



Klimarapport 2026



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association



Grønt skifte i geopolitisk motvind

Året vi har lagt bak oss ble ikke det klimaåret vi hadde sett for oss. 2025 ble preget av stormaktsrivalisering og økt geopolitisk uro. Dette har også farget det internasjonale klimasamarbeidet. I oktober ble det tydelig hvordan geopolitikken påvirker både diplomati og forhandlingene om en global klimaavtale for skipsfarten.

Klimaforhandlingene i FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) så lenge ut til å lande vedtak om et nytt internasjonalt regelverk for skipsfarten. Avtalen som lå på bordet inkluderte en global drivstoffstandard og et globalt avgiftssystem. Etter krevende og dramatiske dager i London oppnådde forslaget imidlertid ikke nødvendig flertall. Avtalen ble utsatt med ett år, og arbeidet med å finne en felles global løsning fortsetter.

Vi lever i en tid der vi ser mer proteksjonisme og hvor internasjonalt samarbeid er svekket og under press. Samtidig er skipsfarten, som i sin natur er global, helt avhengig av nettopp samarbeid og felles globale rammeverk. Skipsfarten står for betydelige utslipp internasjonalt, og våre medlemmers klimafotavtrykk innebærer et stort ansvar.

Årets klimarapport viser høye utslippstall. Hovedandelen av utslippene fra våre medlemmer slippes ut globalt, utenfor både Norge og Europa. Det illustrerer behovet for, og viktigheten av samarbeid om globale løsninger i klimaarbeidet.

Troen på at vi skal nå klimamålene faller, og mange barrierer for det grønne skiftet gjenstår. Likevel fortsetter omstillingsarbeidet. Når det internasjonale rammeverket lar vente på seg, viser næringen ansvar og handlekraft. Norske rederier leder an i det grønne skiftet og investerer tungt i nye teknologier og løsninger som bidrar til utslippskutt og omstilling. Det er vi stolte av.

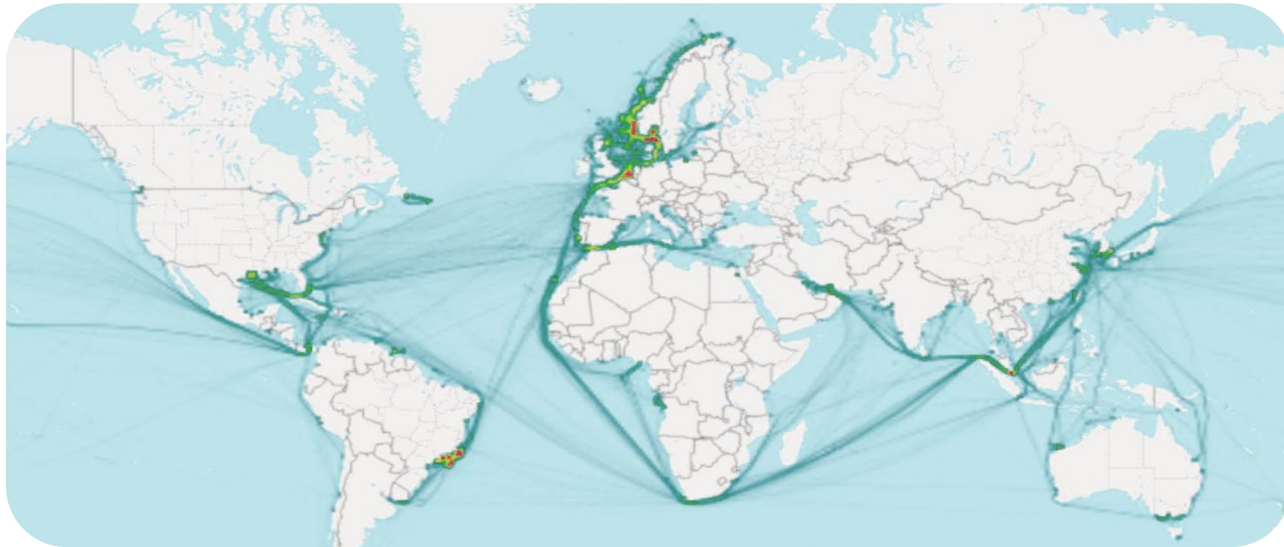
Vi håper denne rapporten gir innsikt, kunnskap og inspirasjon til videre arbeid.

