mildra deras effekter är de inte alltid tillräckligt kända eller använda. EU och medlemsstaterna måste därför stärka kopplingarna mellan befintliga riskhanteringsverktyg på EU-nivå (t.ex. verktygen för tidig varning i Copernicus katastrofinsatstjänst) och de verktyg som finns tillgängliga på nationell och lokal nivå.

Att integrera klimatrelaterade risker i finanspolitiken är också avgörande för att stärka motståndskraften. I takt med att de ekonomiska och finanspolitiska kostnaderna för klimatförändringarna stiger och omställningsinsatserna accelererar måste de makroekonomiska effekterna av klimatförändringarna bedömas och integreras i de nationella budgetramarna. Betydande framsteg gjordes 2024 med ändringar av **direktivet om krav på medlemsstaternas budgetramverk**, vilket antogs som en del av EU:s reviderade ram för ekonomisk styrning. Från och med 2026 ska alla EU-medlemsstater i möjligaste mån bedöma och rapportera i sina budgetdokument om hur

de makroekonomiska riskerna till följd av klimatförändringarna kan påverka de offentliga finansernas medel- och långfristiga hållbarhet. De ska även rapportera om katastrof- och klimatrelaterade ansvarsförbindelser och offentligfinansiella kostnader till följd av katastrof- och klimatrelaterade chocker. Syftet med dessa bestämmelser är att öka förståelsen och stärka hanteringen av klimatrelaterade finanspolitiska effekter, främja mer proaktiva och riskbaserade budgeteringsmetoder och stödja evidensbaserade politiska beslut och investeringsbeslut.

6.3 Framsteg i medlemsstaterna när det gäller politik och lagstiftning för klimatresiliens och klimatanpassning

De **övergripande förutsättningarna och ramarna för klimatresiliens och klimatanpassning är väl etablerade i hela Europa**[60]. Medlemsstaterna använder en rad olika styrmedel för att hantera klimatriskerna och strävar efter att främja åtgärder för klimatresiliens och klimatanpassning, däribland

- särskilda lagar om klimatanpassning,
- nationella klimatlagar och andra rättsakter med anpassningsregler,
- nationella strategier och planer för anpassning, och
- sektorsspecifika och regionala anpassningsplaner.

Tyskland har antagit en särskild **fristående lag om klimatanpassning**, och Litauen förbereder för närvarande en liknande rättsakt. Allt flera länder inför **anpassningsregler** i sina nationella klimatlagar för att ge större rättslig verkan åt anpassningsåtgärderna. Tretton av medlemsstaterna har gett klimatanpassning full rättslig verkan på detta sätt.

Nationell anpassningsplanering och uppdaterade klimatriskbedömningar är en förutsättning för genomförandet av politiken. Enligt EU-lagstiftningen ska medlemsstaterna anta och genomföra nationella anpassningsstrategier och anpassningsplaner. Framsteg har redan gjorts på detta område. **Samtliga EU-länder hade infört en anpassningsstrategi eller en anpassningsplan 2025** (se figur 22). Mellan 2023 och 2025 antog eller uppdaterade elva av medlemsstaterna sin strategi eller plan.

EU-länderna gör framsteg när det gäller att utveckla sina **nationella klimatriskbedömningar**. De vidtar åtgärder för att utveckla och uppdatera kunskapen om klimatrelaterade faror, sårbarheter, effekter och risker, och ökar insatserna för evidensbaserat beslutsfattande när det gäller anpassning. Nästan alla medlemsstater hanterar klimatrisker i någon form, från tematiska eller sektorsspecifika analyser till sektorsövergripande, övergripande klimatriskbedömningar.

Sex medlemsstater har rapporterat att de har slutfört sin nya eller uppdaterade nationella klimatriskbedömning för 2023–2025. Antalet medlemsstater som har tillgång till en omfattande och nationell bedömning har ökat till 21. Tretton av medlemsstaterna

[60] *From adaptation to action: insights into progress and challenges across Europe*. Europeiska miljöbyrån 2025 (inte översatt till svenska).

har rapporterat att de planerar eller har infört nya, omfattande bedömningar på nationell nivå.

Minst en tredjedel av medlemsstaterna har slutfört nya **tematiska eller sektoriella klimatriskbedömningar**. **De flesta av medlemsstaterna har tillgång till åtminstone någon form av sektoriell eller tematisk klimatrisk- eller sårbarhetsbedömning**.

Även om medlemsstaternas politiska beredskap stadigt har ökat på nationell nivå behövs det **mer samstämmiga politiska ramar för övervakning, rapportering och utvärdering** på alla nivåer. För närvarande finns det inga samstämmiga uppgifter om genomförandet av anpassningspolitiken i alla medlemsstater, men nyligen genomförda utvärderingar visar att genomförandet och metoderna för att utvärdera anpassningarnas effektivitet och ändamålsenlighet släpar efter. Det är mycket viktigt att se till att **anpassning integreras i sektorspolitiken**. Trots den ökande trenden att införa sektoriella och tematiska anpassningsåtgärder på nationell nivå är fler åtgärder nödvändiga inom sektorspolitiken, t.ex. inom hälso- och sjukvårdssektorn.

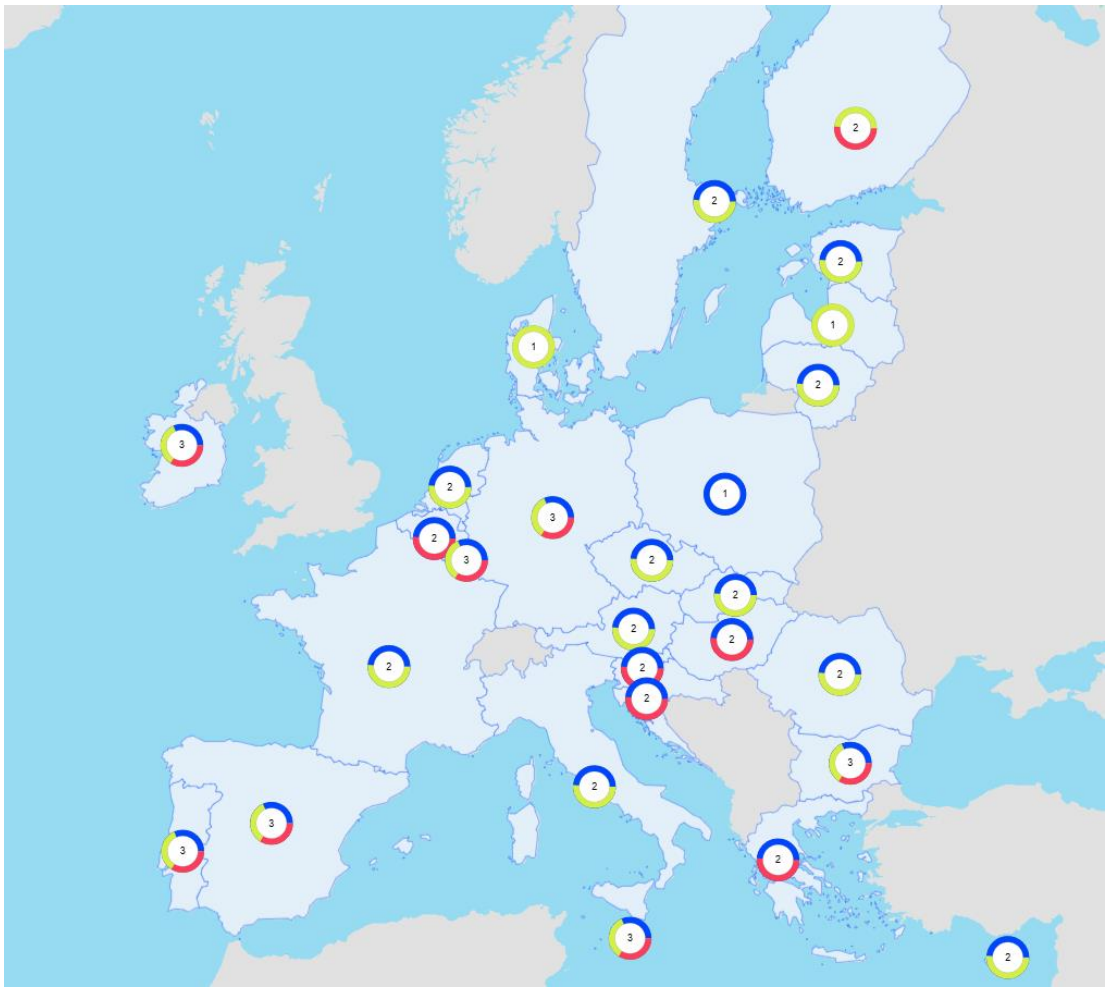
Nationella, regionala och lokala myndigheter införlivar allt oftare rättvisa i sin utformning och planering av anpassningspolitiken. På liknande sätt har rättvisa i allt högre grad börjat beaktas i anpassningsplaneringen av städer på regional och lokal nivå. Det finns flera exempel runtom i Europa på att deltagandeprocesser används som underlag för politiken. Inkluderingen av utsatta grupper i rättvisearbetet behöver dock fortfarande förbättras (se kapitel 11 i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar för mer information).

Den utveckling som beskrivs ovan ligger i linje med kommissionens rekommendationer och medlemsstaternas svar på dem. I sin bedömning från september 2023 konstaterade kommissionen att medlemsstaternas åtgärder i många fall behövde förbättras för att bli mer förenliga med målen i överenskommelserna på europeisk och internationell nivå och för att säkerställa kontinuerliga framsteg med att förbättra anpassningsförmågan, stärka motståndskraften och minska sårbarheten för klimatförändringar. Efter bedömningen utfärdade kommissionen skräddarsydda rekommendationer till 26 av medlemsstaterna med hänvisning till en rad olika aspekter under hela policycykeln (se kapitel 11 i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar för mer information).



Mer information om klimatresiliens och klimatanpassning, däribland landsprofiler, fallstudier, vägledning, data och publikationer, finns i Climate-ADAPT-portalen.

Figur 22: Anpassningsstrategier, anpassningsplaner och klimatlagar med bestämmelser om anpassning i EU



6.4 Regionala och lokala insatser [61]

Över hela EU intensifierar regionerna och städerna sitt arbete med klimatresiliens och anpassning. De gör framsteg längs två olika spår:

- **Lagstadgade krav.** Allt fler medlemsstater har börjat tvinga regionala och lokala myndigheter att utarbeta och genomföra klimatanpassningsplaner. Länder som har dessa rättsliga krav ser ofta till att införa strategier eller integrera resiliens och anpassning i sina sektorsprogram, styrmedel och föreskrifter och att genomföra åtgärder genom samordning på flera nivåer.
- **Frivilliga åtgärder.** I länder utan rättsliga krav vidtar regioner och städer allt oftare frivilliga åtgärder, ofta inom ramen för nationella anpassningsplaner eller

[61] Preliminär bedömning av datasetet för 2025 i styrningsförordningen / subnationell anpassning.

