

# KLIMA- RAPPORT

2025



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

# Skal lede an i omstillingen

Rederiforbundets medlemmer har vedtatt konkrete mål om å lede an i omstillingen av verdensflåten.

Innen 2030 skal medlemsrederiene kutte klimautslippene med 50 prosent per enhet i forhold til 2008. Fra 2030 skal det kun bestilles skip med nullutslippsteknologi, og i 2050 er målet at flåten skal være klimanøytral.

Les klimastrategien her:



## **MERKNAD: Om utslippstallene 2024 og klimarapporten 2025**

Etter publisering av klimarapporten 2025 ble det oppdaget et avvik i DNVs analysemodell brukt for å beregne utslipps-tallene for 2024. Oppdaterte utslippstall er 24,5 mt CO<sub>2</sub>e, og ikke 28,7 mt CO<sub>2</sub>e som opprinnelig publisert. Rapporten er derfor oppdatert med justerte anslag for totalutslipp.

A portrait of Knut Arild Hareide, a middle-aged man with short, light-colored hair, wearing a dark blue suit jacket, a light blue shirt, and a patterned tie. He is looking directly at the camera with a slight smile. A small Norwegian flag pin is visible on his lapel. The background is blurred, showing what appears to be an industrial or office setting.

Administrerende direktør Knut Arild Hareide

# Mer åpenhet, økt innsats

I 2025 publiserer vi for andre år på rad samlede utslippstall og teknologioversikt for Rederiforbundets medlemsflåte.

Hvorfor gjør vi det? For oss handler det om et viktig prinsipp – å være åpne om fotavtrykket vårt, og om tempoet i det grønne skiftet.

Vi vil gjøre klimastrategien vår målbar og sikre fremdrift mot null utslipp i 2050. Vi håper enda flere begynner å gjøre det samme.

Det andre vi ønsker er å bidra til nødvendig debatt om hvilke dimensjoner nye tiltak og virkemidler må ha for at vi skal nå de målene som er satt for vår sektor.

Skipsfarten skal bidra med viktige utslippskutt i Norge, men våre tall viser at de største utslippene er utenfor landets grenser, og at den norske flåtens reelle omstillingsbehov er langt større enn det vi ofte fokuserer på innenriks.

Så i år prøver vi noe nytt. Vi har samlet tallene i en egen rapport for å gi ny innsikt i hvordan utslipp og aktivitet fordeler seg på ulike regioner og skipstyper, og hvilket arbeid den norske flåten gjør.

Vi ser også på hvordan skipsfarten, i årene fremover, vil måtte navigere krav og regler som både er ulike og i utvikling.

Vi mener nøkkelen til økt omstillingstakt er å bli konkrete på hvilke utslipp vi som næring representerer, hvor de er, og hvordan innsatsen kan tilpasses – sammen med myndigheter og partnere – så vi sammen reduserer klimaavtrykket.

God lesning!

