



tilnull kvartalsrapport

Innen 2050 skal Norge kutte klimagassutslippene ned mot null, og innen 2030 skal utslippene være minst 55 prosent lavere enn de var i 1990. Her får du svar på hvordan vi ligger an.



Ansvarlig redaktør | **Anders Bjartnes**

Øvrige i redaksjonen:

Kirsten Å. Øystese

Lars-Henrik Paarup Michelsen

Håvar Skaugen

Elise Mangersnes

Redaksjonsslutt:

22. juni 2026

Ansvarlig utgiver:

Norsk klimastiftelse

Design:

Haltenbanken / Håvar Skaugen

Utgitt med støtte fra:

Sparebankstiftelsen DNB

Minor Foundation for Major Challenges

Agenda Vestlandet

tilnull

av Norsk klimastiftelse



Norsk klimastiftelse
NORGES GRØNNE TANKESMIE

Forord

Norges utslipp har gått ned sju år på rad. Forbruket av fossil energi har gått ned ti år på rad. Omstillingen skjer, men det går ikke fort nok.

Vi ligger ikke an til å nå klimamålene for 2030 og 2035 kun med utslippskutt i Norge. Skipsfarten er en av sektorene der omstillingen ikke er skikkelig i gang til tross for at Norge er verdensledende på å elektrifisere ferger og passasjerbåter. Faktisk går omstillingen så sakte at utslippene fra sjøfart og fiske fremdeles er 40 prosent høyere i dag enn i 1990.

Men det kan være grunn til forsiktige optimisme. I 2023 seilte bilfergen MF Hydra for første gang på flytende hydrogen. Per juni 2026 er 16 hydrogen- og ammoniakkfartøy under bygging eller vedtatt bygd. Seks nye produksjons- og bunkringsanlegg for hydrogen eller ammoniakk er også vedtatt bygd. Lykkes disse prosjektene kan det legges til rette for at hydrogen og ammoniakk blir mer tilgjengelig og konkurransedyktig drivstoff i skipsfarten. De neste årene vil vise om vi lykkes.

Tilnull kvartalsrapport gir en oversikt over tempoet i Norges klimaomstilling. I denne utgaven gjør vi et lite dykk ned i skipsfarten samtidig som vi presenterer de nyeste tallene for utslipp, energibruk, teknologiskiftet og adferdsendringer.

Innhold

Prøv å trykke her!

1 Klimamål

- Har kuttet 7,1 millioner tonn på 35 år
- Sparer milliardbeløp på gratiskvoter
- Cruise: Utslippene har aldri vært høyere
- Her planlegges produksjon av grønt drivstoff

2 Energi

- Mindre fossil energi – mer fornybar
- 95 prosent elektriske bybusser
- Venter kun 4,5 TWh ny kraft innen 2030
- Vi er dårlige til å spare på strømmen

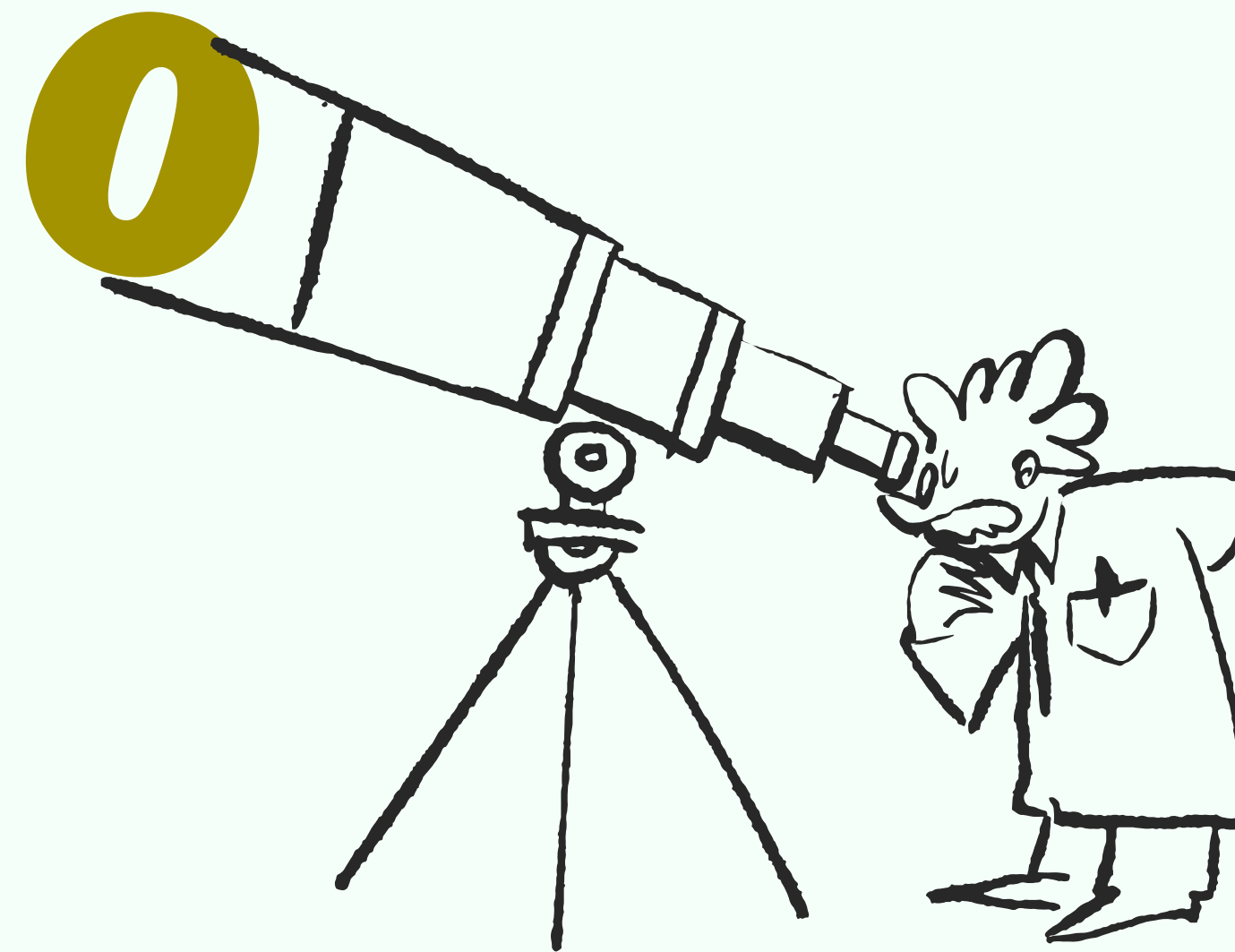
3 Adferd

- Forbruket fører til store utslipp i andre land
- Vi velger oftest bilen
- Vi flyr mer
- Mindre rødt kjøtt, men fremdeles over kostrådene

Vedlegg

- Norges klimamål
- Kilder

Du kan alltid trykke her for å komme tilbake hit



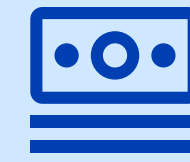
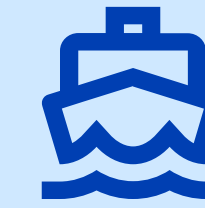
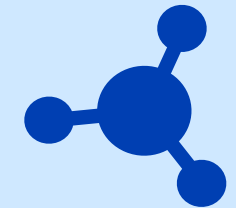
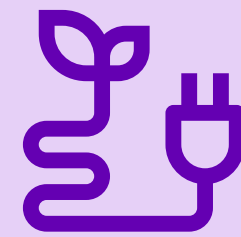
Denne rapporten er interaktiv! Det er mange steder du kan trykke for å hoppe mellom de forskjellige temaene.

NØKKELTALL

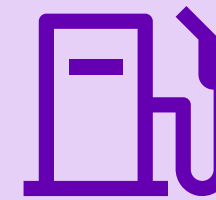
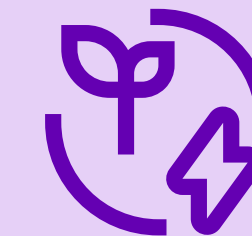
Klimamål

**13,9 %**lavere utslipp siden
1990**7,1 mtCO₂e**

kutt i utslipp på 35 år

**11,2 mtCO₂e**gratis klimakvoter i
2025**20 %**lavere utslipp fra
passasjerfartøy**8**ammoniakkfartøy er
vedtatt bygd**57 %**

fornybar energi

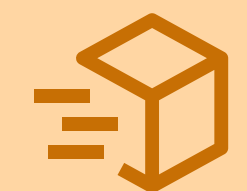
**35 TWh**mindre fossil energi
siden 2015**95 %**andel nye elektriske
bybusser**4,5 TWh**forventet ny kraft i
drift innen 2030**0,8 TWh**

strøm spart i bygg

Adferd

**10,8 tonn**utslipp per person
i Norge**6 av 10**

reiser tas med bilen

**1 kg**avfall per person
per dag**3,4 mill.**passasjerer fløy uten-
lands jan-april**27 000**pakker fra Kina hver
eneste dag

1

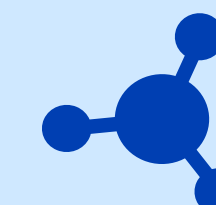
Klimamål

- Innledning | Klimamål
- Status klimamål
- Har kuttet 7,1 millioner tonn på 35 år
- Nedgang i industrien skjuler vekst i transport og olje
- Status sektorspesifikke klimamål
- Planlegger ikke for å nå sektormålene
- De største industriutslippene
- Manglende klimakutt kan koste milliarder
- Kvoter funker nå – men ikke på lang sikt
- Får halvparten av kvotene gratis
- Sparer milliardbeløp på gratiskvoter
- Vi trenger nye løsninger i skipsfarten
- Utslippene går både opp og ned
- Disse fartøyene slipper ut mest
- Passasjerfartøy: Flere fartøy – mindre utslipp
- Offshorefartøy: Utslippene øker igjen
- Fiskefartøy: Utslippene gjorde et lite hopp i 2021
- Cruise: Utslippene har aldri vært høyere
- Fem av Norges 15 største cruisehavner har landstrøm
- Ammoniakk som drivstoff
- Hydrogen som drivstoff
- Her planlegges produksjon av grønt drivstoff

NØKKELTALL

**13,9 %**lavere utslipp siden
1990**7,1 mtCO₂e**

kutt i utslipp på 35 år

**11,2 mtCO₂e**gratis klimakvoter i
2025**20 %**lavere utslipp fra
passasjerfartøy**8**ammoniakkfartøy er
vedtatt bygd

Innledning | Klimamål

Verden er nå 1,38 grader varmere. Så lenge vi fortsetter å slippe ut klimagasser i atmosfæren, fortsetter temperaturen å øke. Det er derfor utslippene må til null.

Norge har flere klimamål. Vi har et mål om å redusere utslippene med 55 prosent innen 2030, et mål om å redusere utslippene med 70–75 prosent innen 2035 og et mål om å redusere utslippene med 90–95 prosent innen 2050. Vi har også mål om å halvere utslippene fra petroleum, fra transport og fra sjøfart og fiske innen 2030.

Alle disse målene kan være forvirrende. Men det viktigste målet er målet i Parisavtalen som innebærer at vi må gjøre vår del av jobben for å stanse den globale oppvarmingen godt under to grader og helst ned mot 1,5 grader. For å få til det må vi slutte å slippe ut klimagasser. Og vi har dårlig tid.

Status klimamål

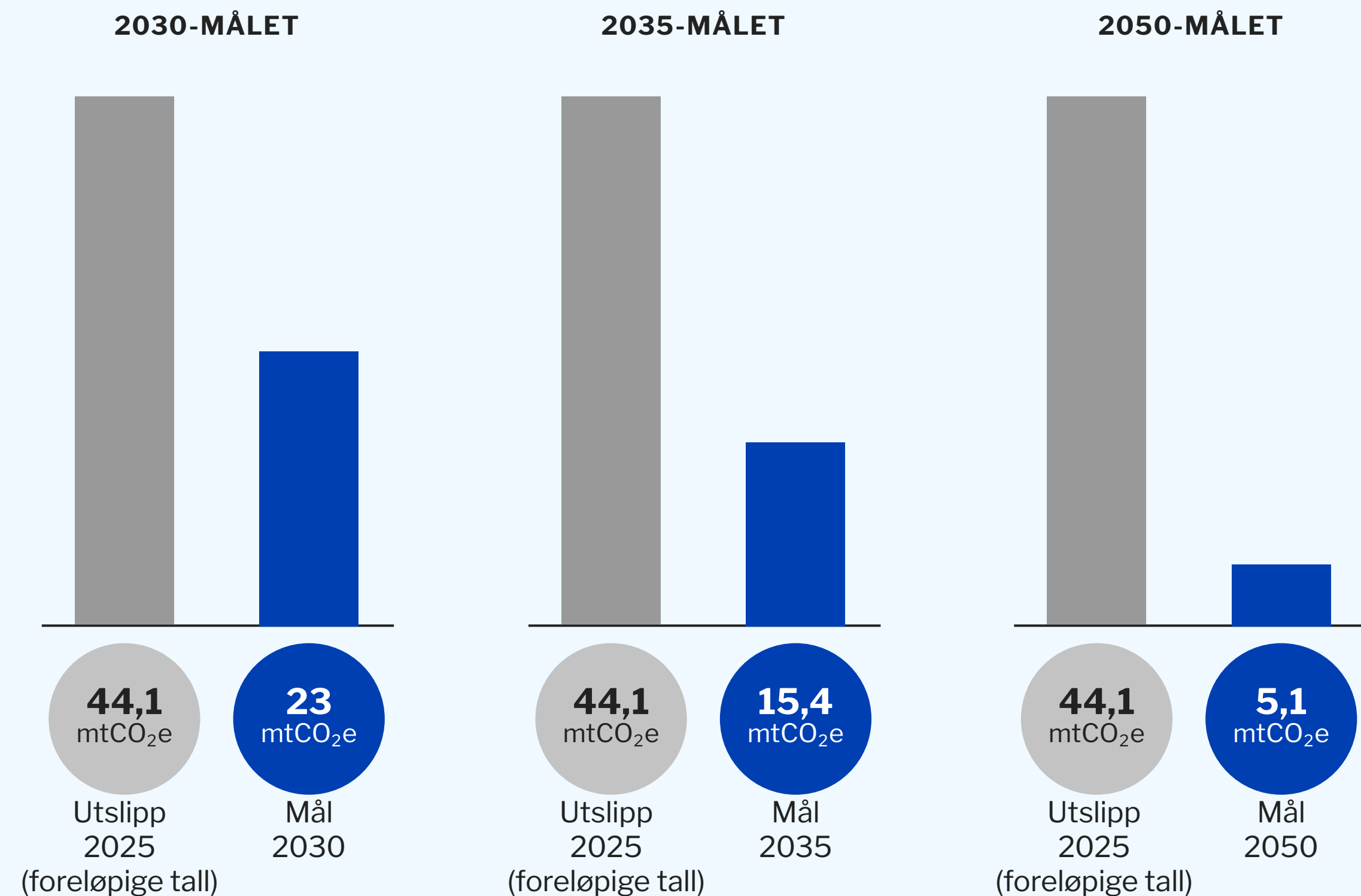
KLIMAMÅL FOR 2030, 2035 OG 2050

I 2050 skal Norges utslipp være redusert med 90–95 prosent, sammenliknet med hva utslippene var i 1990.

Foreløpige tall viser at utslippene i 2025 var redusert med 13,9 prosent siden 1990. På veien til 2050-målet skal utslippene kuttes med 55 prosent innen 2030 og 70–75 prosent innen 2035.

Norges klimamål for 2030, 2035 og 2050 er lovfestet i Norges lov om klimamål.* Målene for 2030 og 2035 er også meldt inn til FN som Norges forpliktelser under Parisavtalen.

Det er et uttalt mål at en stor del av utslippskuttene skal skje i Norge. Men dette er vi ikke forpliktet til. Målene kan derfor nås i samarbeid med EU og ved å kjøpe kvoter og utslippskreditter fra andre land utenfor EU.



Kilde: tilnull.no (Utslippstall fra SSB, tabell 13931)

*Les om klimamålene og hvorfor mål for 2030 kan nås på flere måter i vedlegget [Norges klimamål](#)

Har kuttet 7,1 millioner tonn på 35 år

Norges klimagassutslipp er redusert fra 51,2 til 44,1 millioner tonn siden 1990.

Foreløpige utslippstall viser at Norge kun kuttet utslippene med en halv million i 2025. Skal Norge nå målet om å redusere utslippene med 55 prosent innen 2030, må utslippene kuttes med 4 millioner tonn i året.

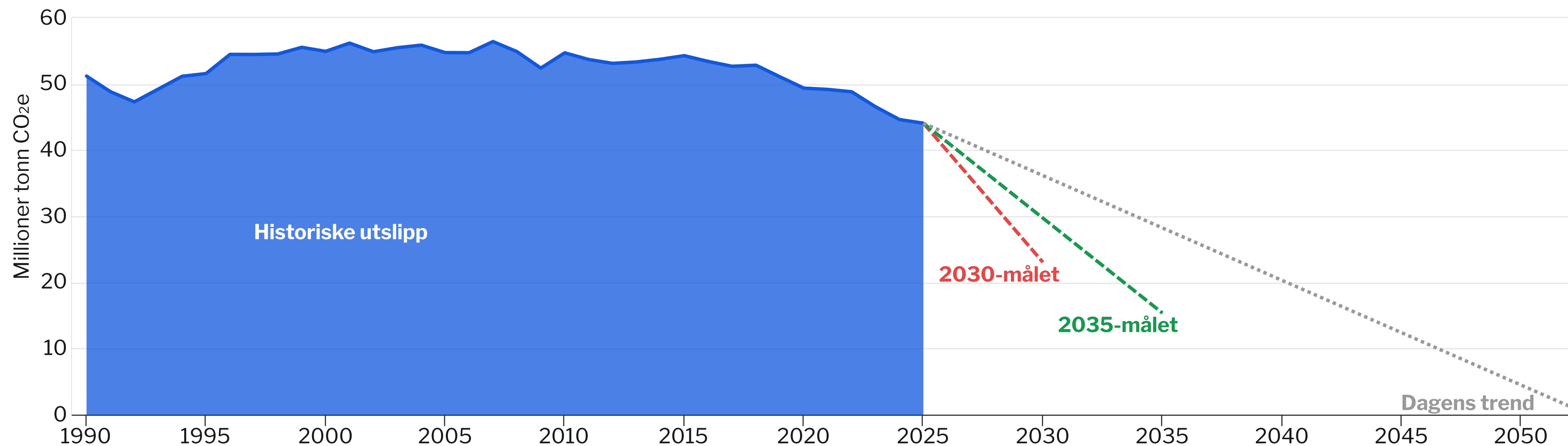


→ CO₂-ekvivalenter

Det er ikke bare CO₂ som bidrar til global oppvarming. Det gjør også andre klimagasser, slik som metan og lystgass. For å kunne sammenlikne og summere alle klimagasser, regnes de om til CO₂-ekvivalenter.

Utslippene går ned – men ikke raskt nok til å nå 2030-målet og 2035-målet uten kvotekjøp

Historiske utslipp 1990–2025, utslippstrend basert på siste tre år og utslippsbaner i tråd med klimamålene for 2030 og 2035.



Kilde: SSB, tabell 13931 (historiske utslipp), Norges lov om klimamål

Nedgang i industrien skjuler vekst i transport og olje

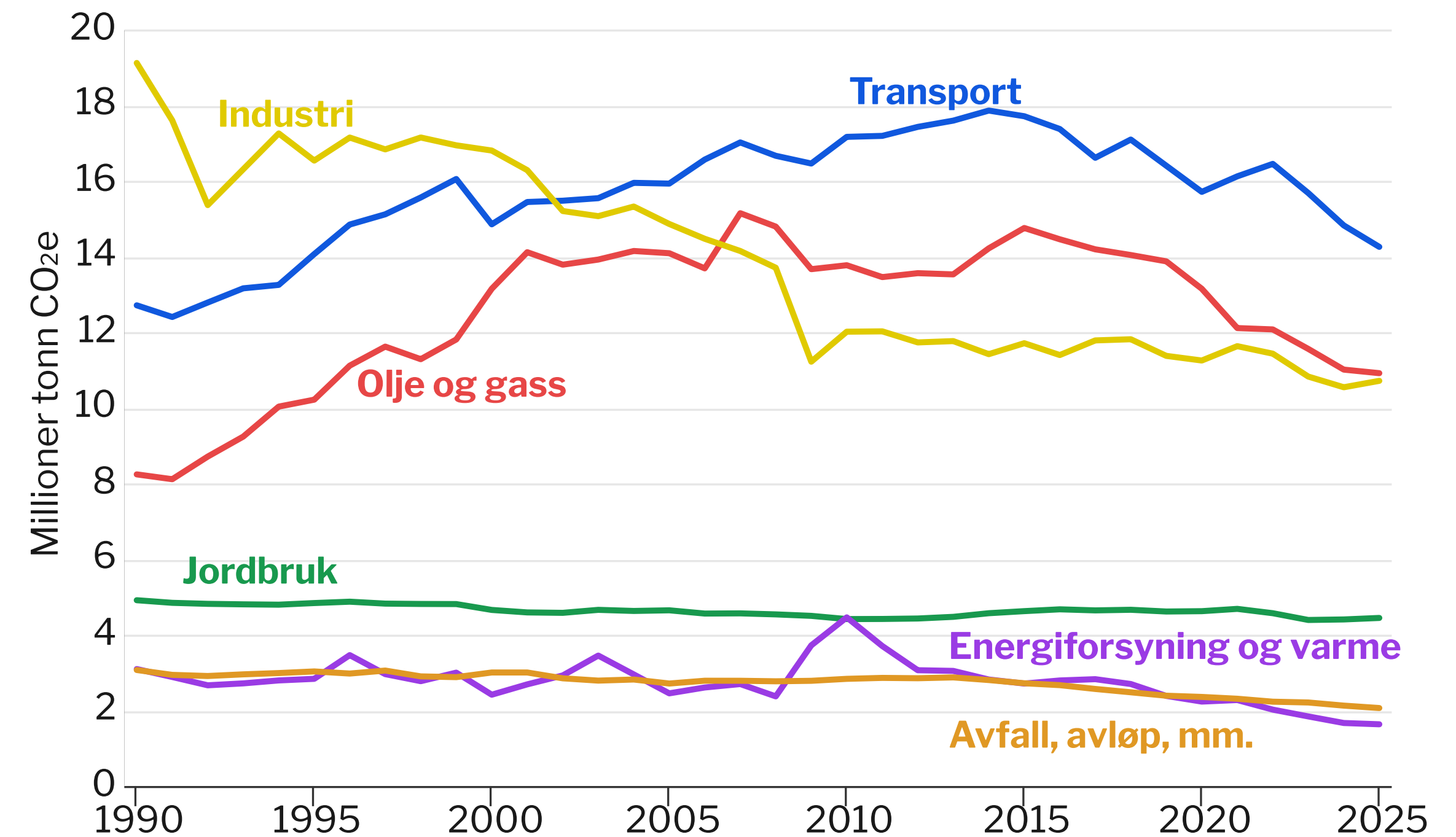
Uten industriens nedgang ville norske utslipp vært høyere i dag enn i 1990.

I noen sektorer har utslippene økt mens i andre har utslippene gått mye ned. Per sektor er endringene fra 1990 til i dag slik:

- Utslippene fra transport har økt fra 12,7 til 14,3 millioner tonn.
- Utslippene fra produksjon av olje og gass har økt fra 8,2 til 10,9 millioner tonn.
- Utslippene fra industri er redusert fra 19,1 til 10,7 millioner tonn.
- Utslippene fra jordbruk er redusert fra 4,9 til 4,4 millioner tonn.
- Utslippene fra energiforsyning og varme er redusert fra 3,1 til 1,6 millioner tonn.
- Utslippene fra avfall, avløp mm. er redusert fra 3,1 til 2,1 millioner tonn.

Store sektorvise forskjeller

Historiske utslipp 1990–2025 (foreløpige tall), fordelt på sektorer.



Kilde: tilnull.no (Utslippstall fra SSB, tabell 13931)

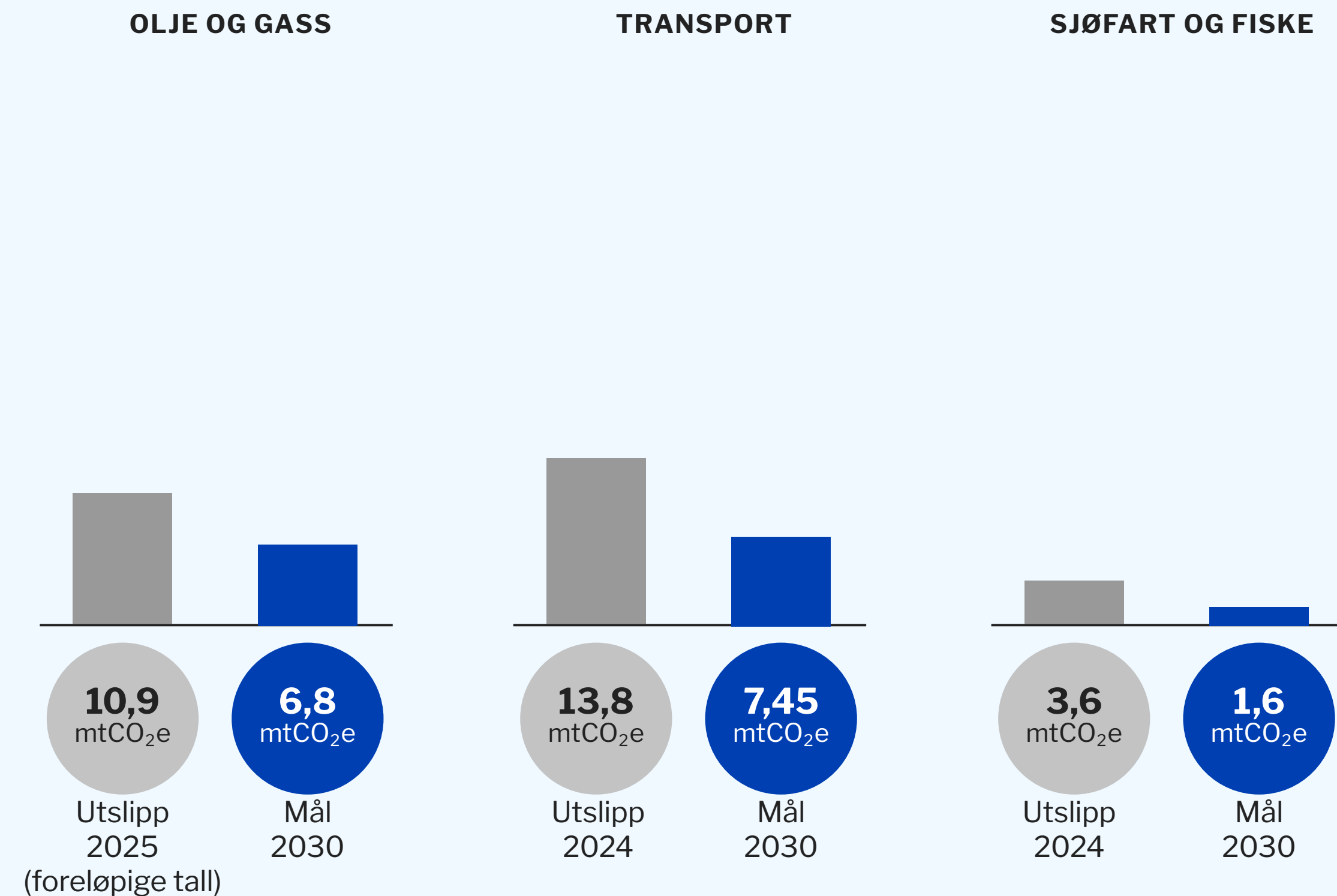
Status sektorspesifikke klimamål

KLIMAMÅL FOR 2030

I tillegg til Norges lovfestede klimamål for 2030, 2035 og 2050 har Norge også klimamål som gjelder for enkelte sektorer.

Stortinget har vedtatt egne utslippsmål for enkelte sektorer. Det er blant annet vedtatt at utslippene fra produksjon av olje og gass, fra transport og fra sjøfart og fiske skal reduseres med 50 prosent innen 2030, sammenliknet med hva utslippene var i 2005.

Disse kuttene skal altså tas i Norge, men målene er ikke lovfestet i klimaloven eller meldt inn til FN som en del av Norges forpliktelse under Parisavtalen.*



*Les om klimamålene og hvorfor mål for 2030 kan nås på flere måter i vedlegget [Norges klimamål](#)

Kilde: tilnull.no (historiske data fra SSB, tabell 13931)

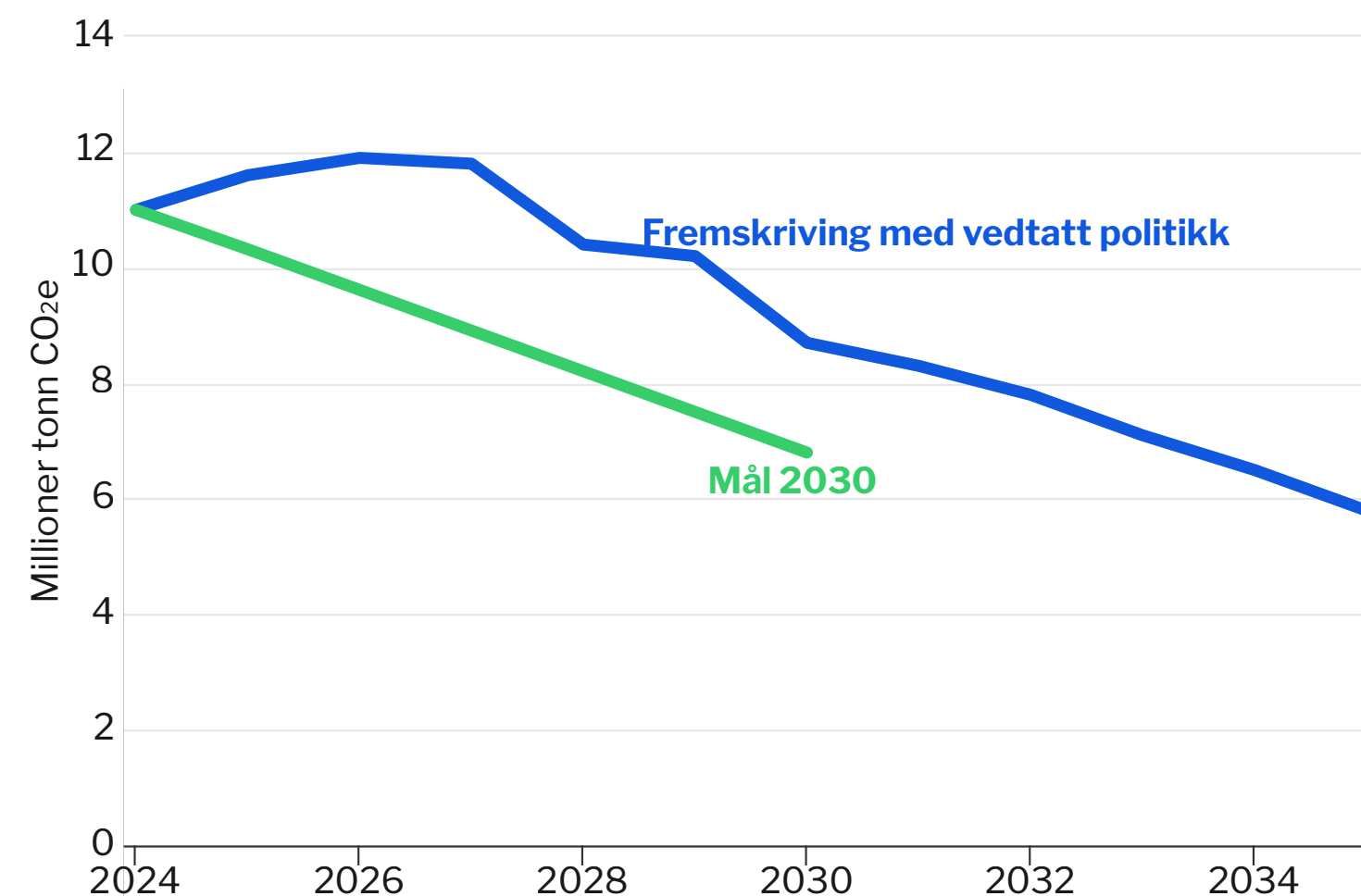
Planlegger ikke for å nå sektormålene

Politikken som er vedtatt og planlagt mot 2030 er ikke tilstrekkelig for å nå de sektorspesifikke klimamålene.

Norge har mål om at utslippene fra produksjon av olje og gass, fra transport og fra sjøfart og fiske skal halveres innen 2030, sammenliknet med hva utslippene var i 2005. Verken vedtatt eller planlagt politikk er tilstrekkelig til å nå noen av målene. Målet for sjøfart og fiske er vi lengst unna å nå.

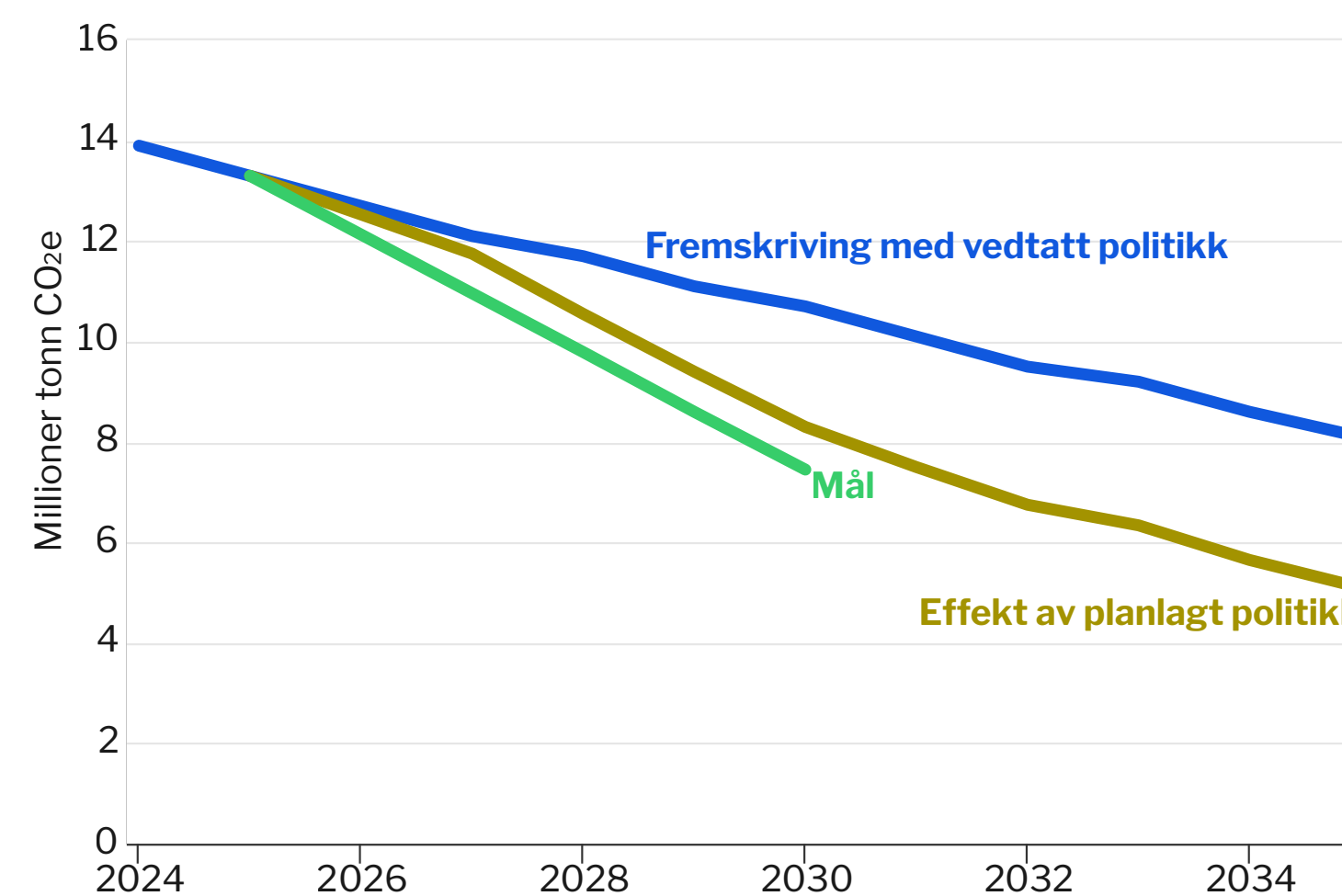
Produksjon av olje og gass

Vedtatt politikk er ikke tilstrekkelig til å nå utslippsmålet for olje og gass. Det er ingen planlagte tiltak utover allerede vedtatt politikk.