EU:s gränsöverskridande program. Myndigheterna stöder ofta detta arbete genom incitament, vägledning och gemensamma initiativ.

Institutionella nätverk på flera nivåer blir allt vanligare för att stödja lokala, regionala och nationella organ i utbytet av kunskap och anpassningen av politiken. EU-medel hjälper regioner och kommuner att finansiera projekt för klimatresiliens och klimatanpassning. (Mer information finns i kapitel 7).

Initiativet borgmästaravtalet, som inrättades 2008 och stöds av Europeiska kommissionen, sammanför tusentals lokala myndigheter som försöker skapa en bättre framtid för sina medborgare. Genom att ansluta sig till initiativet åtar sig de lokala myndigheterna frivilligt att genomföra EU:s klimat- och energimål. Initiativet har en viktig roll för den lokala anpassningsplaneringen i hela Europa genom att tillhandahålla verktyg, nätverk och stöd till aktörerna. Mer än 10 000 lokala myndigheter har åtagit sig att vidta åtgärder inom ramen för de tre pelarna i avtalet, bland annat att stärka motståndskraften och minska energifattigdomen.

7. Investeringar i klimatåtgärder

Viktiga punkter

- Dagens investeringar är en garanti för framtiden. Mellan 1980 och 2023 orsakade klimatrelaterade extrema händelser ekonomiska förluster på 738 miljarder euro i EU, varav 162 miljarder euro bara under perioden 2021–2023. Ett snabbt införande av gröna investeringar minskar de framtida kostnaderna, skapar arbetstillfällen och stärker Europas motståndskraft och energitrygghet.
- Det krävs betydande investeringar för att uppfylla EU:s klimat- och energimål. De årliga investeringarna i EU:s energisystem måste mer än fördubblas jämfört med 2011–2020, till omkring 565 miljarder euro per år 2021–2030.
- Privat kapital är avgörande för omställningen. EU:s ram för hållbar finansiering mobiliserar betydande privata investeringar i hållbara verksamheter. Emissionen av gröna obligationer i EU nådde en rekordnivå på 314 miljarder euro 2024.
- EU-budgeten bidrar till att integrera klimatåtgärder i programmen. Omkring 662 miljarder euro (34 % av budgeten för 2021–2027) har öronmärkts för klimatmål genom program som faciliteten för återhämtning och resiliens, sammanhållningspolitiken, InvestEU och Horisont Europa.

7.1 Investeringsbehov

Mellan 1980 och 2023 ledde klimatrelaterade extrema händelser till ekonomiska förluster på uppskattningsvis 738 miljarder euro i hela EU. Noterbart är att 162 miljarder euro (22 % av alla förluster) gick förlorade bara mellan 2021 och 2023[62]. Dessa stigande kostnader visar att det är brådskande att vidta åtgärder för att ta itu med klimatförändringarna, minska utsläppen av växthusgaser och förbereda samhället för en ökad klimatpåverkan. Förutom att minska klimatpåverkan medför klimatåtgärder större ekonomiska och sociala fördelar. Dessa fördelar omfattar renare luft, bättre folkhälsa och lägre hälso- och sjukvårdskostnader. Detta är även en investering i EU:s strategiska oberoende – det sparar inte bara pengar, utan minskar även EU:s beroende av importerad energi och sårbarheten för chocker. Genom att gå över till förnybar energi skulle EU kunna minska kostnaderna för import av fossila bränslen med 2,8 biljoner euro mellan 2031 och 2050, jämfört med genomsnittet för 2011–2020[63].

Framtida behov

Det är viktigt att investera i åtgärder både för att minska utsläppen av växthusgaser och för att bygga upp vår motståndskraft mot de växande klimateffekterna.

För att begränsa klimatförändringarna och uppfylla EU:s klimat- och energimål för 2030 måste investeringarna i EU:s energisystem öka avsevärt till omkring 565 miljarder euro

[62] Europeiska miljöbyrån (2024). *Economic losses from weather- and climate-related extremes in Europe*.
[63] Konsekvensbedömningen avseende målet för 2040 (SWD(2024) 63 final).

per år mellan 2021 och 2030, jämfört med de 250 miljarder euro som investerades per år under det föregående årtiondet[64]. Detta omfattar inte investeringar för att fasa ut fossila bränslen inom transportsektorn.

Att överge fossila bränslen och samtidigt möta den ökande efterfrågan på el kommer att kräva stora investeringar i förstärkta och moderniserade elsystem med låga utsläpp. Investeringarna i ny kraftproduktion, främst vindkraft och solenergi, och uppgradering av befintliga kraftverk kommer att behöva mer än fördubblas, från omkring 45 miljarder euro till 90 miljarder euro per år.

Det största behovet av tillskott på försörjningssidan gäller elnäten. Investeringarna i överförings- och distributionsinfrastruktur måste tredubblas för att säkerställa en tillförlitlig och effektiv elförsörjning.

På efterfrågesidan måste investeringarna också mer än fördubblas. De största absoluta behoven finns i bostadssektorn, där behovet av investeringar för att renovera byggnader och ersätta värmesystem och apparater uppskattas till 215 miljarder euro per år. Detta är nästan dubbelt så mycket som de genomsnittliga investeringarna 2011–2020.

Den största relativa ökningen kommer att krävas inom industrin. Även om de årliga behoven är lägre i absoluta tal, uppskattningsvis omkring 40 miljarder euro, innebär de en sexfaldig ökning jämfört med föregående årtionde. Investeringar behövs särskilt för att modernisera och avkarbonisera energiintensiva sektorer som stål, cement och kemikalier.

Att uppskatta investeringsgapet när det gäller klimatanpassning kräver mer arbete. För närvarande bygger många investeringar på att de historiska klimatförhållandena kommer att fortsätta i framtiden. Det behövs en strategi som på ett korrekt sätt tar hänsyn till den förväntade framtida klimatutvecklingen för alla investeringar som är utsatta för fysiska risker (principen om inbyggd klimatresiliens, som förklaras i avsnitt 6.2).

Tabell 3: Genomsnittligt årligt investeringsbehov i energisystemet (2023, miljarder euro)

Sektor	2011–2020	2021–2030
Energiförsörjning	80	200
Elnät	20	60
Kraftverk	45	90
Övrigt	20	45
Energibehov	170	365
Industrisektor	5	40
Bostadsbyggnader	115	215
Tjänster	30	80

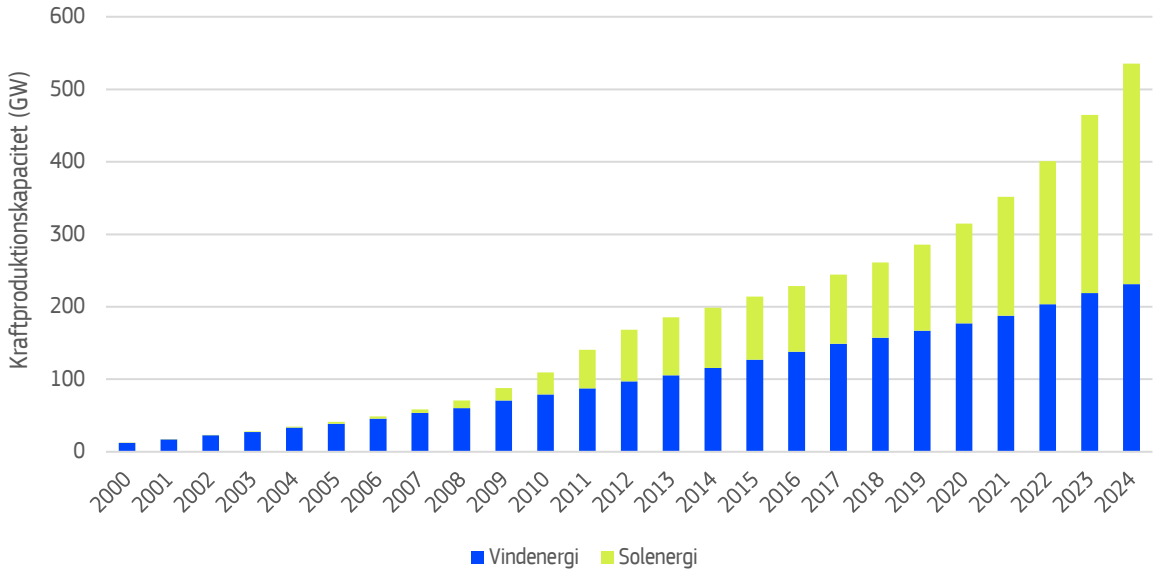
[64] Alla siffror bygger på konsekvensbedömningen av målet för 2040 (SWD(2024) 63 final) och konsekvensbedömningen av lagen om nettonollindustrin (SWD(2023) 68 final).

Jordbruk	15	30
Totalt	**250**	**565**

Framsteg som gjorts

Den senaste utvecklingen visar uppmuntrande tecken på att investeringarna i klimat- och energiomställningen ökar. Den totala installerade kapaciteten för vind- och solenergiproduktion ökade nästan fem gånger mellan 2010 och 2024, och med 70 % mellan 2020 och 2024. De snabbt sjunkande kostnaderna för solpaneler ledde till en årlig ökning av den installerade kapaciteten med mer än 20 % 2022–2024. Under samma period ökade vindkraften med 15 % per år. År 2024 uppgick den kombinerade installerade kapaciteten för produktion av sol- och vindenergi till 535 gigawatt, omkring 47 % av den totala installerade kapaciteten.