# UTSLIPP GLOBALT

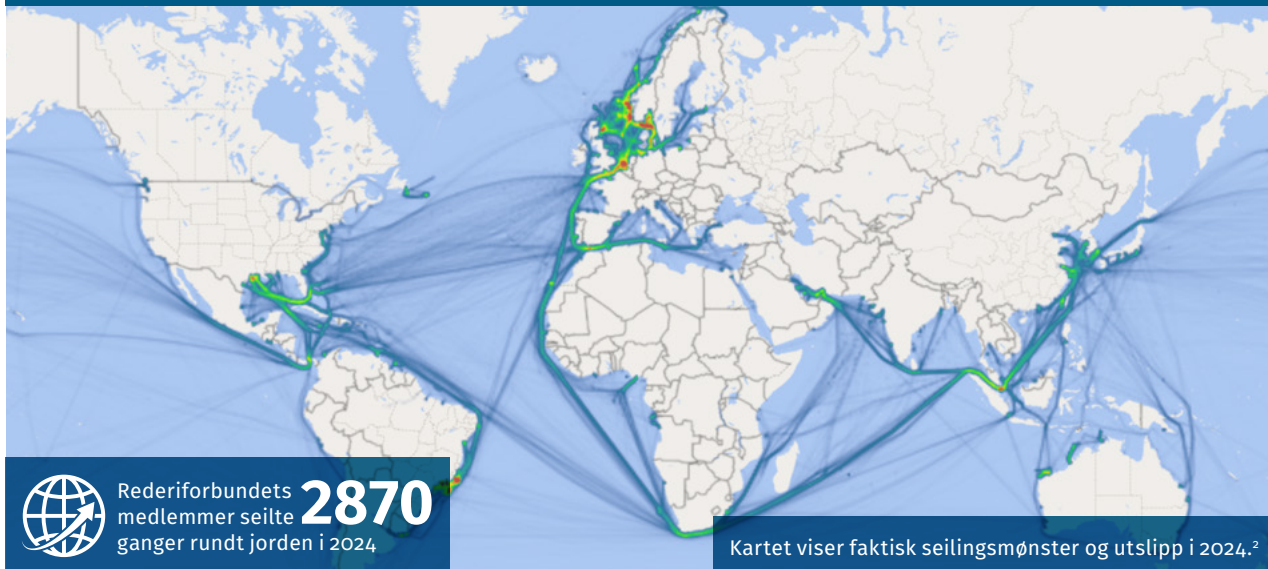


Rederiforbundets medlemsflåte hadde i 2024 utslipp på **24,5 millioner tonn CO<sub>2</sub>e**.<sup>1</sup>

Dette utgjør **2,7 prosent** av utslippene fra utenriks skipsfart globalt.

**24,5** Mt CO<sub>2</sub>e

Rederiforbundet har en stor og sammensatt medlemsflåte med betydelig aktivitet over hele verden.



## Hva kan utslippene sammenlignes med?

### TRANSPORT



**23 x innenriks luftfart**

### NASJONALE UTSLIPP

Rederiforbundets medlemmer har utslipp som tilsvarer **over halvparten**<sup>3</sup> av Norges nasjonale utslipp i størrelse.

Utslippene fra den norske utenriksflåten faller i hovedsak utenfor det norske utslippsregnskapet. De kommer altså i tillegg.



**0,5 x Norge**

### Merknad: Sammenligning med 2023

Totalutslippet i 2024 er noe høyere enn det vi publiserte for 2023. Tallene er imidlertid ikke direkte sammenlignbare, fordi en stor del av endringen skyldes en økning i medlemsmassen til Rederiforbundet (flere nye medlemmer og 100+ skip), samt endringer innad i flåten gjennom kjøp og salg. Det vil kreve en mer detaljert analyse å skille dette fra andre faktorer som endret seilingsmønster (bl.a. for å unngå Suez) og økt aktivitet som kan ha økt snittfarten. Selv om en prosentvis endring fra 2023 vil være misvisende er det rimelig å si at vi representerer et større totalutslipp i 2024. Til vårt bruk er hovedpoenget å publisere det årlige fotavtrykket for den flåten vi til enhver tid representerer.

1. Utslippstall levert av DNV, basert på AIS-data og DNVs MASTER-modell. Revidert februar 2026.

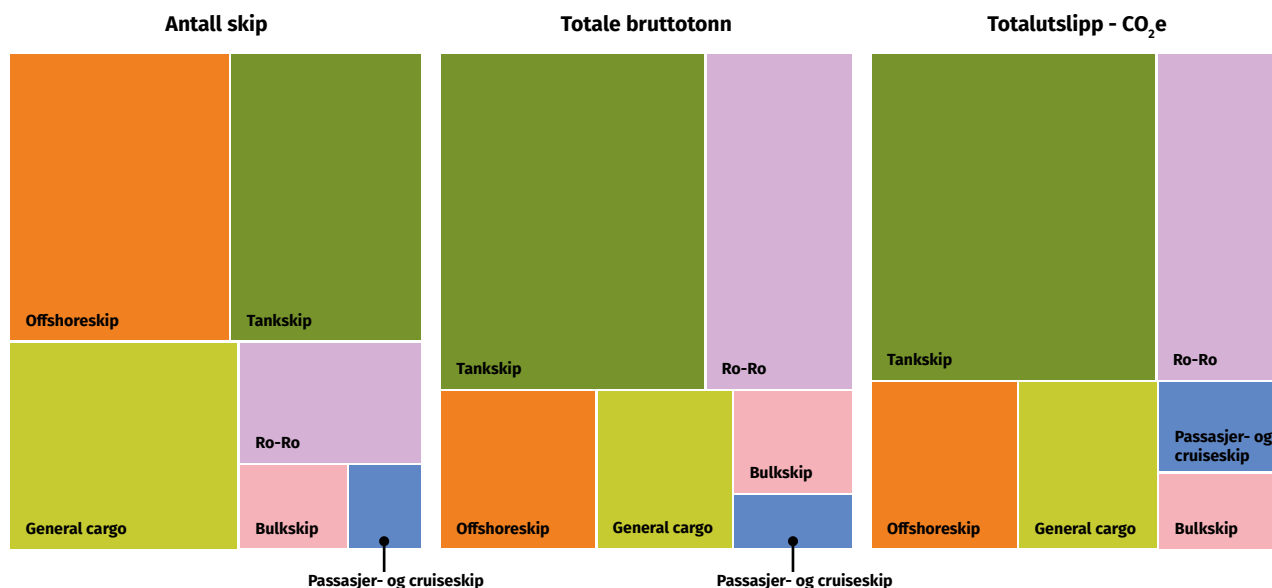
2. DNV: tetthetsplott over utslipp fra Rederiforbundets medlemsflåte i 2024.