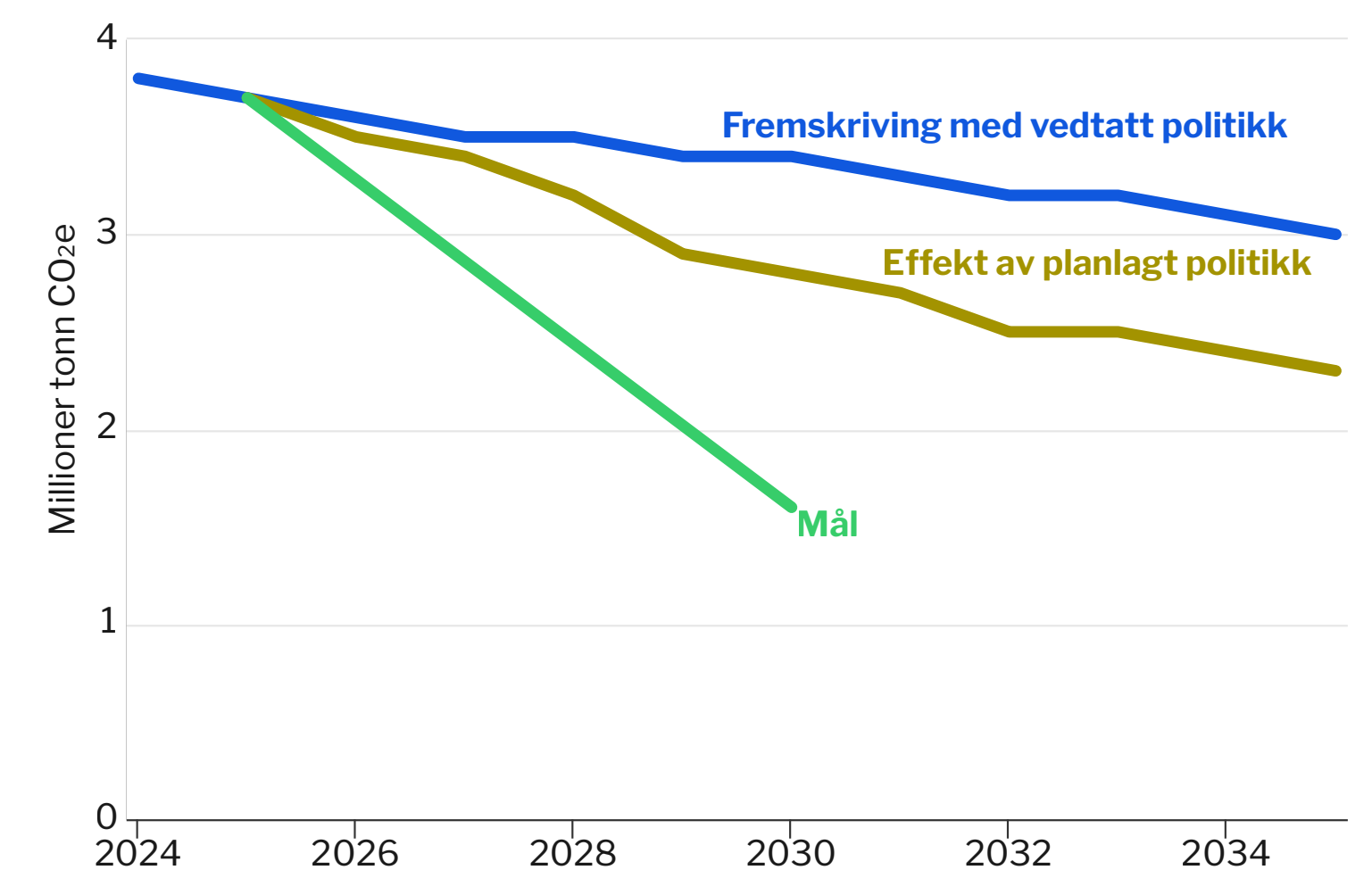
Transport

Vedtatt politikk er ikke tilstrekkelig til å nå utslippsmålet for transport. Heller ikke planlagt politikk tar oss helt i mål.



Sjøfart og fiske

Verken vedtatt eller planlagt politikk er nok til å nå utslippsmålet for sjøfart og fiske.



Kilder: Regjeringens klimastatus og -plan 2026 og Klima- og miljødepartementet (effekt av planlagt politikk)

De største industriutslippene

Nesten en fjerdedel av Norges utslipp kommer fra industrien. 26 industrianlegg står for over 80 prosent av sektorens utslipp.

Disse 26 anleggene strekker seg fra Alcoa Lista i sør til Finnfjord i nord.

19 av disse 26 industrianleggene produserer aluminium, stål, ferrolegeringer og andre metaller.



Kilde: Miljødirektoratet

Manglende klimakutt kan koste milliarder

Norge ligger ikke an til å nå 2030-målet med utslippskutt i Norge. Å komme i mål med kvoter vil koste milliarder.

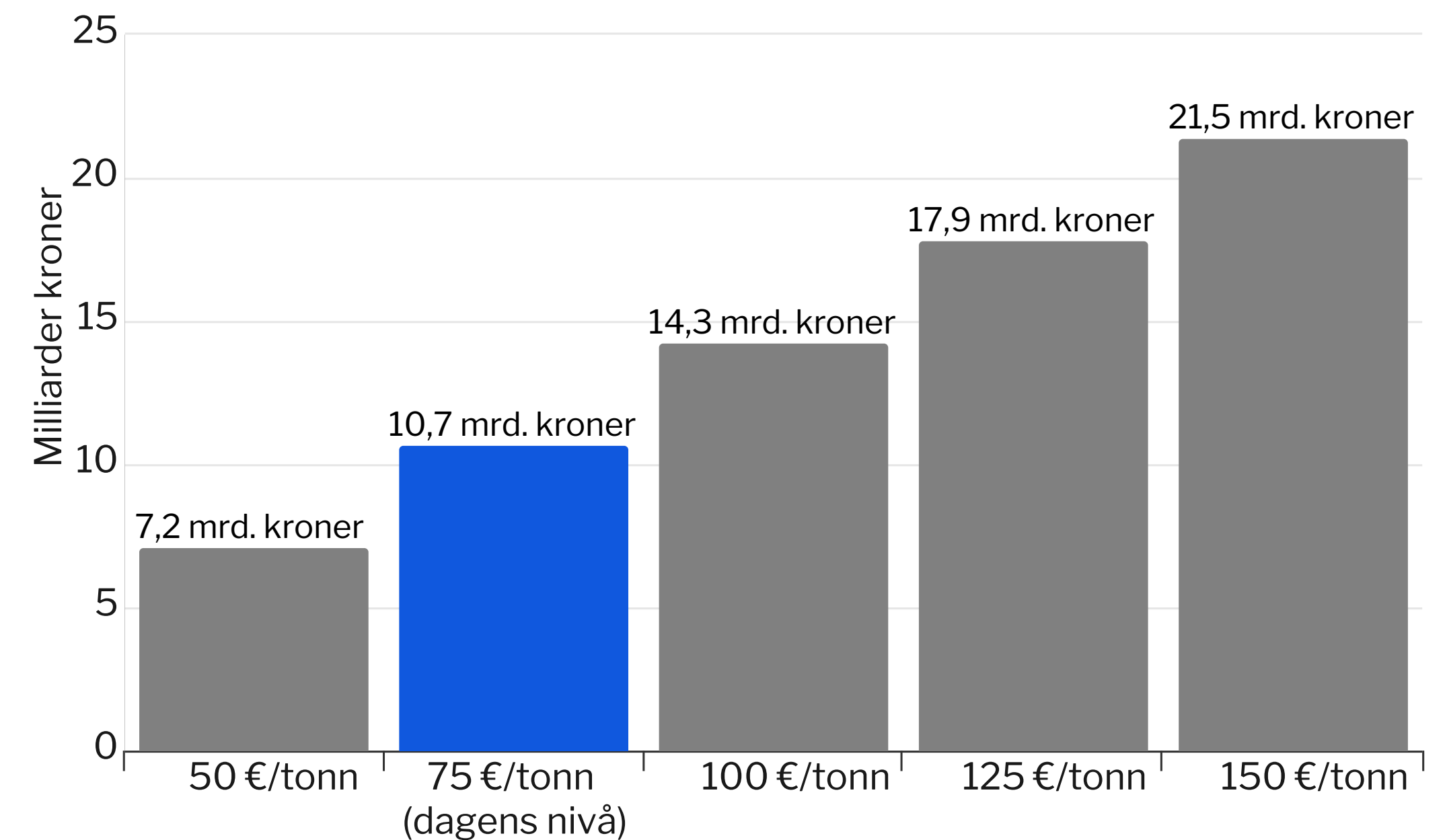
For å nå målet om 55 prosent utslippskutt innen 2030 må utslippene reduseres fra 44 til 23 millioner tonn.

Norge deltar i EUs kvotemarked og vil få godskrevet en andel av de europeiske kuttene, men det resterende gapet må dekkes gjennom kjøp av kvoter og utslippskreditter. Norges 2030-mål under Parisavtalen må gjøres opp som budsjett for perioden 2021–2030. Omfanget av nødvendige kvotekjøp er ikke kjent i dag.

Grafen viser hva et utslippsgap på 13 millioner tonn CO₂e kan koste ved fem ulike prisnivåer. Ved dagens prisnivå vil kostnaden bli nesten 11 milliarder kroner – om lag på nivå med det staten har bevilget til drift og vedlikehold av riksveiene i 2026.

Hva kan et utslippsgap på 13 millioner tonn koste oss i 2030?

Prisen for kjøp av 13 millioner utslippskvoter ved fem forskjellige prisnivåer i 2030. Valutakurs: 11 NOK/€



Kilde: Klimastiftelsens utregninger



→ Klimakvoter

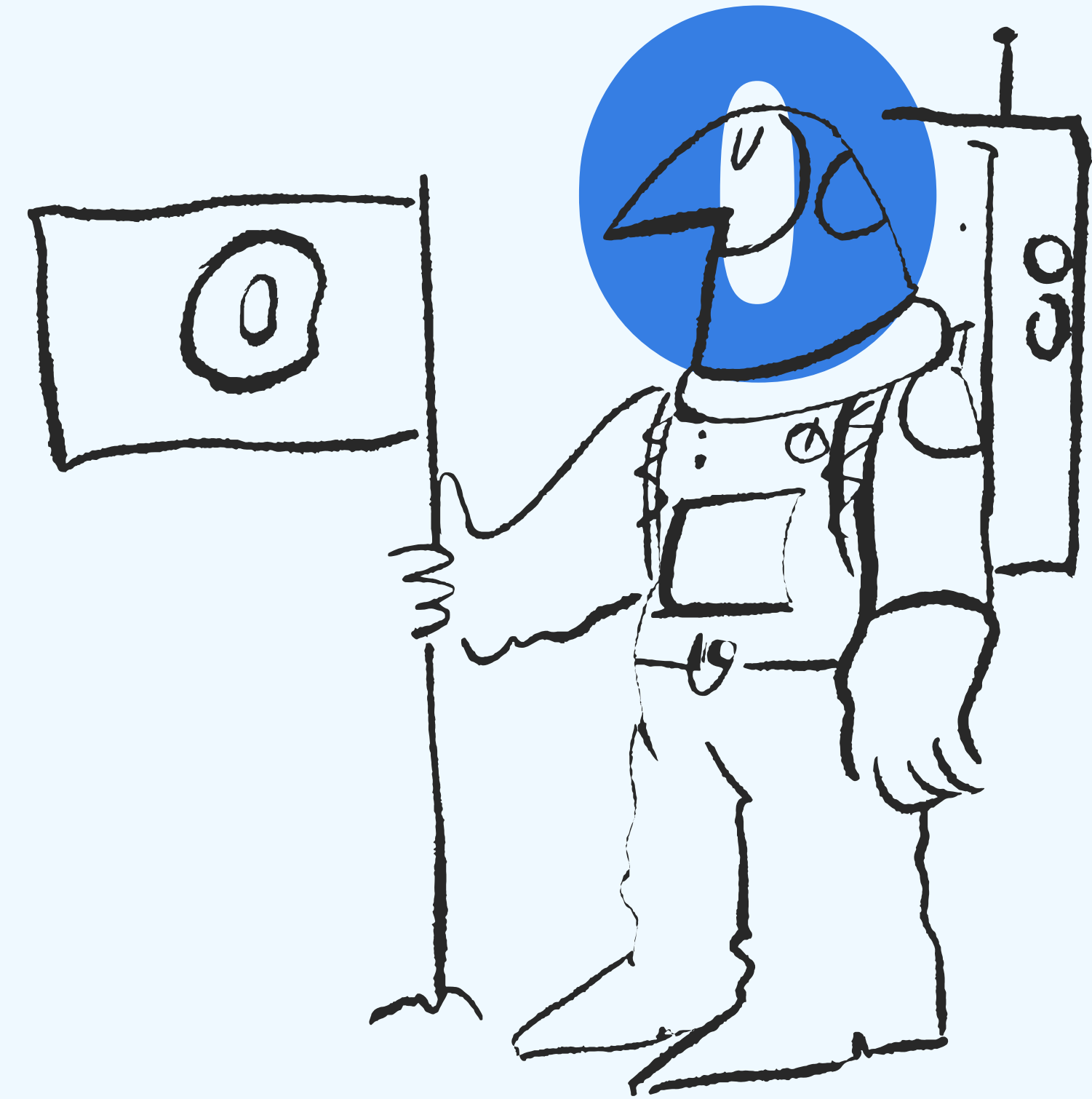
En klimakvote er en rettighet til å slippe ut ett tonn CO₂ eller CO₂-ekvivalenter. Kjøp av EU-kvoter gir garantert effekt, men det finnes også andre kvoter.

Kvoter funker nå – men ikke på lang sikt

Norge er avhengig av å kjøpe kvoter og utslippskreditter fra andre land for å nå klimamålet for 2030. Men på lang sikt kan vi ikke satse på at kvoter vil hjelpe oss i mål.

Det er en uttalt ambisjon at Norges klimamål for 2030 i hovedsak skal nås med utslippskutt i Norge. Men foreløpig har vi kun redusert utslippene med 13,9 prosent. For å nå målet om 55 prosent utslippskutt innen 2030 må vi kompensere for manglende kutt i Norge med kvotekjøp fra andre land. Det kan være gode argumenter for å kjøpe kvoter i stedet for å kutte Norges egne utslipp.

Men kvotekjøp fungerer ikke på lang sikt. Skal verden nå målene i Parisavtalen må alle utslipp til null. Det betyr at det vil bli færre og dyrere kvoter.



Får halvparten av kvotene gratis

Mesteparten av utslippene fra industri og petroleum er en del av EUs kvotemarkedet, men halvpartene av kvotene deles ut gratis.

Industrianlegg på land og petroleumsaktivitet blir i dag tildelt gratis utslippskvoter. Som grafen under til venstre viser tildeles omtrent halvparten av kvotene gratis. Luftfartsaktører som er del av kvotepliktig sektor, og som også blir tildelt gratis klimakvoter, er ikke inkludert her.

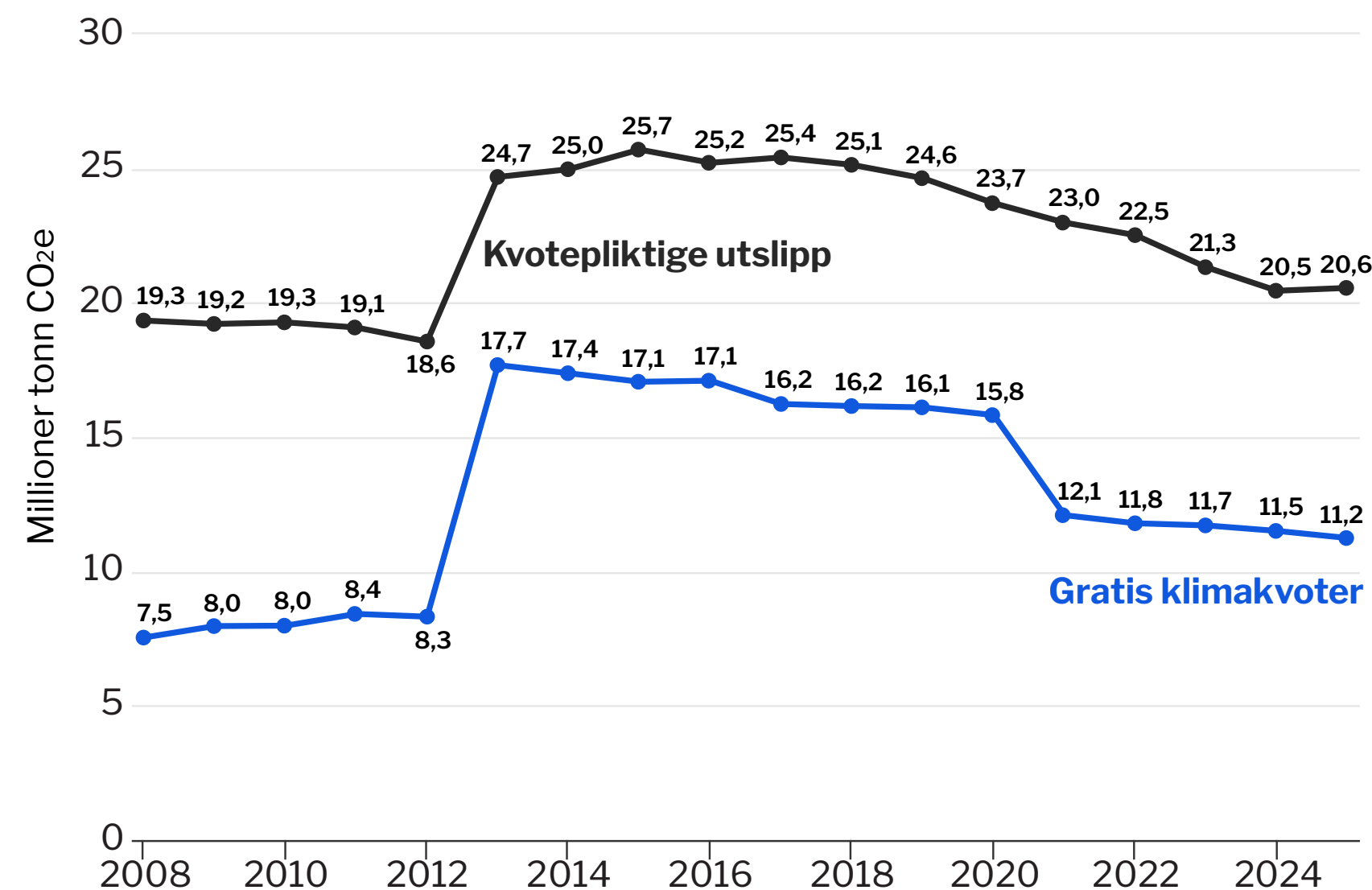


→ Gratiskvoter

Gratiskvotene er en del av EUs kvotesystem (EU ETS), som Norge har vært en del av siden 2008. Ordningen har til hensikt å hindre såkalt karbonlekkasje – at energiintensiv industri flytter produksjonen til land uten klimaregulering.

Gratis klimakvoter dekket over halvparten av kvotepliktige utslipp

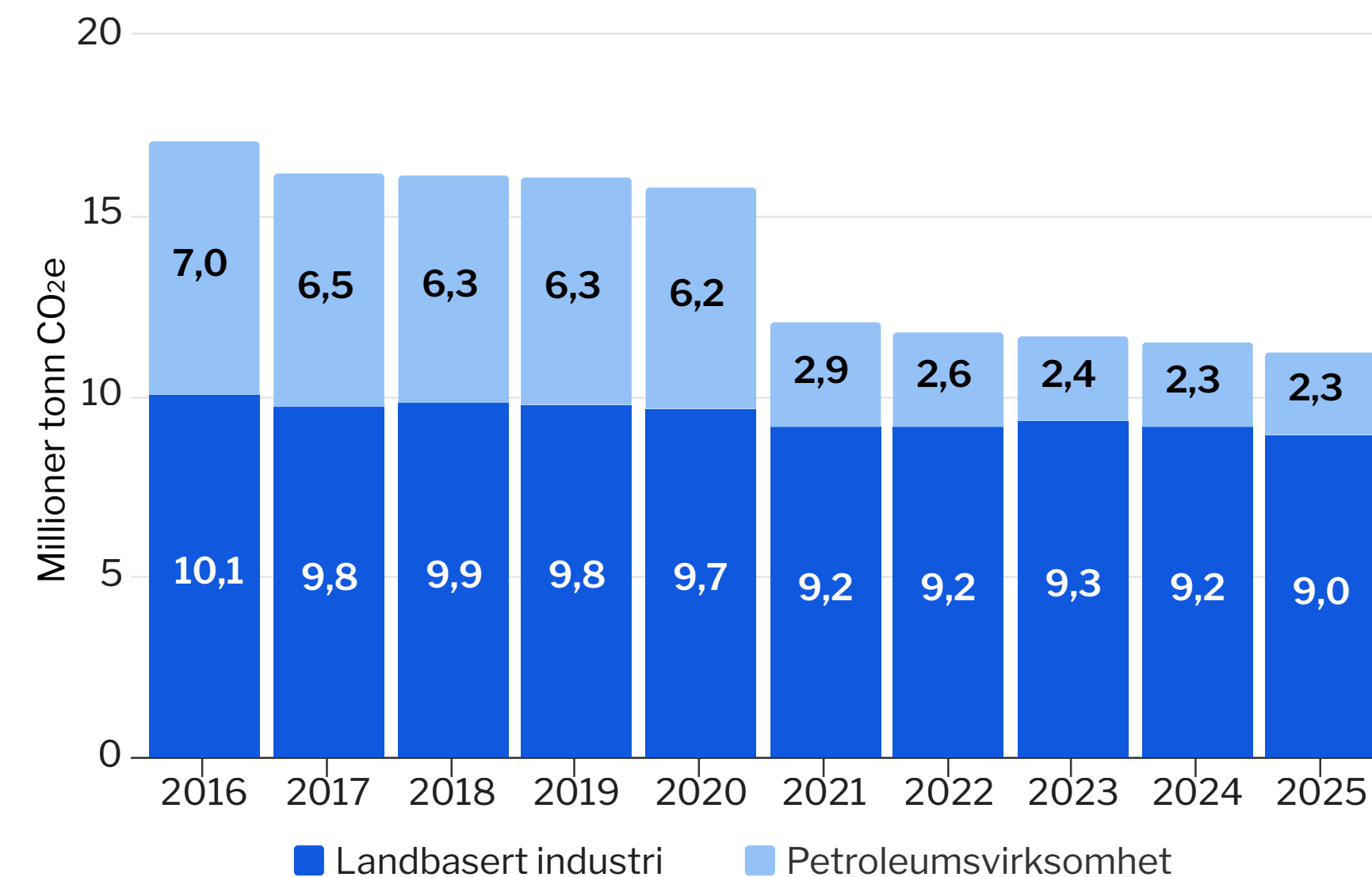
Kvotepliktige utslipp i CO₂-ekvivalenter og tildelte klimakvoter per år, landbasert industri og petroleumssektoren i Norge (i millioner tonn).



Kilde: Miljødirektoratet

Fordeling av gratis klimakvoter

Fordeling av gratis klimakvoter mellom landbasert industri og petroleumsvirksomhet til havs, i millioner tonn per år, 2016–2025.



Sparer milliardbeløp på gratiskvoter

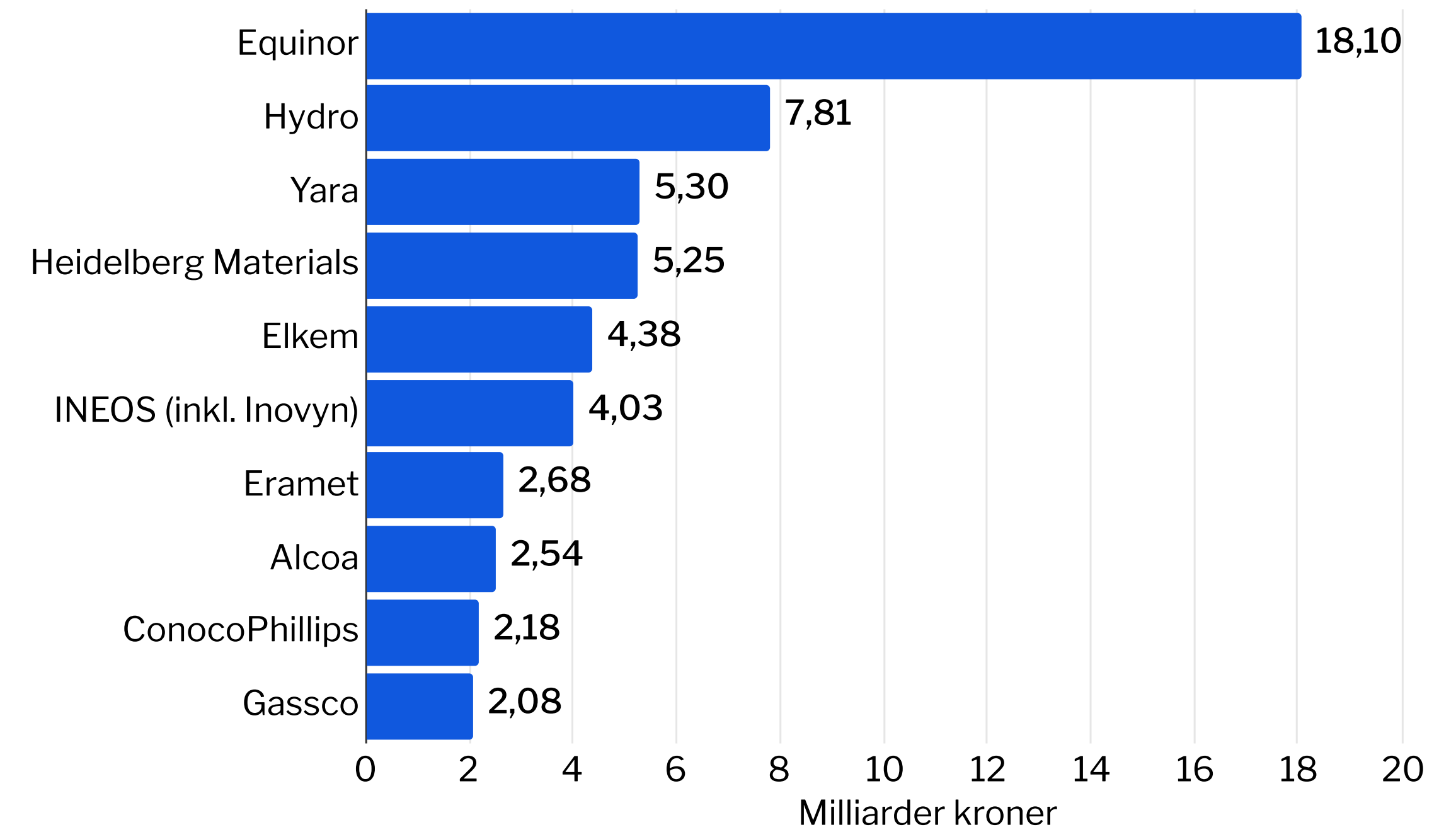
Norske industri- og petroleumselskap har mellom 2008 og 2025 mottatt gratis klimakvoter verdt nesten 65 milliarder kroner.

Norske myndigheter har siden 2008 delt ut over 232 millioner gratis klimakvoter til industrianlegg på land og til havs som er omfattet av EUs kvotesystem (EU ETS). Verdien av disse kvotene er estimert ved å multiplisere tildelte kvoter med gjennomsnittlig kvotepris og valutakurs for hvert enkelt år.

Equinor er det selskapet som har mottatt flest gratiskvoter i denne perioden – hele 74 millioner kvoter. Nesten 22 millioner av disse er gitt til raffineriet på Mongstad, Norges største utslippspunkt.

Topp 10 gratiskvote-mottakere i Norge

Verdien av klimakvoter som norske industri- og petroleumselskap har blitt tildelt gratis i perioden 2008–2025, i milliarder NOK.



Kilder: Miljødirektoratet (tildelte kvoter), European Environment Agency (årlige makedspriser 2008–11), EEX (auksjonspriser 2012–25) og Norges Bank (valutakurser).

Grønn skipsfart: neste teknologi- sprang



Forsiktig optimisme

Når skipsfarten skal kutte utslippene til null trengs flere teknologier enn batterier. Kanskje er Norge endelig i ferd med å etablere noe som kan bli velfungerende verdikjeder for hydrogen og ammoniakk.

I 2015 ble den helelektriske batterifergen MF Ampere satt i drift over Sognefjorden. Åtte år senere – i mars 2023 gikk MF Hydra for første gang mellom Hjelmeland, Nesvik og Skipavik i Rogaland på flytende hydrogen. I 2027 vil det være to hydrogenferger i drift over Vestfjorden.

Hydrogen og ammoniakk har i lengre tid blitt pekt på som lovende nullutslippsteknologier når skipsfarten skal kutte utslippene og batterier ikke strekker til. Men støtten, interessen og troen på hydrogen og ammoniakk har gått i bølger.

For ett år siden – i mai 2025 hadde Enova gitt støtte til bygging av totalt 29 hydrogen- og ammoniakkfartøy. 12 av disse var det tatt investeringsbeslutning for.

Status per juni 2026 er at Enova har gitt støtte til bygging av 60 hydrogen- og ammoniakkfartøy. Ett av fartøyene er ferdig bygd og snart klart for å settes i drift, mens ytterligere 16 er enten under bygging eller vedtatt bygd. 28 av fartøyene er kansellert.

Det er en viss optimisme i den maritime næringen. Kanskje er Norge nå helt i starten av å etablere noe som kan bli velfungerende verdikjeder for hydrogen- og ammoniakk i skipsfarten. De kommende årene vil vise om vi lykkes.

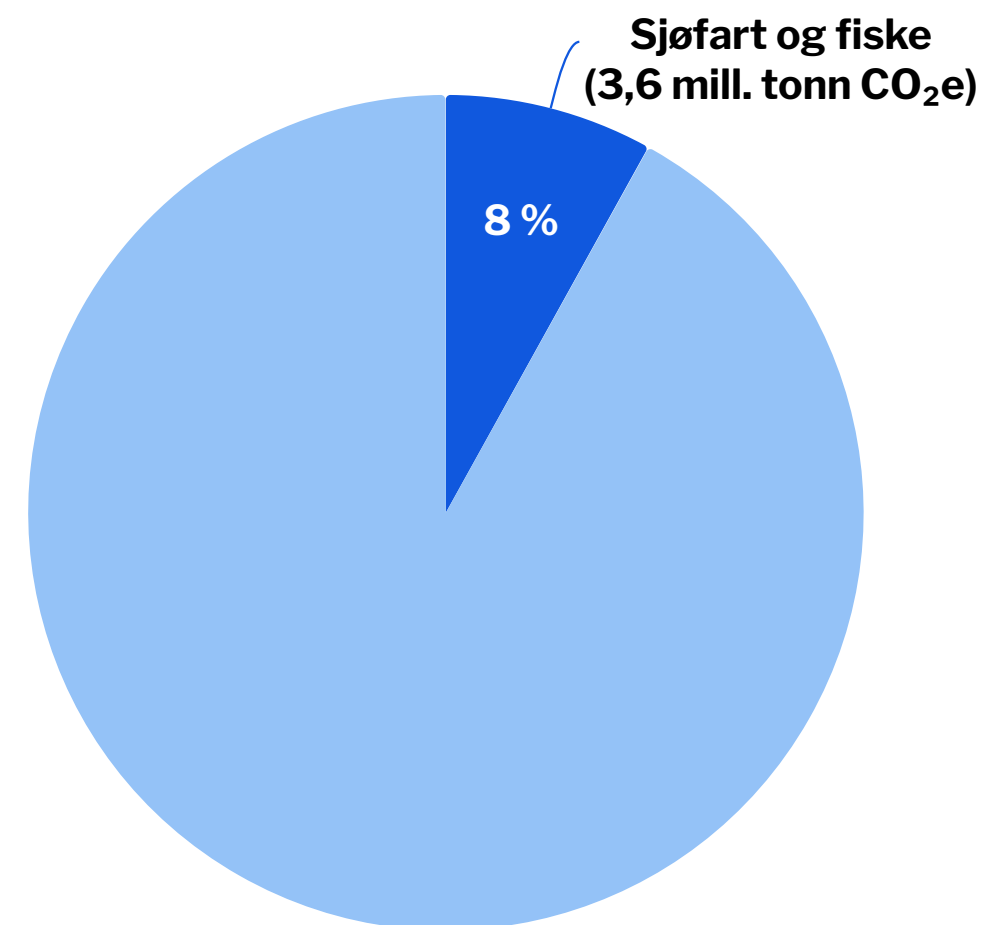
Vi trenger nye løsninger i skipsfarten

Mens Norges totale klimagassutslipp er lavere i dag enn i 1990, har utslippene fra sjøfart og fiske økt med 40 prosent.

Selv om Norge er verdensledende i elektrifisering av ferger og passasjerbåter, går det grønne skiftet til sjøs fremdeles sakte.

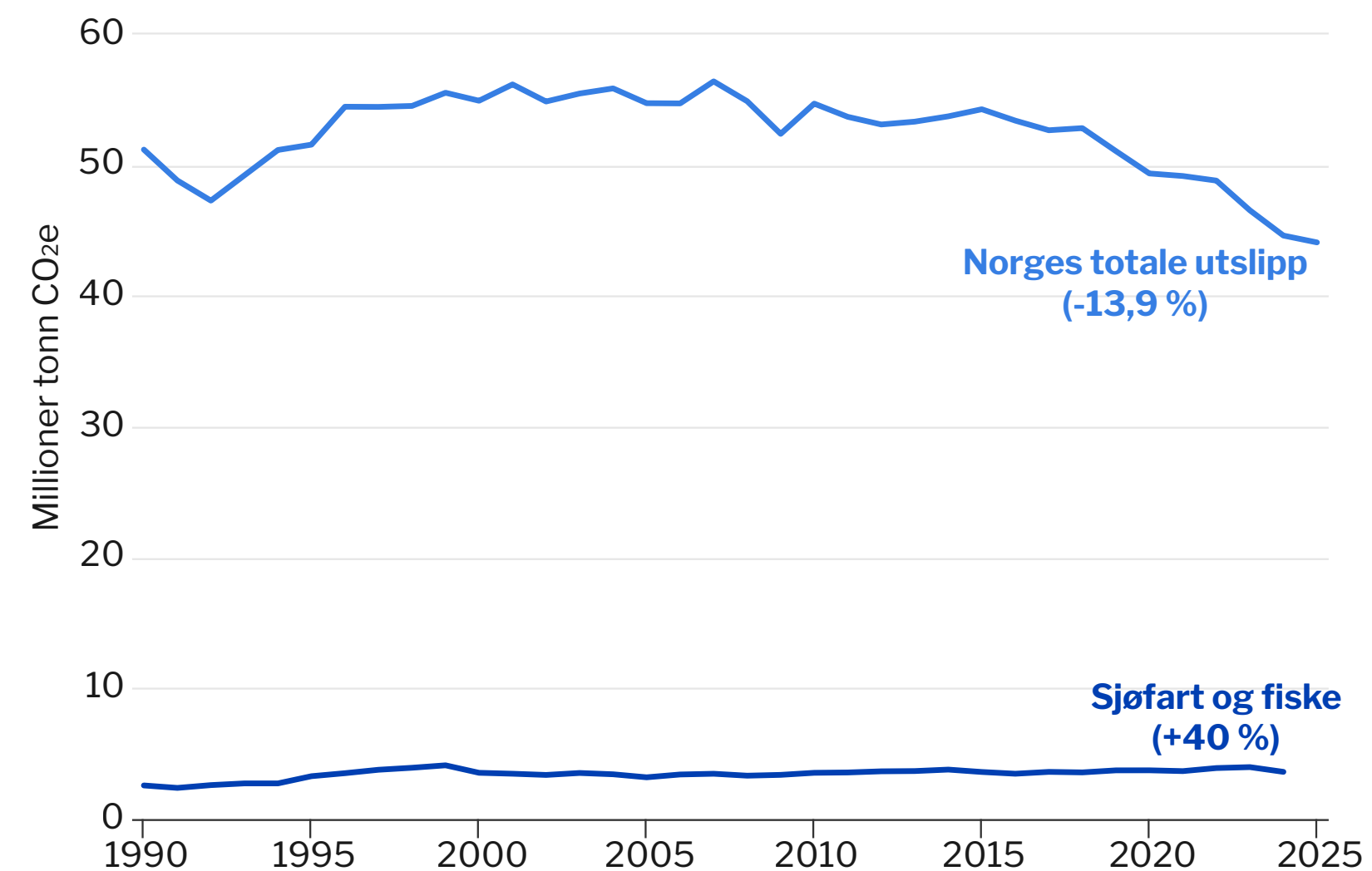
Åtte prosent av Norges utslipp

Sjøfart og fiskes andel av Norges totale klimagassutslipp, 2024.



Høyt over 1990-nivå

Norges totale klimagassutslipp og utslipp fra sjøfart og fiske siden 1990.



Kilde: SSB, tabell 13931

Utslippene går både opp og ned

I Norges offisielle klimagassregnskap sank utslippene fra sjøfart og fiske fra 2023 til 2024. Men i Kystverkets utslippstall gikk utslippene opp.

I Norges offisielle klimaregnskap fra Statistisk sentralbyrå (SSB) beregnes utslippene basert på hvor mye drivstoff som selges til skip og fiskebåter.

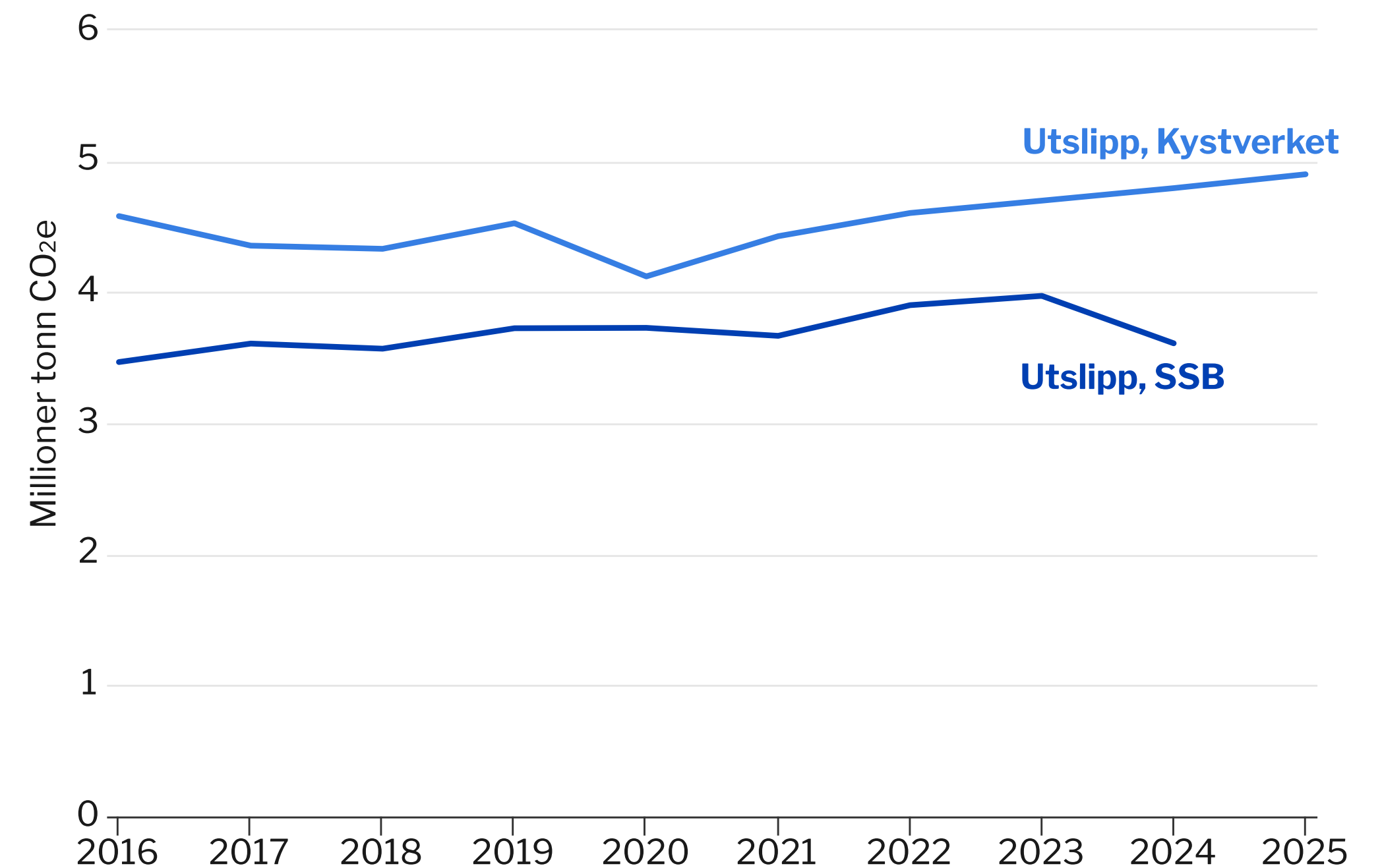
Kystverket beregner utslipp basert på skipsbevegelser som hentes fra fartøyenes Automatiske Identifikasjonssystem (AIS).