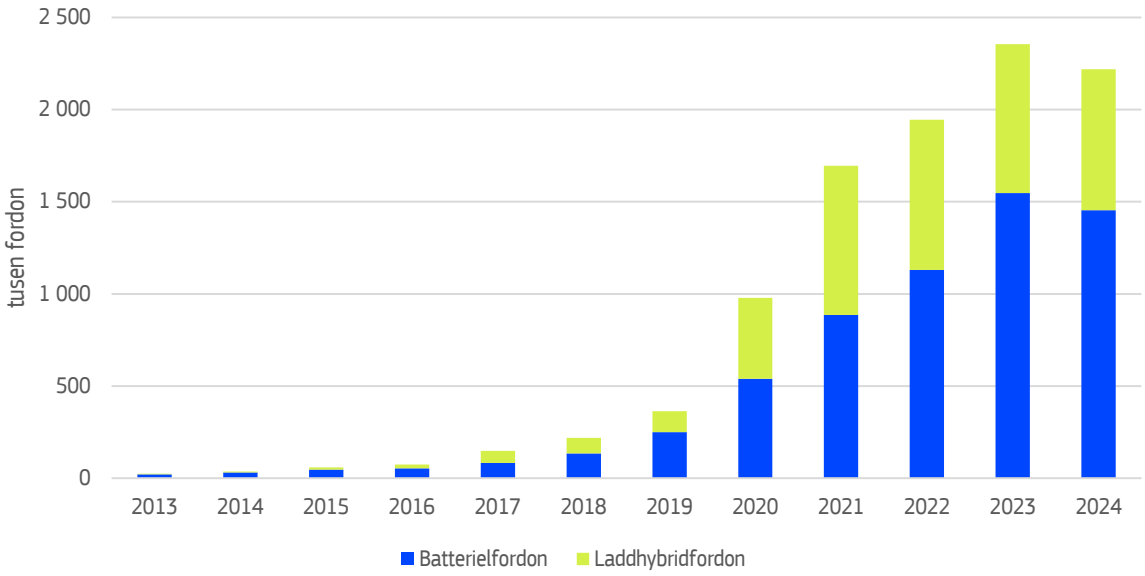
Figur 23: Kapacitet för vind- och solenergiproduktion



Källa: Eurostat (IRENA för 2024).

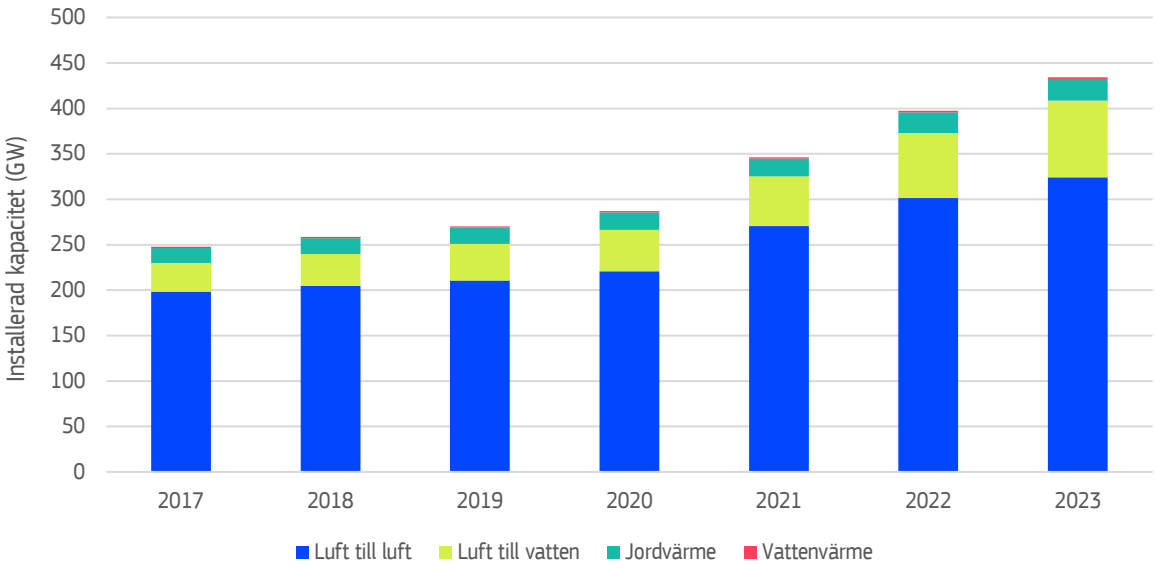
Nyregistreringarna av **batterielfordon och laddhybridfordon har också ökat avsevärt under de senaste åren**, till 1,5 respektive 0,8 miljoner fordon 2024. Investeringarna i värmepumpar har också tagit fart under de senaste åren, om än i lägre takt än för sol- och vindkraftsproduktion, eftersom det fortfarande finns hinder när det gäller konsumenternas acceptans och installationskapaciteten.

Figur 24: Nyregistreringar av bilar (batterielfordon och laddhybridfordon)



Källa: Eurostat.

Figur 25: Installerad kapacitet för värmepumpar



Källa: Eurostat.

7.2 Mobilisering av investeringar från den privata sektorn

Med tanke på de stora investeringsbehoven krävs betydande bidrag från den privata sektorn för att finansiera både klimatresiliens och begränsning av klimatförändringar. Därför har **EU utarbetat en politisk ram som syftar till att underlätta den privata sektorns investeringar i hållbara verksamheter**. Ramen för hållbar finansiering ger investerare tillförlitliga definitioner av hållbar verksamhet (EU-taxonomin) och omfattar krav på att företag och banker ska redovisa sin påverkan på miljön och klimatet (direktivet om företagens hållbarhetsrapportering, förordningen om

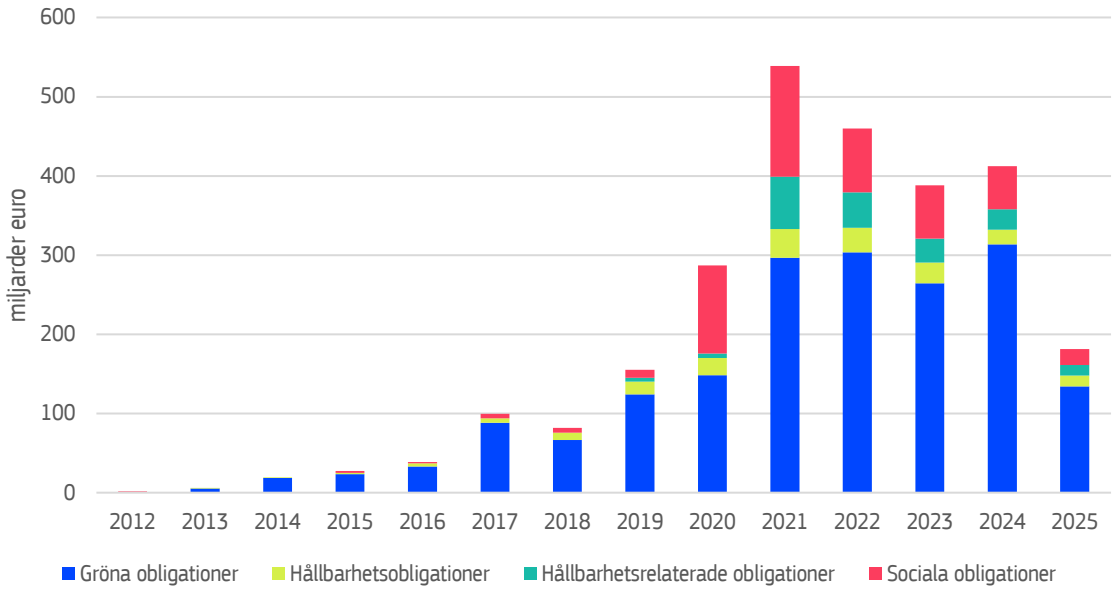
hållbarhetsupplysningar). **Reglerna för hållbar finansiering håller för närvarande på att förenklas** för att minska företagens administrativa börda och samtidigt göra ramen mer genomförbar och effektiv. I februari 2025 lade kommissionen fram lagstiftningsförslag för att minska mängden hållbarhetsrapporter och antalet företag som behöver rapportera denna information. Kommissionen överväger även andra förenklingsåtgärder.

Under de senaste åren har företags- och finanssektorerna riktat betydande resurser till gröna mål i EU. Enligt den senaste rapporten från plattformen för hållbar finansiering uppgick till exempel **de taxonomianpassade kapitalutgifterna från stora börsnoterade europeiska företag till 250 miljarder euro 2023**[65].

Inom finanssektorn har vissa instrument vuxit fram som grundläggande verktyg för att mobilisera privat kapital. I figur 26 anges de årliga beloppen av **ESG-obligationer (miljö, samhällsansvar och bolagsstyrning) i EU**, under första halvåret fram till juni 2025. Gröna obligationer (dvs. obligationer som finansierar gröna projekt) fortsätter att dominera ESG-marknaden. **Nyemissionen av gröna obligationer** uppgick till **314 miljarder euro 2024**, vilket är den högsta nivån sedan den första emissionen 2007. Däremot fortsätter de hållbarhetsrelaterade obligationerna (dvs. obligationer för vilka emittenterna betalar högre ränta om de inte uppfyller sina fördefinierade hållbarhetsmål) att minska och uppgick endast till 26 miljarder euro 2024, jämfört med 66 miljarder euro 2021 och 45 miljarder euro 2022. Denna minskning återspeglar investerarnas striktare förhållningssätt när det gäller hållbarhet. De sociala obligationerna (dvs. obligationer som finansierar sociala projekt) och hållbarhetsobligationerna (dvs. obligationer som finansierar en kombination av gröna och sociala projekt) fortsätter också att minska, vilket förstärker de gröna obligationernas dominans.

[65] Plattformen för hållbar finansiering: *Monitoring capital flows to sustainable investments*.

Figur 26: Årliga emitterade volymer i EU – ESG-obligationer

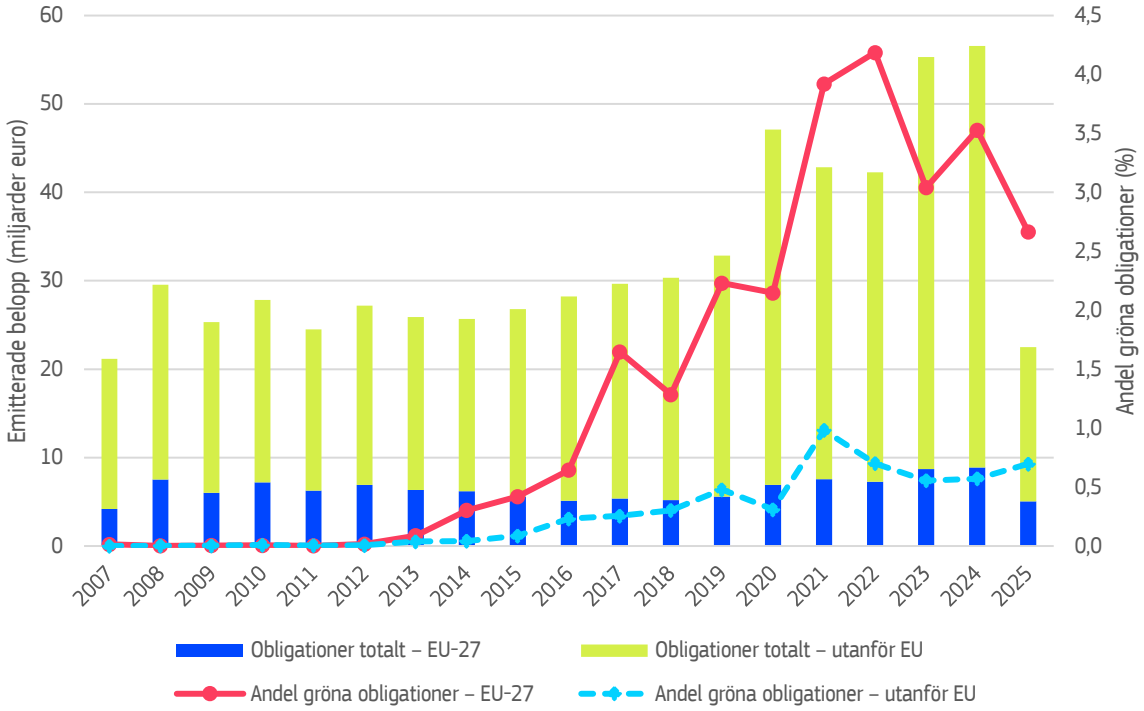


Källa: LSEG, beräkningar av JRC. Uppgifter per den 15 juni 2025.