3. SSB, 46,7 millioner tonn CO<sub>2</sub>e i 2023

## Utslipp fordelt på segmenter

For første gang rapporterer vi utslipp på segmentnivå. Målt i antall aktive skip i 2024 er det flest offshorefartøy. Også general cargo kommer høyt opp.

Ser vi imidlertid på størrelse, seiler tankskip og ro-ro opp og utgjør over halvparten av tonnasje. Dette er de store skipene, på de lange reisene, og derfor er det også naturlig at vi ser en lignende fordeling av segmenter målt i utslipp.



### Om kategoriene:

**Tankskip:** kjemikalietankere, oljetankskip (crude), gasstankere og produkttankere

**General cargo:** containerskip, general cargo, kjøle- og fryseskip

**Offshoreskip:** offshore supplyskip, andre offshore serviceskip, andre aktiviteter (i hovedsak seismikk)

## Avgjørende med avtale i IMO

2025 er et nøkkelår for skipsfartens internasjonale klimaarbeid. Etter tøffe forhandlinger klarte IMO i 2023 å lande en ny klimastrategi for skipsfarten. Med et tydelig mål om klimanøytralitet i 2050 representerte vedtaket på mange måter vår nærings «Parisavtale».

Men ambisiøse mål alene kutter ikke utslipp. Derfor må IMO i 2025 levere nytt regelverk som sikrer utslippskutt i tråd med klimamålene.

EU har rullet ut viktige regelverk for skipsfarten, men de dekker for liten del av verdensflåtens utslipp. Av våre utslipp er det 20 prosent. Vi ønsker oss like effektive IMO-tiltak for hele den globale flåten. Vi har ingen tid å miste.



IMOs generalsekretær Arsenio Dominguez på besøk hos Rederiforbundet høsten 2024.

# UTSLIPP I EUROPA

Rederiforbundets medlemsflåte står for utslipp på **5,4 millioner tonn CO<sub>2</sub>e** i EU MRV.<sup>1</sup>



Dette utgjør ca. **5 prosent** av utslippene i EU MRV<sup>2</sup>

**5,4** Mt CO<sub>2</sub>

EU innførte krav om rapportering av utslipp fra skipsfarten i 2018 og har siden fulgt opp med flere nye klimaregelverk som del av EUs grønne giv og Klar-for-55-pakken. Rederiforbundet har støttet opp om tiltakene for skipsfarten og deltatt aktivt i regelverksarbeidet i Brussel.

EU-tiltak dekker en økende del av verdensflåtens utslipp. Nå i overkant av 10 prosent. Dette tilsvarer 2.5x Norges nasjonale utslipp. 35 prosent av Rederiforbundets medlemsflåte, og over 20 prosent av utslippene, er omfattet av EUs kvotesystem ETS og av drivstoffstandarden FuelEU.



**EUs rapporteringsstruktur og regelverk gjelder ikke kun seilinger innad i EU/EØS, men også seilinger til og fra.**

**I utslippene fra Rederiforbundets medlemsflåte er**

**40 %**

fra seilinger innad i EU/EØS

**60 %**

fra seilinger til og fra

## Rapporteringskrav for flere – vil gi ny kunnskap

Fra 1. januar 2025 utvides rapporteringsplikten til skip mellom 400-5000GT, og til offshoreflåten.

For Rederiforbundets medlemmer og den norske kystflåten betyr det en betydelig økning i antall rapporteringspliktige skip – trolig minst 500.

Rederiforbundet mener dette er en positiv utvikling som vil bidra til ny åpenhet og bedre presisjon i utslippsdataene.



1. EU MRV for 2023, analyse levert av DNV, oktober 2024  
2. THETIS-MRV - database for "Monitoring, Reporting and Verification"

## Flere skipstyper skal inn i kvotesystemet

Med dagens avgrensning er det om lag 12 000 skip med i EUs kvotesystem.