Det er svakheter med begge metodene. I SSBs tall telles ikke utslipp med dersom skip reiser til andre land for å fylle drivstoff. I Kystverkets tall tas det ikke hensyn til innblanding av biodrivstoff.

SSBs tall inneholder kun to kategorier: sjøfart og fiske. I Kystverkets tall kan utslippene fordeles på passasjerfartøy, bulkskip, offshorefartøy, fiskebåter og mange flere kategorier.

Jevnt stigning eller svak nedgang?

Utslippene fra sjøfart og fiske basert på salg av drivstoff (SSB) og aktivitet (Kystverket), 2016–2025.



Kilder: SSB, tabell 13931 (drivstoff) og MarU, Kystverket (aktivitet)

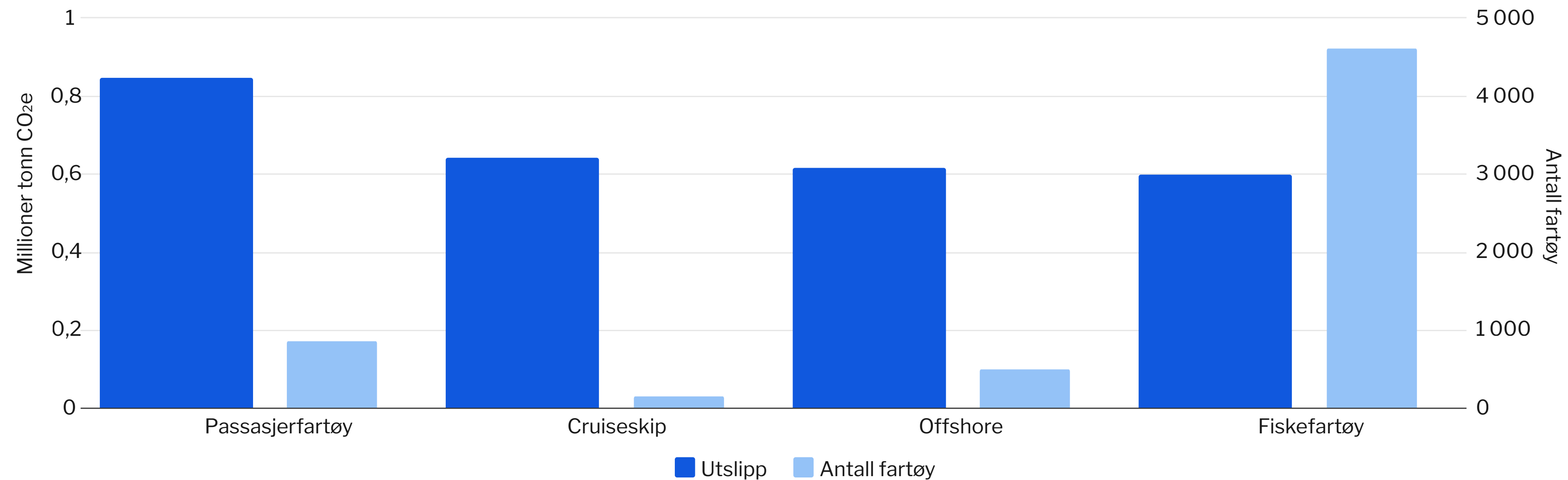
Disse fartøyene slipper ut mest

Passasjerskip, cruiseskip, offshorefartøy og fiskefartøy står for over halvparten av sjøfartens utslipp.

Mens det er over 4 600 fiskefartøy i norske havområder var det kun 154 cruiseskip som besøkte Norge i 2025. Likevel var utslippene fra cruiseskipene litt høyere.

Flest fiskefartøy, men størst utslipp fra passasjerfartøy

Utslipp og antall fartøy fra fartøyskategorier med høyest utslipp i 2025.



Kilde: MarU, Kystverket

Passasjerfartøy: Flere fartøy – mindre utslipp

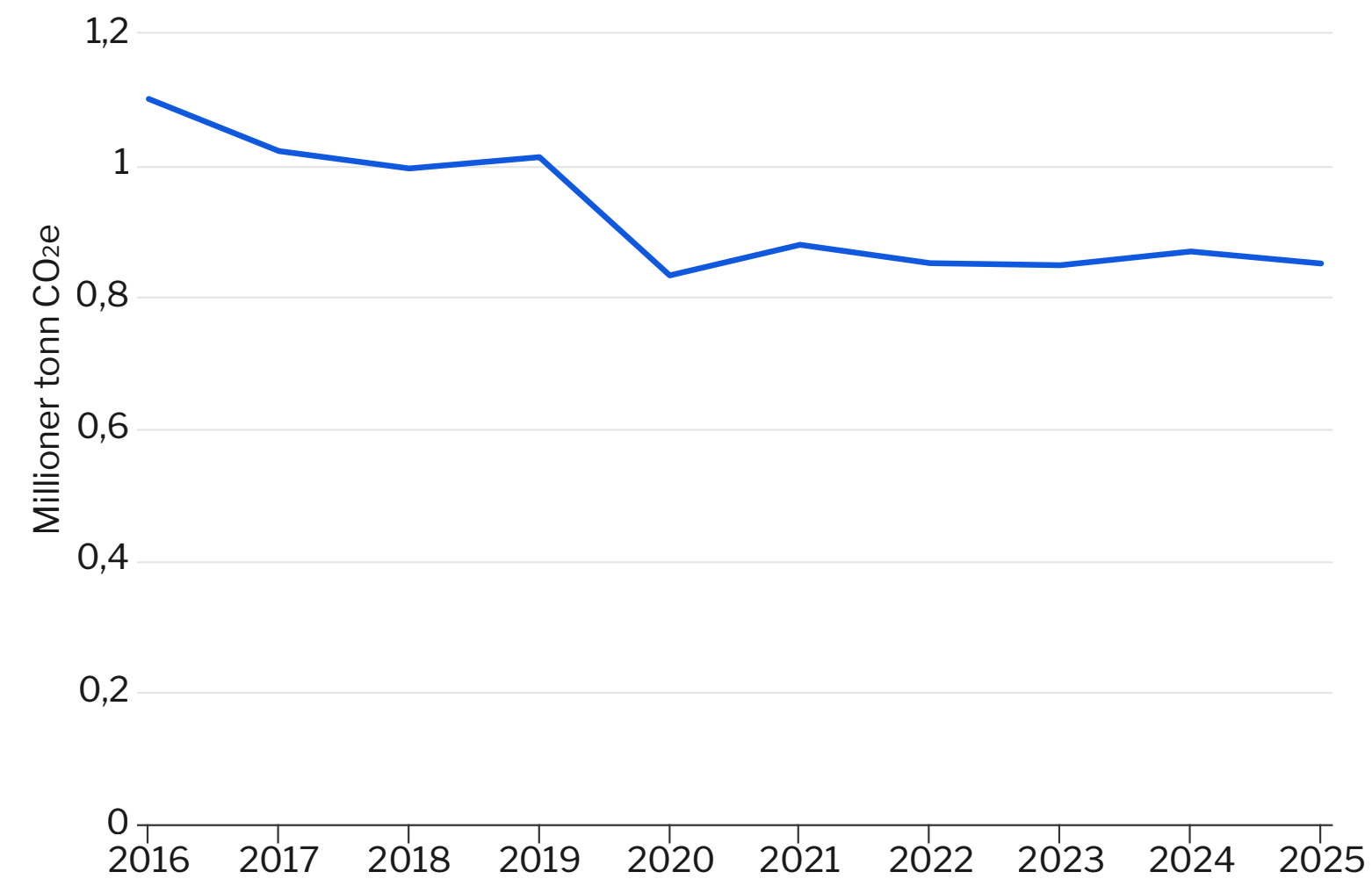


Utslippene fra hurtigbåter, bilferger og andre rutegående fartøy som frakter passasjerer er kuttet med 20 prosent siden 2016.

I 2016 var utslippene fra passasjerfartøy på over 1,1 millioner tonn. I 2025 var de redusert til 850 000 tonn. Antall fartøy har på samme tid økt fra 537 til 872.

Utslippene går ned

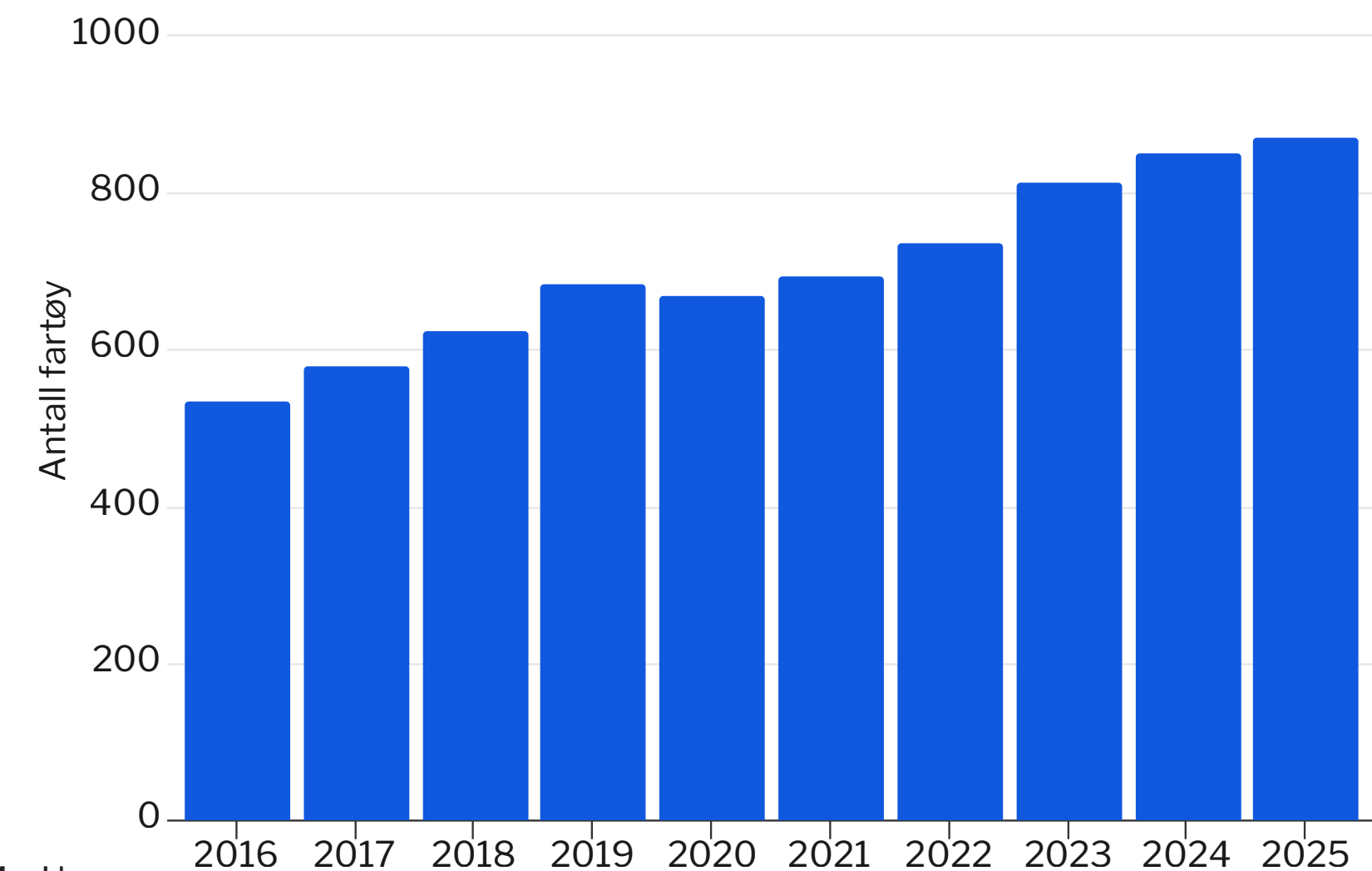
Utslipp fra passasjerfartøy, 2016–2025.



Kilde: Kystverket, MarU

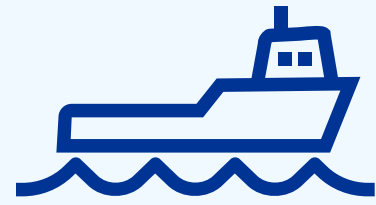
Antall fartøy går opp

Antall passasjerfartøy i Norge, 2016–2025.



Kilde: Kystverket, MarU

Offshorefartøy: Utslippene øker igjen

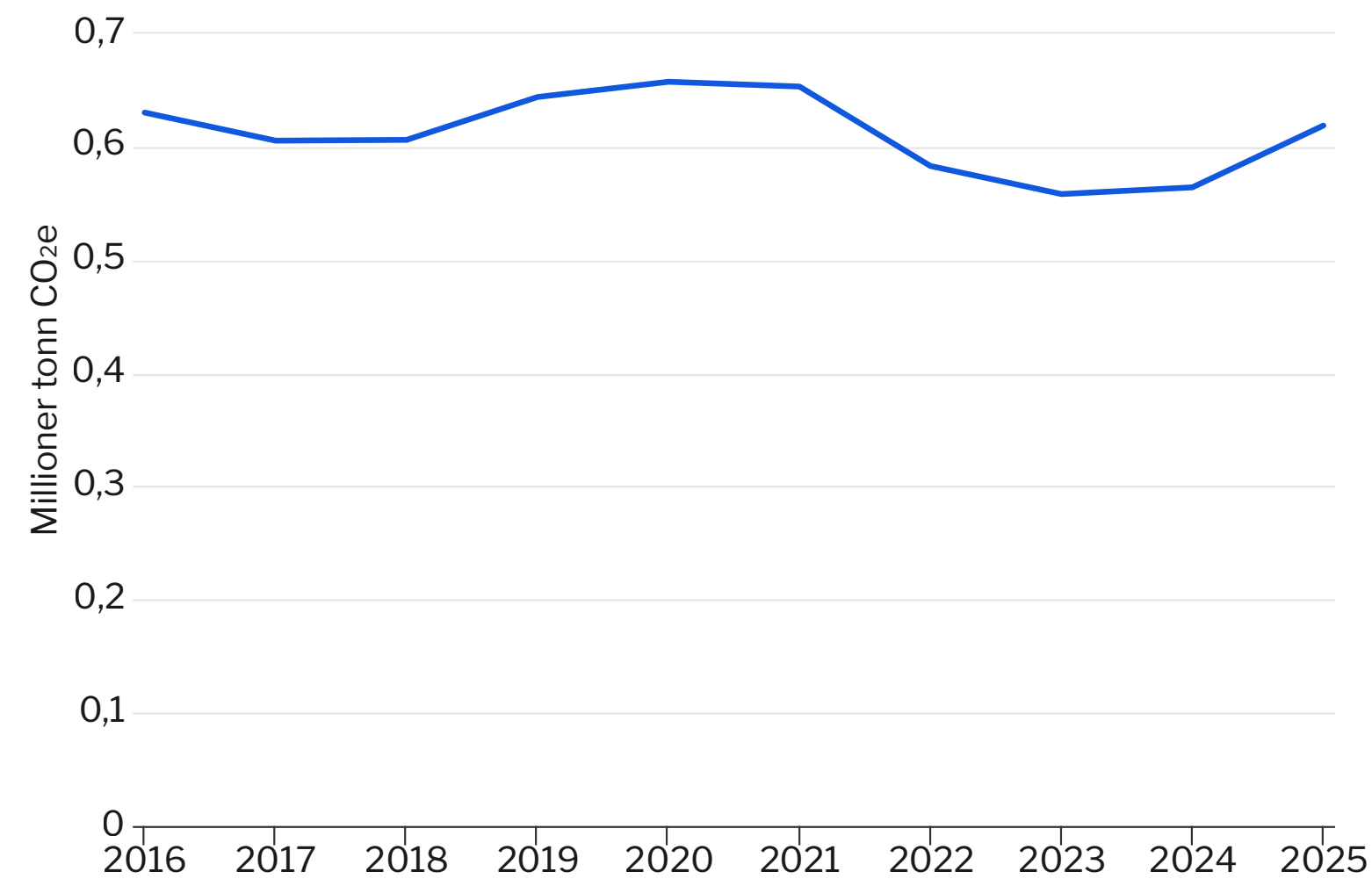


Etter to år med nedgang i utslipp fra offshorefartøy har trenden snudd. Utslippene har økt de siste to årene.

Økningen i utslipp fra 2024 til 2025 henger sammen med økt aktivitet. Antall offshorefartøy i norske havområder økte fra 477 i 2024 til 505 i 2025.

Utslippene går opp

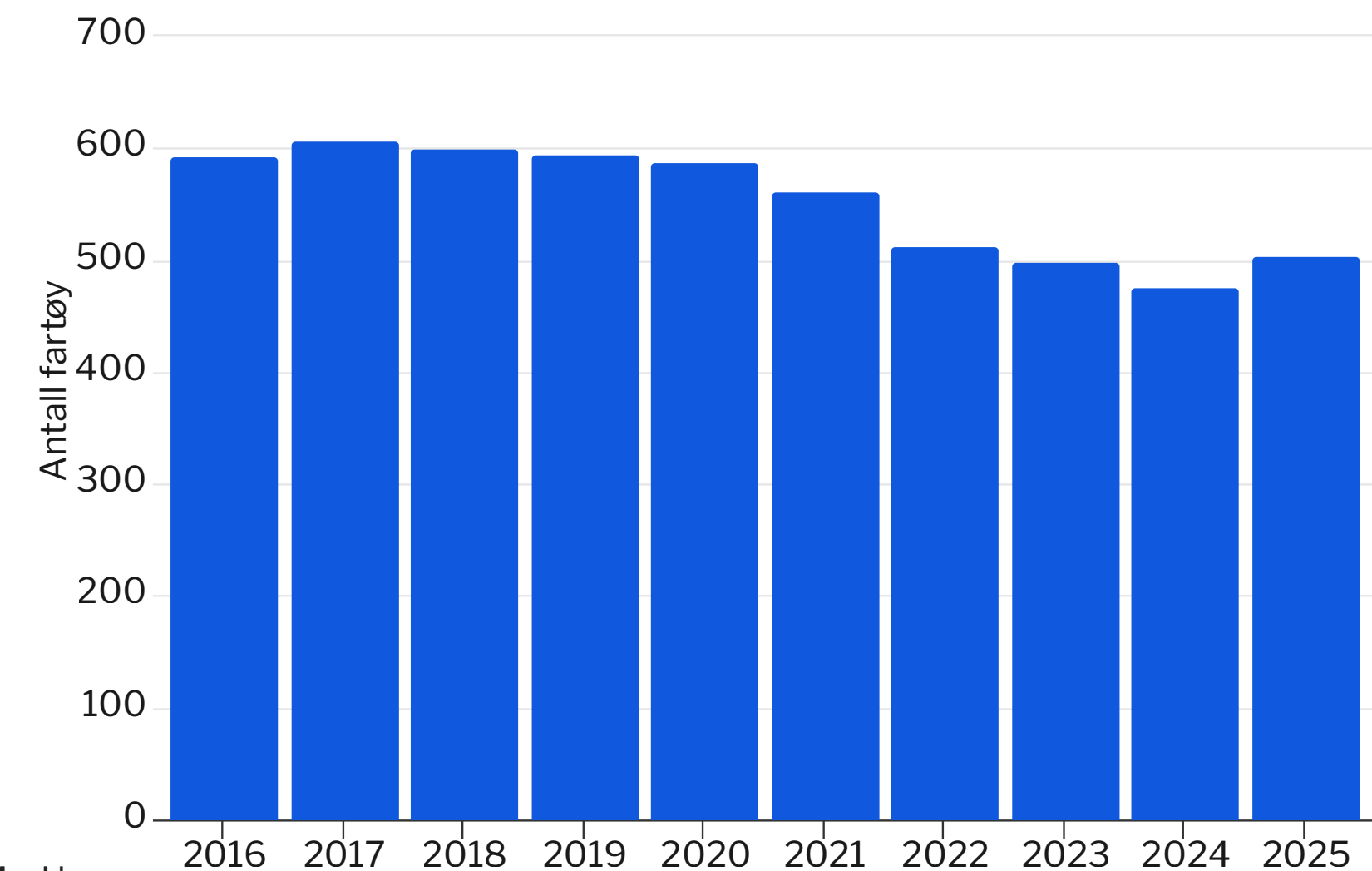
Utslipp fra offshorefartøy, 2016–2025.



Kilde: Kystverket, MarU

Svak økning etter sju år med nedgang

Antall offshorefartøy i norske havområder, 2016–2025.



Kilde: Kystverket, MarU

Fiskefartøy: Utslippene gjorde et lite hopp i 2021

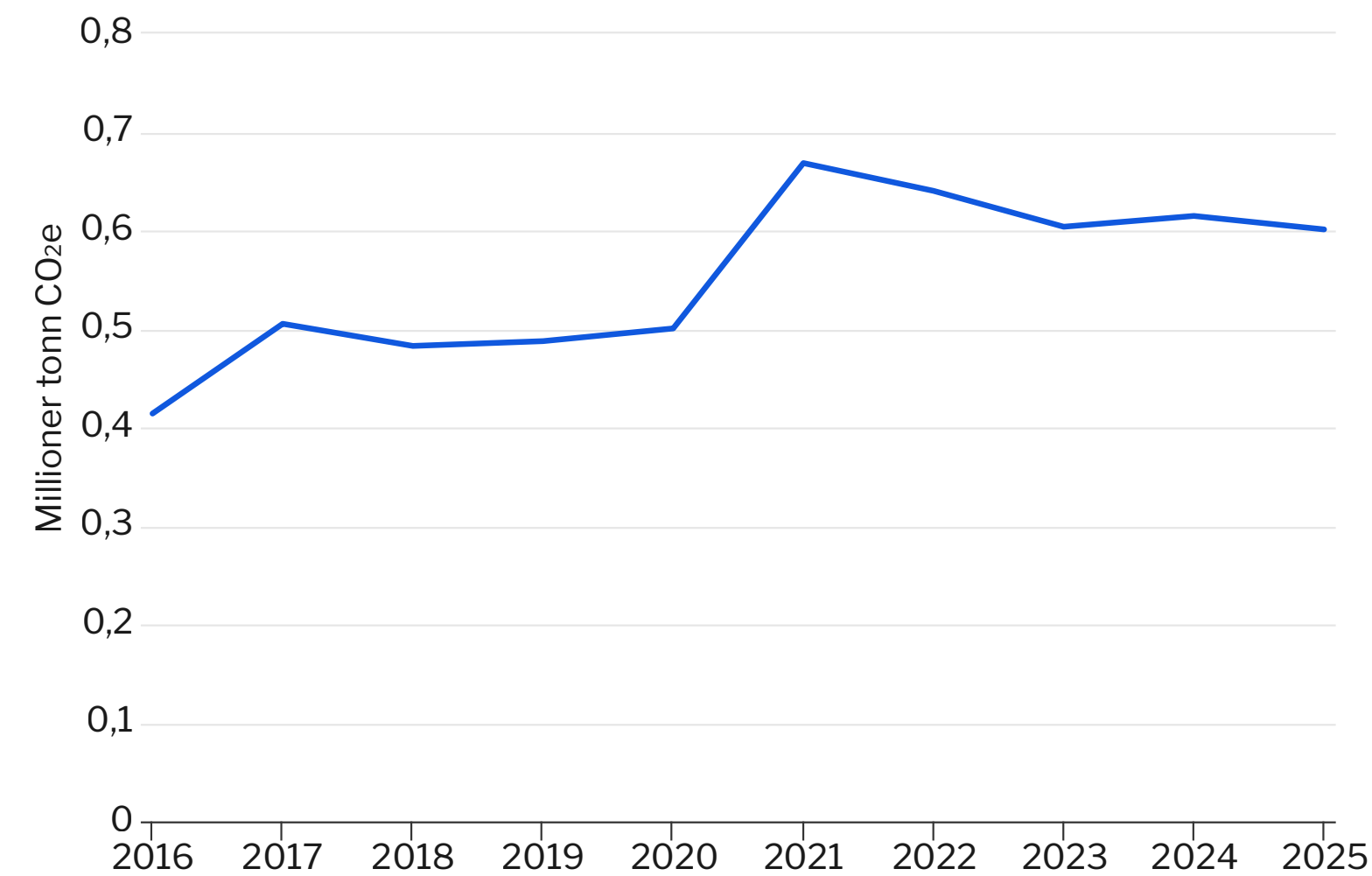


Fiskefartøy inkluderer både kystfiske og havgående fartøy. Utslippene var på sitt høyeste i 2021 og har deretter gått noe ned.

Siden 2016 har antall fiskefartøy i norske havområder økt fra 3 160 til 4 621.

Utslippene var på sitt høyeste i 2021

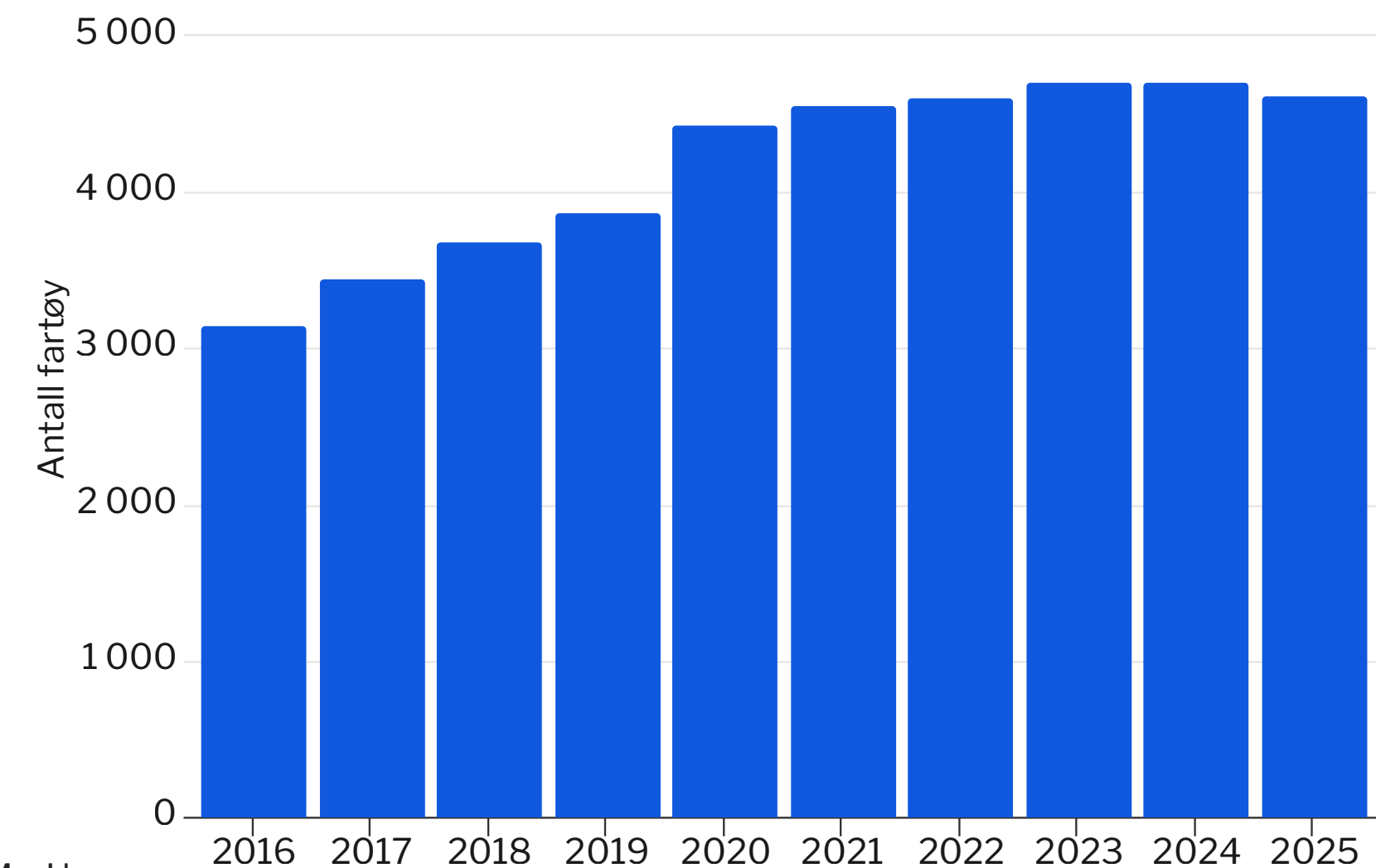
Utslipp fra fiskefartøy, 2016–2025.



Kilde: Kystverket, MarU

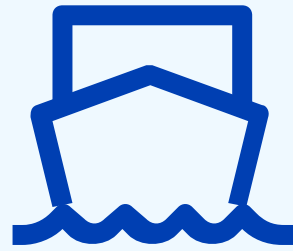
1 461 flere fiskefartøy

Antall fiskefartøy i Norge, 2016–2025.



Kilde: Kystverket, MarU

Cruise: Utslippene har aldri vært høyere

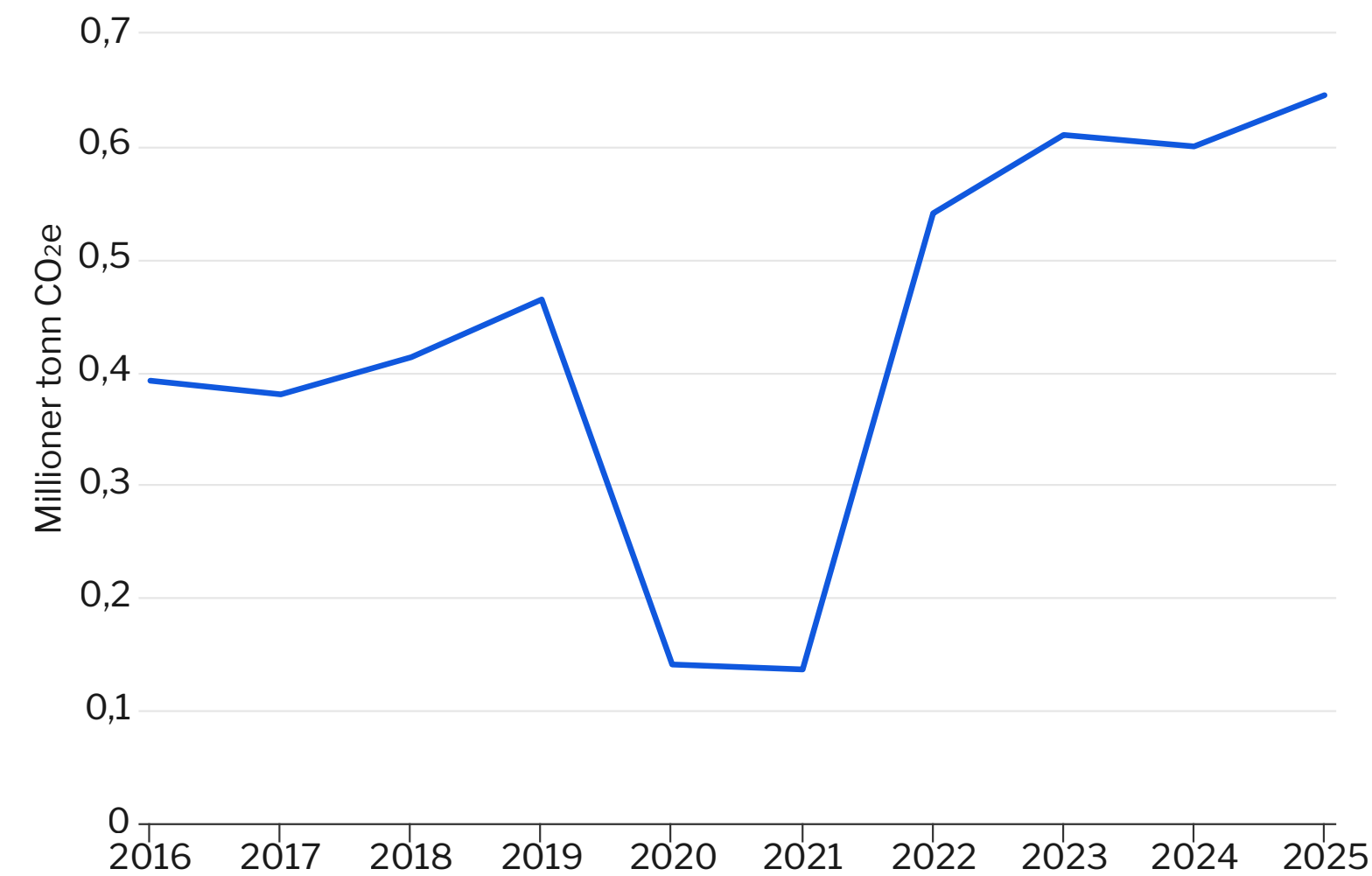


Det er få cruiseskip i Norges havområder – men utslippene er store og økende.

Utslippene i 2025 kom fra 154 cruiseskip som seilte i norske havområder eller lå til kai ved en norsk havn.

Utslippene har aldri vært høyere

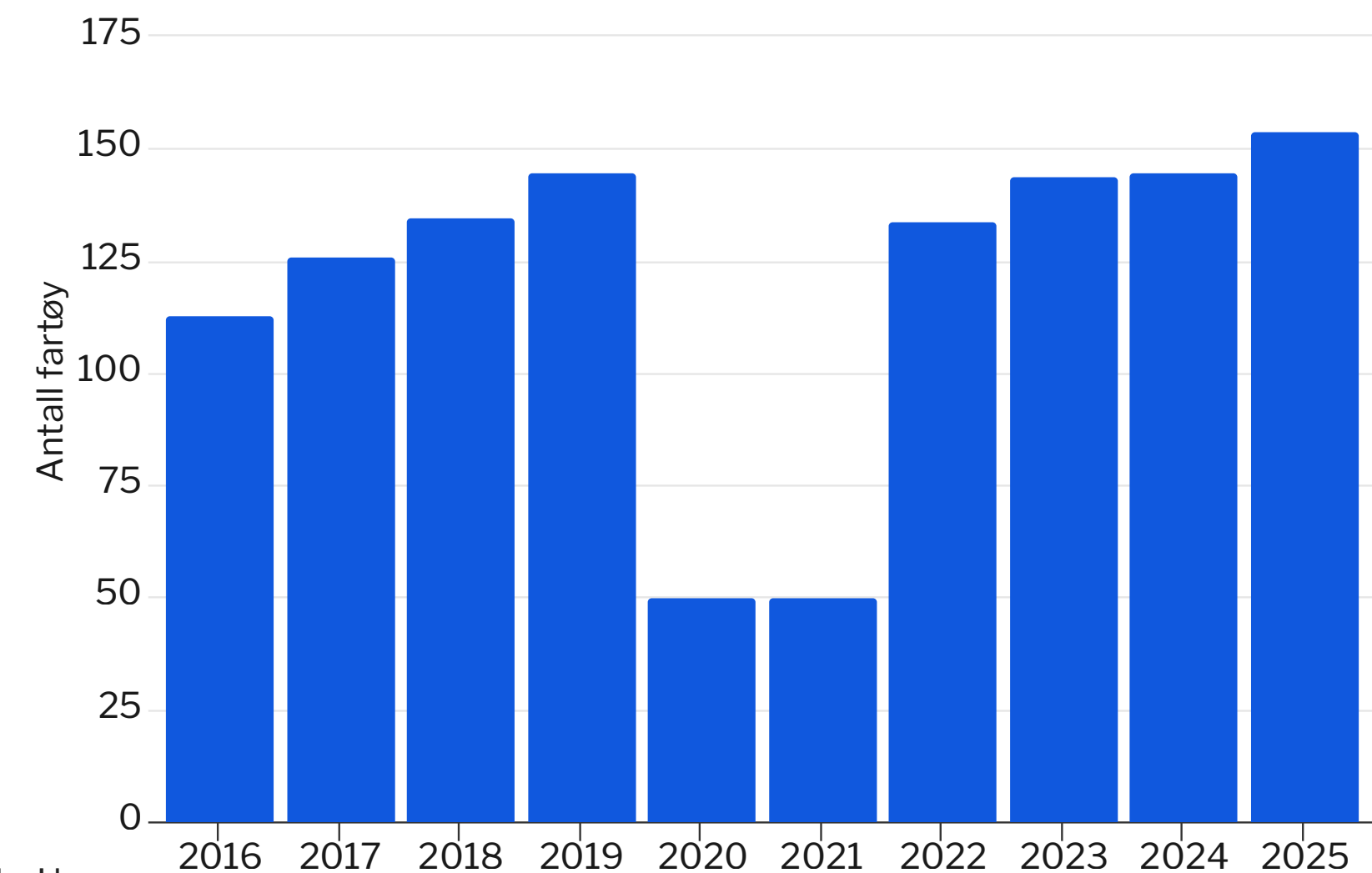
Utslipp fra cruiseskip, 2016–2025.