EU är världsledande på marknaden för **gröna obligationer** (se figur 27). Varje år mellan 2021 och 2024 stod gröna obligationer för mer än 3 % av alla emissioner (nära 2,7 % i mitten av 2025), jämfört med en andel på mindre än 0,5 % utanför EU.

För att öka insynen och trovärdigheten hos dessa finansiella instrument antog EU i december 2024 förordningen om europeiska gröna obligationer, en frivillig ram för emittenter som vill använda denna beteckning på sina obligationer. Denna standard bygger på de detaljerade kriterierna i EU-taxonomin för att definiera grön ekonomisk verksamhet och säkerställa en öppenhet som stämmer överens med bästa marknadspraxis. Genom förordningen införs även tillsyn för företag som genomför granskningar före och efter emission på EU-nivå.

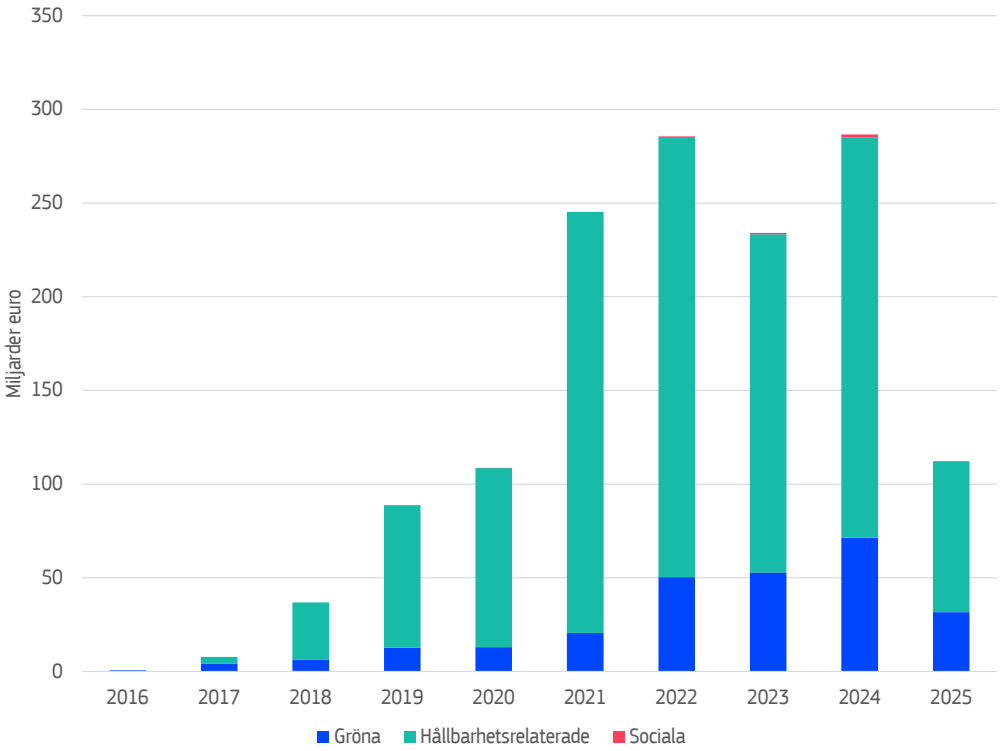
Figur 27: Årliga emitterade volymer och andelen gröna obligationer – alla typer av obligationer



Källa: LSEG, beräkningar av JRC. Uppgifter per den 15 juni 2025.

Marknaden för **ESG-lån** (vilka definieras som ett klubblån, ett syndikerat lån eller en bilateral transaktion) är traditionellt sett mindre väldefinierad än marknaden för ESG-obligationer och saknar en särskild EU-förordning. Emissionerna av gröna lån har ökat stadigt sedan 2016 och uppgick till **71 miljarder euro 2024**, en ökning från 53 miljarder euro 2023 (se figur 28).

Figur 28: Årlig emission av ESG-lån i EU



Källa: LSEG, beräkningar av JRC. Uppgifter per den 16 juni 2025.

För att underlätta och påskynda företagens omställning till nettonollutsläpp kommer kommissionen även att utveckla sektorsspecifika omställningsvägar i direkt samverkan med viktiga industrier. Dessa vägar bör möjliggöra mer välgrundade investeringsbeslut och bidra till att mobilisera mer kapital för omställningen.

Den kommande integrerade ramen för klimatresiliens kommer att omfatta åtgärder för att frigöra finansiering för klimatresiliens för att säkerställa att alla investeringar som är sårbara för klimatförändringarnas effekter är utformade för att hantera de klimatrisker som skulle kunna uppstå under deras livstid (inbyggd resiliens).

7.3 Finansiering från EU:s utsläppshandelssystem

Tre fonder använder intäkter från EU:s utsläppshandelssystem för att stödja ren teknik, förnybar energi och energieffektivitet:

- innovationsfonden,
- moderniseringsfonden, och
- den sociala klimatfonden.

Dessutom finansieras faciliteten för återhämtning och resiliens delvis genom intäkter från utsläppshandelssystemet.

Innovationsfonden

Innovationsfonden är ett av världens största finansieringsprogram för användningen av koldioxidsnål teknik. Målet är att marknadsföra ny ren energi och industriteknik så att EU kan minska utsläppen, uppnå klimatneutralitet och behålla sin konkurrenskraft. Fonden har en beräknad budget på **40 miljarder euro** mellan 2020 och 2030 (baserat på ett koldioxidpris på 75 euro per ton). Projekt i EU, Island, Liechtenstein och Norge kan ansöka om stöd från fonden.

Sedan 2020 har kommissionen utlyst elva förslagsinfordringar, däribland två auktioner inom ramen för Europeiska vätgasbanken. Innovationsfonden ger nu stöd till omkring 190 stora och småskaliga pågående projekt med en finansiering på sammanlagt omkring 10,8 miljarder euro.

Förslagsinfordringar 2024

Kommissionen inledde tre förslagsinfordringar i december 2024 med en budget på 4,6 miljarder euro.

- **Nettonollteknik.** Denna inbjudan att lämna förslag hade en budget på 2,4 miljarder euro, och när den avslutades i april 2025 hade 359 förslag från 28 länder tagits emot. Kommissionen har nyligen offentliggjort resultaten av utvärderingen och förteckningen över de projekt som på förhand valts ut för utarbetandet av bidragsavtal.
- **Batterier.** För första gången kommer denna förslagsinfordran att omfatta tillverkningen av battericeller till elfordon. Inbjudan att lämna förslag hade en budget på 1 miljard euro, och i april 2025 hade 14 förslag från 8 länder tagits emot. I juli 2025 tillkännagavs att **sex projekt hade beviljats finansiering**. **Två projekt vardera i Frankrike och Tyskland och ett vardera i Sverige och Polen fick sammanlagt 852 miljoner euro i stöd**. Dessa projekt kommer att ha en sammanlagd kapacitet för tillverkning av batterier till elbilar motsvarande omkring 56 gigawattimmar (GWh) per år.
- **Vätgasauktion.** Denna inbjudan att lämna förslag gällde den andra omgången av auktionen för Europeiska vätgasbanken avseende produktion av förnybar vätgas. Budgeten uppgick till 1,2 miljarder euro, inklusive ett nytt anslag på 200 miljoner euro som avsatts särskilt för projekt inom sjöfartssektorn. Auktionen avslutades i februari 2025 med 66 bud från elva länder, där 15 projekt i fem olika länder slutligen fick stöd. Dessa projekt **förväntas producera nästan 2,2 miljoner ton förnybar vätgas** under tio år och minska utsläppen av koldioxid med 15 miljoner ton.

Som tillkännagavs i meddelandet om given för en ren industri kommer innovationsfonden att utlysa en ny förslagsinfordran för att stödja ren teknik, batteritillverkning och förnybar vätgas i slutet av 2025. Den kommer även att utlysa en ny auktion för minskade koldioxidutsläpp i samband med värmeproduktion i industriprocesser.

Samtliga projekt, landsrapporter och interaktiva resultattavlor finns tillgängliga i innovationsfondens projektportfölj.

Innovationsfondens tjänster

Innovationsfonden tillhandahåller flera tjänster som gör att ytterligare projekt kan beviljas finansiering även efter att den ursprungliga budgeten för en förslagsinfordran har tilldelats.

Tyskland, Österrike och Spanien har alla lämnat bidrag inom ramen för mekanismen **”auktion som en tjänst”**, med upp till 836 miljoner euro som stöd till lovande projekt som inte fick finansiering under den senaste vätgasauktionen.

Kommissionen arbetar även med att införa en liknande funktion för de vanliga förslagsinfordringarna under beteckningen **”bidrag som en tjänst”**.

Båda funktionerna gör att medlemsstaterna kan använda innovationsfondens utvärderingsförfaranden och undvika onödiga administrativa och ekonomiska bördor för att utveckla och driva nya stödsystem för samma teknik.

Stödet från innovationsfonden går utöver offentlig finansiering. Småskaliga projekt eller projekt i låginkomstländer kan få ett särskilt **projektutvecklingsstöd**. Europeiska investeringsbanken erbjuder teknisk och finansiell rådgivning för att förbättra löptiden för innovativa projekt och säkerställa en balanserad spridning av innovationsfondens stöd mellan olika regioner och sektorer.