Fra 2027 skal store offshoreskip inn.

Innen utgangen av 2026 skal det tas en beslutning på om de mindre skipene (400-5000BT), som starter rapportering i 2025, også skal tas inn i kvotesystemet.

Rederiforbundet støtter en utvidelse til mindre skipstyper.



## Offshore – et særlig norsk ansvar



Norske rederier kontrollerer den største og mest moderne offshore-flåten i Europa, og mye av aktiviteten er på norsk sokkel.

Når offshoreflåten nå skal inn i EUs rapportering og regelverk, trenger Europakommisjonen hjelp med å lande definisjoner og tilpasninger som tar høyde for at offshore har en veldig annerledes aktivitet enn tradisjonell skipsfart.

Rederiforbundet deltar i diskusjonene og oppfordrer norske aktører og myndigheter til å engasjere seg i saken.

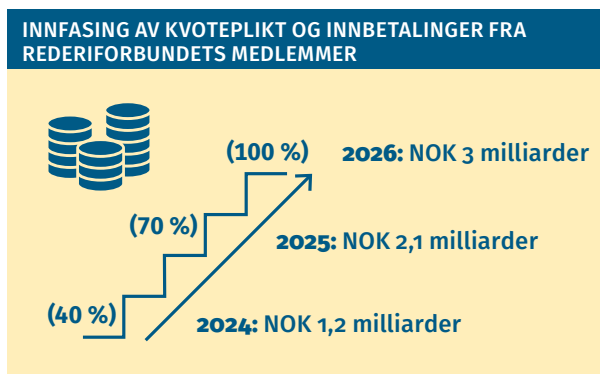
## Betydelige kvoteinntekter – hva skal de brukes til?

Skipsfarten ble tatt inn i EU ETS 1. januar 2024 og har gjennomført sitt første år i kvotesystemet. I 2025 skal utslippene rapporteres formelt og betales for.

Innbetalingene genererer betydelige kvotemidler. For 2024 estimerer vi at Rederiforbundets medlemmer alene betaler inn NOK 1,2 milliarder. Dette øker til 3 milliarder når systemet er fullt faset inn.

Deler av kvoteinntektene kanaliseres gjennom EUs innovasjonsfond, mens en større andel går til medlemslandene, inkludert Norge.

Rederiforbundet mener Norge bør følge EU-landene og sørge for obligatorisk øremerking til grønne tiltak. I Norge bør midlene bidra til maritim omstilling.



# UTSLIPP I NORGE

Rederiforbundets medlemsflåte står for utslipp på **1,35 millioner tonn CO<sub>2</sub>** i Norge.<sup>1</sup>



**1,35** Mt CO<sub>2</sub>

Utslipp i Norge utgjør en liten del av medlemsflåtens samlede utslipp – under **5,5 prosent**.

Like fullt utgjør disse utslippene **29 prosent** av det Norge definerer som utslipp fra innenriks skipsfart og fiske – og er derfor spesielt relevante opp mot Norges 2030-mål.

Blant 3600 fartøyer med utslipp innenriks representerer Rederiforbundet de største fartøyene – ca. **450** – spesielt innen kategoriene offshore og passasjer.

**35 prosent** av medlemsflåten hadde noe utslipp i Norge i 2024.



DNVs årlige Barometerrapport gir viktig innsikt i utslipp og omstilling for innenriks skipsfart.

Rapporten for 2024 viser at omstillingstrykket foreløpig er vesentlig lavere enn det som trengs for å nå 2030-målene og at eksisterende virkemidler ikke har resultert i nødvendig omstilling av flåten.



1. DNV: analyse av medlemsflåten innenfor *Barometer for grønn omstilling av skipsfarten 2024*

## Klimapartnerskap

I desember 2024 signerte regjeringen og den maritime næringen en avtale om klimapartnerskap.

Vi i Rederiforbundet er glade for at avtalen har kommet i havn, og ser frem til videre arbeid. Et tett samarbeid mellom myndighetene og partene i arbeids- og næringslivet er nøkkelen for å lykkes med det grønne skiftet.

Samtidig er det viktig å erkjenne at vi ikke er i rute med 2030-målene, og må gjøre mer – raskere. **Det er helt avgjørende at partnerskapet resulterer i konkrete tiltak og nye virkemidler.**



Fra signering om avtalen om et maritimt klimapartnerskap desember 2024.