Kilde: Kystverket, MarU

Ni flere cruiseskip i 2025

Antall cruiseskip i norske havområder, 2016–2025.



Kilde: Kystverket, MarU

Fem av Norges 15 største cruisehavner har landstrøm

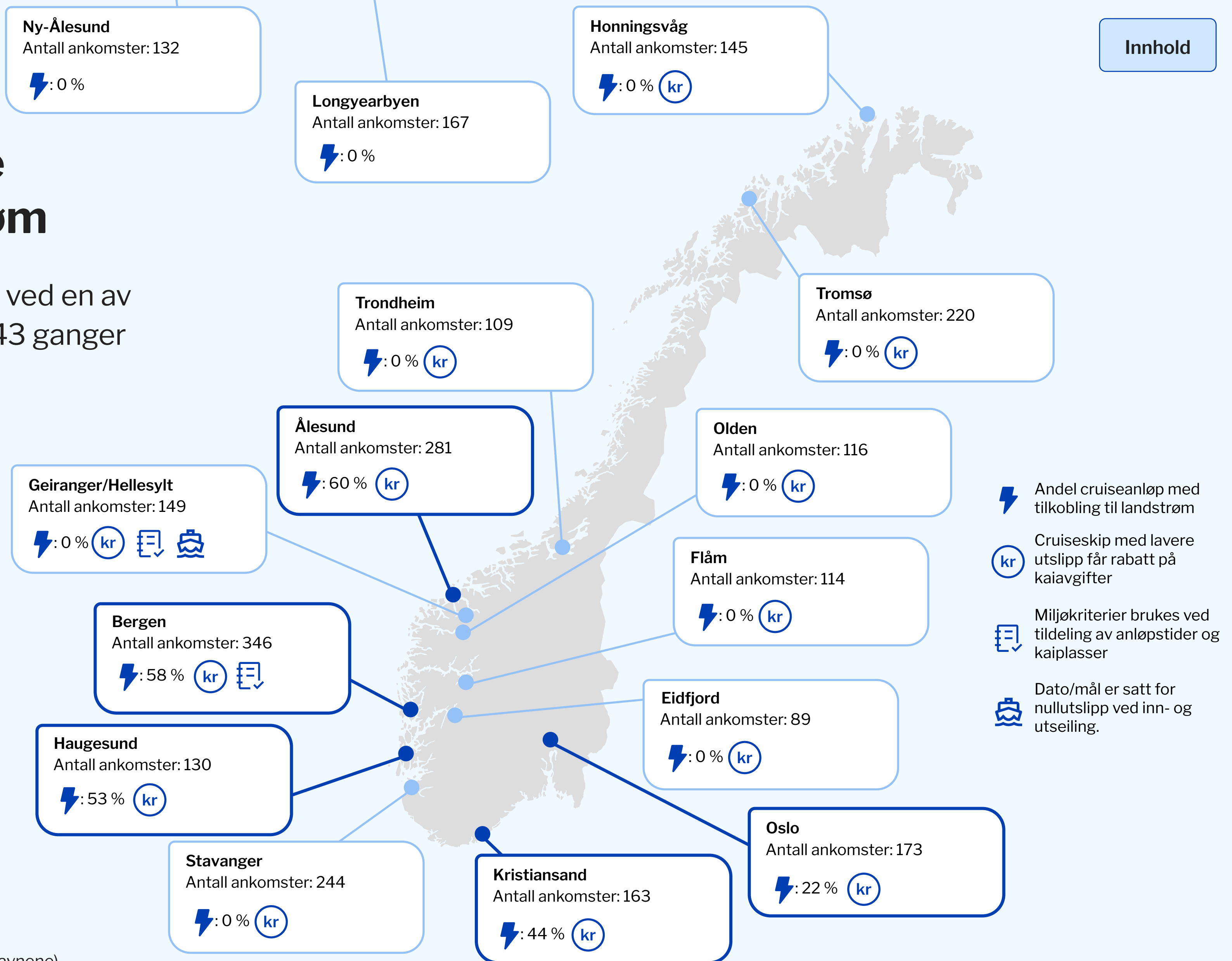
2 578 ganger la et cruiseskip til kai ved en av Norges 15 største cruisehavner. 543 ganger ble skipene koblet til landstrøm.

15 havner som strekker seg fra Kristiansand i sør til Ny-Ålesund i nord stod for over 65 prosent av alle cruiseanløp i 2025. Fem av disse havnene – Bergen, Ålesund, Oslo, Kristiansand og Haugesund – kan i dag tilby landstrøm til cruiseskip.

Bortsett fra Longyearbyen og Ny-Ålesund oppgir alle havnene at de premierer cruiseskip som kan dokumentere lavere utslipp. 12 av havnene bruker Environmental Port Index (EPI) til dette formålet.

Krav om utslippsfri inn- og utseiling møter cruiseskipene kun når de besøker havner i verdensarvfjordene, slik som Geiranger/Hellesylt.

Antall cruiseanløp til Norge har økt med 113 prosent siden 2015, viser tall fra Kystverket.

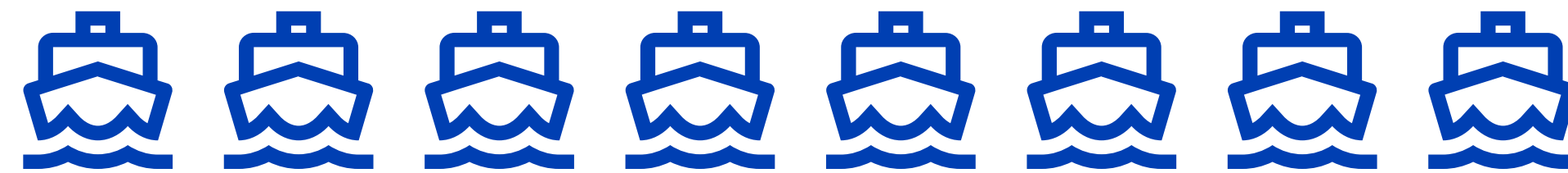


Kilde: Norsk klimastiftelse (data innhentet fra havnene)

Ammoniakk som drivstoff

Enova har gitt støtte til bygging av 29 ammoniakkfartøy. 14 fartøy er kansellert, 8 er vedtatt bygd mens 7 venter på investeringsbeslutning.

8 fartøy er under bygging eller vedtatt bygd.
Dette gjelder: 6 godsskip og 2 bulkskip.



7 fartøy venter på investeringsbeslutning
Det gjelder: 5 bulkskip og 2 tankskip.



14 fartøy er kansellert
Det gjelder: 6 offshorefartøy, 3 godsskip, 2 bulkskip,
1 bilfrakteskip, 1 tankskip og 1 spesialfartøy.



Kilde: Enova

Hydrogen som drivstoff

Enova har gitt støtte til bygging av 31 hydrogenfartøy. Ett fartøy er bygd, åtte er under bygging eller vedtatt bygd, 14 er kansellert og åtte er det foreløpig ikke tatt investeringsbeslutning for.

Ett fartøy er ferdig og snart driftsklart

Dette er en arbeidsbåt til havbruk.



8 fartøy er under bygging eller vedtatt bygd

Dette gjelder: 2 godsskip, 4 bulkskip og 2 passasjerfartøy.



8 fartøy venter på investeringsbeslutning

Det gjelder: 8 bulkskip.



14 fartøy er kansellert

Det gjelder: 7 lasteskip, 2 containerskip, 3 bulkskip, 1 fiskebåt og 1 havbruksfartøy.



Kilde: Enova

Her planlegges produksjon av grønt drivstoff

Grønne skip trenger grønt drivstoff.

Per juni 2026 har Enova gitt støtte til 10 produksjons- eller bunkringsanlegg for enten hydrogen eller ammoniakk mens EU har gitt støtte til seks anlegg.

I seks av prosjektene som Enova har gitt støtte til er det tatt positiv investeringsbeslutning.

Det er noe produksjon av grønt hydrogen i dag, men det er foreløpig små volum. For eksempel produserer Norwegian Hydrogen 1,3 tonn per dag fra anlegget i Hellesylt mens Hyds produserer 0,4 tonn per dag ved anlegget i Kaupanes. Enova har gitt støtte til utvidelse av anlegget.

Kilder: Enova og de respektive selskapene



2

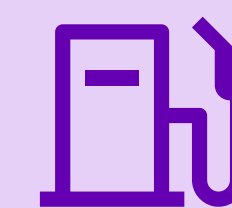
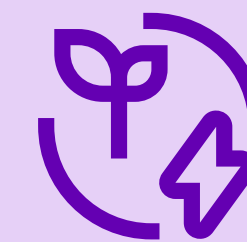
Energi

- Innledning | Energi
- Vi bruker mest strøm og lite kull
- Slik fordeler energibruken seg
- Mindre fossil energi – mer fornybar
- Hva driver det grønne energiskiftet?
- Hver tredje personbil er elektrisk
- 95 prosent elektriske bybusser
- Hvert tredje samband har minst ett elektrisk fartøy
- Strøm erstatter gass på sokkelen
- Norges kraftoverskudd er ikke stort nok til å erstatte all fossil energi
- Strøm er mer effektivt enn bensin
- Venter lite ny kraft i drift
- Forbruket øker mer enn produksjonen
- En krone i fornybar energi – 18 kroner i fossil energi
- Langt unna energimålene
- Vi når ikke solkraftmålet
- Vi er dårlige til å spare på strømmen
- Langt unna energiintensitetsmålet

NØKKELTALL

**57 %**

fornybar energi

**35 TWh**mindre fossil energi
siden 2015**95 %**andel nye elektriske
bybusser**4,5 TWh**forventet ny kraft i
drift innen 2030**0,8 TWh**

strøm spart i bygg

Innledning | Energi

Forbruket av fossil energi i Norge er redusert hvert år – ti år på rad.

I 2025 brukte vi 282,3 TWh energi i Norge. Dette inkluderer strøm, fjernvarme, bioenergi, fossilt drivstoff og annen olje, gass og kull. Fornybar energi utgjorde 57 prosent av energibruken mens fossil energi sto for 43 prosent.

Forbruket av fossil energi er redusert fra 156,6 TWh i 2015 til 121,5 TWh i 2025. På samme tid har forbruket av fornybar energi økt med 19 TWh. Det er to hovedgrunner til at vi bruker mindre fossil energi nå enn for ti år siden. For det første erstatter vi bensin og diesel med strøm og biodrivstoff i veitrafikken. For det andre erstatter vi gass med strøm i produksjon av olje og gass på sokkelen.

For å kutte utslippene til null må denne trenden fortsette. Det er ventet at strømforbruket vil fortsette å øke. Samtidig er det ventet at det vil bli bygd ut lite ny fornybar kraft i Norge innen 2030. Det kan gjøre det vanskelig å holde oppe tempoet i det grønne energiskiftet.



→ Terawatttimer (TWh)

En terawatttime (TWh) er en milliard kilowattimer. Men hvor mye er en milliard kilowattimer? Her er et eksempel: Hvis du har en stavmikser med 1000 watts motor, og bruker den i én time, har stavmikseren brukt én kilowattime (1 kWh). En milliard stavmikserer bruker én terawatttime hvis de står på i en time. I 2025 var Norges samlede energibruk 282 TWh.

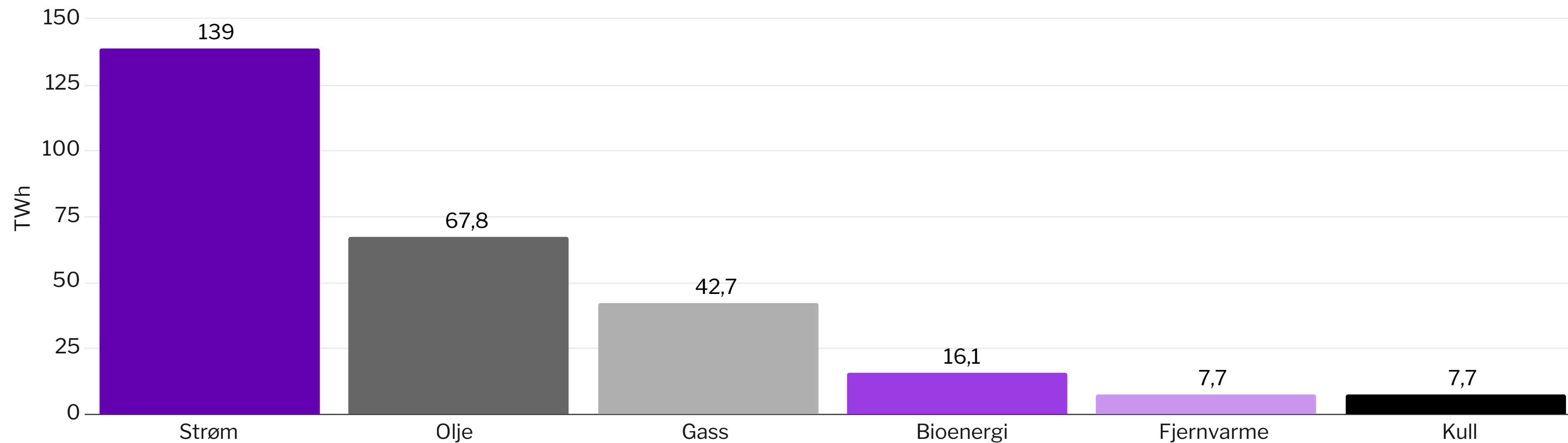
Vi bruker mest strøm og lite kull

Nesten halvparten av all energi vi bruker i Norge er strøm, mens kull utgjør mindre enn tre prosent.

En fjerdedel av energien vi bruker er olje og oljeprodukter. Dette er oljeprodukter som vi i hovedsak bruker som drivstoff i transportsektoren. En sjettedel av energiforbruket i Norge kommer fra gass, og gassen brukes i hovedsak i gassturbiner i utvinning av olje og gass på olje- og gassplattformer. Kull bruker vi kun i enkelte industriprosesser.

Dobbelt så mye strøm som olje og gass til sammen

Energibruk i Norge i 2025.



Kilde: tilnull.no (data fra SSB, tabell 11561)

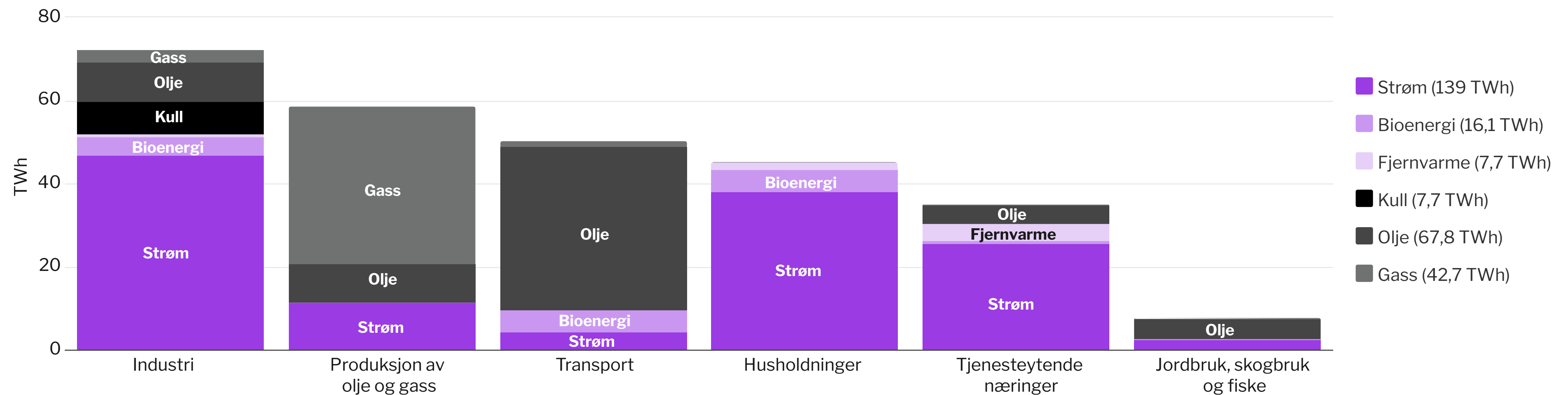
Slik fordeler energibruken seg

Vi bruker mest strøm i industrien, i boliger og i offentlig sektor og næringsbygg.

Olje og gass brukes i hovedsak i transportsektoren og i produksjon av olje og gass. Vi bruker også noe olje og gass i industrien og her bruker vi også noe kull. I husholdninger og i tjenesteytende næringer bruker vi i hovedsak strøm.

Høyest energibruk i industrien

Energibruk per sektor i Norge i 2025.



Kilde: tilnull.no (data fra SSB, tabell 11561)

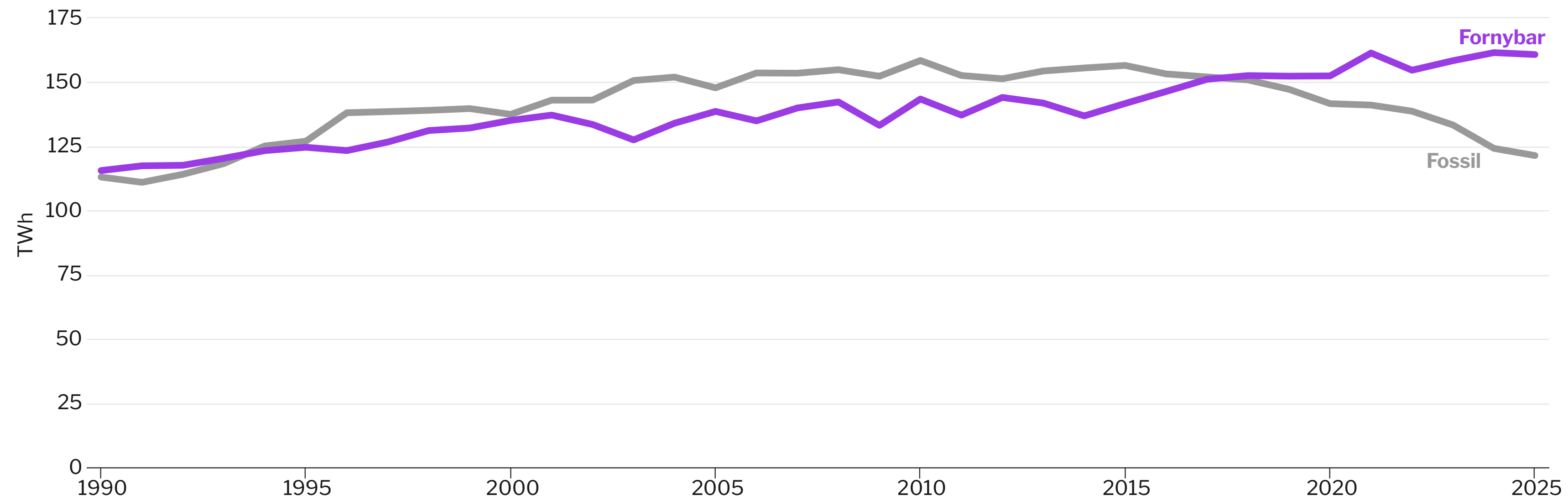
Mindre fossil energi – mer fornybar

Forbruket av fornybar energi har økt jevnt siden 1990. Forbruket av fossil energi har gått ned hvert år siden 2015.

I 2025 brukte vi 45 TWh mer strøm, fjernvarme og bioenergi enn i 1990. Det samlede forbruket av olje, gass og kull økte fra 113 TWh i 1990 til 157 TWh i 2015. Etter 2015 er forbruket av fossil energi redusert til 121 TWh i 2025.

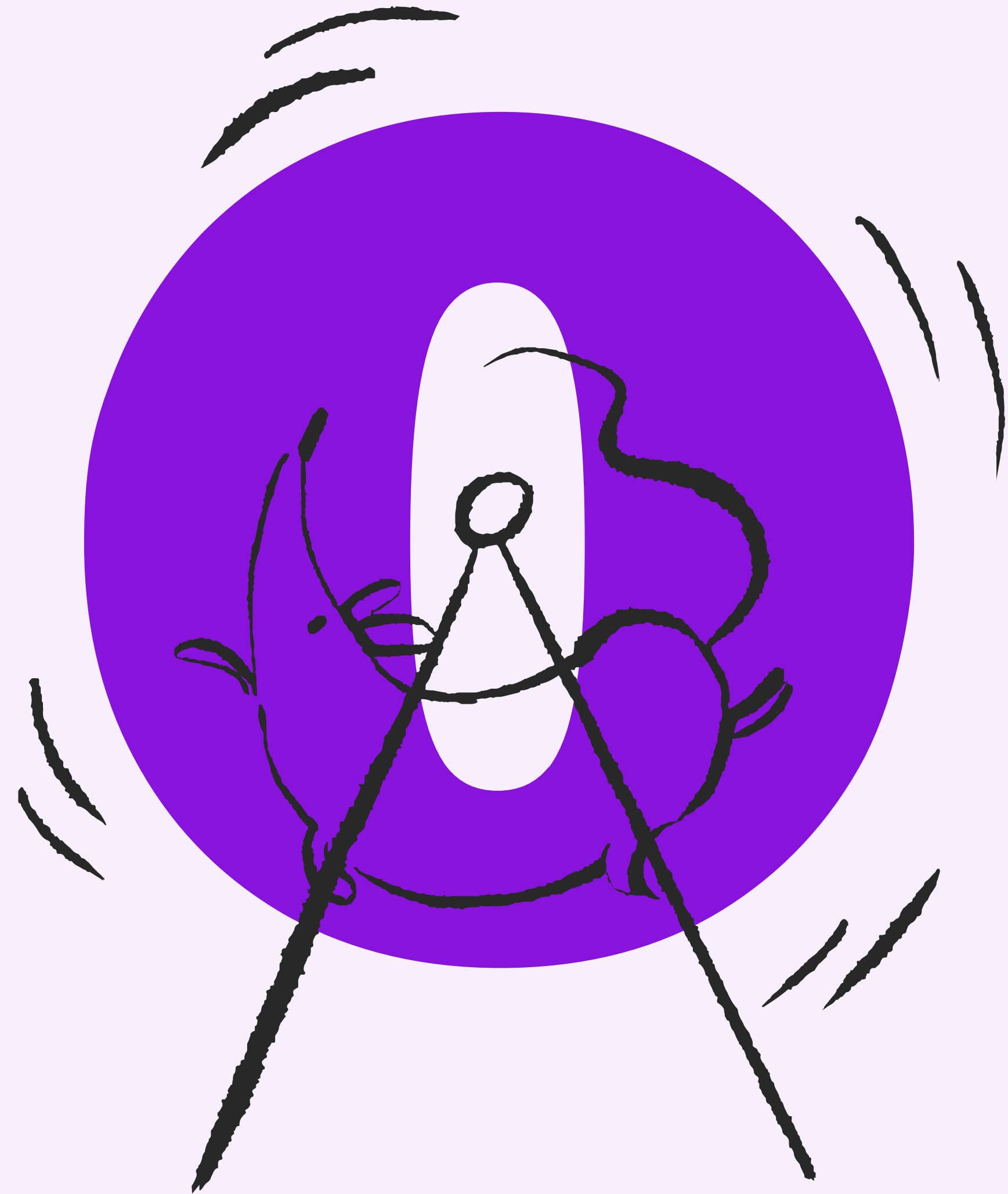
Fornybart passerte fossilt i 2018

Fossil og fornybar energibruk i Norge, 1990–2025.



Kilde: tilnull.no (data fra SSB, tabell 11561)

Hvor raskt går det grønne energiskiftet?



Hva driver det grønne energiskiftet?

Elektrifisering og krav til bruk av biodrivstoff driver det grønne energiskiftet i Norge.

I 2015 var 3 av 100 personbiler på norske veier elektriske. I dag er 33 av 100 biler elektriske. Andelen elektriske busser, varebiler og lastebiler øker også. I tillegg utgjør biodrivstoff en stadig større andel av drivstoffet som selges til vei- trafikken, i sjøfart, luftfart og annen transport.

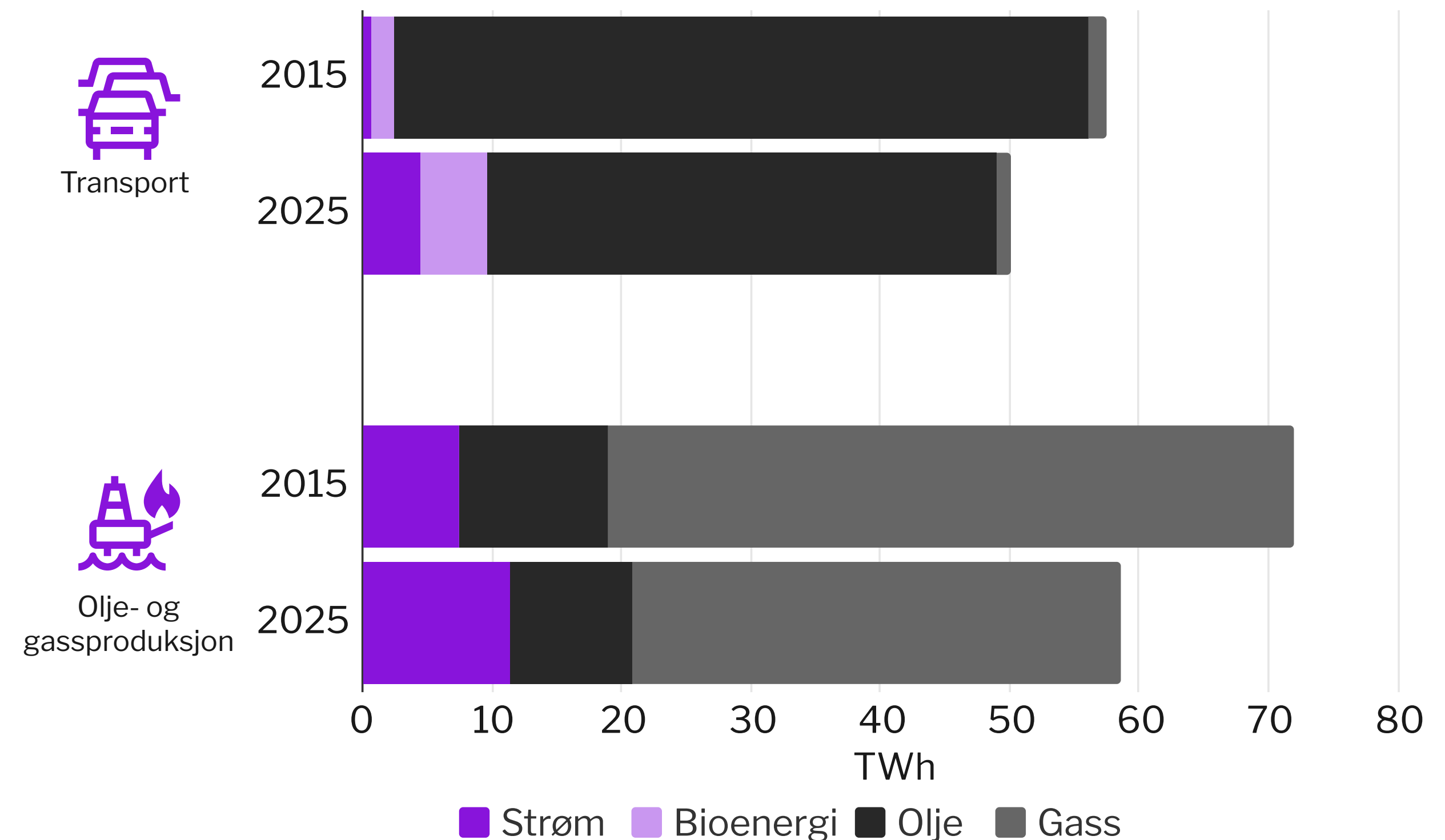
På sokkelen var 4 plattformer elektrifisert i 2015. I dag er 14 plattformer helt eller delvis forsynt med strøm.

Strøm og biodrivstoff erstatter fossilt drivstoff i transport- sektoren og strøm erstatter gass i produksjon av olje og gass. Dette er hovedgrunnen til at forbruket av fossil energi er redusert med 35 TWh siden 2015 mens forbruket av fornybar energi øker.

Siden strøm er mer effektivt i bruk fører det også til at den totale energibruken synker.

Her skjer det grønne energiskiftet

Energibruk i transport og i produksjon av olje og gass, 2015 og 2025.



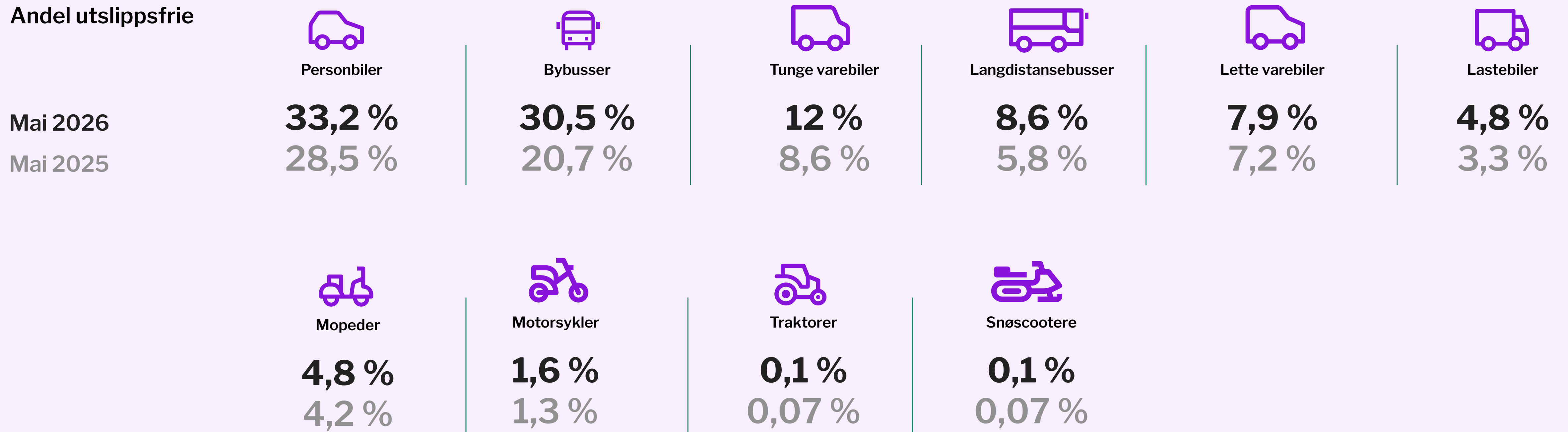
Kilde: tilnull.no (data fra SSB, tabell 11561)

Hver tredje personbil er elektrisk

I mai 2026 nådde vi en milepæl: Hver tredje personbil er nå en elbil.

Per mai 2026 er 30,5 prosent av alle bybusser og 12 prosent av alle tunge varebiler elektriske. Mindre enn fem prosent av alle lastebiler og mopeder er elektriske.

Andel utslippsfrie



Kilde: tilnull.no (data fra Statens vegvesen)

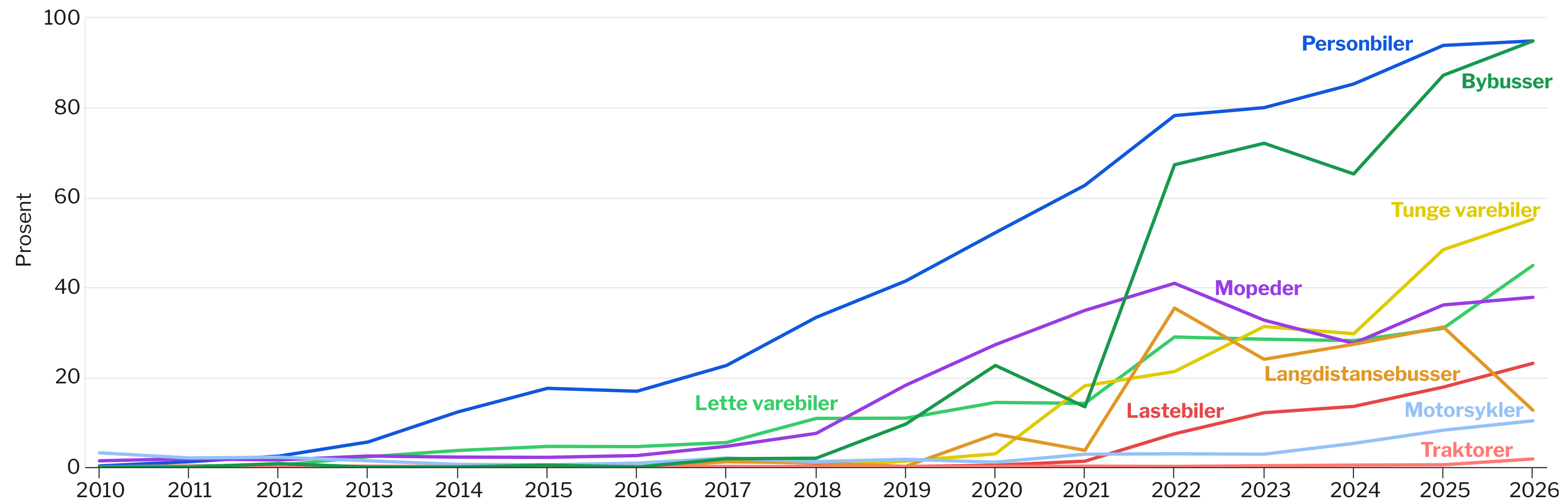
95 prosent elektriske bybusser

Hittil i 2026 er det kjøpt 464 nye elektriske bybusser og kun 25 fossile.

Andelen elektriske bybusser av nybilsalget har aldri vært høyere. Andelen elektriske langdistansebusser har gått noe ned siden 2025, mens andelen elektriske varebiler, lastebiler, motorsykler og traktorer øker.

Rekordhøy andel elektriske bybusser

Andel nye elektriske kjøretøy (per år 2010–mai 2026). Bruktimporterte er inkludert.



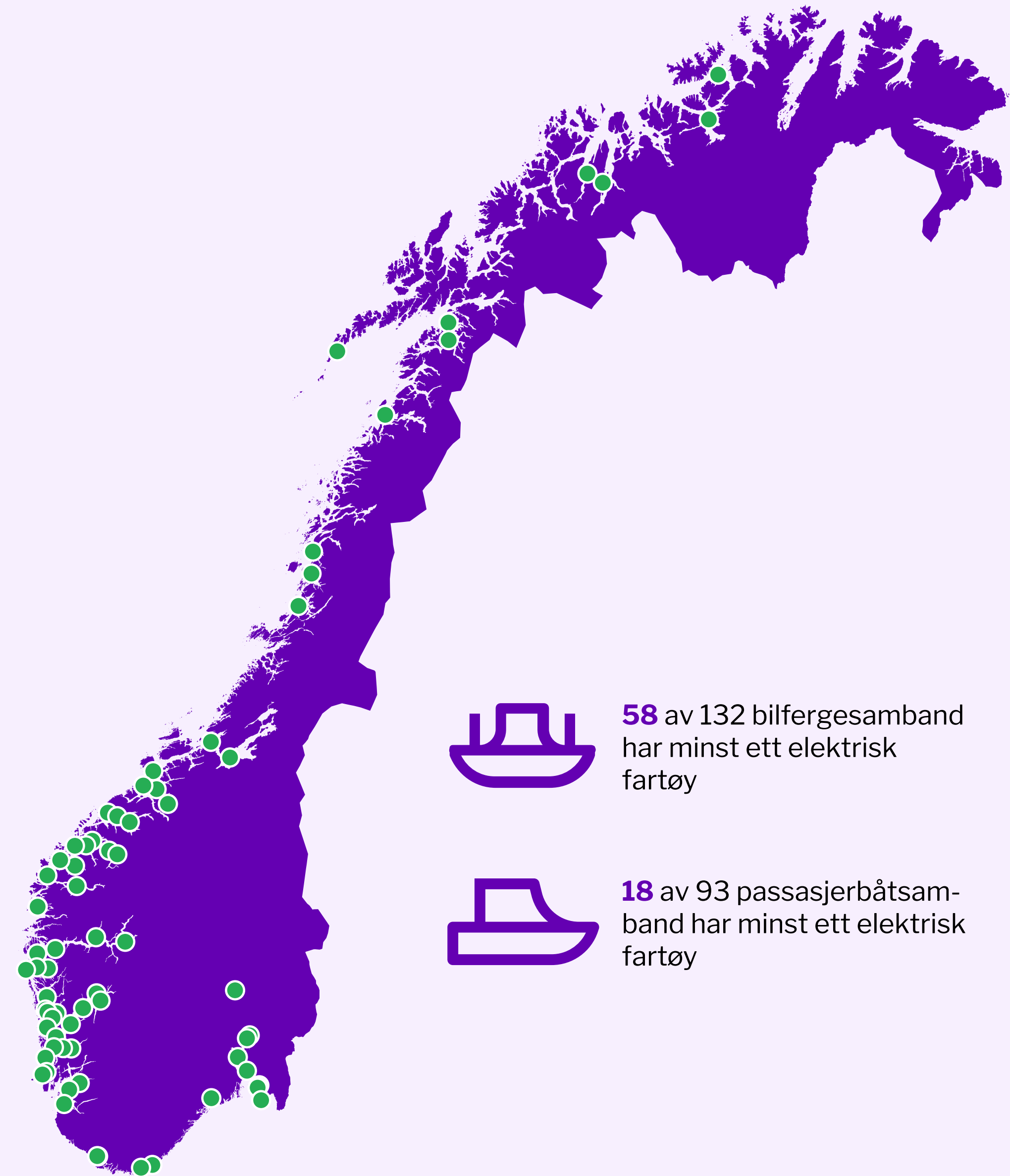
Kilde: tilnull.no (data fra Statens vegvesen)

Hvert tredje samband har minst ett elektrisk fartøy

I juni 2026 fikk ett nytt samband elektrisk bilferge i drift.

I 2015 ble helelektriske MF Ampere satt i drift på sambandet Lavik–Oppedal over Sognefjorden.

I dag er det minst ett elektrisk fartøy på 76 av 225 bilferge- eller passasjerbåtsamband i Norge. Det betyr at hvert tredje samband har minst ett elektrisk fartøy. Dette er samband som enten er en del av veinettet eller kollektivtrafikken.