God lesning!

Knut Arild Hareide
Administrerende direktør

Våre utslipp

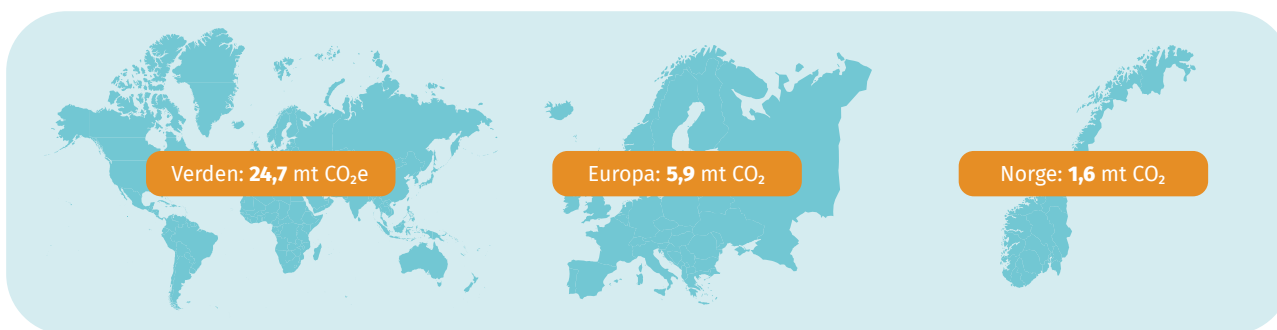
Våre medlemmer opererer om lag 1500 skip og rigger som seiler verden rundt. I 2025 hadde Rederiforbundets medlemsflåte utslipp på 24,7 millioner tonn CO₂e.¹ Av den globale skipsfartens CO₂-utslipp, utgjør det 2,7 prosent.²



Hvordan utslippene fordeles

Kartet viser rederienes seilingsmønster. Av utslippene befinner den største andelen seg utenfor både europeisk og norsk farvann. Av

de totale utslippene på 24,7 mt CO₂e, befinner 1,6 mt CO₂ seg i Norge,³ 5,9 mt CO₂ i Europa (EU MRV).⁴



Merknad: Om tallene 2025 og 2024

Totalutslippet i 2025 er noe høyere enn i 2024. Tallene er dog ikke direkte sammenlignbare fra år til år, da faktorer som medlemsmasse og flåtesammensetning vil variere. Etter publisering av fjorårets rapport er det oppdaget et avvik i DNVs analysemodell brukt for å beregne utslippstallene for 2024. Oppdaterte utslippstall er 24,5 mt CO₂e, og ikke 28,7 mt CO₂e som publisert i fjorårets klimarapport.

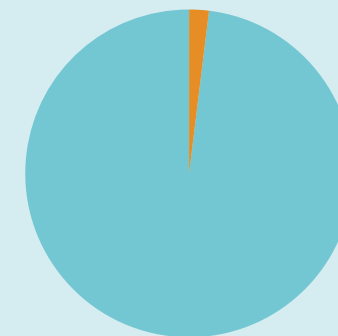
Omstilling i medlemsflåten

Norske rederier ligger langt fremme i teknologiutviklingen av flåten. DNVs *Maritime Forecast to 2050* viser opptaket av alternativt drivstoff for verdensflåten, og for våre medlemmer til sammenligning.⁵ I verdensflåten er

opptaket av alternativt drivstoff 2 prosent, og i Rederiforbundets medlemsflåte er opptaket 17 prosent. Figurene under viser fordelingen på ulike drivstoff.