Moderniseringsfonden

Moderniseringsfonden använder intäkter från EU:s utsläppshandelssystem för att hjälpa medlemsstater med lägre inkomster att uppnå sina klimat- och energimål för 2030. Tretton av medlemsstaterna, närmare bestämt Bulgarien, Kroatien, Tjeckien, Estland, Grekland, Ungern, Lettland, Litauen, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien och Slovenien, kan få detta stöd.

Fonden finansierar projekt för förnybara energikällor, modernisering av energinät samt energieffektivitet i byggnader och industri. Dessa investeringar påskyndar den rena omställningen och ser till att hela EU bevarar sin konkurrenskraft.

Moderniseringsfonden har en beräknad budget på 57 miljarder euro mellan 2021 och 2030, med antagande av ett genomsnittligt koldioxidpris på 75 euro/ton koldioxid. Sedan 2021 har 19,1 miljarder euro betalats ut till tolv stödmottagande medlemsstater.

De senaste utbetalningarna var på 2,7 miljarder euro i december 2024 och 3,7 miljarder euro i juni 2025. Den sistnämnda är den största utbetalningen sedan fonden inrättades. I dessa nyligen genomförda utbetalningar ingick de första medel som investerats i Slovenien (december 2024) och Grekland (juni 2025).

Sociala klimatfonden

Den sociala klimatfonden inrättades tillsammans med ETS2 kapitel 2), EU:s system för handel med utsläppsrätter för bränsle som används i byggnader, vägtransporter och småskalig industri. Dess huvudsakliga syfte är att bidra till att minska de sociala och

ekonomiska effekterna av detta nya system genom att hjälpa de som drabbas hårdast, särskilt hushåll och mikroföretag som kämpar med högre energi- och transportkostnader. I kombination med ett obligatoriskt bidrag från medlemsstaterna bör det ge minst 87 miljarder euro i offentligt stöd från 2026 till 2032, för att säkerställa att ingen lämnas utanför när vi ställer om till en renare ekonomi.

En beskrivning av hur finansieringen från den sociala klimatfonden kommer att användas ingår i de sociala klimatplaner som ska antas av medlemsstaterna och som kommissionen måste göra en positiv bedömning av. Förutom att ange de väntade effekterna av ETS2 ska planerna omfatta en beskrivning av de grupper som är mest utsatta för energi- och transportfattigdom samt vilka åtgärder och investeringar som gjorts för att stödja dem. När medlemsstaterna utformar sina planer ska de anordna ett offentligt samråd med de berörda parterna enligt en bred definition: regionala och lokala myndigheter, företrädare för näringslivets och arbetsmarknadens parter, relevanta organisationer i det civila samhället, ungdomsorganisationer osv. En sammanfattning av samrådet samt en förklaring av hur synpunkterna har integrerats bör också ingå i planen. De regionala och lokala aktörernas deltagande ska fortsätta i genomförandet av investeringar på plats och under fondens hela löptid för att säkerställa skräddarsydda och effektiva åtgärder.

Hittills har Sverige och Lettland lämnat in sina utkast till sociala klimatplaner till kommissionen. Europeiska kommissionen har börjat se över planerna, och ett slutligt beslut förväntas inom fem månader efter att de lämnades in. Kommissionen står även i nära kontakt med de återstående medlemsstaterna för att hjälpa dem att slutföra och lägga fram sina planer.

Om en medlemsstats plan får en positiv bedömning kan finansieringen börja den 1 januari 2026. Länderna måste emellertid införliva ETS2 fullständigt i sin nationella lagstiftning för att få tillgång till fonden.

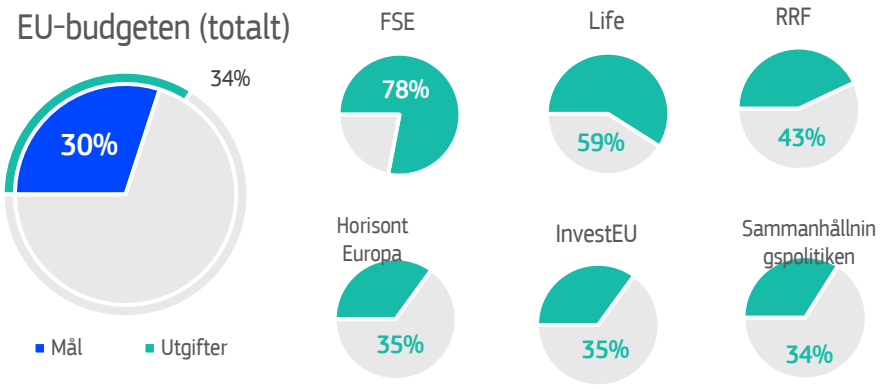
7.4 Klimatutgifter i EU-budgeten

EU-budgeten – både EU:s fleråriga budgetram för perioden 2021–2027 och återhämtningsinstrumentet *NextGenerationEU* som inrättades efter covid-19 – är en viktig drivkraft bakom den gröna omställningen.

De nuvarande budgetåtagandena tyder på att EU under 2021–2027 kommer att lägga omkring 662 miljarder euro på klimatåtgärder. Detta är 34 % av hela EU-budgeten och mer än målet på 30 %.

Med 78 % av sin budget riktad till klimatfrågor har Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) en av de högsta andelarna klimatutgifter av alla EU-program. Life-programmet och faciliteten för återhämtning och resiliens lägger också en stor del av sina budgetar på klimatprojekt (se figur 29).

Figur 29: Förväntad andel av EU-budgeten och av utvalda fonder och styrmedel som läggs på klimatet (%, 2021–2027)



Källa: Budgetåtaganden om klimatfrågor. *Climate mainstreaming* – Europeiska kommissionen

Alla dessa medel ger påtagliga resultat. Här följer några exempel:

- 45 gigawattimmar av uppskattade energieffektiviseringar per år i privata och offentliga byggnader.
- 98 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år har kunnat undvikas, varav mer än hälften genom investeringar i gröna obligationer inom ramen för NextGenerationEU. Dessutom förväntas innovationsfonden minska koldioxidutsläppen med 452 miljoner ton under de tio första verksamhetsåren.
- 543 gigawattimmar av ytterligare installerad kapacitet för förnybar energi.

I kommissionens förslag från juli 2025 till den fleråriga budgetramen 2028-2034 ingår ett utgiftsmål på 35 % för klimat- och miljömål. Detta skulle motsvara över 700 miljarder euro till stöd för gröna investeringar. I förslaget föreskrivs även att principen om att inte orsaka betydande skada ska tillämpas i hela budgeten för att säkerställa att EU-finansieringen inte strider mot EU:s klimat- och miljömål. Förslaget omfattar även en princip om ”inbyggd klimatresiliens”, vilken för första gången skulle tillämpas på EU-finansiering.

Fonden för ett sammanlänkat Europa

Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) är EU:s finansieringssystem för transport- och energiinfrastruktur och digital infrastruktur. Instrumentet har en total budget på 33 miljarder euro, varav 60 % har öronmärkts för klimatåtgärder. Detta mål överskrids med god marginal, då 78 % av budgeten, nästan 26 miljarder euro, går till klimatrelaterade investeringar som uppgraderingar av elöverföringen, försörjningspunkter för alternativa bränslen och nya eller förbättrade järnvägslinjer.

Faciliteten för återhämtning och resiliens

Faciliteten för återhämtning och resiliens är en tillfällig fond som utgör huvuddelen av NextGenerationEU, EU:s plan för återhämtning efter covid-19-pandemin och den

energikris som utlöstes av Rysslands invasion av Ukraina. Den har en budget på upp till 650 miljarder euro och gör att medlemsstaterna kan öka sina klimatrelaterade investeringar avsevärt[66].

Alla medlemsstater åtog sig att spendera mer på klimatet än de 37 % som krävdes, och några medlemsstater planerade att lägga mer än hälften av sina anslag på klimatåtgärder. Sammantaget planerar medlemsstaterna att lägga 42,5 % av sina anslag på klimatfrågor (276 miljarder euro). I september 2025 uppgick de klimatrelaterade utbetalningarna till 62 miljarder euro.

Betydande framsteg har gjorts, och flera framgångshistorier har förverkligats i praktiken. Eftersom det finns en tidsfrist för användningen av faciliteten för återhämtning och resiliens (alla betalningar ska göras före utgången av 2026) är det emellertid viktigt att påskynda och slutföra genomförandet under nästa år.

InvestEU

InvestEU använder en garanti ur EU-budgeten för att hjälpa internationella och nationella utvecklingsbanker att finansiera hållbara investeringar, innovation och jobbskapande. Ett av de fyra prioriterade ”fönstren” är hållbar infrastruktur som stöder rena transporter, förnybar energi, energieffektivitet och annan ren teknik.

Målet för programmet är att säkra 372 miljarder euro i investeringar, vara minst 30 % ska gå till klimatåtgärder. I slutet av 2024 hade programmet redan mobiliserat 300 miljarder euro, varav 38 % var klimatrelaterade. Under 2021–2027 förväntas det investera 110 miljarder euro i klimatprojekt, omkring 35 % av alla investeringar.

Programmet Horisont Europa

Ramprogrammet Horisont Europa är EU:s viktigaste program för finansiering av forskning och innovation. Det tar itu med klimatförändringarna, bidrar till att uppnå FN:s mål för hållbar utveckling och stärker EU:s konkurrenskraft och tillväxt.

Horisont Europa-programmet har en total budget på 95,5 miljarder euro för hela tidsramen 2021–2027. Programmet ska bidra med minst 35 % av utgifterna till klimatmålen, vilket motsvarar 34,8 miljarder euro i finansiering under tidsramen 2021–2027.

Med tanke på den budget som anslagits till klimatet för åren 2021–2024 och uppskattningarna för 2025–2027 är programmet på god väg att uppfylla det övergripande åtagandet på 35 %. I slutet av 2024 hade nästan 20 miljarder euro redan öronmärkts för forskning och innovation till stöd för klimatåtgärder[67]. Detta visar

[66] Under 2023 och 2024 kompletterade medlemsstaterna sina planer för återhämtning och resiliens med nya kapitel om *REPowerEU* som svar på den energikris som orsakats av Rysslands invasion av Ukraina. Nya eller utökade reformer och investeringar i medlemsstaterna för att hjälpa till att fasa ut EU:s beroende av ryska fossila bränslen och påskynda omställningen till ren energi stöds med ytterligare finansiell kapacitet (19 miljarder euro i nya bidrag, överföringar från andra medel och användning av återstående EU-lån inom ramen för NextGenerationEU).
[67] Preliminära siffror

programmets åtagande att ta itu med klimatförändringarna och främja hållbarhetsmålen.