Kilde: tilnull.no

Strøm erstatter gass på sokkelen

14 oljeplattformer og feltområder får i dag strøm fra land eller lokal havvind. Ytterligere 7 plattformer eller landanlegg er planlagt elektrifisert.

I dag bruker vi nesten 12 TWh strøm i utvinning og produksjon av olje og gass. Forbruket er ventet å øke til nesten 16 TWh i 2030.

Elektrifisert

- 1 Troll (1996)
- 2 Ormen Lange/Nyhamna (2007)
- 3 Gjøa (2010)
- 4 Valhall (2013)
- 5 Goliat (2016)
- 6 Johan Sverdrup (2019)
- 7 Martin Linge (2021)
- 8 Edvard Grieg (2023)
- 9 Ivar Aasen (2023)
- 10 Snorre (2023)
- 11 Gullfaks (2023)
- 12 Gina Krog (2023)
- 13 Sleipnerområdet (2024)
- 14 Gudrun (2024)

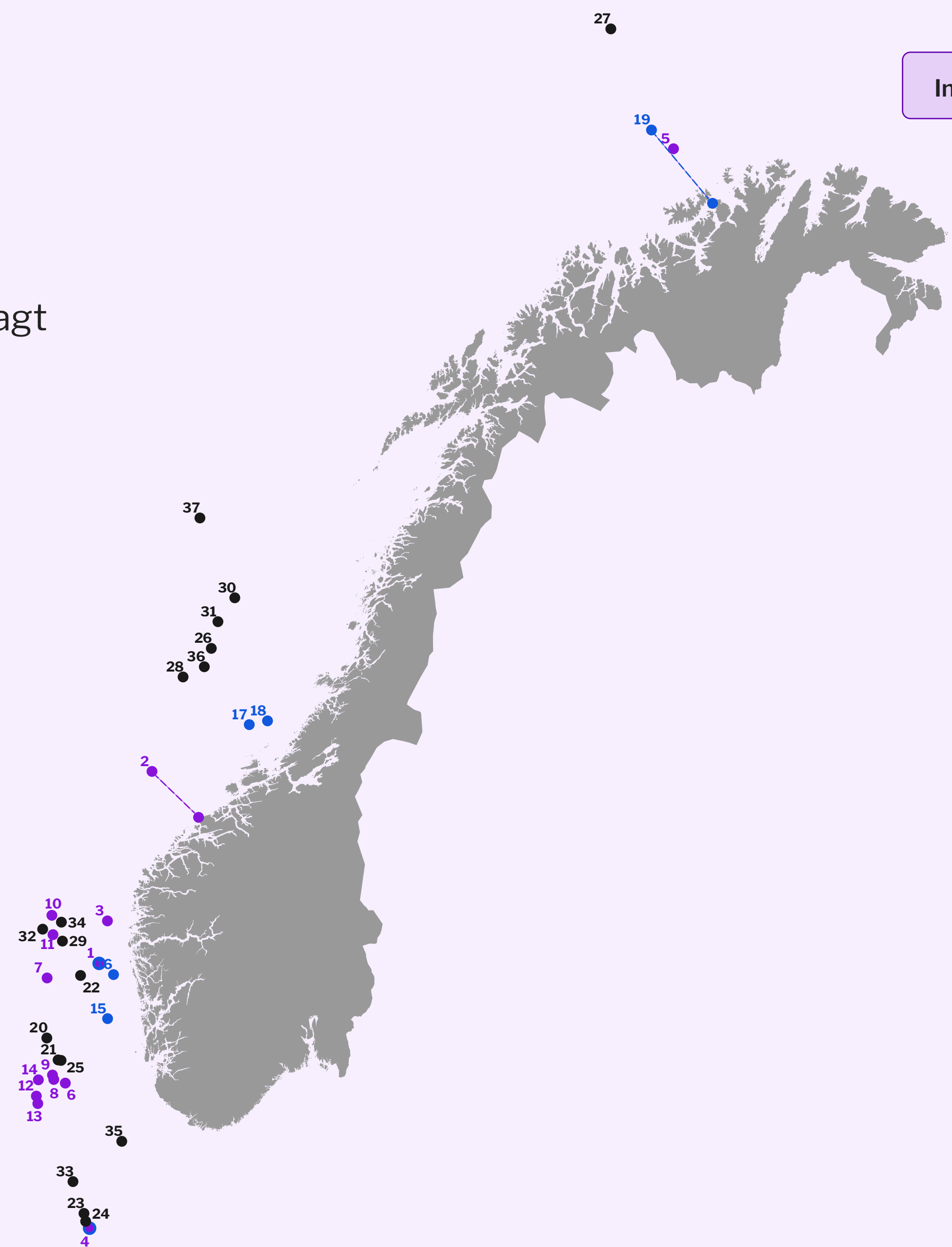
Planlagt elektrifisert

- 1 Troll (2027)
- 15 Yggdrasil (2027) nytt felt
- 16 Oseberg (2027)
- 17 Njord (2027)
- 4 Valhall (2027)
- 18 Draugen (2028)
- 19 Snøhvit/Hammerfest LNG (2030)

Ikke planlagt elektrifisert

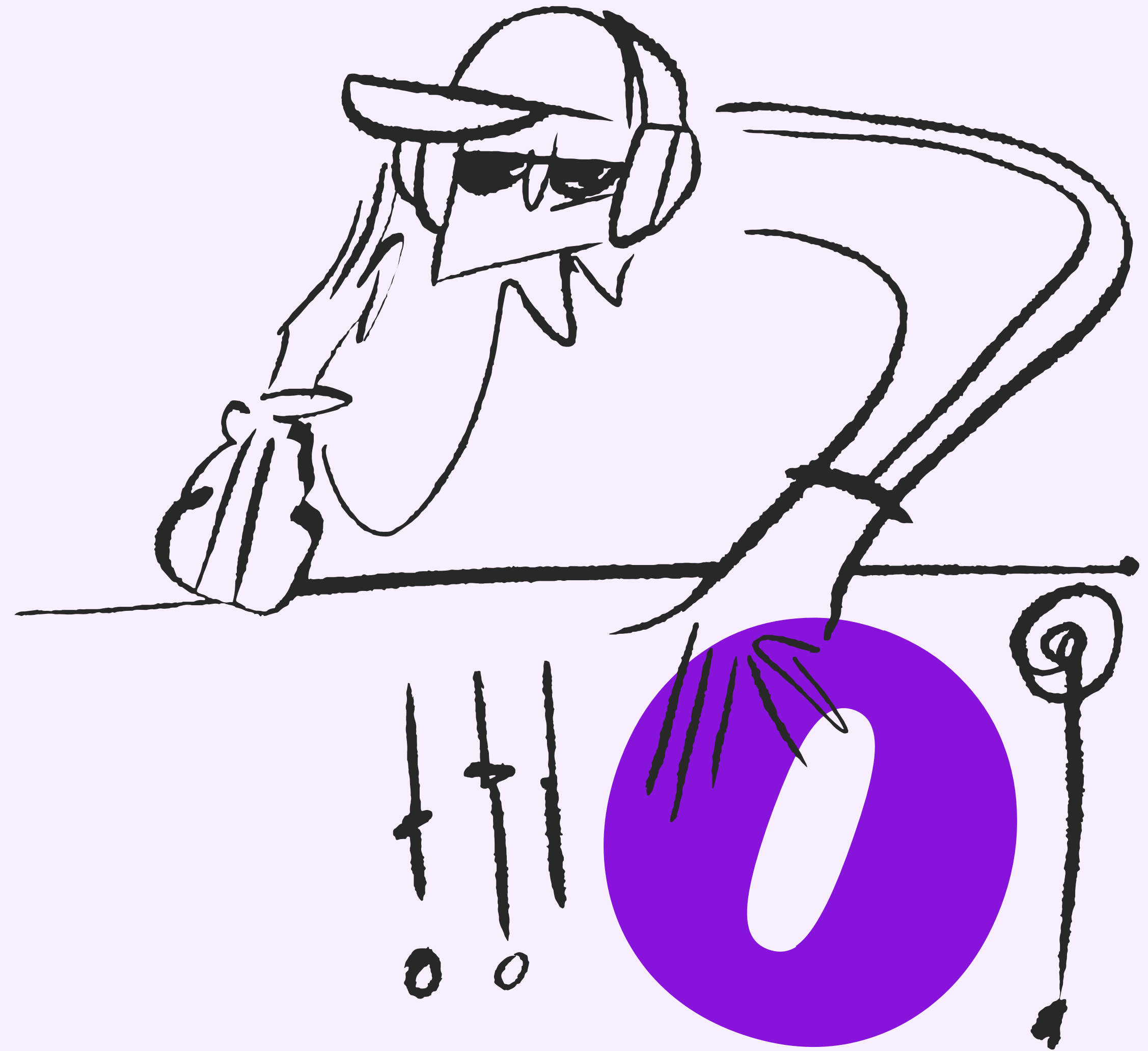
- 20 Alvheim
- 21 Balder
- 22 Brage
- 23 Ekofisk
- 24 Eldfisk
- 25 Grane

- 26 Heidrun
- 27 Johan Castberg
- 28 Kristin
- 29 Kvitebjørn
- 30 Norne
- 31 Skarv
- 32 Statfjord
- 33 Ula
- 34 Visund
- 35 Yme
- 36 Åsgard
- 37 Aasta Hansteen



Kilde: Data er samlet inn av Norsk klimastiftelse fra de respektive operatørene

Hvor mye strøm trenger vi?



Norges kraftoverskudd er ikke stort nok til å erstatte all fossil energi

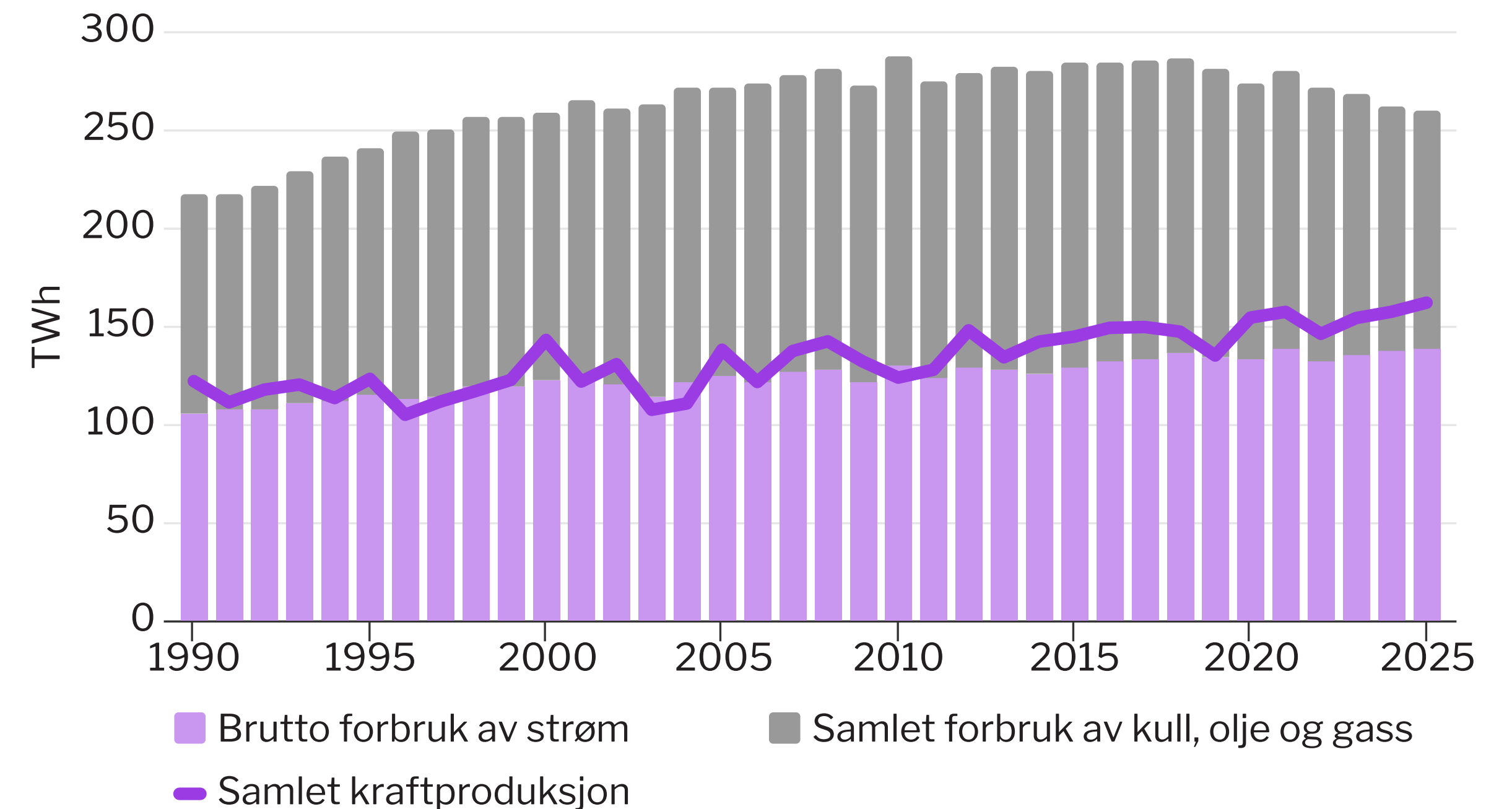
Mesteparten av utslippene i Norge kommer fra bruk av olje, gass og kull.

Skal utslippene reduseres til nær null må vi erstatte fossil energi med fossilfri. Fornybar strøm vil i svært mange sektorer være det beste alternativet.

99 prosent av strømmen vi produserer i Norge kommer fra fornybare energikilder. I de fleste år produserer Norge mer strøm enn vi bruker. Men strømproduksjonen er ikke stor nok til å erstatte all fossil energibruk.

Vi har for lite strøm til å tette fossilgapet

Brutto forbruk av strøm, samlet brutto forbruk av fossil energi og samlet kraftproduksjon, 1990–2025, i TWh.



Kilde: : SSB, tabell 11561 (forbruk) og tabell 08307 (produksjon)

Strøm er mer effektivt enn bensin

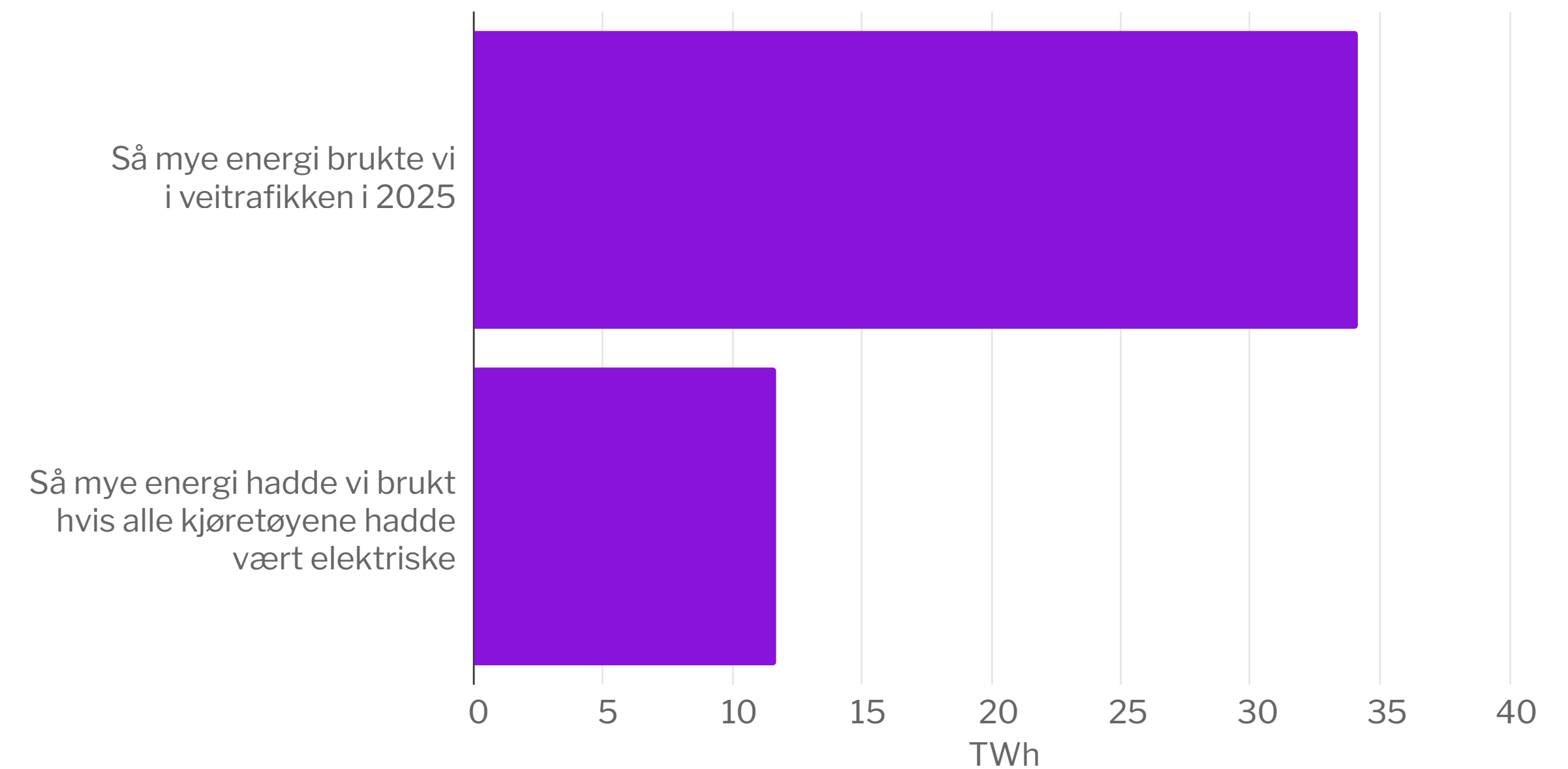
I 2025 brukte vi 34 TWh energi i veitrafikken. Hadde alle kjøretøy på norske veier vært elektriske, ville vi kun trengt ca. 13 TWh.

Å erstatte fossil energi med fornybar energi er ikke kun bra for klimaet, det er også i mange tilfeller mer effektivt. Selv om Norge brukte 121,5 TWh fossil energi i 2025 trenger vi ikke 121,5 TWh fornybar energi for å erstatte all kull, olje og gass.

Årsaken er at strøm er mer effektivt enn bensin og diesel. En bil med forbrenningsmotor bruker normalt 0,5–0,6 liter drivstoff per mil. Det tilsvarer 5,5 kWh. En elbil bruker rundt 2 kWh per mil.

Strøm er mer effektivt enn bensin og diesel

Energibruk i veitrafikken i dag og energibehov hvis alle kjøretøy var elektriske.



Kilde: SSB, Full fart mot elektrisk transport (2024)

Bygger vi ut nok fornybar strøm?



Venter lite ny kraft i drift

I 2025 ble det satt i drift 0,6 TWh ny kraft. NVE venter kun 4,5 TWh ny kraft i drift innen 2030.

I en fersk analyse fra mai 2026 har NVE nedjustert forventningene til hvor mye ny kraft som vil bli satt i drift innen 2030. NVE venter kun 1 TWh ny solkraft innen 2030, 3,3 TWh vannkraft og 0,2 TWh vindkraft.

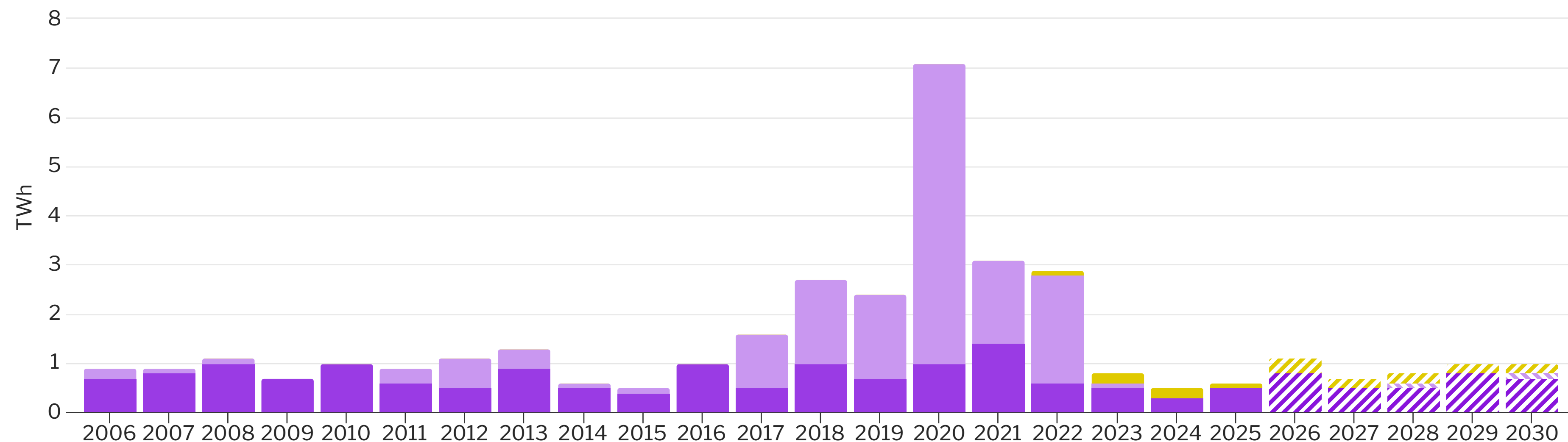


→ Hvor mye er 0,6 TWh?

0,6 TWh er det samme som 600 GWh og det tilsvarer 1,5 prosent av all strømmen vi bruker i husholdningene i Norge.

Ingen byggeboom

Vann-, vind- og solkraft i drift 2006 – 2025 og NVEs prognose mot 2030.



Kilde: NVE, Ny kraftproduksjon og Status og utvikling av kraftsystemet 2025–2030

■ Vannkraft ■ Vindkraft ■ Solkraft ▨ Prognose vannkraft ▨ Prognose vindkraft ▨ Prognose solkraft

Forbruket øker mer enn produksjonen

Mens NVE kun venter 4,5 TWh økt kraftproduksjon innen 2030, er det ventet at forbruket vil øke med 15 TWh.

I år med normale temperaturer og nedbør produserer Norge mer strøm enn vi bruker. Vi har med andre ord et kraftoverskudd. Dette kraftoverskuddet er ventet å krympe mot 2030 fordi strømforbruket vil øke samtidig som det bygges ut lite ny kraftproduksjon.

Datasentre og transport

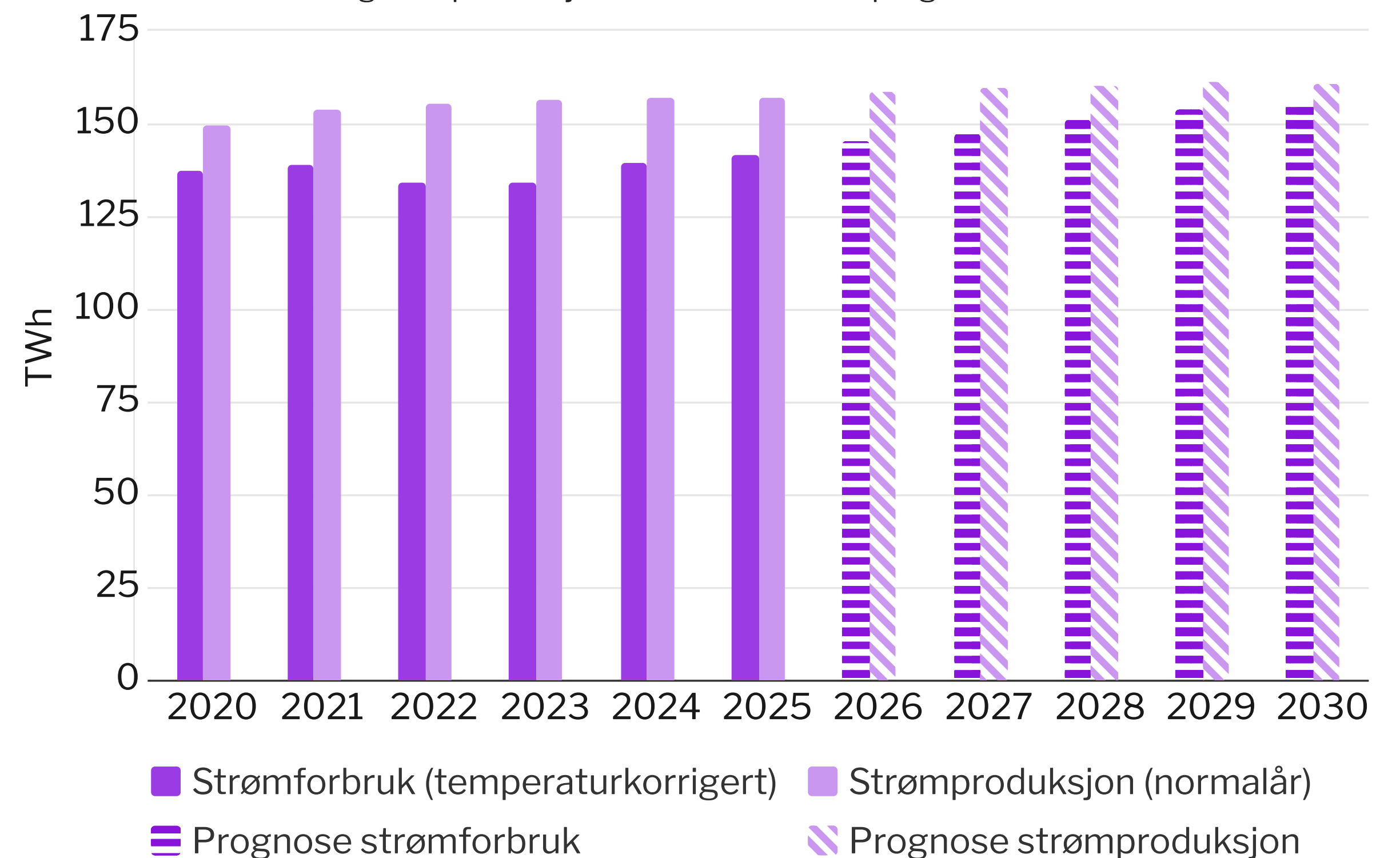
I rapporten Status og utvikling av kraftsystemet 2025–2030 venter NVE at strømforbruket i datasentre, transportsektoren og petroleumssektoren vil drive opp strømforbruket.

Fra 2025 til 2030 venter NVE:

- Forbruk i datasentre vil øke fra 3 til 8 TWh.
- Forbruket i transport vil øke fra 4 til 8 TWh.
- Forbruket i petroleum vil øke fra 11 til 16 TWh.

Kraftoverskuddet krymper

Kraftforbruk og kraftproduksjon 2020–2025 samt prognose mot 2030.



Kilde: NVE, Status og utvikling av kraftsystemet 2025–2030

En krone i fornybar energi – 18 kroner i fossil energi

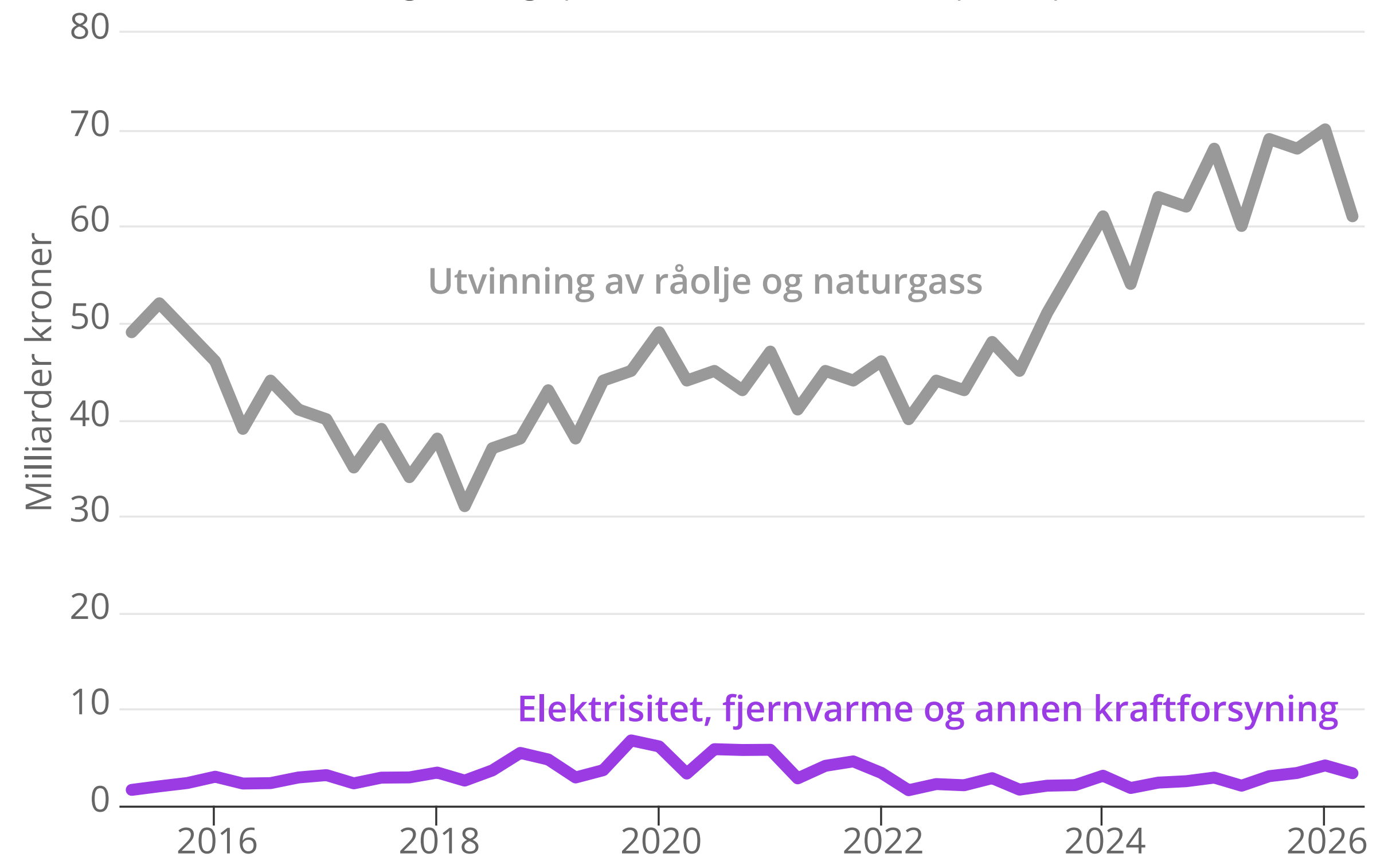
For hver krone som ble investert i elektrisitet, fjernvarme og annen kraftproduksjon i Norge i første kvartal 2026, ble det investert 18 kroner i utvinning av olje og gass.

I årets tre første måneder ble det investert 3,36 milliarder kroner i fornybar energi og 61 milliarder i fossil.

I årene 2018–2020 var gapet mellom investeringer i fornybar og fossil energi mindre. I disse årene ble det investert 9 kroner i olje og gass for hver krone som ble investert i fornybar energi. Fra 2021 økte investeringsgapet og i 2024 ble det investert 25,5 kroner i olje og gass for hver krone som ble investert i elektrisitet, fjernvarme og annen kraftforsyning.

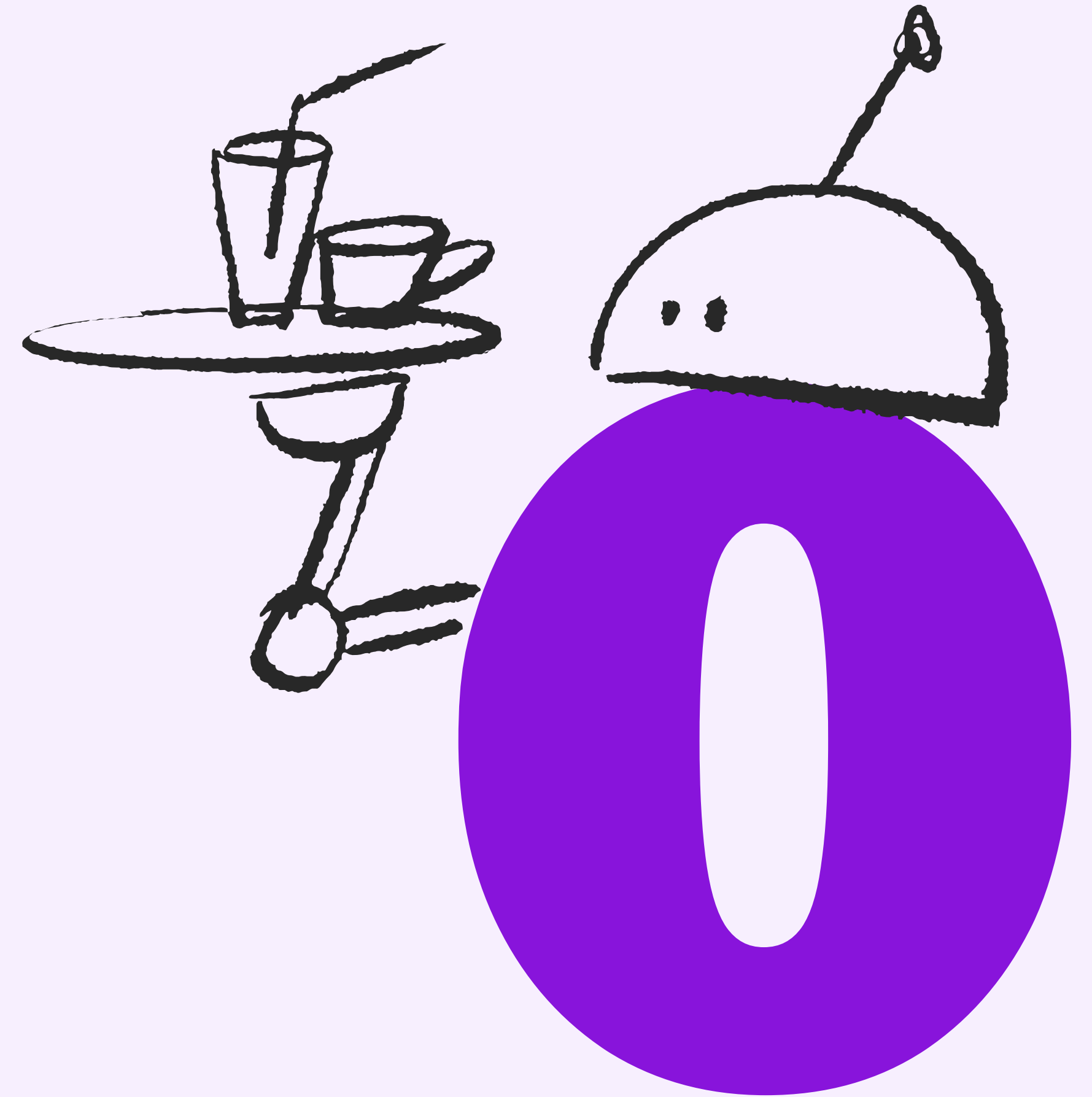
Investeringsgapet mellom fossil og fornybar energi

Utførte investeringer i Norge per kvartal i 2015–2026, i løpende priser.



Kilde: SSB, tabell 07154

Norges energimål – hvordan ligger vi an?

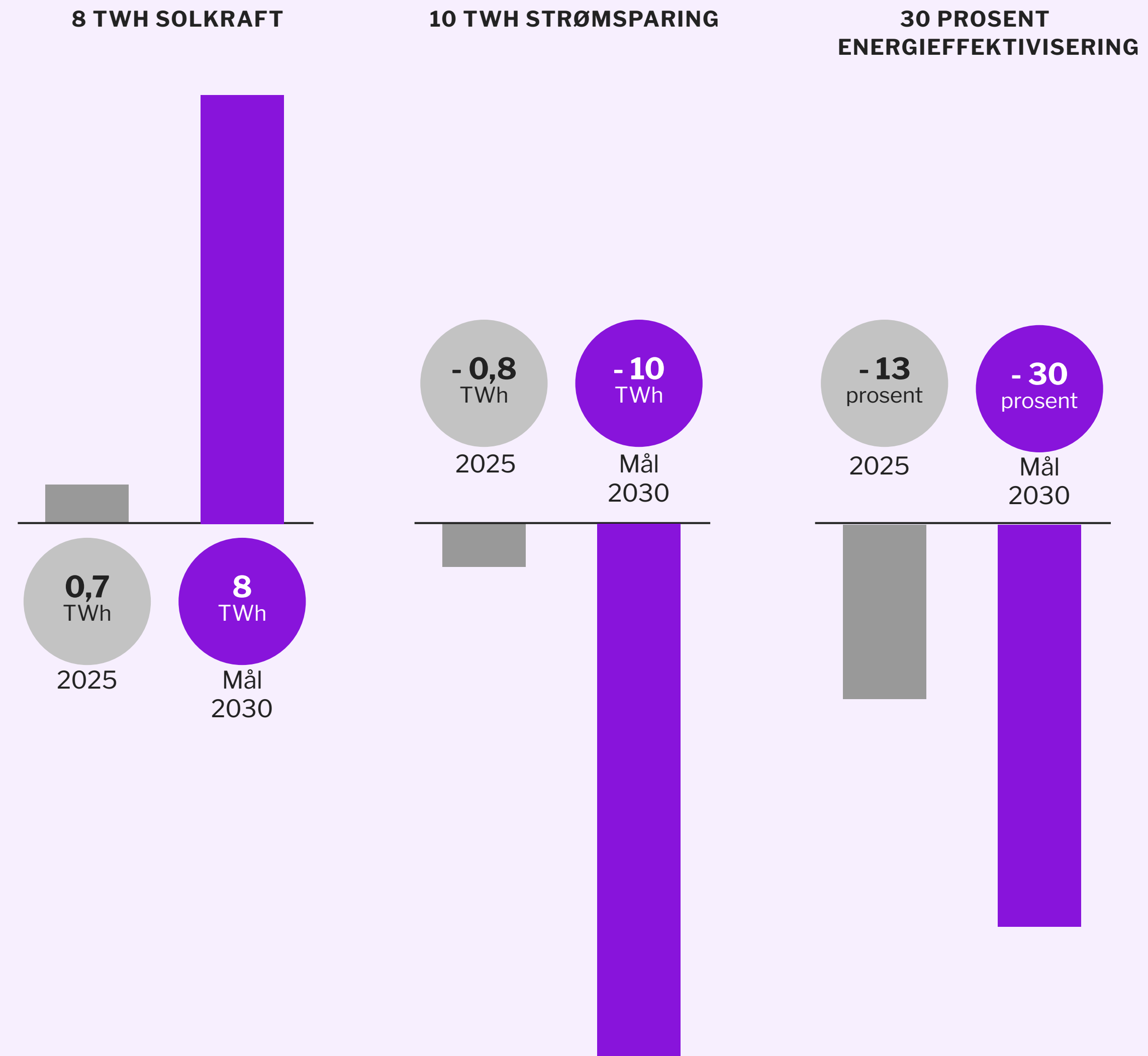


Langt unna energimålene

Stortinget har vedtatt tre separate energimål for 2030. Foreløpig er vi langt unna å nå dem.