Seilende flåte

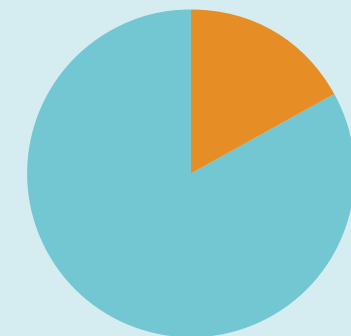
Verdensflåten



2 % alternative drivstoff

1 539 LNG
1 072 Batterihybrid
159 LPG
70 Metanol
8 Hydrogen
3 Ammoniakk

Rederiforbundets medlemsflåte



17 % alternative drivstoff

99 LNG
77 Hybridelektrisk
19 LNG & hybridelektrisk
19 LPG
15 Plug-in hybrid
7 LNG & Plug-in hybrid
7 Vindassistanse
2 Metanol
1 Hybridelektrisk & vindassistanse

¹ Globale utslipp av CO₂e 2025, levert av DNV basert på AIS-data og DNVs MASTER-modell.
² DNV (2025) Utrekning av skipsfartens globale utslipp basert på rent CO₂ utslipp, tar ikke hensyn til CH₄ og N₂O.
³ Nasjonale utslipp av CO₂ 2025, levert av DNV basert på Barometerrapport for grønn omstilling av skipsfarten 2025.
⁴ Europeiske utslipp av CO₂ 2024, basert på siste tilgjengelige tall fra EUs database THETIS-MRV.
⁵ DNV (2025) *Maritime Forecast to 2050*.

Fremtidens drivstoff

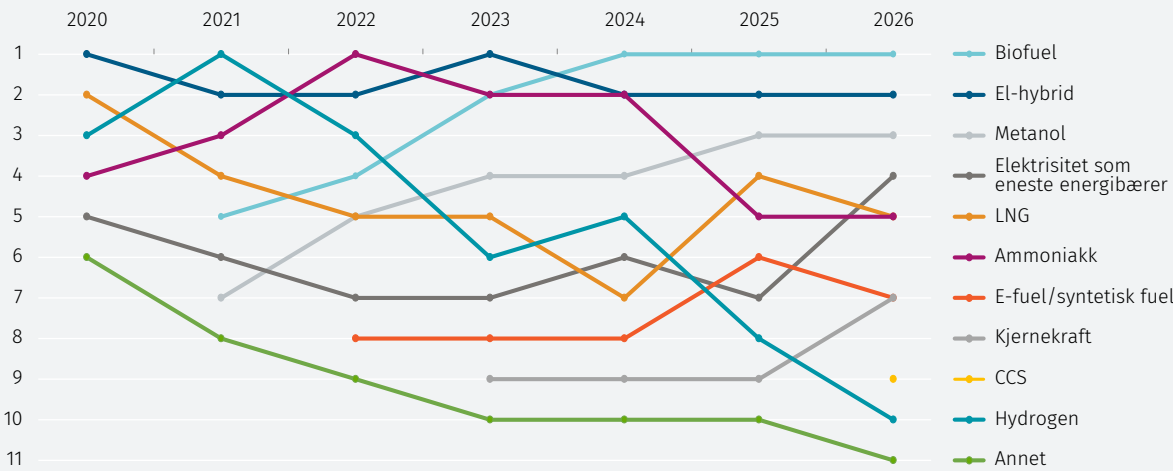
For å lykkes med omstillingen til et lav- og nullutslippssamfunn må energibruken effektiviseres, og det må tas i bruk klimanøytrale drivstoff. Fremtidens flåte vil antakelig seile på en kombinasjon av flere ulike drivstoff og energibærere, avhengig av fartøystype og seilingsmønster.

Norges Rederiforbunds medlemmer vurderer en rekke ulike typer drivstoff og energibærere for å oppnå klimanøytralitet i 2050. Grafen under viser hvordan de ulike har blitt rangert fra 2020 til 2026.