## Omstilling på norsk sokkel

Sammen med partnerorganisasjonene i KonKraft har Rederiforbundet siden 2020 utarbeidet årlige statusrapporter om utslipp og omstilling på norsk sokkel.

Utslipp fra maritime operasjoner står for 15 prosent av de totale utslippene på norsk sokkel og er redusert med 18 prosent siden 2008.<sup>1</sup>

I 2023 og 2024 er det gjort viktige metodeforbedringer, med overgang til bruk av sanntidsdata, sortering av utslipp og aktivitet ned på ulike skipstyper, og utvikling av et prognoseverktøy for maritim aktivitet frem mot 2035.

I 2025 er Konkraft-partnerne opptatt av å bidra faglig til pågående arbeid med utforming av lav- og nullutslippskrav for offshorefartøy.

1. Konkraft Statusrapport 2024 - utslipp fra maritime operasjoner, inkludert mobile rigger

# Klima i medlemsundersøkelsen 2025<sup>1</sup>

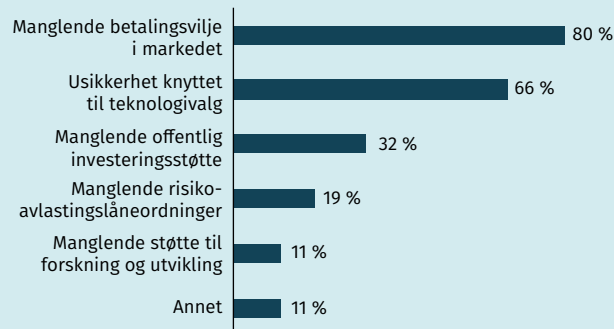
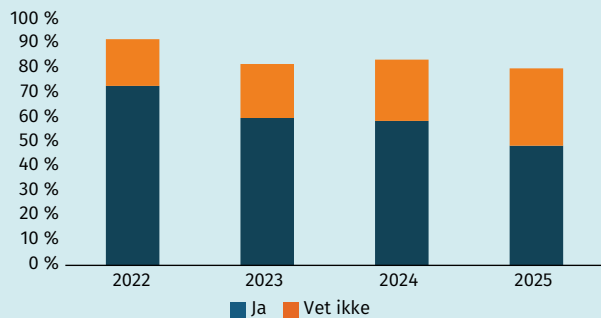
# ØKENDE USIKKERHET



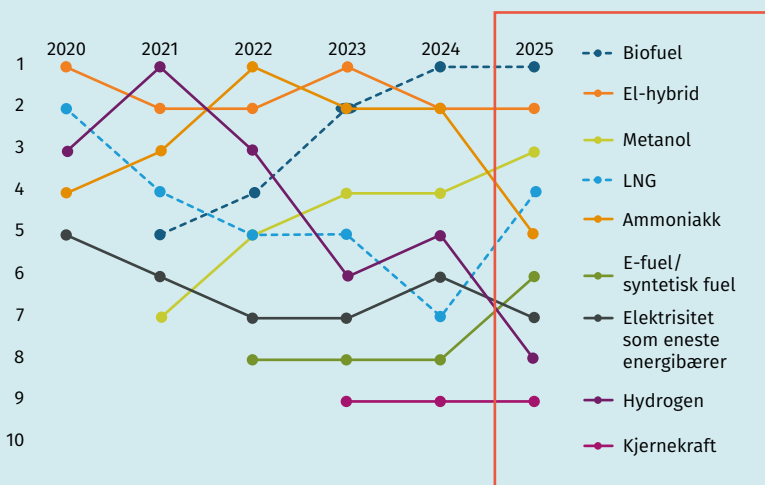
Halvparten av rederiene tror de vil være klimanøytrale i 2050.

Men andelen er ned fra 6/10 i 2024 og optimismen har vært fallende siden 2022.

Det er først og fremst antallet usikre som øker.



Usikkerhet knyttet til teknologivalg, og manglende betalingsvilje i markedet, oppleves som de to klart største barrierene for ytterligere investeringer i klima- og miljøteknologi.



Rederiene vurderer en rekke ulike drivstoff og energibærere for å nå utslippsmålene i 2050.

I 2025 ser vi denne rangeringen.

Ser vi på innbyrdes rangering over tid så har nullutslippsdrivstoff som hydrogen og ammoniakk falt de siste årene, mens biodrivstoff og LNG har steget.

Rederiene viser til at manglende infrastruktur, tilgjengelighet og høy pris oppleves som de største barrierene mot å ta steget over til neste generasjon drivstoff.