Innen 2030 skal Norge ha 8 TWh solkraft, redusere strømforbruket i bygg med 10 TWh og effektivisere energibruken med 30 prosent.

Vi ligger ikke an til å nå noen av målene.



Vi når ikke solkraftmålet

Målet om 8 TWh solkraft innen 2030 er umulig å nå med dagens utbyggingstakt.

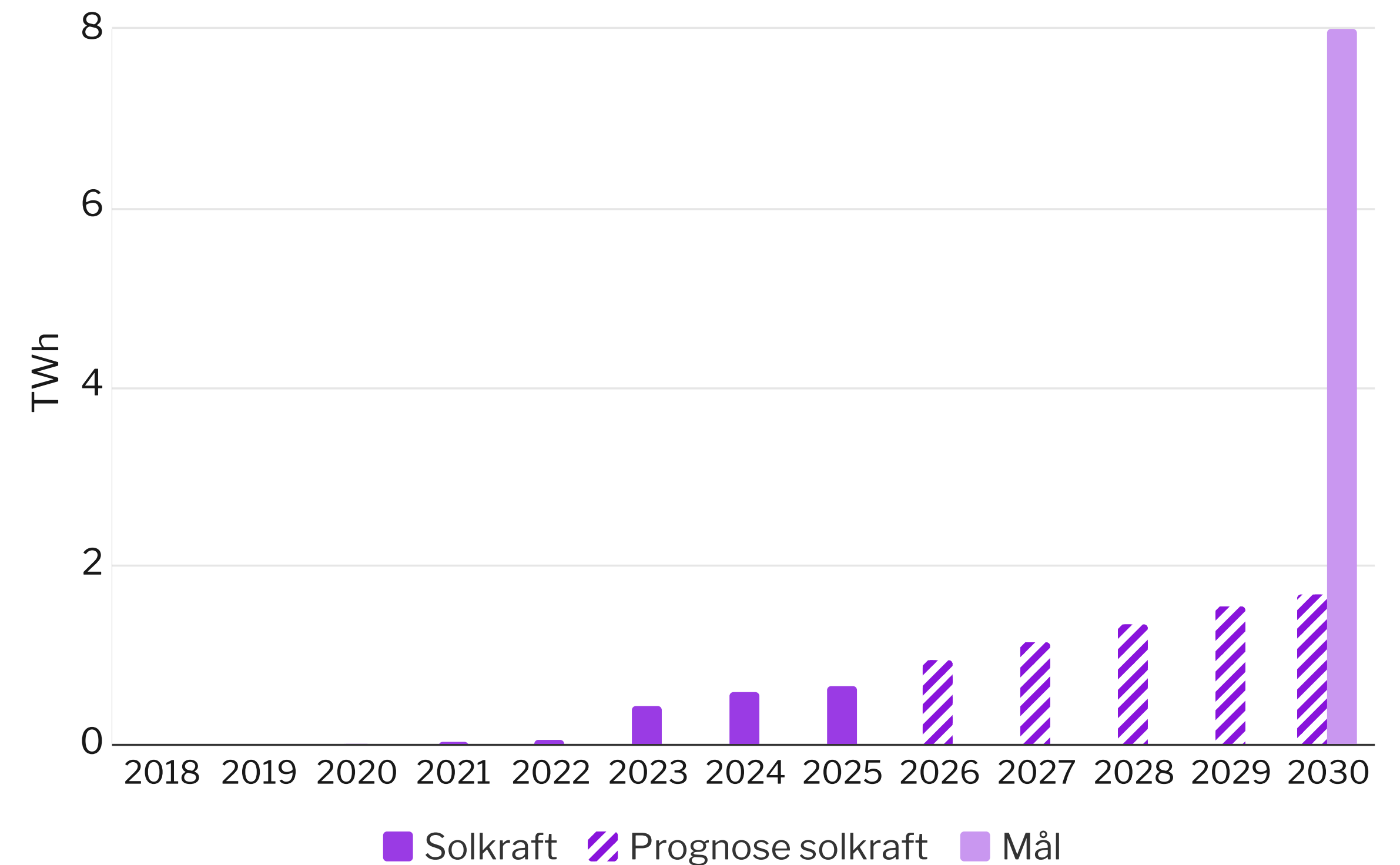
I juni 2023 ba Stortinget regjeringen sette et mål for ny solenergi på 8 TWh innen 2030 og utarbeide en konkret handlingsplan som gjør det mulig å realisere målet.

Hittil er det bygd ut 0,7 TWh solkraft i Norge, og tempoet i utbygging av ny solkraft har dabbet av. I rapporten Status og utvikling av kraftsystemet 2025–2030 beregner NVE at det vil bli bygd ut ytterligere 1 TWh solkraft innen 2030.

Hvis denne prognosen treffer kommer Norge til å være 6,3 TWh unna solkraftmålet i 2030.

Vi har bygd ut 0,7 TWh solkraft

Utbygd solkraft i Norge 2018–2025, forventet vekst mot 2030 og solkraftmålet for 2030.



Kilder: NVE, Status og utvikling av kraftsystemet 2025–2030

Vi er dårlige til å spare på strømmen

Norge har et mål om å redusere strømforbruket i bygg med 10 TWh innen 2030. I 2025 sparte vi 0,8 TWh.

Våren 2024 vedtok Stortinget et mål om å redusere strømforbruket i bygg med 10 TWh innen 2030. Målet følger opp regjeringens handlingsplan for energieffektivisering fra 2023 og konkretiserer et tilsvarende mål som ble lansert i 2016.

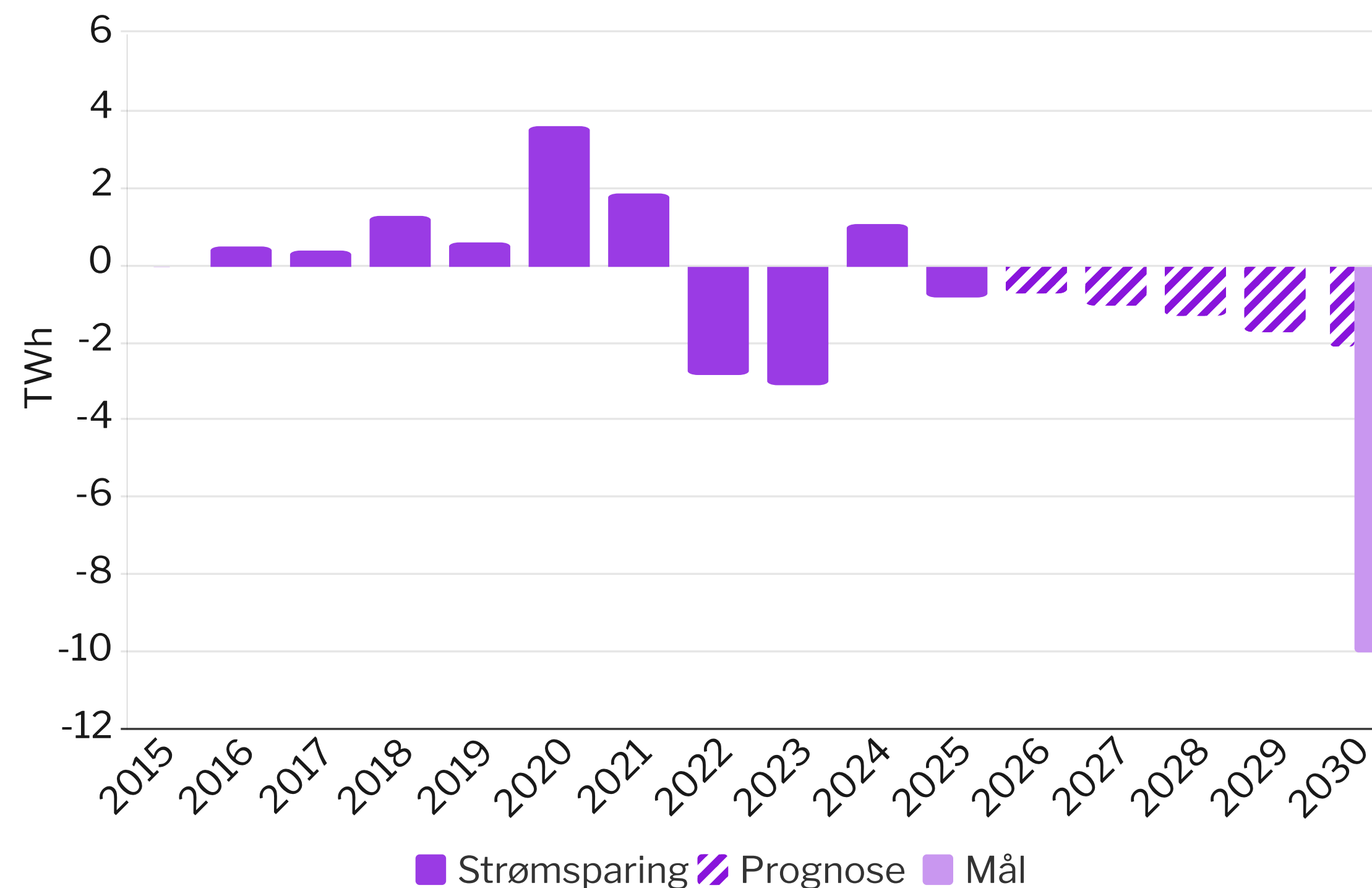
For å ta hensyn til at strømforbruket varierer mellom kalde og varme år, temperaturkorrigeres forbruket.

Det temperaturkorrigerede strømforbruket i bygg har vært høyere i alle år etter 2015, bortsett fra i 2022, 2023 og 2025. I 2025 var forbruket 0,8 TWh lavere enn i 2015.

I rapporten Status og utvikling av kraftsystemet 2025-2030 forventer NVE at forbruket i 2030 vil være 2,1 TWh lavere enn i 2015. Vi ligger med andre ord ikke an til å nå målet om å spare 10 TWh strøm.

Langt unna strømsparemålet

Historiske og forventet endring i strømforbruk i bygg, sammenliknet med forbruket i 2015.



Kilder: NVE, Status og utvikling av kraftsystemet 2025-2030

Langt unna energiintensitetsmålet

I 2030 skal norsk økonomi være 30 prosent mindre energiintensiv enn i 2015. Med kun fem år igjen er vi ikke engang halvveis.

Energiintensitetsmålet ble vedtatt av Stortinget våren 2016.

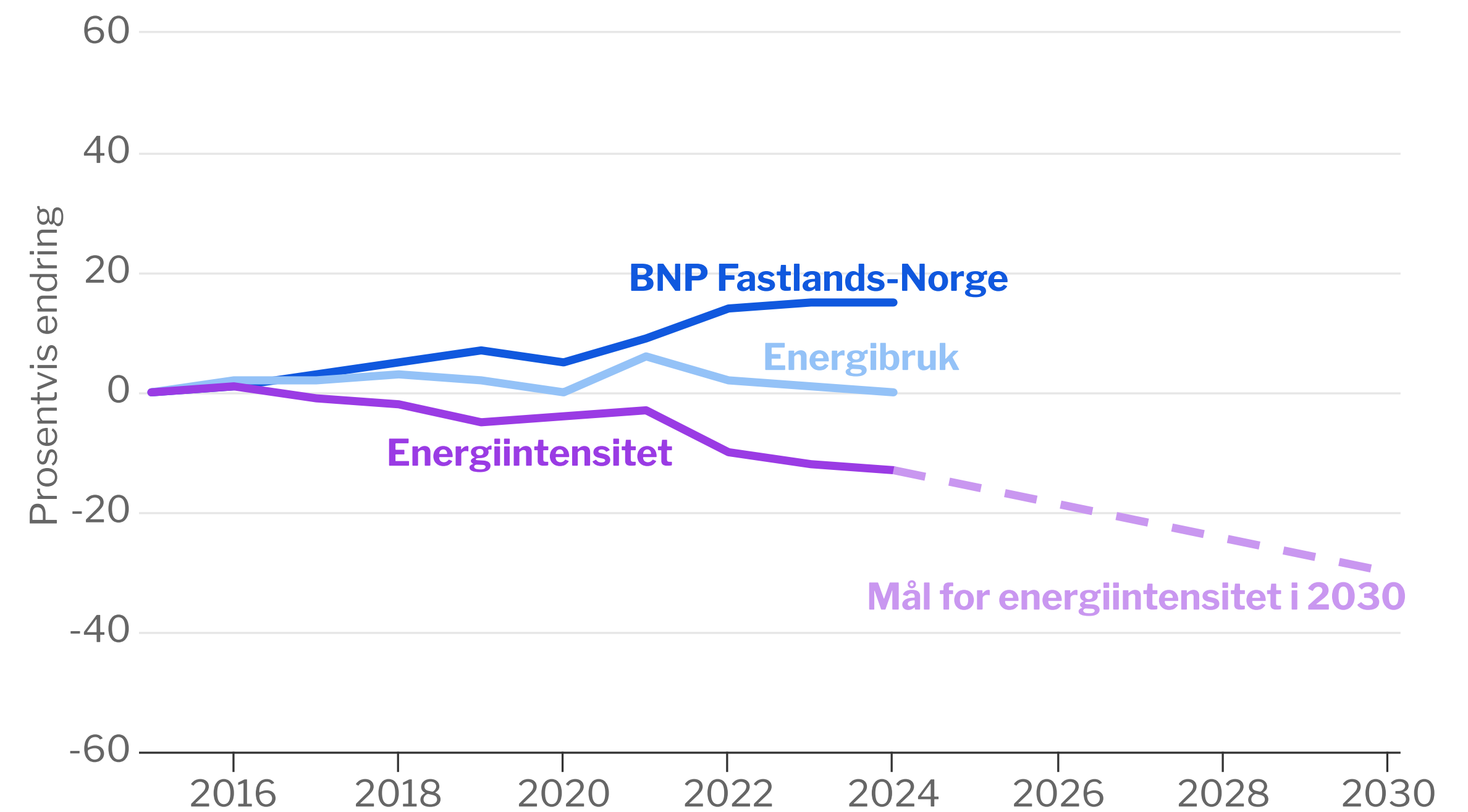
Energiintensitet er netto innenlandsk energibruk delt på bruttonasjonalprodukt (BNP) for fastlands-Norge. Den kan reduseres ved at veksten i energiforbruk er lavere enn veksten i BNP.

Siden 2015 har økonomien (BNP for Fastlands-Norge) vokst med 15,3 prosent, mens energibruken kun har vokst 0,1 prosent.

Regjeringen tror ikke selv at energiintensitetsmålet nås. I statsbudsjettet for 2026 heter det at forventet energiintensitet i 2030 vil være 21 prosent lavere enn i 2015.

Energiintensiteten i norsk økonomi ned med 13 prosent siden 2015

Utviklingen i BNP for Fastlands-Norge, innenlands energibruk og energiintensitet, 2015–2024 (2015=100).



Kilde: SSB, tabell 09189 og tabell 11561

3

Adferd

- Innledning | Adferd
- Forbruket vårt fører til utslipp i andre land
- Høye utslipp per person
- Vi kan ta gode valg for klimaet hver dag
- Vi velger oftest bilen
- Vi har aldri kjørt lengre enn i 2025
- Fossilbilen kjøres fortsatt lengst i fylkene
- Vi reiste litt mindre kollektivt i første kvartal
- Nedgang på Sørlandsbanen
- Vi flyr mer både utenlands og innenlands
- Vi bruker ni av 100 kroner på mat og drikke
- Fossilbilsalget stuper
- Mindre rødt kjøtt, men fremdeles over kostrådene
- Stadig flere tollfrie pakker strømmer inn til Norge
- Kald vinter trakk strømforbruket opp
- Private solcelleinvesteringer stuper
- Kraftig fall i energieffektivisering så langt i 2026
- 10 plastposer unna målet
- Vi kaster 1 kg hver dag – nesten halvparten går til gjenvinning
- I 7 fylker leveres halvparten eller mer av avfallet til gjenvinning

NØKKELTALL



10,8 tonn
utslipp per person
i Norge



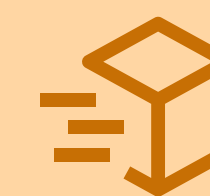
6 av 10
reiser tas med bilen



1 kg
avfall per person
per dag



3,4 mill.
passasjerer fløy uten-
lands jan-april



27 000
pakker fra Kina hver
eneste dag

Innledning | Adferd

Selv om det ikke er alle utslipp vi som enkeltpersoner kan påvirke, tar vi alle valg som kan være bra eller dårlig for klimaet.

Forbruket vårt påvirker for eksempel også utslippene i andre land. Tar vi det med i regnestykket, har vi et høyt utslipp per person sammenlignet med snittet i verden.

Transport er en av de største kildene til klimagassutslipp. Når vi skal ta daglige, korte reiser i hverdager velger vi oftest bilen. Og vi har aldri kjørt lengre enn i 2025. Men stadig flere av bilturene vi tar tas med elbil. Vi reiser også mer kollektivt, og vi flyr mer.

I de følgende sidene kan du dykke ned i dette. Du kan også se hva vi bruker pengene våre på, hvor få fossilbiler vi kjøper, hvor mye vi kaster, hvor mye strøm vi bruker – og at vi kjøper millioner av varer fra Kina til Norge.

Forbruket vårt fører til utslipp i andre land

Klær, mobiltelefoner, møbler og biler produseres stort sett i andre land enn i Norge. Utslipp fra produksjon av varer som vi kjøper, telles ikke med i vårt klimagassregnskap.

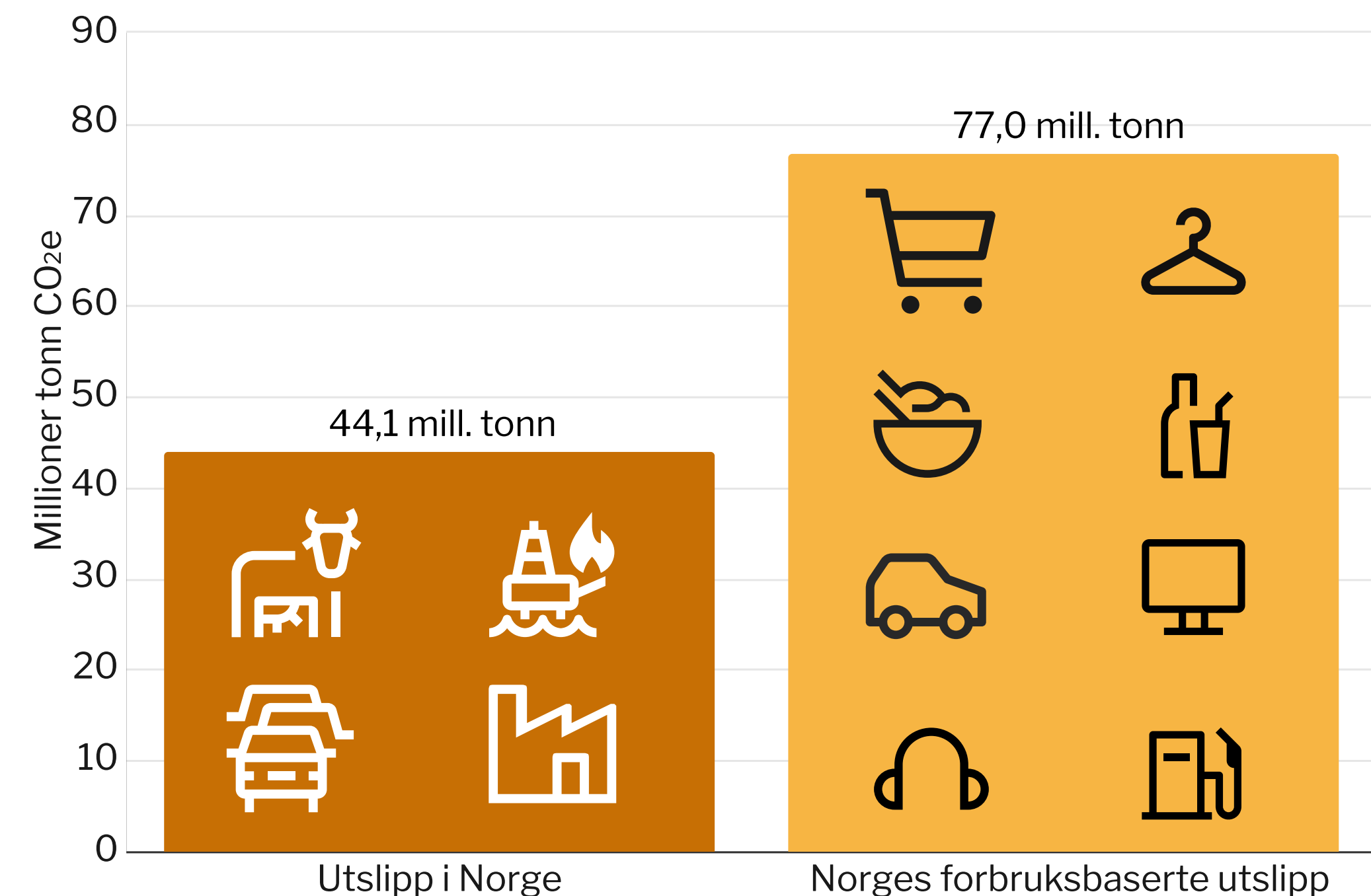
I Norges offisielle klimagassregnskap teller vi kun med utslipp som skjer i Norge. Det betyr at vi teller med utslipp fra produksjon av olje og gass og industrivarer, men ikke utslipp fra norsk olje og gass eller norske industrivarer som brukes i andre land. I 2025 var Norges territoriale utslipp 44,1 millioner tonn.

Miljødirektoratet har fått beregnet hva Norges utslipp ville vært hvis vi tar utgangspunkt i forbruket vårt. I et slikt regnskap trekker vi fra utslipp fra produksjon av varer som vi eksporterer, og legger til utslipp fra produksjon av varer som vi importerer.

Når vi regner på denne måten er utslippene fra forbruket beregnet til å være 77 millioner tonn.

Høyt forbruk – store utslipp

Utslipp fra Norge i 2025 og forbruksbaserte utslipp 2021.



Kilder: SSB og Miljødirektoratet

Høye utslipp per person

Utslipp per person er høyere i Norge enn gjennomsnittet i verden.

Når vi tar globale CO₂-utslipp og deler på antall mennesker i verden, er hvert menneske på jorden ansvarlig for et årlig utslipp på 4,6 tonn.

Men utslippene er ikke likt fordelt.

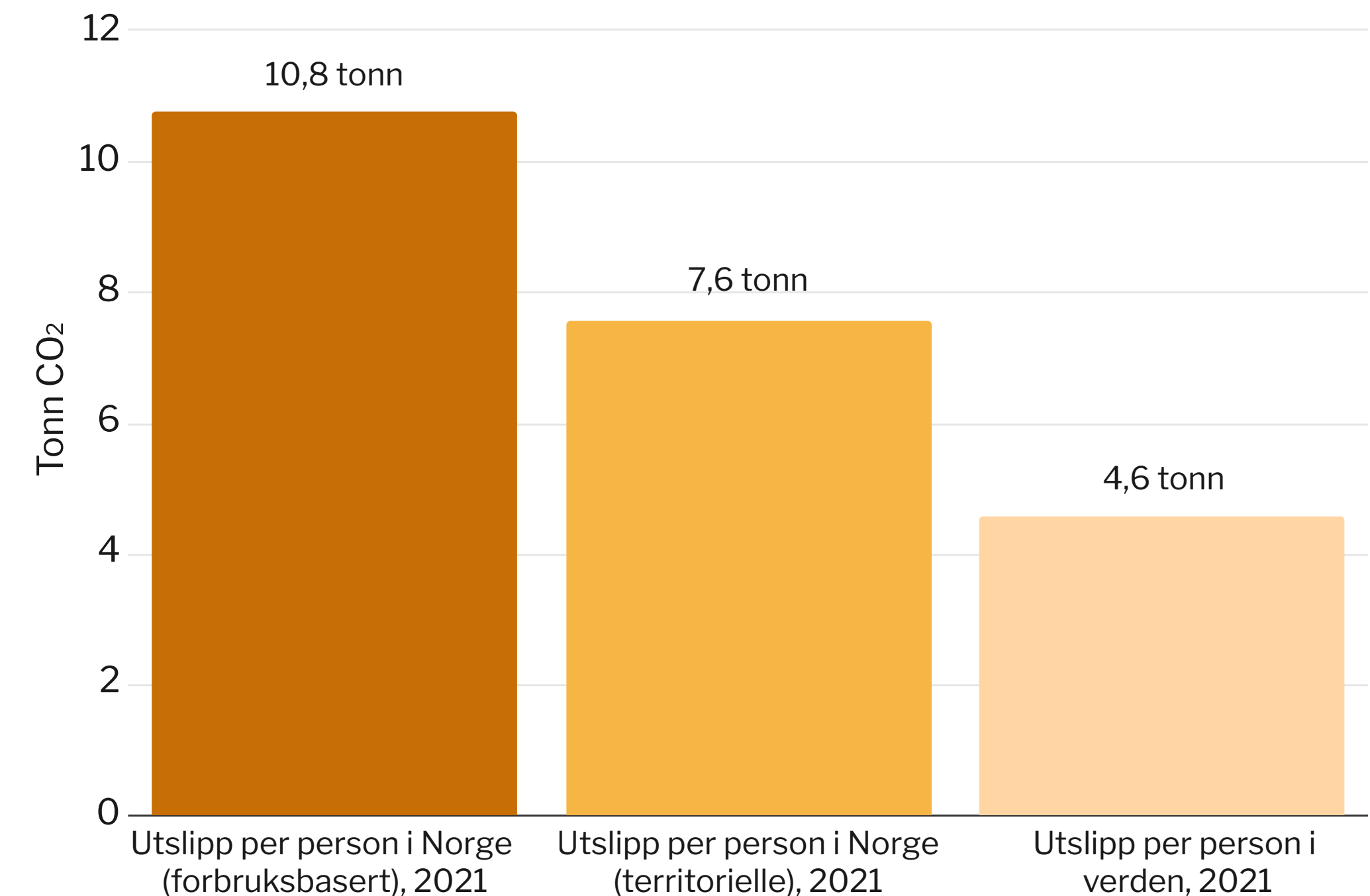
Hvis vi tar Norges utslipp og deler på antall mennesker i Norge, var utslippene per person på 7,6 tonn i 2021.

Vi kan imidlertid også ta med utslipp fra produksjon av klær og sko, møbler, mobiltelefoner og alt vi importerer. Disse utslippene telles med i klimagassregnskapet i landene hvor varene produseres, men ikke i Norges regnskap. Teller vi med disse, blir utslippene på 10,8 tonn per person.

2021 er foreløpig siste år vi har tall for forbruksbaserte utslipp i Norge.

Høyest utslipp per person når utslipp fra forbruk regnes med

CO₂-utslipp per person i Norge (forbruksbaserte og territorielle) og i verden i 2021.

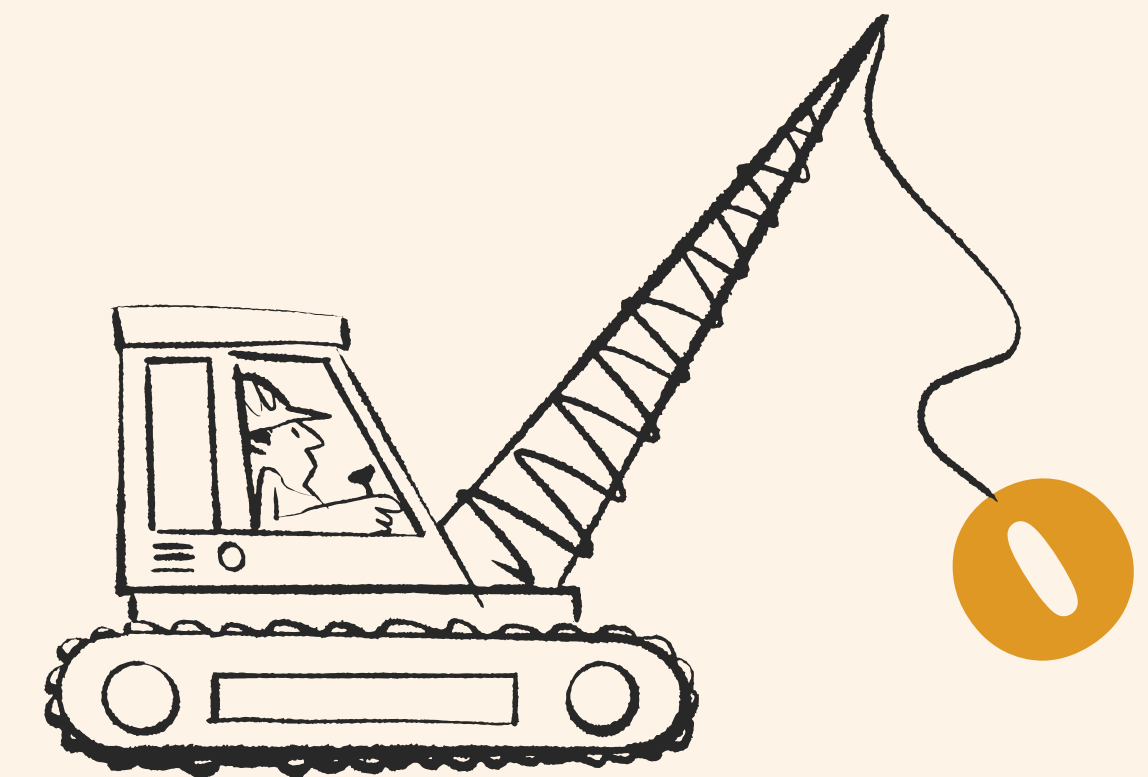
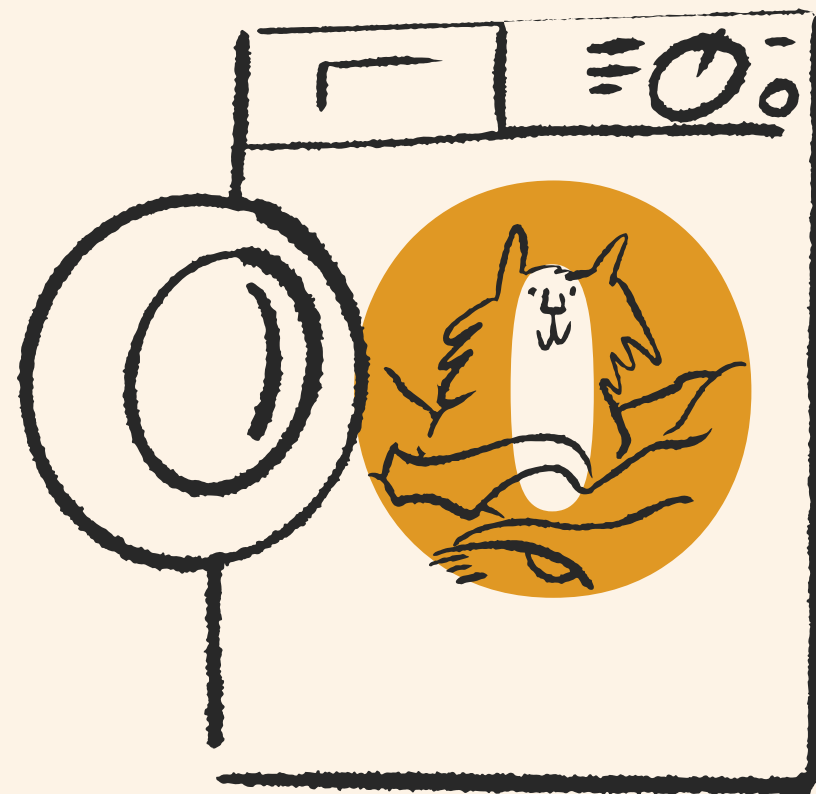


Kilder: SSB, Miljødirektoratet, Our World in data

Vi kan ta gode valg for klimaet hver dag

Det er ikke alle utslipp i Norge vi som enkeltpersoner kan påvirke. Men hver eneste dag tar vi valg som kan være bra eller dårlig for klimaet.

Halvparten av Norges utslipp kommer fra industribedrifter og fra produksjon av olje og gass. Disse utslippene er det vanskelig for oss som enkeltpersoner å gjøre noe med i hverdagen. Men hvordan vi reiser, hva vi spiser, hva og hvor mye vi kjøper, forbruker, resirkulerer og kaster betyr noe for utslippene – både i Norge og i andre land.



Transport og reisevaner

Transport er en av de største kildene til klimagassutslipp.

Derfor har det noe å si om vi går, sykler eller tar bilen til byen, og om vi flyr mye eller lite.



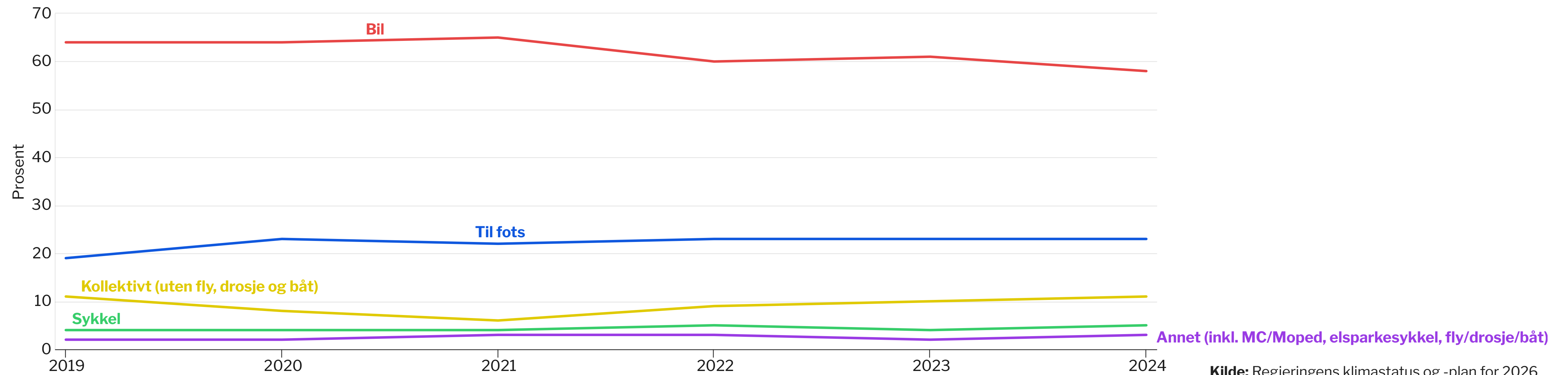
Vi velger oftest bilen

I hverdagen velger vi bilen seks av ti ganger til daglige, korte reiser. Typiske korte reiser er til og fra barnehage, skole, jobb, trening, butikken og lignende.

To av ti ganger går vi, én av ti ganger reiser vi kollektivt. Trenden er stabil, men vi kjører litt mindre bil til fordel for at vi går, sykler og bruker kollektivtransport litt oftere.

Mest bil i hverdagen

Andel korte reiser i hverdagen som gjøres med bil, sykkel, kollektivtransport, til fots eller annet, 2019–2024.



Kilde: Regjeringens klimastatus og -plan for 2026

Vi har aldri kjørt lengre enn i 2025

Fortsatt kjøres det mest med fossilbiler i Norge. Men trenden er at stadig flere kilometer kjøres med elbil.

Det har en positiv effekt på utslippene. Fra 2015 til 2024 sank klimagassutslippene fra personbiler fra 5,5 til 3,3 millioner tonn.

I 2025 stod elbiler for 36,7 prosent av alle kjørte personbilkilometer – i 2015 var det bare 2 prosent.

Til sammen kjørte vi 36 091 millioner kilometer med personbiler i 2025 opp fra 35 443 millioner kilometer året før. Vi har aldri kjørt like mange personbilkilometer som i 2025. Skal vi kutte utslipp bør vi også kjøre mindre, fordi produksjon av biler og veiutbygging fører til utslipp.