Fra 2030 skal det kun bestilles skip tilrettelagt for nullutslippsteknologi, og i 2050 er målet at flåten skal være klimanøytral.⁶ Kun tre av ti tror de vil være klimanøytrale i 2050. Dessverre gjenstår mange barrierer for omstilling til lav- og nullutslipp. Viktige avklaringer rundt globale rammeverk for klimareguleringer er uteblitt, og det påvirker hvorvidt rederiene tror de vil nå klimamålene.

For å ta i bruk nye drivstoff er det fremdeles mange barrierer. Blant dem er det for høy investeringskostnad, pris, tilgjengelighet og manglende infrastruktur på land som er de største.

Drivstoff som vurderes for oppnåelse av klimanøytralitet i 2050



Kilde: BDO/Norges Rederiforbund

Barrierer for omstillingen til lav- og nullutslipp

Rederiforbundets medlemmer har satt seg 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 tilrettelagt for nullutslippsteknologi.⁷

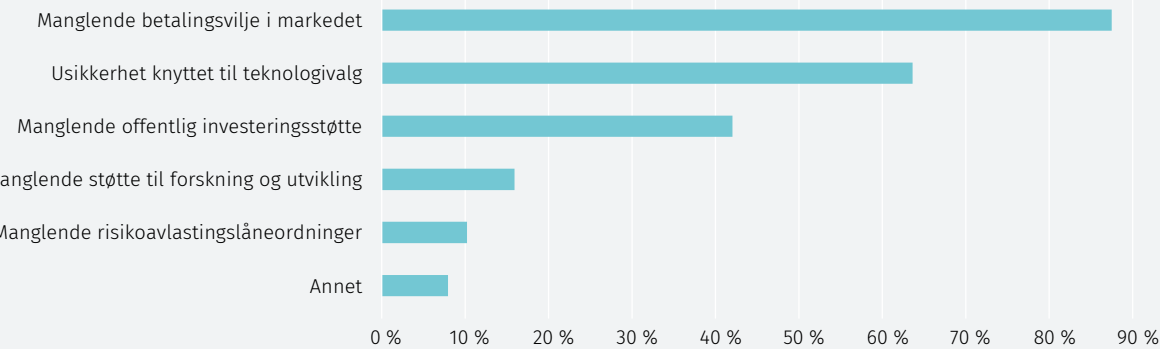
Økt usikkerhet og manglende fremdrift på politiske klimatiltak gjør at troen på målene i Rederiforbundets klimastrategi har falt de seneste årene. Om lag tre av ti tror de vil redusere utslipp med 50 prosent innen 2030, mens nesten halvparten av rederiene ikke tror de vil nå klimamålene for 2030.

Likevel investeres det bredt i grønne løsninger, og over 90 prosent av medlemsrederiene har investert i klima- og miljøteknologi om bord sine skip. Slik teknologi inkluderer alt fra

batteripakker, landstrømtilkobling, installering av rensesystemer som skrubbere, tekniske tiltak på propell, til varmegjenvinning og mer. Operasjonelle tiltak er også en sentral del av tiltakspakken for å redusere utslipp. Eksempler på operasjonelle tiltak inkluderer blant annet tilpasset seilingsmønster, hastighetsreduksjoner og vask av skrog og propell.

Løsningene som reduserer utslipp og bidrar til energieffektivisering er viktige i veien mot å nå klimamålene. Det gjenstår likevel mange barrierer knyttet til å investere videre i klima- og miljøteknologi. De største barrierene inkluderer manglende betalingsvilje i markedet, usikkerhet knyttet til teknologivalg og manglende offentlig investeringsstøtte. Grafen under viser de største barrierene målt i prosent.

Barrierer for investeringer i klima- og miljøteknologi



Kilde: BDO/Norges Rederiforbund

^{6, 7} Norges Rederiforbund (2020) Null utslipp i 2050.



Globale utslipp krever globale løsninger

Skipsfarten er internasjonal og opererer på tvers av havområder, jurisdiksjoner og flaggstater. For at klimapolitikken skal være effektiv og gi reelle utslippskutt, er det avgjørende at reguleringen av internasjonal skipsfart skjer gjennom globale regelverk vedtatt i FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO).