Horisont Europa ger stöd till klimatforskning och klimatinnovation på områden som klimatvetenskap och klimatanpassning, förnybar energi och energilagring, utfasning av fossila bränslen från industrin, cirkularitet, hållbar mobilitet, uppgradering av byggnader och biobaserade lösningar.

Horisont Europa omfattar flera tidsbundna ”uppdrag” med inriktning på stora utmaningar som anpassning till klimatförändringarna, förbättring av markförhållanden och skapande av klimatneutrala städer. Ett av uppdragen, anpassning till klimatförändringarna, har som mål att göra minst 150 europeiska regioner och samhällen klimatresilienta senast 2030. Hittills har den delat ut 517 miljoner euro till 61 olika projekt. Genom att lämna över resurser och beslut till lokala och regionala organ har uppdraget påskyndat insatserna för att stimulera innovation och utarbeta naturbaserade, digitala och andra systemlösningar. Uppdraget för klimatneutrala städer har gett stöd till 92 städer genom kontrakt som omfattar såväl ett åtagande som en handlings- och investeringsplan.

Life-programmet

Life-programmet är EU:s fond för miljö, energi och klimat. Life-projekten är inriktade på innovativa industrilösningar för att minska växthusgasutsläppen, koldioxidupptag i jordbruks- och skogsmark, klimatanpassning i stads- och landsbygdsområden och större beredskap för extrema väderhändelser. Inom ramen för sin totala budget på 5,4 miljarder euro för perioden 2021–2027 har Life-programmet ett särskilt delprogram för begränsning av och anpassning till klimatförändringar.

En andel på 61 % av den totala budgeten ska användas till klimatåtgärder. Programmet ligger för närvarande något under detta mål med 59 %.

Sedan programcykeln inleddes 2021 har delprogrammet för klimat finansierat 117 projekt med sammanlagt 367 miljoner euro. Inom ramen för 2024 års förslagsinfordringar fördelade delprogrammet totalt 25 miljoner euro till 23 olika projekt, däribland två strategiska integrerade projekt.

Sammanhållningspolitik

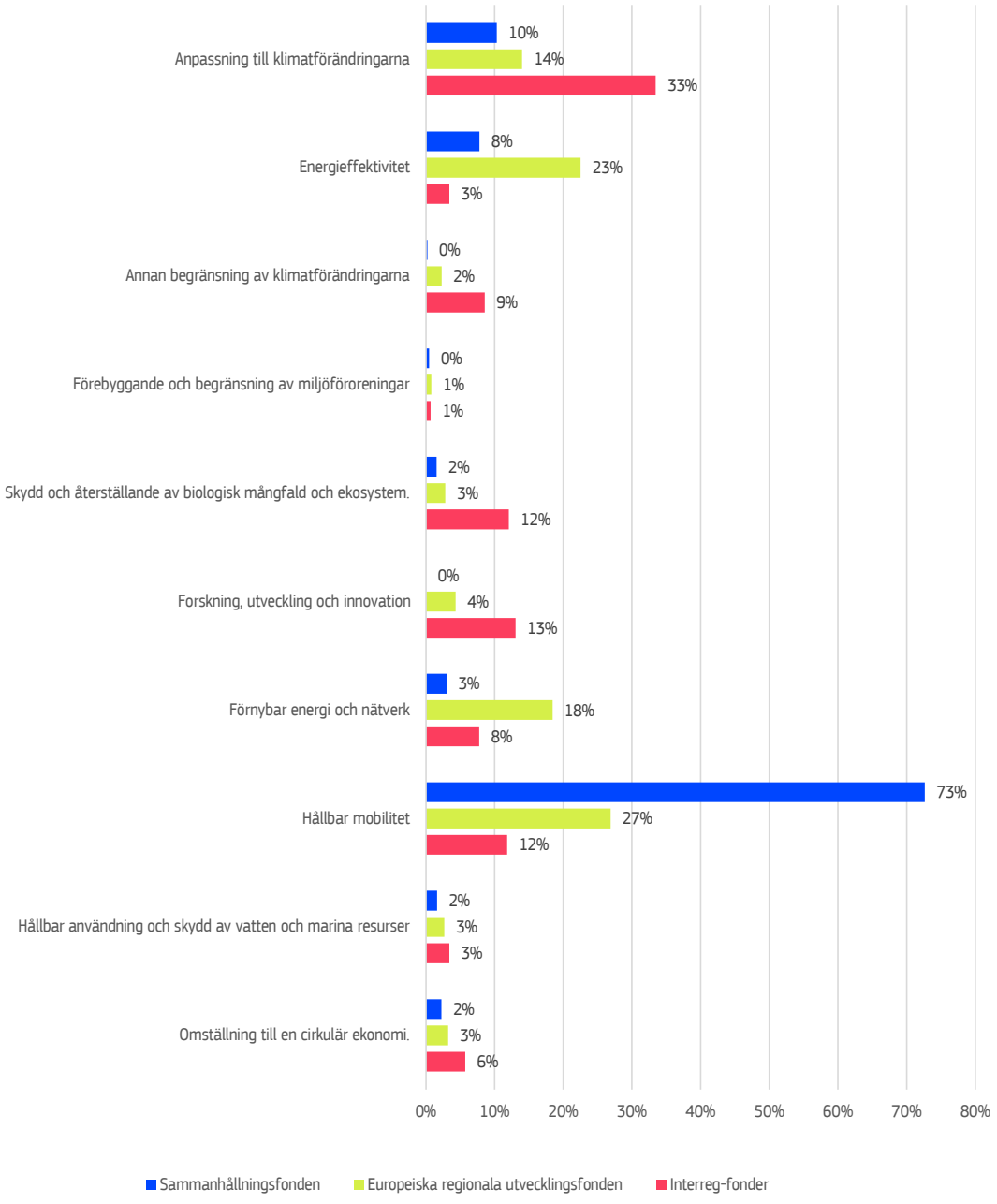
Sammanhållningspolitiken är hörnstenen i en balanserad och rättvis utveckling i EU:s regioner. Politikens huvudmål är att se till att alla, oavsett var de bor, får samma chans att lyckas. Detta är viktigt eftersom det bidrar till att skapa rättvisa möjligheter och minskar ojämlikheten i hela EU.

Sammanhållningspolitiken driver också på klimatåtgärderna. Den finansierar projekt som minskar energiförbrukningen, främjar förnybar energi, förbättrar kollektivtrafiken, skyddar naturen och stärker den lokala och regionala motståndskraften mot extrema väderhändelser. Genom att koppla samman regional tillväxt med rena och gröna

lösningar hjälper sammanhållningspolitiken EU att uppnå sina klimatmål, samtidigt som ingen region lämnas utanför.

I september 2025 antogs nya regler på grundval av kommissionens halvtidsöversyn för att göra det lättare för medlemsstaterna att stödja EU:s strategiska prioriteringar. Exempelvis kommer de nya reglerna att göra det möjligt för Europeiska regionala utvecklingsfonden att finansiera stora företag inom nyckelområden som utfasning av fossila bränslen eller strategisk teknik.

Figur 30: Andel sammanhållningspolitiska medel som anslagits till klimatåtgärder per temaområde



Alla data, interaktiva diagram och belysande exempel på sammanhållningspolitiken finns tillgängliga på plattformen för öppna data för sammanhållningspolitiken.

Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden och Interreg

Medlemsstaterna har anslagit omkring 57 % (22,29 miljarder euro) av sina medel från Sammanhållningsfonden och 33 % (70,63 miljarder euro) av sina anslag från Europeiska regionala utvecklingsfonden till klimatåtgärder. Dessutom förväntas omkring 24,5 % av de 10,7 miljarder euro i program med inriktning på europeiskt regionalt samarbete (Interreg-medel) som finansieras av EU att ge stöd till klimatrelevanta åtgärder. Tillsammans kommer dessa investeringar inte bara att avsevärt minska växthusgasutsläppen och främja anpassningen till klimatförändringarna, utan de kommer även att skapa arbetstillfällen, öka konkurrenskraften, öka rörligheten och upprätthålla en balanserad regional utveckling i hela EU. Figur 30 visar de medel som anslagits till klimatrelevanta politikområden som en andel av de totala utgifterna från Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden och Interreg.

Den 30 juni 2025 hade omkring 45 % av Europeiska regionala utvecklingsfonden och 61 % av Sammanhållningsfonden för perioden 2021–2027 anslagits till särskilda projekt.

Fonden för en rättvis omställning

Fonden för en rättvis omställning anslår 19,7 miljarder euro för att hjälpa de människor och regioner som drabbas hårdast av omställningen till klimatneutralitet, däribland områden där kolgruvor läggs ner eller där den tunga industrin förändras. För närvarande stöder den 96 kol- och koldioxidintensiva regioner med skräddarsydda planer för en rättvis omställning, till exempel genom att stödja en diversifiering av den lokala ekonomin och hjälpa människor att förvärva nya färdigheter. Upp till 120 000 arbetslösa kommer att gynnas av åtgärden och nästan 200 000 människor kommer att skaffa sig ny kompetens.

Fonden för en rättvis omställning går snabbt framåt: i juni 2025 hade 47 % av fonden redan tilldelats olika projekt, en ökning från 22 % jämfört med året innan. Graden av framsteg uppvisar anmärkningsvärda skillnader. Estland och Malta har valt ut alla projekt, och Luxemburg, Sverige och Nederländerna har valt ut nästan alla projekt som ska finansieras. Å andra sidan har Belgien, Ungern och Bulgarien avsatt mindre än 10 % av den totala budgeten.

Europeiska socialfonden

Under programperioden 2021–2027 investerar Europeiska socialfonden+ 5,7 miljarder euro i grön kompetens och gröna arbetstillfällen samt i åtgärder och reformer till stöd för den gröna ekonomin. Detta inbegriper kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare, stöd till uppsagda arbetstagare eller arbetstagare som arbetar för företag

som påverkas av den gröna omställningen samt utbildning i grön kompetens för anställda och arbetslösa.