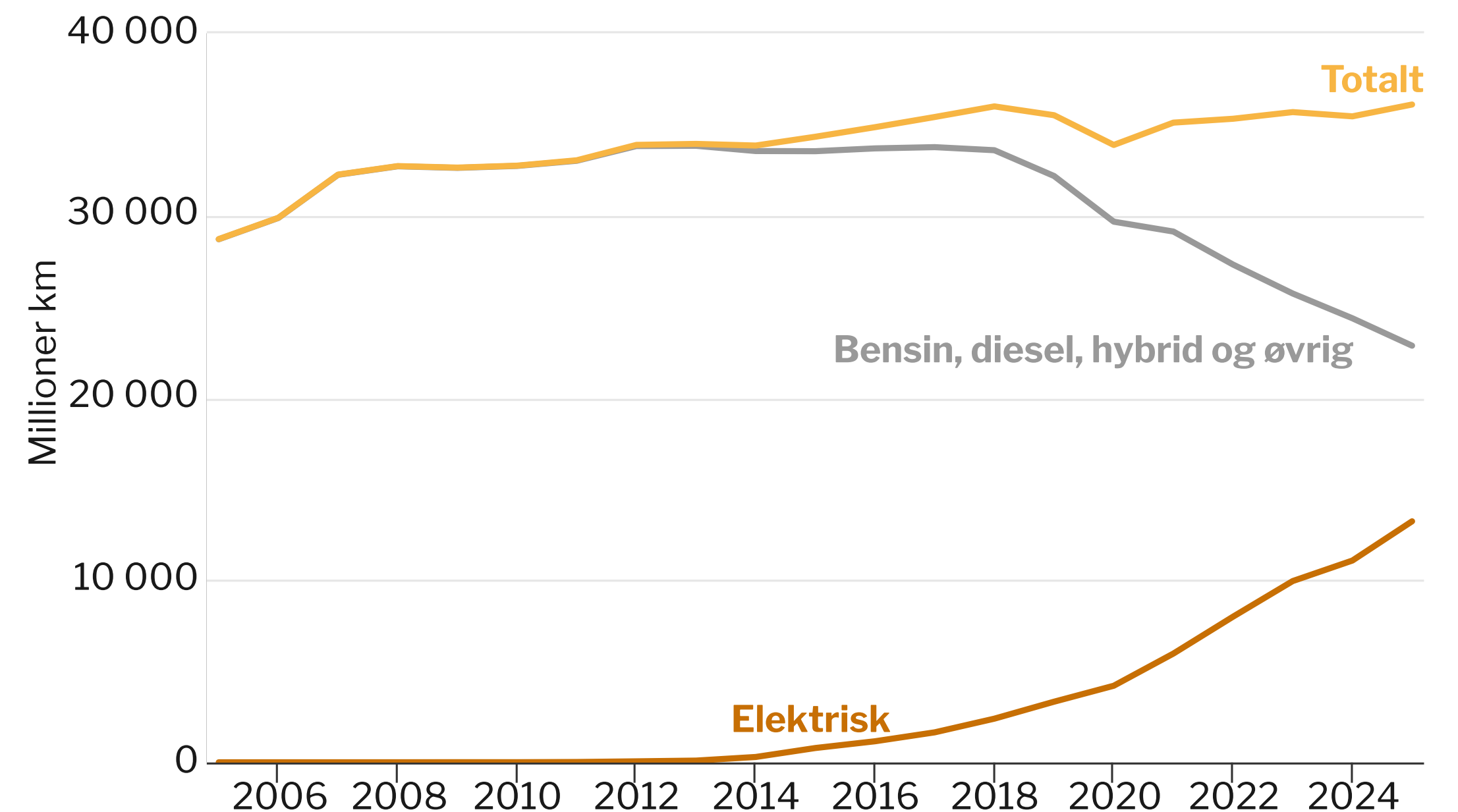


→ Ved utgangen av 2025 var det 2 003 769 fossildrevne personbiler og 945 179 elbiler i Norge.

Kilde: tilnull.no (data fra Statens vegvesen)

Vi kjører lengre – men snart kjører vi kanskje lengst med elbil?

Antall kjørte kilometer per år fordelt på drivstoff/teknologi i millioner km/år, 2005–2025.



Kilde: tilnull.no (data fra SSB, tabell 12577)

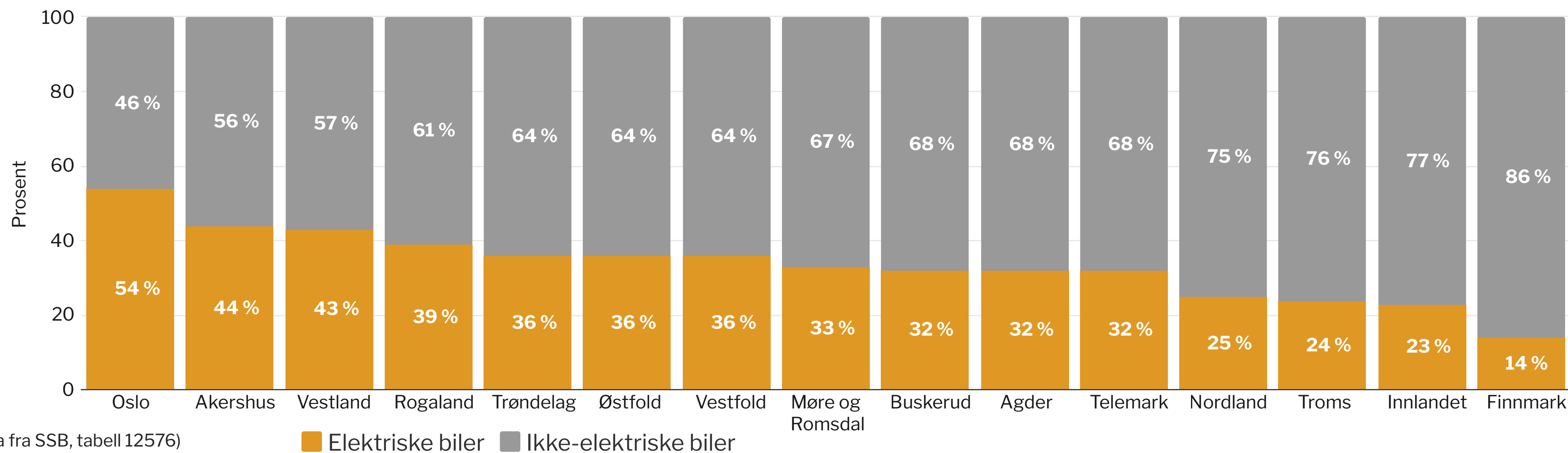
Fossilbilen kjøres fortsatt lengst i fylkene

Ser vi bort fra Oslo, er det fossilbilen som kjører flest kilometer i fylkene. Men i flere fylker kjører elbilen snart halvparten av kilometerne.

For hele Norge samlet kjøres 36,7 prosent av alle personbilkilometer med elbil. Både i Akershus og Vestland kjøres mer enn 4 av 10 kilometer med elbil. Kun i Finnmark kjøres mindre enn 2 av 10 kilometer med elbil.

Fossilbilen kjøres fortsatt lengst i fylkene

Andel kjørte kilometer fordelt på drivstoff/teknologi i fylkene i 2025.



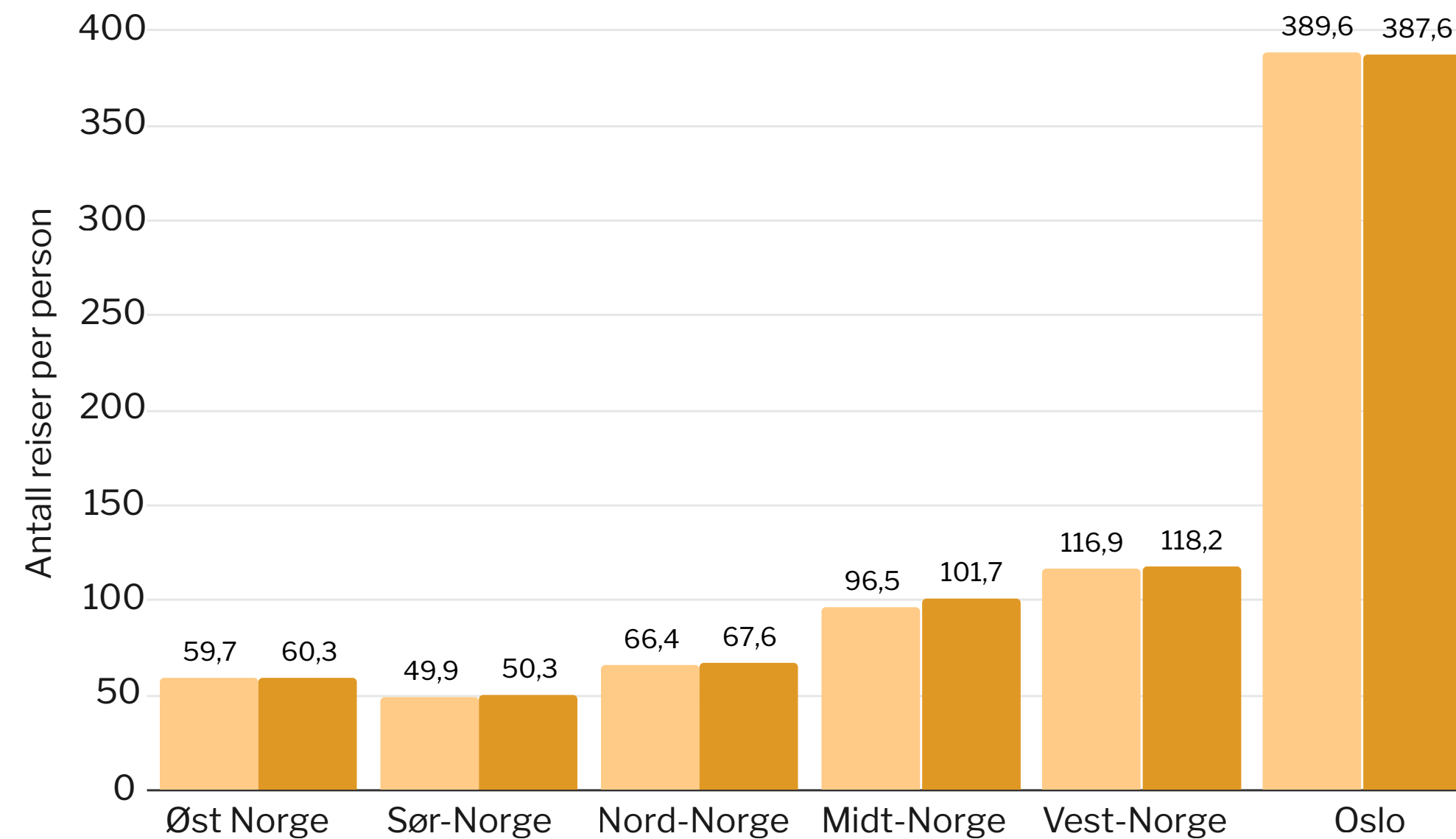
Vi reiste litt mindre kollektivt i første kvartal

I første kvartal 2026 reiste vi i snitt 34 ganger hver med kollektivtransport. Det er én reise mindre enn samme tid året før.

Vi reiser litt mindre med både buss, bybane, trikk og t-bane, båt og jernbane sammenlignet med samme kvartal i 2025. Det er store forskjeller mellom kollektivtilbud og antall kollektivreiser per innbygger i landet. Det er flest kollektivreiser per person i Oslo og færrest i Sør-Norge.

Økning i alle regioner – bortsett fra Oslo

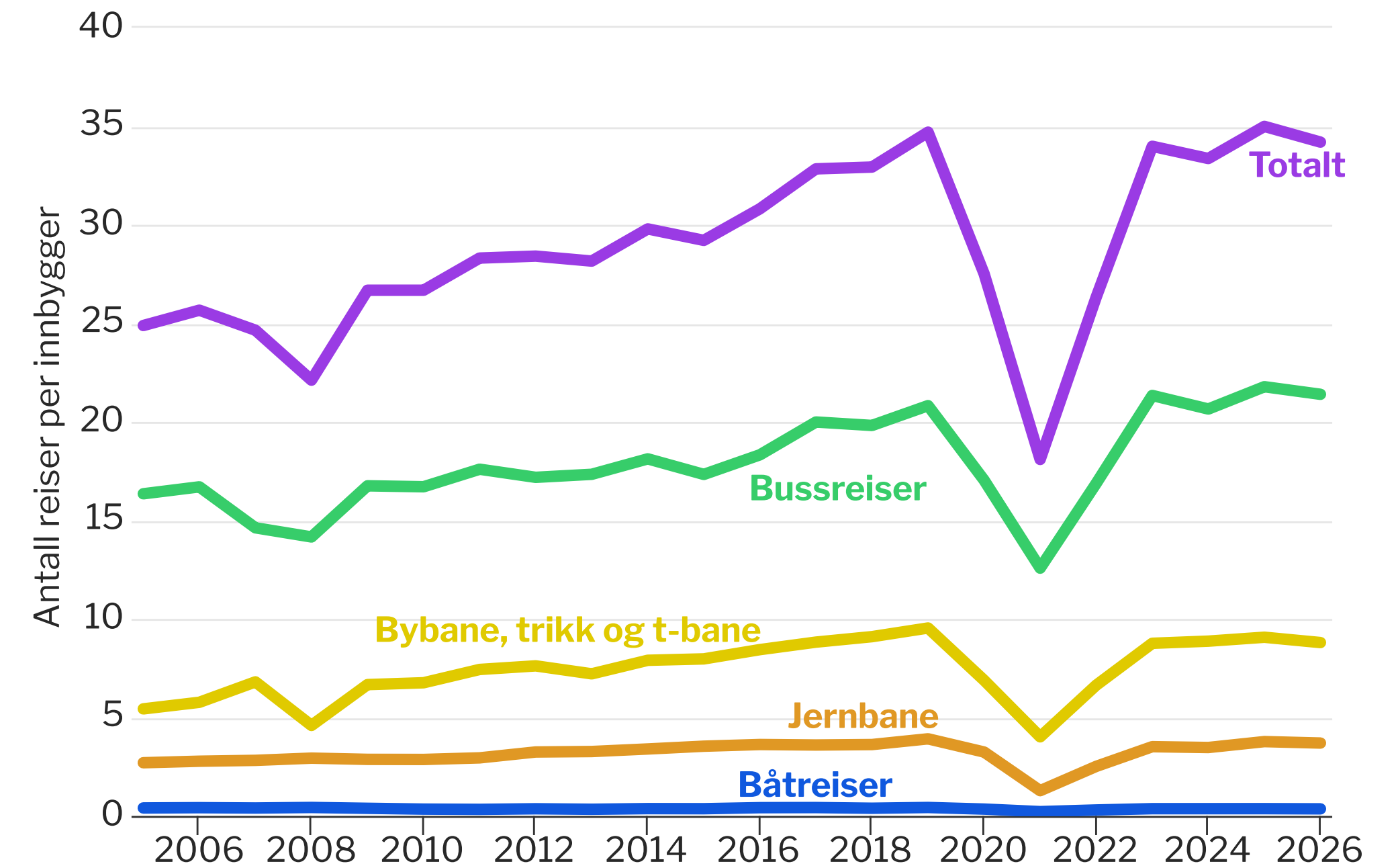
Kollektivreiser per innbygger i regionene i 2024 og 2025. Det inkluderer reiser med buss, båt, sporvei, forstadsbane og fylkesveiferger.



Kilde: tilnull.no (data fra SSB, tabell 11822 og 11347)

Liten nedgang – men vi reiser fortsatt mest med buss

Antall kollektivreiser per innbygger i første kvartal per år 2005–2026.



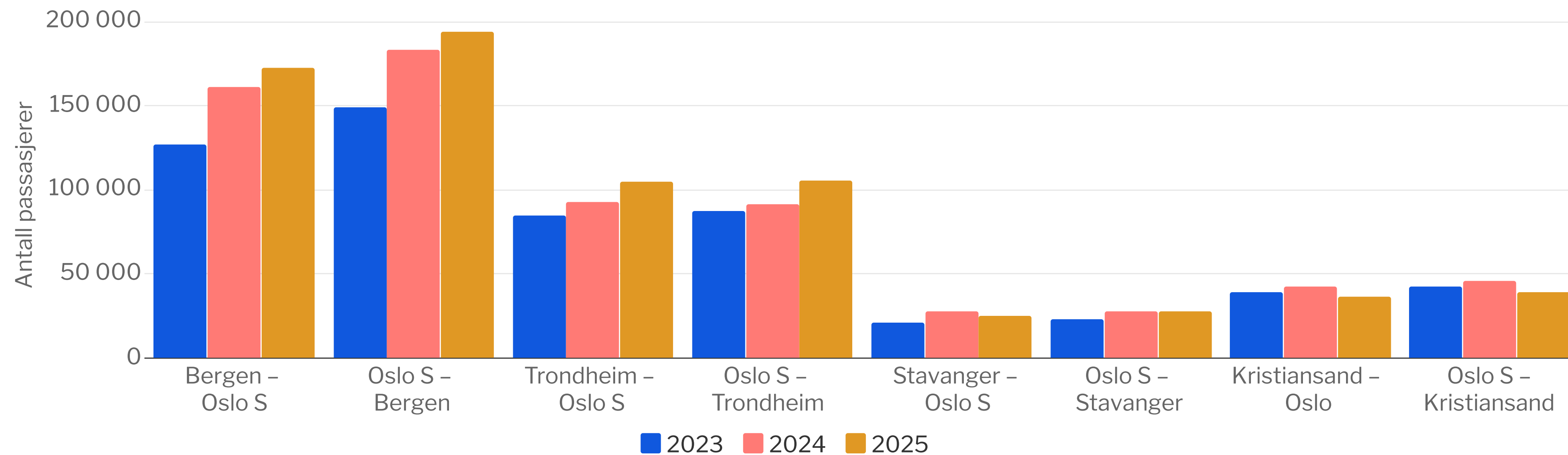
Nedgang på Sørlandsbanen

Flere reiser med tog mellom Oslo, Bergen og Trondheim. Samtidig reiser færre med tog på Sørlandsbanen.

I 2025 reiste flere med tog på strekningene Bergen–Oslo og Trondheim–Oslo, med en økning på henholdsvis 7 og 13,1 prosent fra året før. På strekningene Stavanger–Oslo og Kristiansand–Oslo gikk derimot passasjertallet ned, med en nedgang på henholdsvis 9,3 og 14,3 prosent.

Færre reiser med Sørlandsbanen

Antall togpassasjerer mellom norske byer (fra endestasjon til endestasjon), 2023–2025.



Kilde: Jernbanedirektoratet

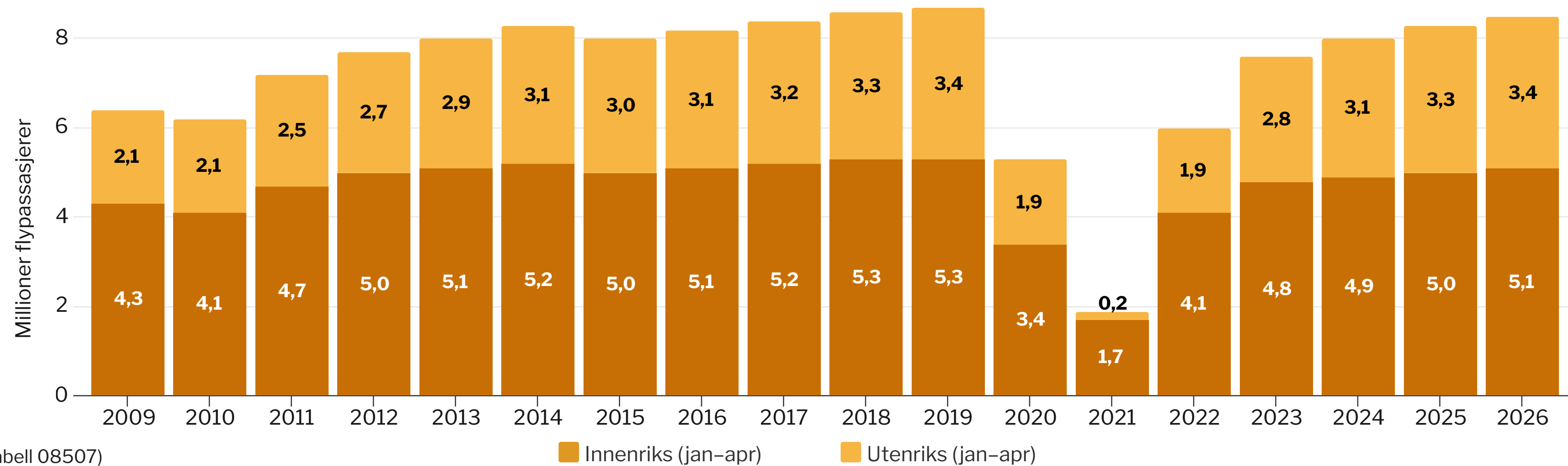
Vi flyr mer både utenlands og innenlands

Fra januar til og med april, fløy 8,5 millioner passasjerer fra en norsk lufthavn. Flest reiste til en annen flyplass i Norge.

3,4 millioner flypassasjerer fløy fra en norsk flyplass til en utenlandsk flyplass i perioden januar–april 2026. Det er mer enn samme periode i 2025, og like mye som vi fløy utenlands i 2019.

Flytrafikken øker

Antall flypassasjerer ved avgang fra en norsk lufthavn, januar–april, 2009–2026, i millioner.

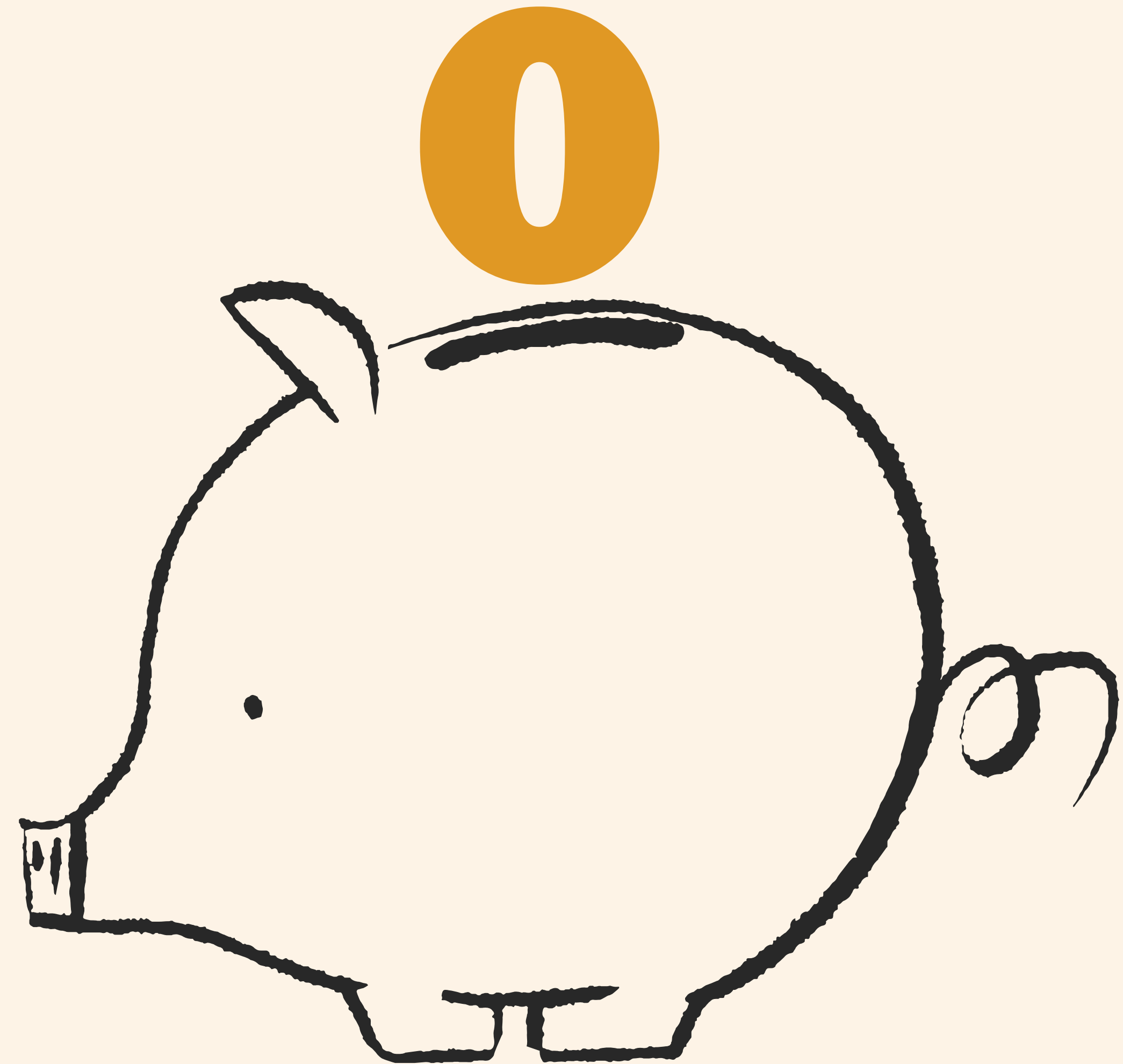


Kilde: tilnull.no (data fra SSB, tabell 08507)

Mat og forbruk

Mat og drikke, klær og sko, møbler, kinobillett, nytt deksel til mobilen ...

Det aller meste som vi bruker penger på fører til klimagassutslipp enten fra produksjon eller bruk eller begge deler.



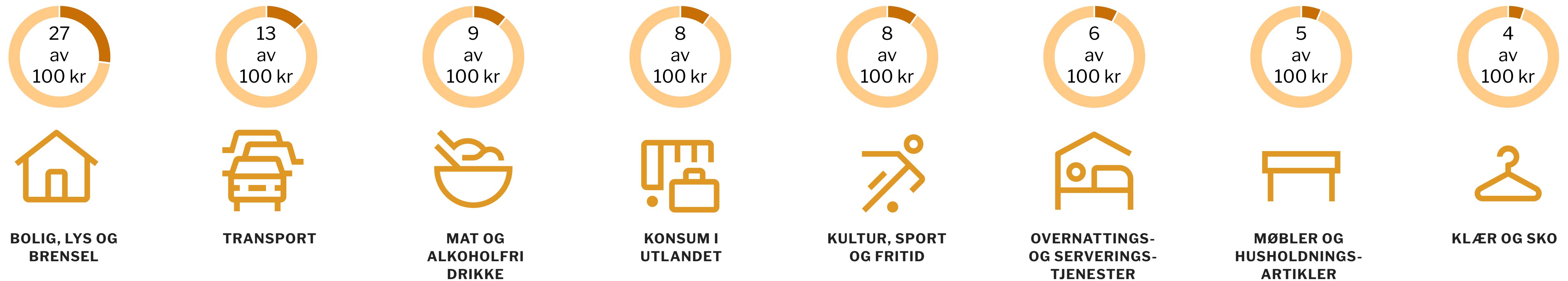
Vi bruker ni av 100 kroner på mat og drikke

I gjennomsnitt brukte hver husholdning i overkant av 830 000 kroner i 2025.

Mesteparten går til bolig. Ni kroner av hver hundrelapp går til mat og alkoholfri drikke mens fem av hundre kroner bruker vi på møbler og husholdningsartikler. Av alt vi bruker penger på er det særlig transport og mat som fører til de største utslippene i Norge.

Husholdningenes åtte største utgiftsposter

Konsum i 2025 fordelt på ulike utgiftsposter.



Kilde: SSB, tabell 14656

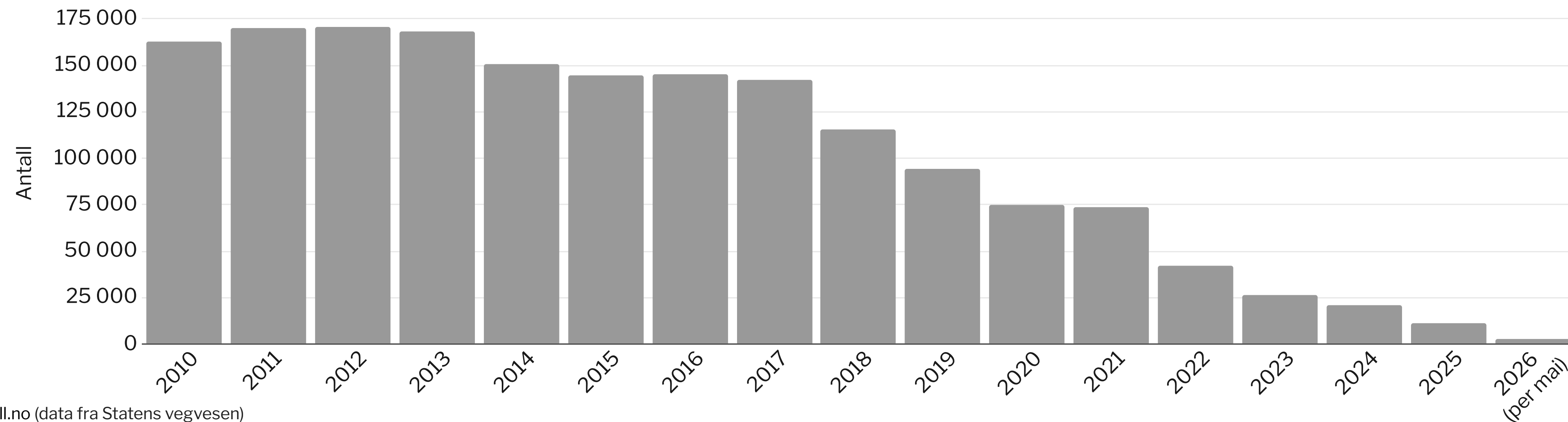
Fossilbilsalget stuper

Hittil i år er det solgt 2 770 fossile personbiler. I løpet av hele 2025 ble det bare solgt 11 455 fossilbiler.

Sammenligner vi salget i 2025 med salget i 2012 – da 170 838 fossilbiler ble solgt, er det en nedgang på 93 prosent.

Blir det like stor nedgang i fossilbilsalget som året før?

Nye ikke-elektriske personbiler (inkludert bruktimport), per år 2010–mai 2026.



Kilde: tilnull.no (data fra Statens vegvesen)

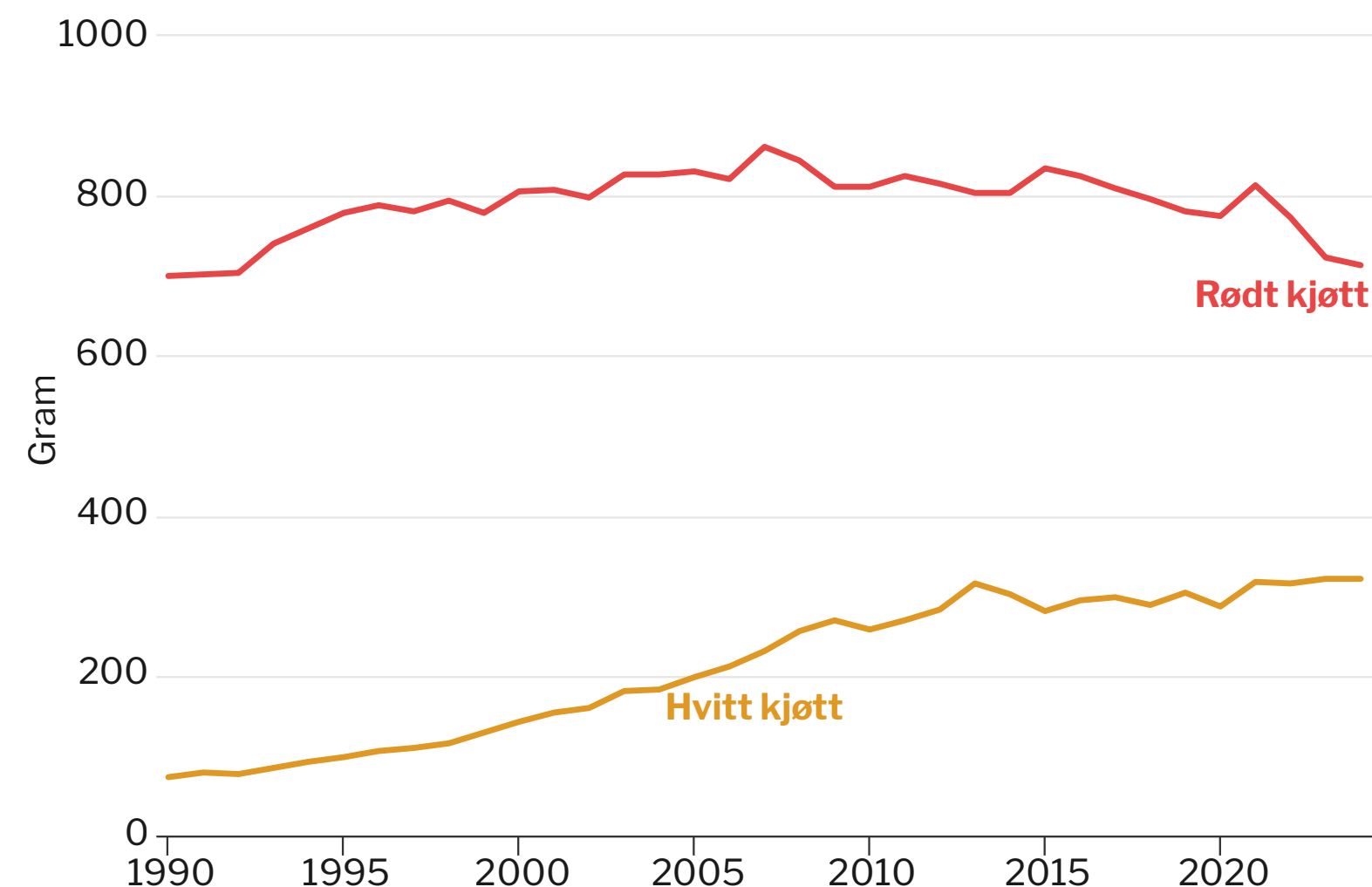
Mindre rødt kjøtt, men fremdeles over kostrådene

Forbruket av rødt kjøtt går ned: fra 813 gram per person per uke i 2021 til 710 gram i 2024.

Forbruket av hvitt kjøtt har flatet ut de siste årene, men siden 1990 har forbruket økt med 340 prosent – fra 73 til 321 gram per person per uke.

Forbruket av rødt kjøtt nærmer seg 1990-nivå

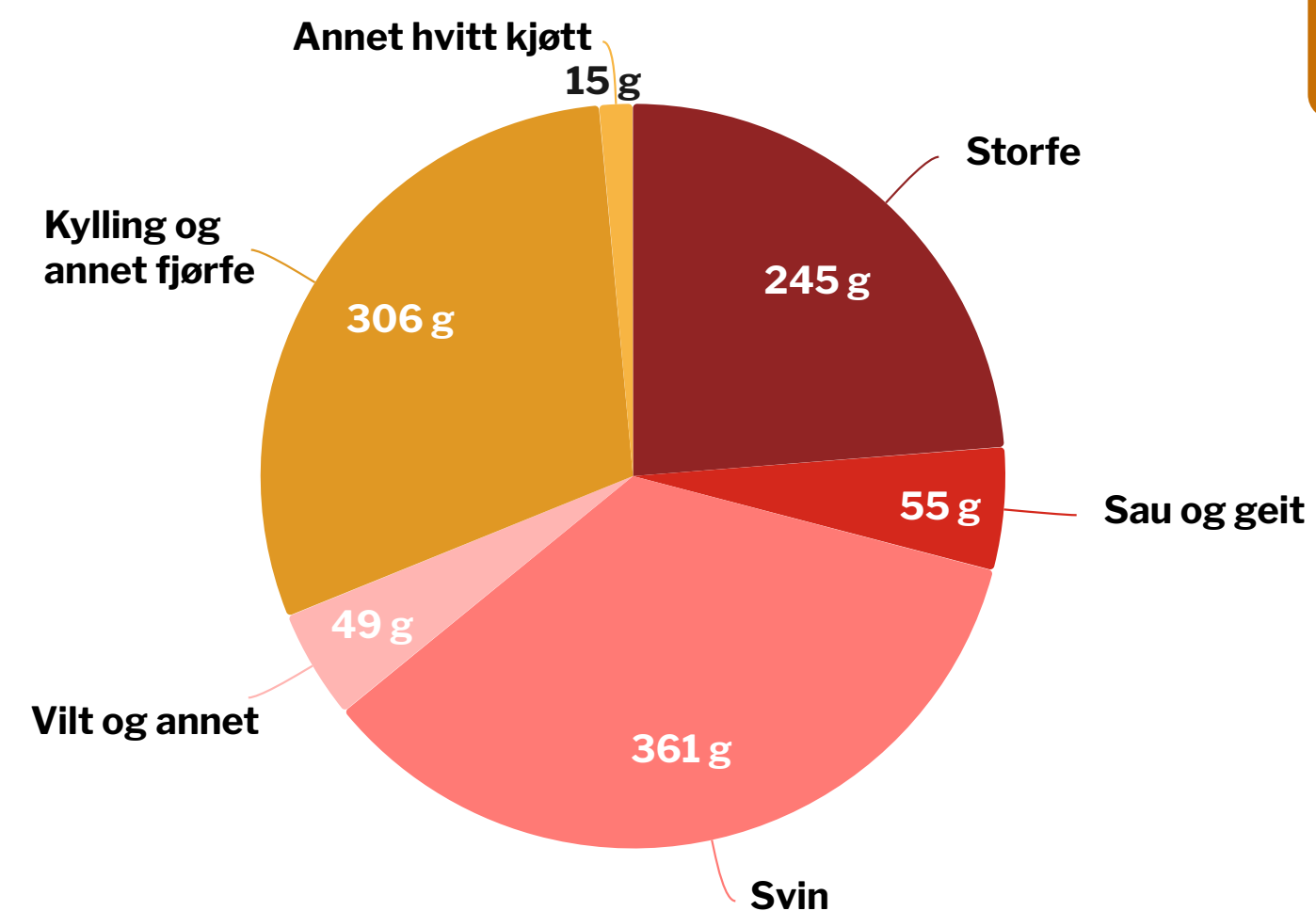
Beregnet forbruk av hvitt og rødt kjøtt (rå vare), målt i gram per person per uke.



Kilde: NIBIO/Animalia

Vi spiser mest svinekjøtt

Beregnet reelt forbruk av kjøtt fordelt på type, målt i gram per person per uke i 2024.



Kilde: NIBIO, Totalkalkylen for jordbruket



→ Klima + helse

Miljødirektoratet har beregnet at et kjøttkonsum i tråd med nasjonale kostråd, vil gi store utslippskutt.

Nasjonale kostråd fra Helsedirektoratet anbefaler inntil 350 gram rødt kjøtt i uka som ferdig tilberedt vare.

710 g rødt kjøtt som rå vare, som var forbruket per person per uke i 2023, tilsvarer ca. 480 g ferdig tilberedt vare.