1. Rederiforbundets Konjunkturrapport 2025

# POSITIV OMSTILLING I MEDLEMSFLÅTEN

Rederiene er opptatt av **energieffektivisering** og jobber målrettet for å redusere utslipp gjennom tekniske og operasjonelle tiltak. Utslppsintensiteten i medlemsflåten er betydelig forbedret siden 2008.

Likevel kan det hentes ut enda mer. DNV anslår at energieffektivisering i verdensflåten kan bidra med en reduksjon i drivstofforbruk på mellom 4 og 16 prosent innen 2030.

95 prosent av rederiene har investert i klima- og miljøteknologi ombord

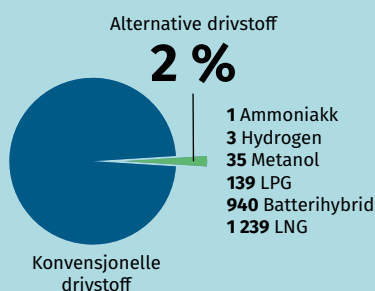
Bruk av vind-assistanse øker. Seilende flåte: 5 skip  
Ordrebok: 9 skip

## Opptak av alternativt drivstoff

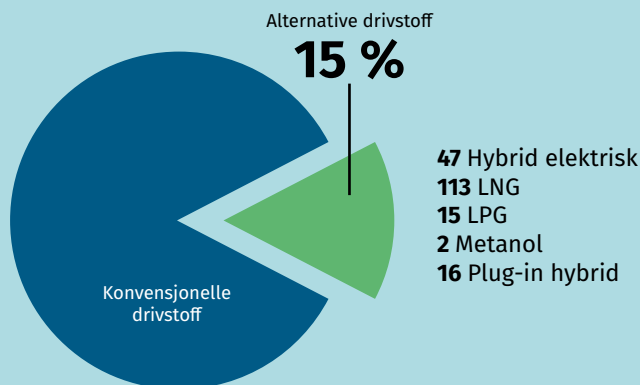
DNVs *Maritime Forecast to 2050* viser at opptaket av alternativt drivstoff i verdensflåten er **2 prosent**.

I Rederiforbundets medlemsflåte er andelen **15 prosent**.<sup>2</sup>

### VERDENSFLÅTEN

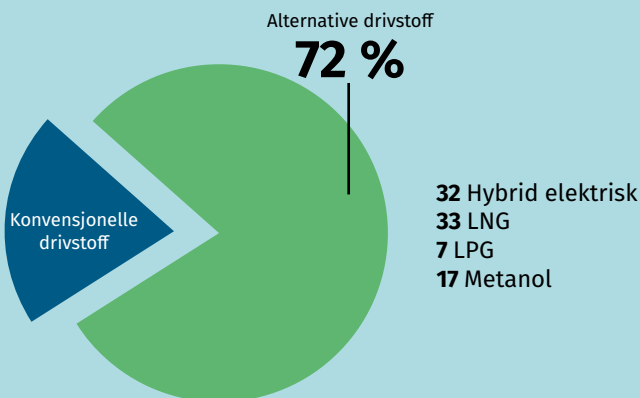
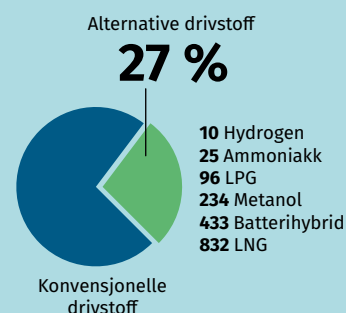


### REDERIFORBUNDETS MEDLEMSFLÅTE



Ser vi på **ordreboken** øker opptaket av alternativt drivstoff i verdensflåten til **27 prosent**.

Rederiforbundets medlemmer har 123 skip i bestilling, blant disse er opptaket **72 prosent** (89 skip).



1. Rederiforbundets Konjunkturrapport 2025 – medlemsundersøkelse  
2. DNV: analyse av medlemsflåten innenfor Maritime Forecast to 2050 (2024)

## Norges Rederiforbund

Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo

Telefon: 22 40 15 00

✉ [post@rederi.no](mailto:post@rederi.no)

[in](#) @Norwegian Shipowners' Association

[f](#) [facebook.com/NorgesRederiforbund](https://facebook.com/NorgesRederiforbund)

[www.rederi.no](http://www.rederi.no)



Denne trykksaken er produsert i henhold til miljøkravene i Svanemerket, på FSC-godkjent papir.