8. Internationella klimatåtgärder

Viktiga punkter

- EU spelade en viktig roll vid COP29 i Azerbajdzjan för att nå en överenskommelse om det nya kollektiva kvantifierade målet för klimatfinansiering efter 2025 och om slutförandet av Parisavtalets bestämmelser om internationella koldioxidmarknader.
- EU lämnade in sin första tvååriga transparensrapport i november 2024 som ett ledande exempel på genomförandet av ambitiösa klimatåtgärder inom ramen för Parisavtalets stärkta transparensramverk.
- EU:s klimatministrar enades om ett nationellt fastställt bidrag från EU inför COP30, med ett vägledande mål för 2035 om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med mellan 66,25 % och 72,5 % jämfört med 1990 års nivåer.
- EU stärkte sin klimatdialog med viktiga länder runtom i världen, däribland Kina, Brasilien, Indien, Sydafrika och Kanada.
- År 2024 åtog sig kommissionen att tillhandahålla 4,6 miljarder euro i klimatfinansiering. Av detta belopp anslogs 27 % till anpassning, 46 % till begränsning och 27 % till övergripande åtgärder för både begränsnings- och anpassningsprioriteringar.

EU spelar en viktig roll när det gäller att främja globala åtgärder för att uppnå Parisavtalets mål genom att arbeta både på internationell och bilateral nivå. Unionens insatser omfattar ekonomiskt stöd, förhandlingar inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) och Parisavtalet, diplomatiskt arbete, kapacitetsuppbyggnad och ledarskap i beslutsfattandet.

8.1 Multilateralt samarbete

Under det senaste året har EU deltagit i flera **internationella högnivåmöten och tekniska möten** för att verka för en högre global ambitionsnivå i klimatförhandlingarna, öka öppenheten, frigöra resurser och dela kunskap om klimatåtgärder i en alltmer instabil geopolitisk kontext.

I oktober 2025 lade kommissionen och den höga representanten fram en internationell strategi för att säkra EU:s plats på globala marknader. EU:s nya globala klimat- och energivision redogör för EU:s erbjudande till världen: att använda diplomati för att skydda våra kärnintressen, främja standarder för en rättvis omställning genom att hjälpa våra partner att utveckla egna sådana och hantera de nya säkerhetshot och utmaningar som äventyrar både EU:s och våra partners intressen.

Genomförande av Parisavtalet

EU deltog på ett konstruktivt sätt vid COP29 i Azerbajdzjan för att uppnå de huvudsakliga mandaten för konferensen. Parterna enades om ett nytt **kollektivt**

kvantifierat mål för klimatfinansiering efter 2025, vilket innebär att de utvecklade länderna ska gå i spetsen för att tillhandahålla och frigöra minst 300 miljarder US-dollar per år till klimatåtgärder i utvecklingsländerna fram till 2035. Finansieringen kommer från ett stort antal olika källor, och utvecklingsländerna uppmuntras att lämna frivilliga bidrag. Det nya målet kompletteras med en uppmaning till alla aktörer att samarbeta för att göra det möjligt att öka finansieringen till utvecklingsländerna från alla offentliga och privata källor till minst 1,3 biljoner US-dollar årligen.

Ett annat viktigt resultat var slutförandet av **regelverket för koldioxidmarknader** (enligt artikel 6 i Parisavtalet). Genom att främja ett öppet samarbete med hög integritet kommer dessa regler att hjälpa länderna att höja och uppnå sina klimatmål.

Den 21 november 2024 lämnade EU in sin **första tvååriga transparensrapport**. I rapporten beskrivs de framsteg som gjorts för att nå målet för 2030 och framstegen med att bedöma effekterna av EU:s klimatpolitik och klimatåtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser och bygga upp motståndskraft mot klimatförändringar. Rapporten omfattar även uppgifter om bidragen till internationell kapacitetsuppbyggnad och klimatfinansiering. Se kapitel 5 i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar för mer information.



Den tvååriga transparensrapporten finns tillgänglig på UNFCCC:s webbplats.

Inom ramen för UNFCCC:s **arbetsprogram för begränsning** av klimatförändringar delade EU med sig av bästa praxis och begränsningslösningar för byggnader och stadssystem (fjärde mötet om global dialog och investeringar i oktober 2024) och för skogssektorn (femte mötet om global dialog och investeringar i maj 2025). Som en del av **arbetsprogrammet för en rättvis omställning** deltog EU i två dialoger om rättvis omställning för att utbyta erfarenheter och god praxis om rättvis klimatresiliens och vägar för en rättvis energiomställning.

När det gäller klimatanpassning samarbetade EU aktivt med andra länder för att göra framsteg inom ramen för arbetsprogrammet för Förenade Arabemiraten–Belém om anpassningsindikatorer. Detta är nödvändigt för att genomföra **Förenade Arabemiratens ram för global klimatresiliens**, som antogs vid COP28 2023 och för att uppnå det globala anpassningsmålet.

För att göra förberedelser inför den 30:e partskonferensen (COP30) i Belém i november 2025 förordar EU på ett konstruktivt sätt att framgångsrika beslut ska fattas under förhandlingarna om de resultat som beskrivs i mandaten. Bland dessa ingår att genomföra indikatorerna för att följa framstegen mot det **globala målet om anpassning**, att nå en överenskommelse om **handlingsplanen för jämställdhet** och att aktivt delta i diskussionerna om **färdplanen Baku-till-Belém** på 1,3 biljoner US-dollar, som syftar till att öka flödet av klimatfinansiering till utvecklingsländerna. EU fortsätter även att delta i de organ som inrättats för att stödja parterna och den

mellanstatliga processen inom ramen för UNFCCC, i syfte att uppnå de resultat som anges i mandaten.

Genomförande av de första resultaten av den globala översynen och EU:s nationellt fastställda bidrag

Med utgångspunkt i resultaten av den första globala översynen, och för att bibehålla drivkraften i delmålet för den gemensamma överenskommelsen om energiomställning, ledde EU lanseringen av det **globala forumet för energiomställning** i januari 2025. I forumet deltar ledare, ministrar och grupper av berörda parter för att säkerställa att åtagandena om att påskynda omställningen till ren energi genom att tredubbla kapaciteten för förnybar energi och fördubbla energieffektiviteten integreras i nästa omgång av nationellt fastställda bidrag.

EU har även gått med på att lämna in sitt nationellt fastställda bidrag före COP30, med ett vägledande mål för 2035 på mellan 66,25 % och 72,5 % minskning av nettoutsläppen av växthusgaser jämfört med 1990 års nivåer.

Deltagande i andra multilaterala och plurilaterala forum

EU:s arbete med FN och dess organ fortsätter att bidra till en ren omställning och en hög klimatambition. **Antagandet av framtidspakten** vid FN:s generalförsamlings 79:e session bekräftade behovet av starkare åtgärder mot klimatförändringarna. Vid FN:s generalförsamlings 80:e session lyfte EU fram sina åtaganden och ambitioner för klimatet vid ledarnas högnivåevenemang om klimatåtgärder. EU presenterade även sin vision om utbyggnaden av förnybar energi vid det globala toppmötet om förnybara energikällor.

EU fortsätter att vara en ledande deltagare i **G7 och G20** i syfte att förespråka ytterligare klimatåtgärder. Trots det geopolitiska trycket har goda framsteg gjorts i dessa forum under det senaste året. G7-länderna efterlyste snabba, djupgående utsläppsminskningar från de stora ekonomiernas sida, bland annat genom avveckling av kolkraftverk utan utsläppsminskande åtgärder under det första halvåret 2030, medan G20 godkände en **”förstärkt ambitionsagenda”** för att hålla 1,5-gradersmålet inom räckhåll. EU har uppmuntrat båda forumen att komma överens om konkreta åtgärder för att genomföra Parisavtalet och den globala översynen.

EU deltar fortfarande aktivt i **klimatklubben**, ett högnivåforum för utfasning av fossila bränslen från industrin. Klubbens verksamhet är främst inriktad på utfasning av fossila bränslen från stål- och cementproduktion. Under 2024 inrättade klubben en global matchningsplattform för att påskynda utfasningen av fossila bränslen i industrier med stora utsläpp i tillväxt- och utvecklingsekonomier med hjälp av tekniska och finansiella lösningar.

EU har även samarbetat med **OECD** för att uppmuntra till klimatåtgärder i medlems- och kandidatländerna. Unionen har deltagit i klimatförändringsarbetet inom flera organ, däribland kommittén för miljöpolitik, arbetsgruppen för klimatförändringar samt

arbetsgruppen för finansiering och investering för miljömål. Den har även deltagit i det inkluderande forumet för strategier för koldioxidbegränsning och i plattformen för koldioxidmarknaden, vilket lanserades av OECD som ett forum för fria diskussioner om begränsningspolitik, prissättning av koldioxid och marknadspolitik.

Inom ramen för ministermötet om ren energi har kommissionen inlett en kampanj för att främja hållbara livsstilar och rättvisa för att minska utsläppen. Kampanjen inbegriper en deklaration på hög nivå som godkänts av flera länder, däribland Kina, Indien och Brasilien.

EU fortsätter att investera i olika initiativ för att bemöta de effekter av klimatförändringarna och miljöförstöringen som hotar freden, stabiliteten och säkerheten och riskerar att undergräva det europeiska försvaret. Under 2025 offentliggjorde EU en lägesrapport om genomförandet av det gemensamma meddelandet om klimat och säkerhet. I rapporten betonas bland annat hur miljöförstöringens och klimatförändringarnas inverkan på fred, säkerhet och försvar nu har fått en framträdande plats i utbytena med länder utanför EU, regionala organisationer och organisationer som Nato, och hur detta nya fokus leder till konkreta initiativ.

8.2 Bilaterala diskussioner

Bilaterala diskussioner ger möjlighet att utbyta information med tredjeländer om hur vi kollektivt kan uppfylla målen i Parisavtalet, att utbyta kunskap och erfarenheter om begränsning och anpassning samt att förmedla teknisk kunskap från EU:s omfattande erfarenhet av klimatpolitik, däribland koldioxidprissättning. Frågor kring klimatsäkerheten är också en del av EU:s bilaterala diskussioner och regelbundna kontakter med regionala och civila partner.

Under 2024 och 2025 var de bilaterala diskussionerna med länder utanför EU inriktade på att ta fram ambitiösa **nya nationellt fastställda bidrag fram till klimatkonferensen COP30**, vilken ägde rum i november 2025. Flera evenemang anordnades i Latinamerika, Asien och Afrika för att utbyta kunskaper med ländernas intressenter och regeringar om modellering och ambitioner när det gäller nationellt fastställda bidrag.

Koldioxidprissättning är en hörnsten i EU:s klimatpolitik och utgör kärnan i EU:s klimatdiplomati. Med utgångspunkt i sina erfarenheter samarbetar EU med olika partner för att förbättra politiken för koldioxidprissättning, till exempel genom utsläppshandelssystem eller koldioxidskatter.