Skipsfarten er avhengig av et felles klimaregelverk som gjelder alle skip, uavhengig av flagg og operasjonsområde. Målet er et kostnadseffektivt og teknologinøytralt rammeverk som gir reelle globale utslippskutt og like konkurransevilkår.

Manglende globale løsninger øker risikoen for fragmentering av regelverket, med et lappeteppesystem av regionale og nasjonale tiltak som kan føre til dobbeltregulering, høyere kostnader og mindre effektiv klimapolitikk. Dette svekker både omstillingstakten og forutsigbarheten for rederier som opererer i et internasjonalt marked. Det er derfor avgjørende at klimaarbeidet i IMO fortsetter med full kraft, til tross for at arbeidet med IMOs Net Zero Framework (NZF) ble utsatt med ett år i oktober 2025.

Norges Rederiforbund er aktive i den europeiske debatten om fremtidens klimaregelverk for europeisk skipsfart. Vi forventer at også regjeringen fører en aktiv europapolitikk slik at norske interesser blir ivaretatt. Klimaarbeidet i Brussel må sees i sammenheng med pågående arbeid i IMO. Målet er ett felles globalt regelverk som sikrer utslippskutt uten å undergrave konkurransen i det internasjonale markedet. Dette må innebære at EUs klimaregelverk erstattes av IMOs klimaregelverk når dette er på plass.

EU-regelverkets betydning for norsk skipsfart frem mot 2030

EU har over tid vært en pådriver i klimapolitikken. EUs klimakvotestystem (EU ETS) er et sentralt virkemiddel for å redusere utslipp av klimagasser gjennom prising av utslipp. Systemet setter et samlet tak for utslipp i EU og EØS, og utslippsreduksjoner oppnås ved at antallet tilgjengelige kvoter gradvis reduseres. Fra 1. januar 2024 ble skipsfarten inkludert i EU ETS, og næringen har nå lagt bak seg de to første årene som del av kvotesystemet.

Estimater for våre medlemmer er at de vil betale 2,4 milliarder kroner til EUs kvotesystem i 2025.⁸ Deler av inntektene fra kvotehandelen kanaliseres gjennom EUs innovasjonsfond, mens hoveddelen av kvoteinntektene tilbakeføres til medlemslandene. For EU-land er det fastsatt at 100 prosent av ETS-inntektene skal brukes til klima- og energiformål. Europakommisjonen har ved flere anledninger oppfordret medlemslandene til å bruke ETS-inntekter til å støtte maritim sektor. Frankrike vil etablere en nasjonal ordning for tilbakeføring av maritim sektors innbetalinger til ETS. Norge er gjennom EØS-avtalen unntatt dette kravet. Samtidig er det et tydelig behov for at også norske

Våre 130 medlemmer har til sammen 1 500 skip og rigger som til enhver tid seiler på alle verdens hav.

⁸ Forutsatt likt utslippsnivå i 2025 som i 2024, 70 prosent innføring av kvoteplikten og at 60 prosent av våre utslipp var fra reiser mellom EØS og tredjeland (omfattes av halv kvoteplikt (35 prosent)), kvotepris på 70 euro per tonn CO₂ og en vekslingskurs på 12 norske kroner per euro.

ETS-inntekter fra skipsfarten i større grad kanaliseres tilbake til tiltak som bidrar til maritim omstilling, teknologisk utvikling og styrking av næringens konkurranseevne.

ETS-regelverket skal i 2026 revideres for å tilpasses EUs klimamål etter 2030. Regelverket vil legge viktige rammer for næringen, blant annet ved å avklare om det skal utvides til å omfatte nye fartøystyper og andre fartøystørrelser enn i dag, samt ved å legge føringer for tilbakeføring av ETS-midler til næringen.