Efter slutförandet av **regelverket för koldioxidmarknader** vid COP29 har EU även för avsikt att inleda ett nära samarbete med partnerländerna för att utnyttja fördelarna med internationella koldioxidmarknader med hög integritet.

EU har inlett samarbeten med länder som **Brasilien**, som antog sin lagstiftning om koldioxidmarknaden i december 2024, Indien, länder i Sydostasiatiska nationers

förbund osv. Detta samarbete kompletterar det befintliga samarbetet med länder som Kina och Kanada, där system för koldioxidprissättning redan har inrättats.

EU samarbetar även med **EU:s kandidatländer** för att se till att de snabbt anpassar sig till EU:s klimatlagstiftning. Särskild tonvikt ligger på att göra framsteg när det gäller koldioxidprissättning och anpassningen till reglerna i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utvidgningsprocessen går snabbare nu än under de senaste 15 åren. I september 2025 inledde EU formellt anslutningsförhandlingar med Albanien om grön och hållbar konnektivitetspolitik, däribland inom miljö och klimat. Under rapporteringsperioden granskade EU även Moldaviens och Ukrainas lagstiftning för att se om de är redo att följa EU:s klimatlagar.

Framsteg gjordes även i genomförandet av **befintliga gröna allianser** (Japan, Norge och Kanada) och **gröna partnerskap** (Marocko och Sydkorea) med förstärkt dialog och samarbete på områden som är relevanta för den gröna omställningen. I januari 2024 inleddes ett fyraårigt program för grönt partnerskap mellan EU och Korea i Sydkorea. Syftet med programmet är att stärka EU:s gröna diplomati, främja bilateralt samarbete och samtidigt stödja genomförandet av det gröna partnerskapet. Ett liknande program, den gröna alliansen, pågår i Japan sedan juli 2024.

Inom ramen för miljö- och klimatdialogen på hög nivå mellan EU och Kina har unionen haft ett utbyte med **Kina** om olika strategier för att påskynda den gröna omställningen, bland annat genom Kinas system för handel med utsläppsrätter (som har inspirerats av EU:s system), om modellering av utsläpp och effekterna av klimatförändringar, om mätning och kontroll av metanutsläpp samt om finansiering för att öka resiliensen. Genom sin klimatdiplomati, från högsta politiska nivå till teknisk nivå, har EU uppmuntrat Kina att bidra till att stödja globala klimatåtgärder. En gemensam förklaring om klimatet offentliggjordes efter toppmötet mellan EU och Kina i juli 2025.

EU stärkte förbindelserna med **Indien** genom ett besök av kollegiet under våren 2025. Detta ledde till att en ny **strategisk agenda för EU och Indien** offentliggjordes i september 2025, bland annat med fokus på den gröna omställningen, ren teknik och klimatresiliens. Det tekniska samarbetet om koldioxidprissättning och klimatmodellering har också utökats.

I september 2025 anordnades den första **ministerdialogen** om klimat och miljö mellan EU och Sydostasiatiska nationers förbund. Dialogen bekräftade det gemensamma åtagandet för den multilaterala klimatagendan och det starka politiska engagemanget för att samarbeta om ambitiösa klimatåtgärder.

En mekanism för finansieringssamarbete, **partnerskapen för en rättvis energiomställning**, har fått allt större betydelse i Indonesien. Partnerskapet har formen av ett avtal på 20 miljarder US-dollar för att minska koldioxidutsläppen i Indonesiens kolberoende ekonomi. Hittills har omkring 1,2 miljarder US-dollar godkänts i lån och bidrag, inklusive stöd till ett flytande solkraftverk på 60 MW på västra Java.

EU har liknande partnerskap med Senegal, Sydafrika och Vietnam. Vietnam gör också framsteg när det gäller klimatåtgärder inom ramen för sitt partnerskap på 15 miljarder US-dollar, och stora projekt för förnybar energi är nära godkännandestadiet.

Klimat och energi är viktiga prioriteringar i Afrika inom ramen för EU:s **Global Gateway-strategi**. EU:s insatser ger redan konkreta resultat. I mars 2025 inrättade EU ett investeringspaket på 4,4 miljarder euro för att stödja projekt för ren energi i Sydafrika. EU inledde även förhandlingar om en ny typ av handels- och klimatavtal med Sydafrika – **partnerskapet för ren handel och rena investeringar**. Dessa initiativ kommer att hjälpa EU-företagen att diversifiera sina gröna leveranskedjor, stärka EU:s konkurrenskraft och hjälpa Sydafrika att minska sina utsläpp.

Vid det **andra klimattoppmötet i Afrika** i september 2025 visade EU att unionen tänker fullfölja sitt åtagande att samarbeta med afrikanska partner mot målen i Parisavtalet och bidra med stöd till Afrikas gröna omställning och klimatresiliens. Mötet banade även väg för toppmötet mellan EU och Afrikanska unionen, vilket kommer att äga rum i Angola i november 2025.

Mer samarbete för att öka klimatåtgärderna står på agendan för alla bilaterala EU-toppmöten med tredjeländer under 2025, däribland mötena med Kanada, Japan och Centralasien.

EU:s **program för klimatdialoger** är ett viktigt instrument för att driva på den politiska dialogen och samarbetet om klimatpolitik mellan EU och företrädare för regeringar, företag, den akademiska världen och sociala och ekonomiska organisationer i länder utanför EU, med det slutliga målet att genomföra åtagandena enligt Parisavtalet. En ny fas med en budget på 30 miljoner euro som inleddes i januari 2025 kommer att pågå fram till mitten av 2029 och stödja klimatpolitiska samtal i 26 prioriterade länder.

8.3 Klimatfinansiering och internationellt samarbete

Tillsammans med klimatfinansiering från privata källor spelar den internationella offentliga klimatfinansieringen en viktig roll för att hjälpa utvecklingsländerna att genomföra Parisavtalet.

EU och dess medlemsländer och finansinstitut är världens ledande givare av utvecklingsbistånd och världens största bidragsgivare till klimatfinansiering, med omkring en tredjedel av världens offentliga klimatfinansiering. Under 2024 bidrog EU och dess medlemsländer med 31,7 miljarder euro i klimatfinansiering från offentliga källor och frigjorde ytterligare 11,0 miljarder euro i privat finansiering för att hjälpa utvecklingsländer att minska sina utsläpp av växthusgaser och anpassa sig till klimatförändringarnas effekter (med en fördelning på 50/50 mellan begränsning och anpassning). Två tredjedelar av det ekonomiska stöd som EU gav direkt till andra länder hade särskilda och mer gynnsamma villkor, och nästan en fjärdedel gick till de minst utvecklade länderna.

År 2024 åtog sig kommissionen att tillhandahålla 4,6 miljarder euro i klimatfinansiering. Av detta belopp anslogs 27 % till anpassning, 46 % till begränsning och 27 % till

övergripande åtgärder för både begränsnings- och anpassningsprioriteringar (se tabell 4).

Tabell 4: Åtagande om klimatfinansiering (2024)

	Summa av åtaganden (miljoner euro)	% av totala åtaganden
Klimatanpassning	1 221	27 %
Övergripande åtgärder	1 252	27 %
Klimatbegränsning	2 087	46 %
Totalt	4 560	**100 %**

Kommissionen fortsätter att stödja partnerländerna genom sina finansieringsinstrument. Till exempel har minst 30 % av instrumentet för grannskapspolitik, utvecklingssamarbete och internationellt samarbete (NDICI – Europa i världen) avsatts till klimatåtgärder. Detta omfattar insatser i sårbara och konfliktdrabbade miljöer som ett erkännande av det komplexa samspelet mellan klimatförändringar, miljöförstöring, sårbarhet och konflikter.

Global Gateway är en strategi med en budget på 300 miljarder euro som ska främja smart, ren och säker infrastruktur i partnerländerna med fokus på digital infrastruktur, klimat, energi och transport. Genom strategin investeras också i människor, utbildning, forskning och hälsa. Ett konkret exempel är EUROCLIMA, som inom ramen för Global Gateway bygger partnerskap mellan EU, Latinamerika och Karibien för att driva på en grön och rättvis omställning.

Inom ramen för instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA III) fastställs också ett utgiftsmål för klimatförändringarna på 18 %, som ska öka till 20 % fram till 2027. Detta är en oöverträffad investering på 4 miljarder euro för att minska utsläppen och hjälpa EU:s kandidatländer att bygga upp motståndskraft mot klimatförändringarnas effekter.

För att bemöta problemen för små östater under utveckling och de minst utvecklade länderna när det gäller klimatfinansiering anordnade kommissionen tillsammans med Storbritannien, Frankrike, Irland och Spanien en ministerdialog under den fjärde konferensen om finansiering för utveckling i Sevilla (30 juni–4 juli 2025). Ministrar, högre tjänstemän och viktiga partner fastställde grunderna för ett långsiktigt partnerskap för att öka klimatfinansieringens storlek och tillgänglighet för dessa sårbara länder.

EU och dess medlemsstater fortsätter även att vara aktiva när det gäller stöd för förlust och skador och utlovar mer än 400 miljoner US-dollar till **fonden för hantering av förluster och skador**, varav mer än 25 miljoner US-dollar kommer från Europeiska kommissionen. EU deltar även aktivt i det operativa genomförandet av fonden i egenskap av styrelseledamot.

Insatser pågår för att främja den privata sektorns deltagande i klimatåtgärder genom Europeiska fonden för hållbar utveckling plus (EFHU+). EFHU+ tillhandahåller en omfattande uppsättning verktyg, däribland garantier, bidrag och tekniskt bistånd, för att mobilisera investeringar från den privata sektorn för hållbar utveckling i partnerländerna. Den bidrar band annat till begränsning av klimatförändringar, klimatanpassning samt miljöskydd och miljöstyrning. Genom att erbjuda olika riskdelningsinstrument på upp till 40 miljarder euro har EFHU+ potential att frigöra mer än en halv biljon euro i investeringar under 2021–2027, huvudsakligen från den privata sektorn.

Kommissionen fortsätter samarbetet om hållbar luftfart genom särskilt stöd till genomförbarhets- och tillämpningsstudier av hållbara flygbränslen i flera afrikanska länder och i Indien. Dessutom fortsätter kommissionen att stödja ett antal länder i Afrika och Latinamerika för att främja ren mobilitet i städer, bland annat genom att uppmuntra ren och effektiv transportteknik (järnväg och bussar). EU stöder även kapacitetsuppbyggnaden inom sjöfarten inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationens ramverk för nettonollutsläpp genom att bidra till inrättandet av gröna sjöfartskorridorer och stödja de insatser som görs för att producera och använda förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sektorn.