Europeisk drivstoffstandard

FuelEU Maritime-forordningen ble vedtatt høsten 2023 og trådte i kraft i EU 1. januar 2025. Forordningen stiller krav om gradvis reduksjon i drivhusgassintensiteten i energien som brukes om bord på fartøy over 5000 bruttonn, samt bruk av landstrøm i utvalgte havner. Regelverket er en del av EUs grønne strategi for skipsfarten, og har som mål å øke bruken av alternative drivstoff. Forordningen er ikke innført i Norge enda, og næringen venter utålmodig på avklaringer. Kommisjonen vil revidere FuelEU Maritime-forordningen i løpet av 2027.

Dobbeltskatning av norsk skipsfart

Da skipsfarten i 2024 ble omfattet av EUs kvotehandelssystem (ETS) ble deres klimagassutslipp i Norge likevel værende i de nasjonale klimakravene i regelverket for ikke-kvotepliktige utslipp - den såkalte innsatsfordelingsforordningen. Norges Rederiforbund er svært kritisk til en slik dobbeltregulering av sektorens klimagassutslipp. Rundt en tredjedel av de norske klimagassutslippene fra skipsfarten er både i ETS og innsatsfordelingsforordningen. Regjeringen har allerede overfor EU pekt på at dette skaper en uhensiktsmessig og ineffektiv europeisk klimapolitikk. For norske rederier har det også gitt en betydelig dobbeltskatning da flere både kjøper ETS-kvoter og betaler den nasjonale CO₂-avgiften. Stortinget har siden statsbudsjettet for 2024 ønsket at kvotepliktig innenriks skipsfart skal betale en redusert sats

for CO₂-avgift slik at deres samlede karbonkostnader ikke skiller seg drastisk fra innenriks skipsfart utenfor ETS.

Regjeringen har siden statsbudsjettet for 2024 vist til dialog med ESA om statsstøtterettslige sider av den reduserte satsen. Mer enn to år har nå gått og flere hundre millioner kroner er belastet ekstra til den delen av innenriks skipsfart som både er i kvotesystemet og betaler CO₂-avgift. Dette er uholdbart, og vi forventer en snarlig løsning slik at næringen unntas denne urettferdige og konkurransevridende dobbeltbeskatningen.

Behov for virkemidler i Norge som komplementerer internasjonalt regelverk

En stor andel av utslippene til norske rederier finner sted globalt. Nesten 25 prosent av utslippene er allerede underlagt europeiske klimakrav, og på sikt forventer vi at alle våre utslipp vil reguleres av globale klimaregelverk gjennom IMO. Av Rederiforbundets medlemmers totale utslipp på 24,7 millioner CO₂-ekvivalenter, slipper 1,57 millioner tonn av disse ut i Norge. I størrelse tilsvarende det 55 prosent av Norges utslipp, som kommer i tillegg til de totale nasjonale utslippene.⁹

Dette viser viktigheten av at klimautslipp fra skipsfarten reguleres gjennom internasjonale krav, og ikke nasjonalt. Vi opplever dessverre nå at nasjonale regelverk som foreslås av regjeringen legger seg på toppen av eksisterende europeisk regelverk. På denne måten blir de samme utslippene dobbelt- eller trippelregulert. Norges Rederiforbund er kritiske til regjeringens foreslåtte klimakrav til offshoresektoren nettopp av denne grunn. Offshorefartøys klimagassutslipp vil snarlig omfattes av EUs kvotesystem, i tillegg til at de omfattes av den norske CO₂-avgiften. Disse offshorefartøyene vil også kunne bli inkludert i FuelEU Maritime-forordningen etter forestående revisjon i EU. Vi forventer at myndighetene sørger for at nasjonalt regelverk tar hensyn til politikktutviklingen på europeisk og internasjonalt nivå.

I dag legger den maritime næringen ned en viktig innsats langs norskekysten og i norske farvann, og det er her mange av morgendagens løsninger utvikles. Det investeres stort i klima- og miljøteknologi om bord i flåten.

Til tross for store investeringer er omstillingstrykket for maritim næring dessverre for lavt, og mange barrierer gjenstår for å ta i bruk nye løsninger og drivstoff. Årets Barometerrapport fra DNV viser at vi ikke ligger an til å nå klimamålene for 2030 og 2050. Det lave omstillingstrykket viser at det er behov for kraftige grep i årene fremover om vi skal nå 2030-klimamålet.¹⁰

For å fremme utslippskutt gjennom innovasjon er virkemiddelapparatet en nøkkel i omstillingen til et lav- og nullutslippssamfunn. Dagens virkemiddelapparat er ikke godt nok rigget, og det oppleves som uoversiktlig og lite treffsikkert av næringen. En rapport fra Menon viser at det er behov og muligheter for forbedringer.¹¹ En utfordring er at det i dag bevilges store summer til maritime prosjekter, men de resulterer ikke i stor nok grad til faktiske utslippskutt som tar oss mot klimamålene. For å finne løsninger som faktisk reduserer utslipp er det behov for

nye verktøy. Energieffektivisering kan spille en sentral rolle i omstillingsarbeidet, og resulterer i utslippskutt her og nå.

Maritimt Klimapartnerskap

I desember 2024 signerte regjeringen og den maritime næringen en avtale om klimapartnerskap. Under klimapartnerskapet har næringen satt ned en arbeidsgruppe for energieffektiviseringstiltak på eksisterende flåte. Energieffektivisering må være et viktig spor for klimainnsatsen frem mot 2030. Selv om overgang til nye fartøy med grønne drivstoff blir viktig, kan ikke nybygg alene føre til oppnåelse av klimaambisjonene for maritim sektor. For å nå klimamålene er det behov for å fremskynde utslippsreduksjoner gjennom energieffektive tiltak.

Gjennom Maritimt Klimapartnerskap foreslår næringen at regjeringen i statsbudsjettet for 2027 prioriterer et nytt virkemiddel som støtter energieffektivisering i eksisterende flåte. Et slikt virkemiddel kan gi raske utslippsreduksjoner i maritim sektor til en moderat kostnad. Næringen har presentert forslaget for regjeringen og ser frem til oppfølgingen i klimapartnerskapet.

Norges Rederiforbund oppfordrer myndighetene til å:

- Sikre næringens konkurransekraft ved å arbeide for harmonisering mellom nasjonale, internasjonale og globale regler for skipsfarten, og unngå dobbeltrapportering og dobbeltskatning.
- Ivareta næringens interesser i politiske prosesser i EU som berører skipsfarten, inkludert revisjonene av ETS-direktivet og "FuelEU Maritime"-forordningen.
- Gjennom klimapartnerskap, konkretisere innsats og virkemidler for å nå de maritime 2030-målene.
- Tilpasse bruk av virkemiddelapparatet for å skalere opp og rulle ut klima- og miljøteknologi.
- Sikre videreføring av NOx-avtalen etter 2027.
- Sikre bred internasjonal støtte og fremgang i IMOs klimaarbeid med mål om å få på plass et kostnadseffektivt og teknologinøytralt regelverk som gir reelle globale utslippskutt og like konkurransevilkår.

⁹ SSB (2025) Utslipp og opptak av klimagasser i Norge i 2024.

¹⁰ Barometerrapporten for grønn omstilling av skipsfart 2025.

¹¹ Menon Economics (2024) *Maritime Virkemidler – Kartlegging og vurdering av behov, relevans og viktighet*. Menon-publikasjon Nr. 103.

Norges Rederiforbund er den ledende nærings-, arbeidsgiver- og beredskapsorganisasjonen for norsk skipsfart og offshorevirksomhet.

Norges Rederiforbund
Postboks 1452 Vika, 0116 Oslo
Telefon: 22 40 15 00
Email: post@rederi.no
Instagram: [@Norwegian Shipowners' Association](https://www.instagram.com/NorwegianShipownersAssociation)
linkedin: [linkedin.com/company/norwegian-ship-owners-association](https://www.linkedin.com/company/norwegian-ship-owners-association)
www.rederi.no



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association