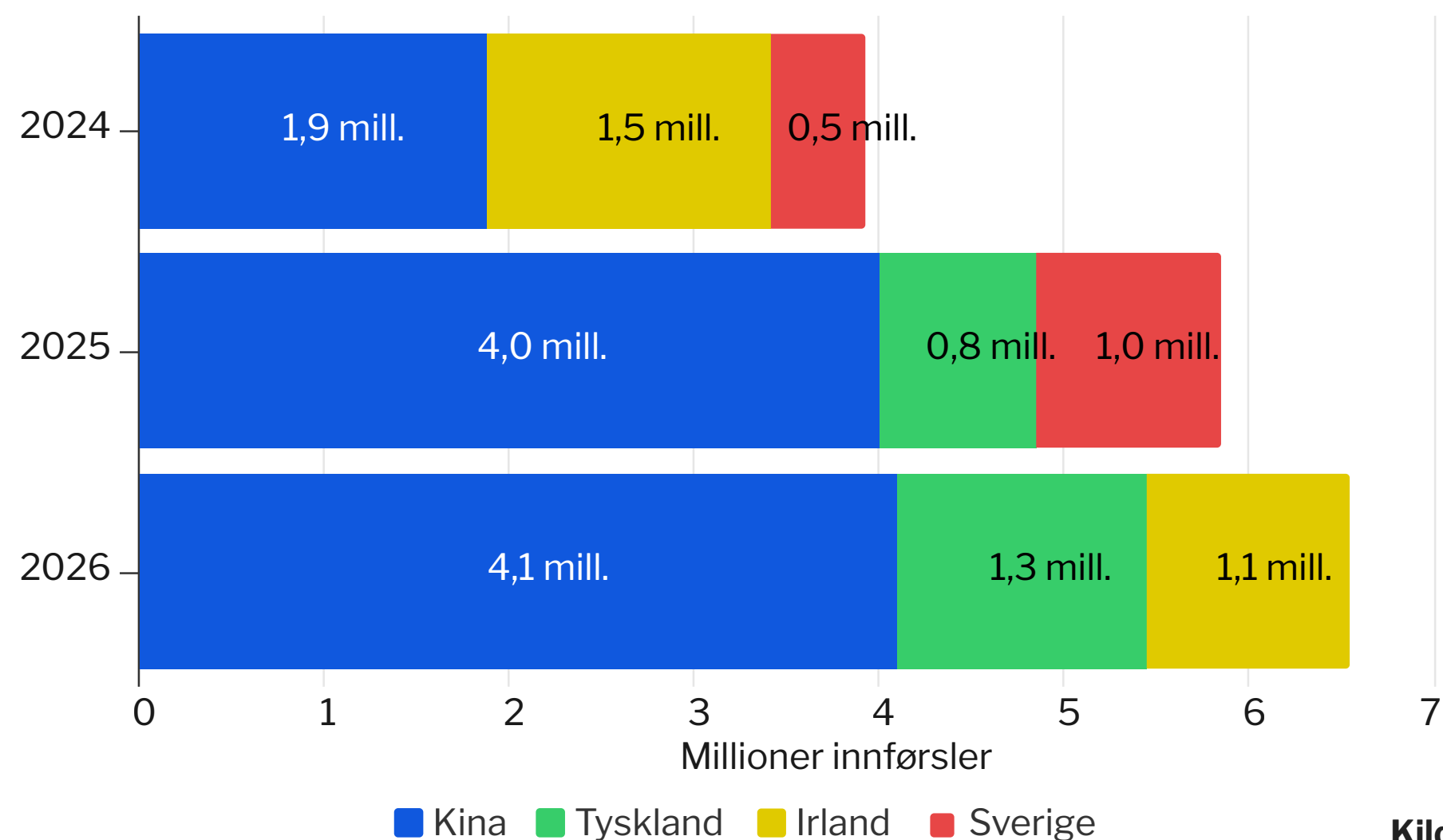
27 000 pakker fra Kina hver dag

Fra januar til mai 2026 ble det importert over 4,1 millioner tollfrie varer fra Kina til Norge – mer enn dobbelt så mange som på samme tid i 2024.

Tyskland og Sverige følger på de neste plassene med henholdsvis 1,3 og 1,1 millioner forsendelser. Tolletaten oppgir at klær, plastartikler, elektronikk og sko er de mest populære varene nordmenn bestiller tollfritt.

Topp 3 avsenderland

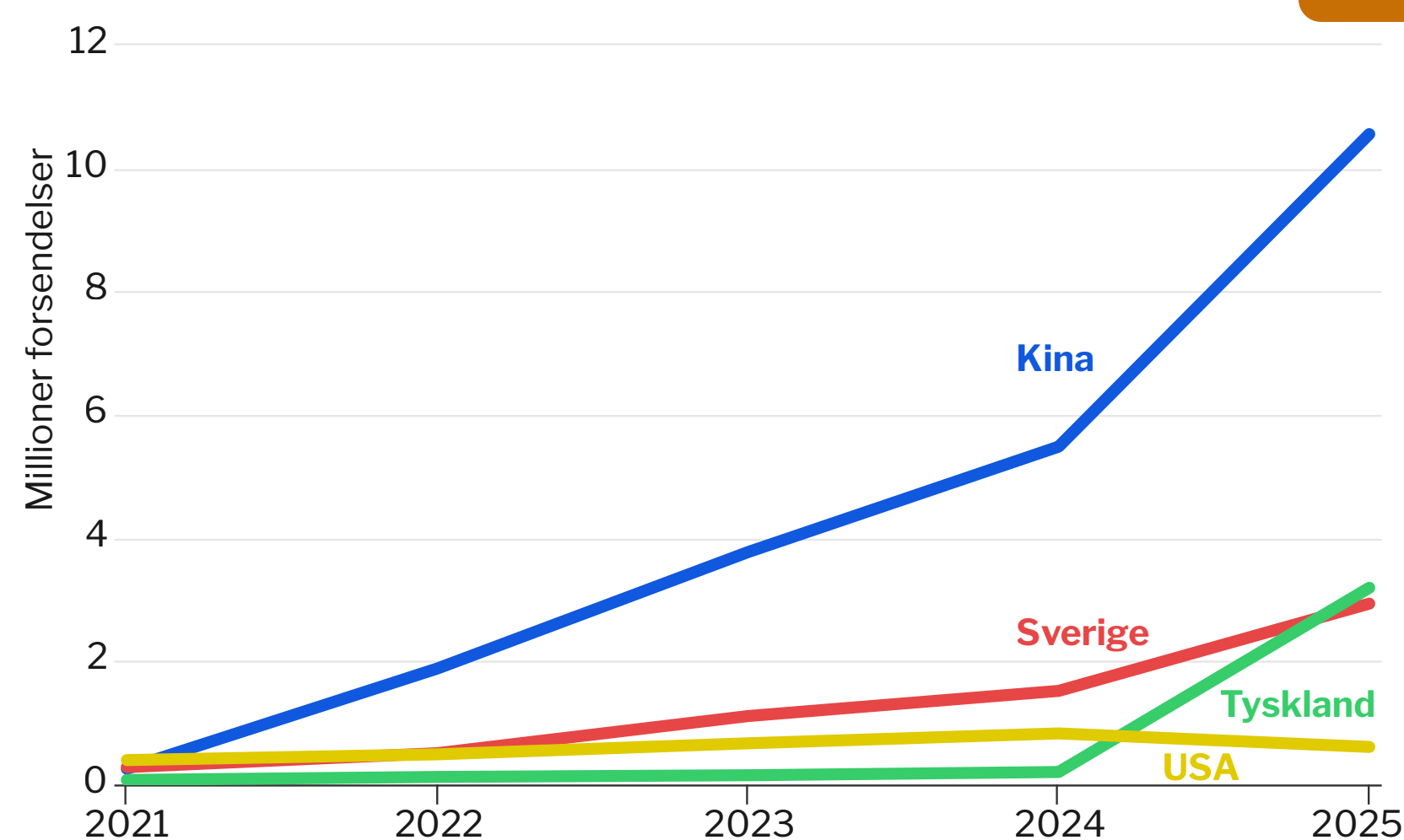
Antall innførsler av tollfrie varer under VEOC-ordningen, fra det som har vært de tre største opprinnelseslandene i perioden januar-mai, 2024–2026.



Kilde: Tolletaten

10 millioner forsendelser i året fra Kina

Antall innførsler av tollfrie varer under VEOC-ordningen fra Kina, Tyskland, Sverige og USA (topp 4), 2020–2025.



→ Hva er VEOC?

VEOC står for «VAT on E-commerce» og er en ordning som gjør netthandel fra utlandet enklere. Handler du fra en VEOC-registrert nettbutikk, som Temu eller Shein, og prisen per vare er under 3 000 kroner, betaler du norsk moms. Dermed slipper du tollbehandling og ekstra gebyrer når pakken kommer til Norge. Ordningen gjelder ikke for mat, alkohol, tobakk eller andre varer med særavgifter eller restriksjoner.

Kald vinter trakk strømforbruket opp

Husholdningene har brukt 19,3 TWh strøm hittil i år. I samme periode i fjor brukte husholdningene 17,1 TWh.

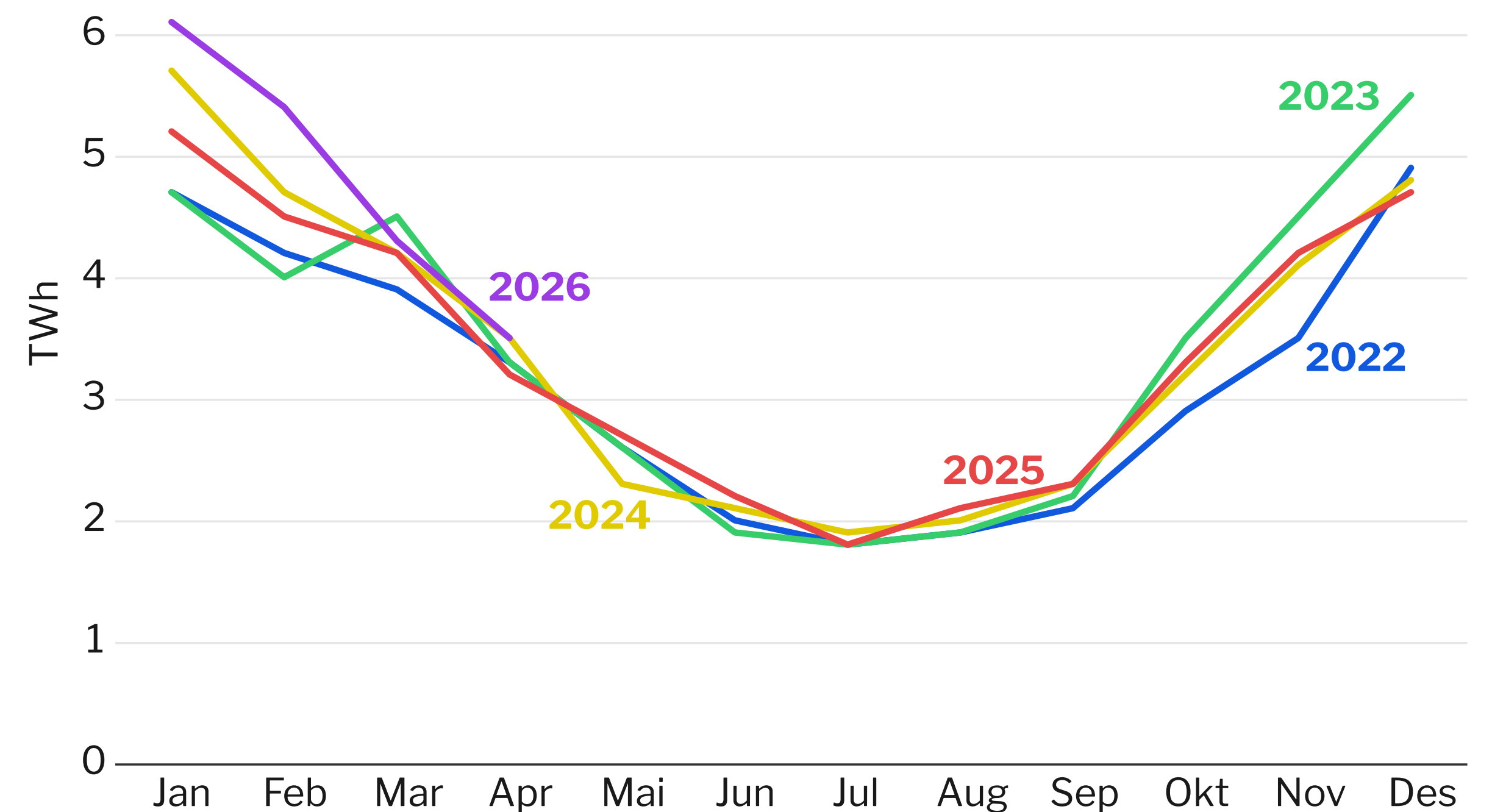
Nordmenns strømforbruk varierer betydelig gjennom året. Det er høyest om vinteren, lavest om sommeren.

Januar og februar 2026 var kaldere enn normalt, og Norgespris sikret mange forbrukere en pris som stort sett har ligget under markedspris. Sammen resulterte dette i et rekordhøyt strømforbruk i januar og februar.

I mars og april er strømforbruket på nivå med forbruket årene før.

Husholdningenes strømforbruk

Samlet strømforbruk i norske husholdninger, per måned, i TWh, 2020–april 2026.



Kilde: SSB, tabell 14091

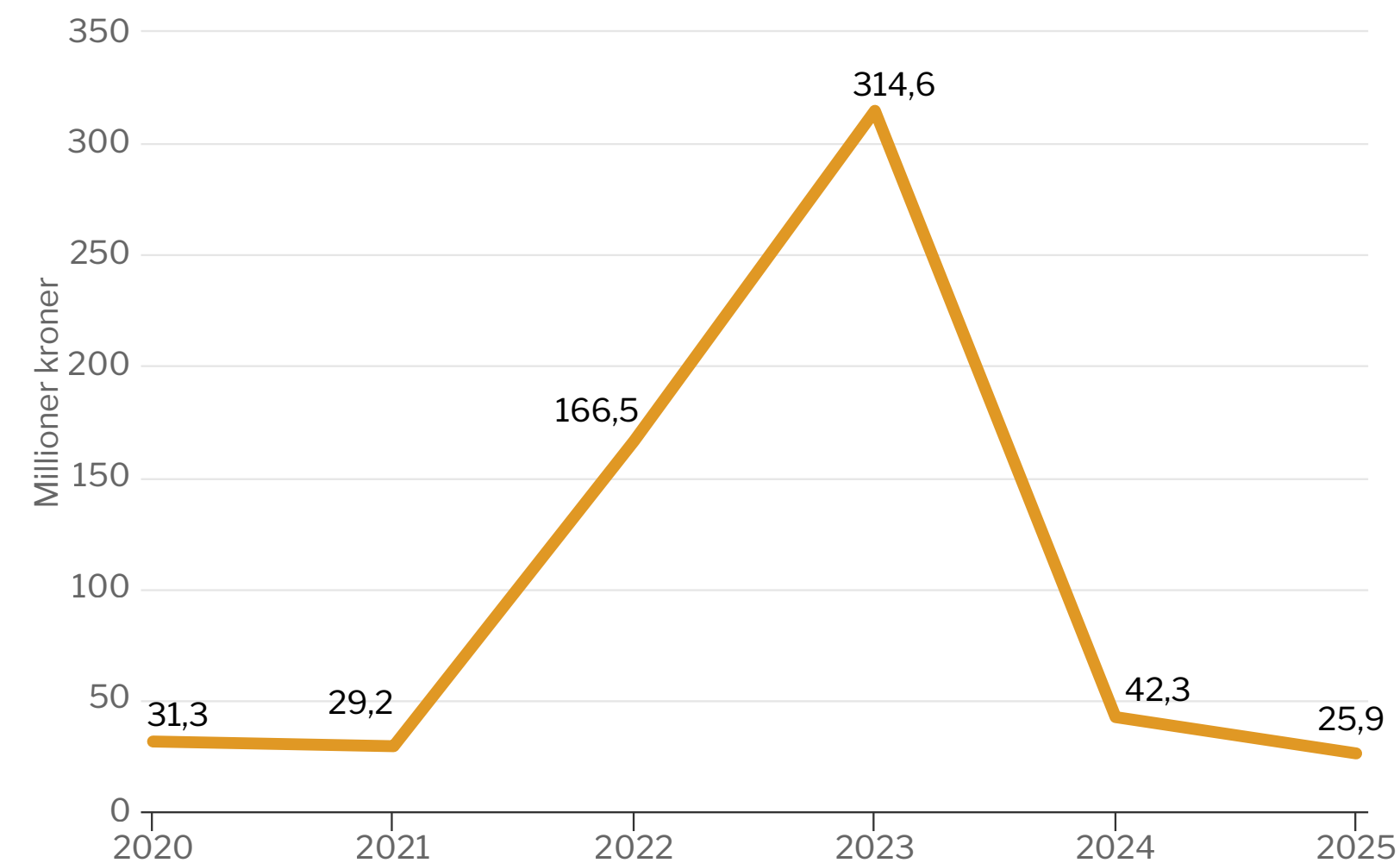
Private solcelleinvesteringer stuper

2025 ble et bunnår for private solcelleinvesteringer. 2026 begynte enda dårligere, viser tall fra Enova.

Dette skjer til tross for at Stortinget har satt et tydelig mål om økt solkraft i Norge. I årets fem første måneder ble det utbetalt 5,6 millioner i solcellestøtte til norske husholdninger – ned fra over 10,6 og 16 millioner kroner i samme periode i henholdsvis 2025 og 2024.

Kraftig fall i solcellestøtte i 2025

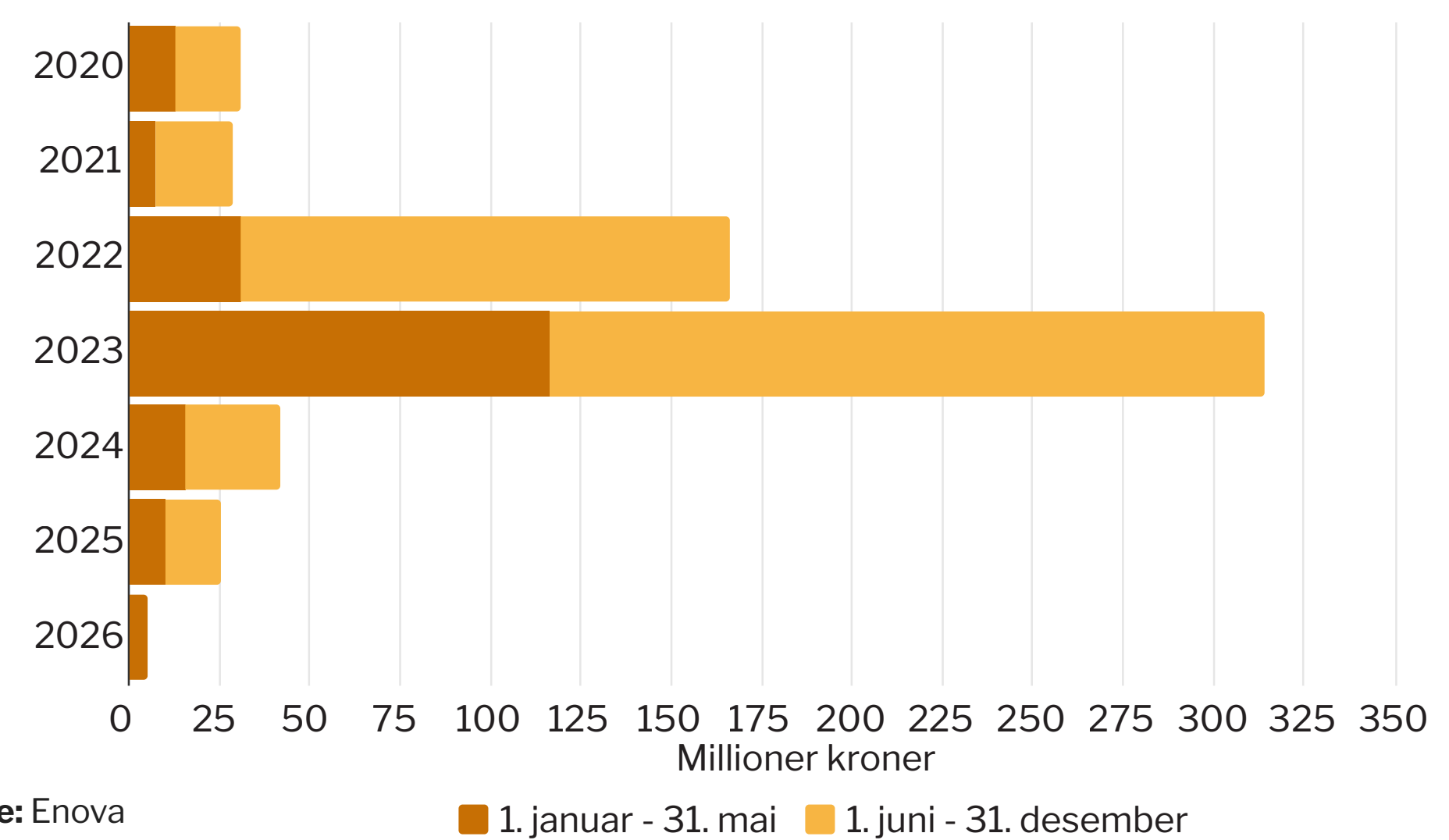
Utbetalt Enovastøtte til solceller på privatboliger, i millioner kroner, 2020–2025.



Kilde: Enova

Fallet i solcelleutbygging fortsetter i 2026

Utbetalt Enovastøtte til solceller på privatboliger, i millioner kroner, jan.–mai .og jun.–des. i 2020–2026.



Kilde: Enova

■ 1. januar - 31. mai ■ 1. juni - 31. desember

Kraftig fall i energieffektivisering så langt i 2026

Ikke siden 2022 har norske husholdninger investerte mindre i energisparingstiltak i egne hjem enn de gjorde i årets fem første måneder.

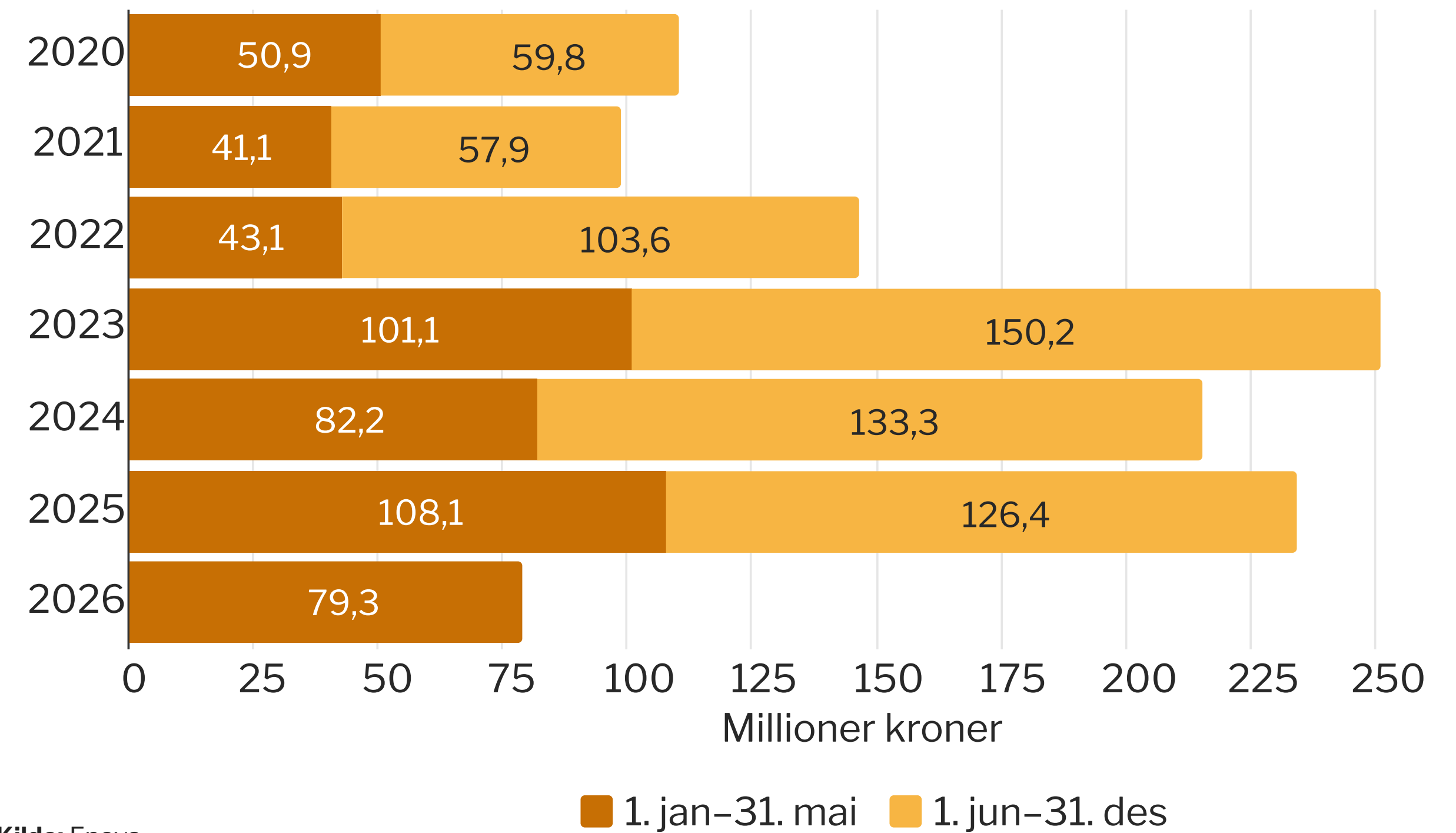
Enova støtter tiltak i private boliger som kan effektivisere strømbruken, i tråd med politiske ambisjoner. Fra 1. januar til 31. mai utbetalte Enova 79,3 millioner kroner til dette – ned fra 108,1 millioner kroner i samme periode i 2025.

Fra januar til mai 2026 stod fem tiltak for ca. 80 prosent av utbetalingene:

- Væske-til-vann-varmepumpe (20,3 mill. kroner)
- Balansert ventilasjonsanlegg (14,8 mill. kroner)
- Etterisolering vegg/tak/loft (10,2 mill. kroner)
- Luft-til-vann-varmepumpe (9,7 mill. kroner)
- Pris- og effektstyrt energilagringssystem (8,5 mill. kroner)

27 prosent reduksjon i utbetalingene til energieffektivisering

Utbetalt Enovastøtte til energitiltak i privatboliger (ikke solceller), i millioner kroner, 2020–2026.



10 plastposer unna målet

Vi kjøper i snitt 50 plastposer per person.
Målet er et vi maksimalt kjøper 40.

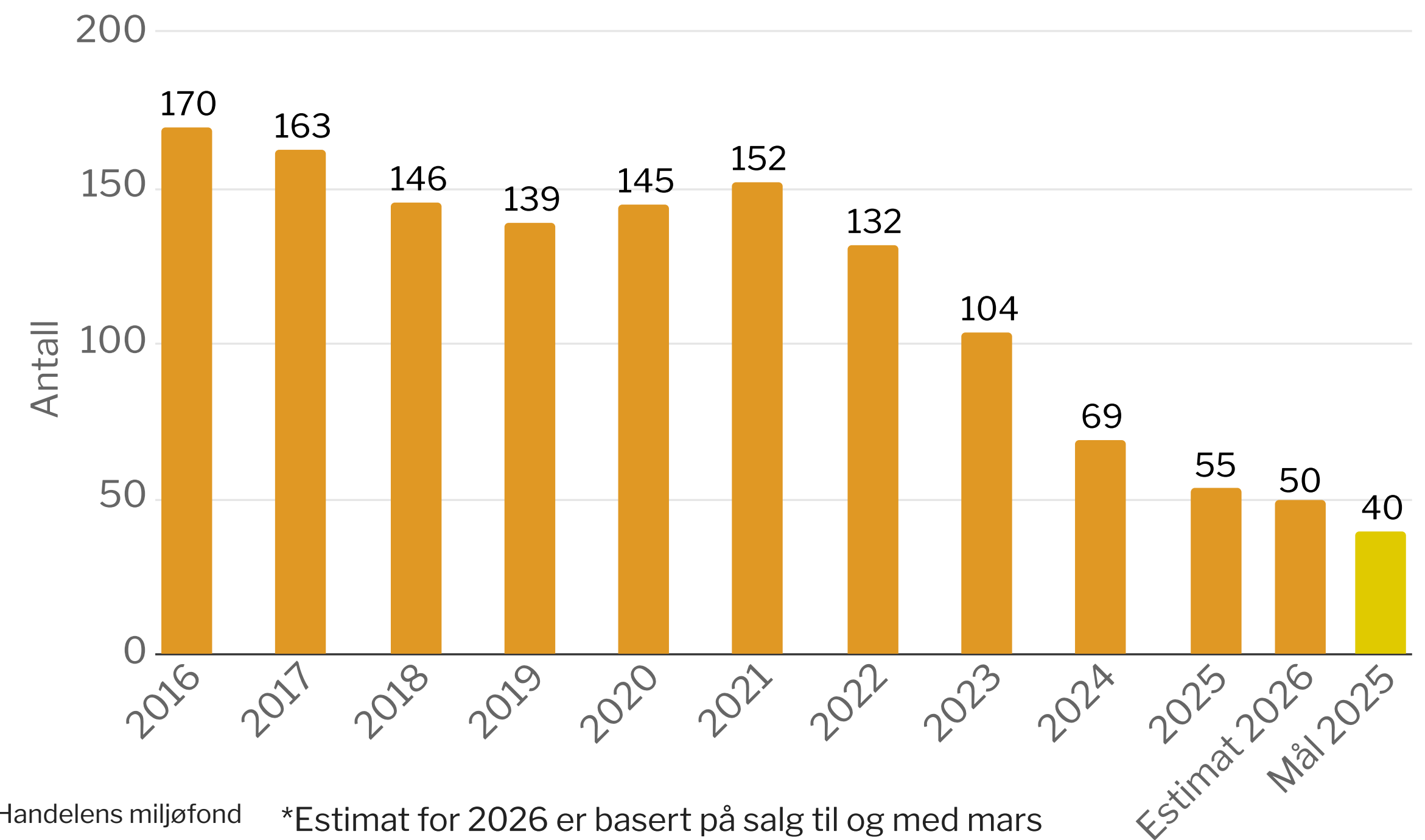
Politikk og pris virker og kan få oss til å endre adferd. I løpet av et par år økte prisen på en handlepose i kassa fra en til over seks kroner. Det har fått plastposesalget til å falle.

I dag bruker vi 50 plastposer i snitt per person i året i Norge. Det er det laveste tallet som er målt siden vi begynte salget av plastposer.

Men selv om vi kjøper færre plastposer i kassa på butikken, kjøper vi flere poser av dårligere kvalitet.

Pose? Nei takk, jeg har handlenett

Antall solgte plastposer per person per år, 2016–2026*.

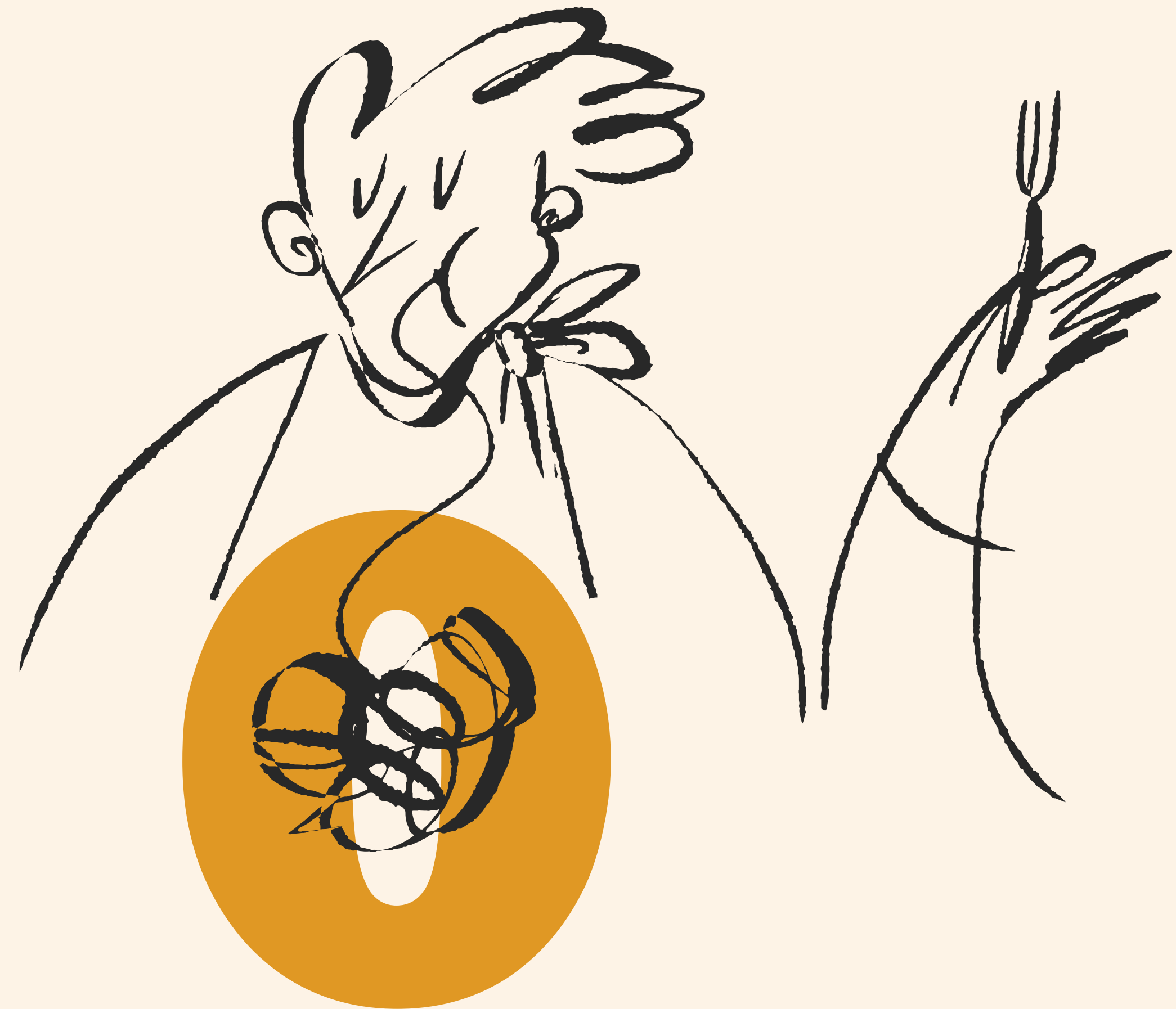


Kilde: Handelens miljøfond

*Estimat for 2026 er basert på salg til og med mars

Avfall

Hvert år kaster vi 35 kilo mat hver som kunne vært spist. Sammen med alt annet vi kaster av brukt emballasje og gamle klær produserer vi 379 kg avfall per person.



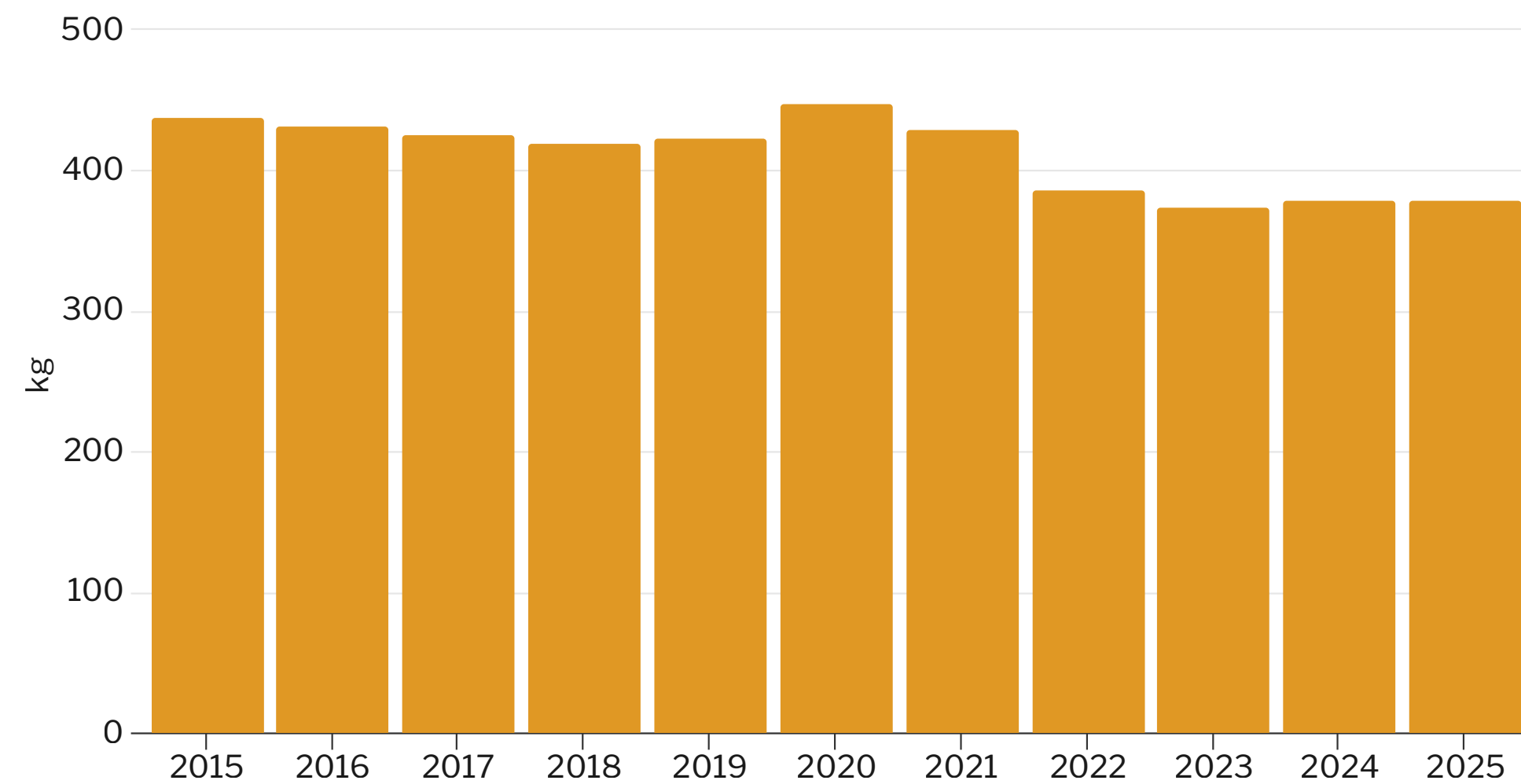
Vi kaster 1 kg hver dag – nesten halvparten går til gjenvinning

I 2025 kastet vi 379,1 kg husholdningsavfall per person. Det var 300 g mindre enn året før.

Rett under 49 prosent av husholdningsavfallet ble levert til materialgjenvinning i 2025. Det er en økning fra 46,3 prosent i 2024. 49 prosent er ikke nok til å nå målet som var på 55 prosent i 2025. Målet for 2030 er 60 prosent. Klarer vi det?

Vi kaster omtrent like mye som året før

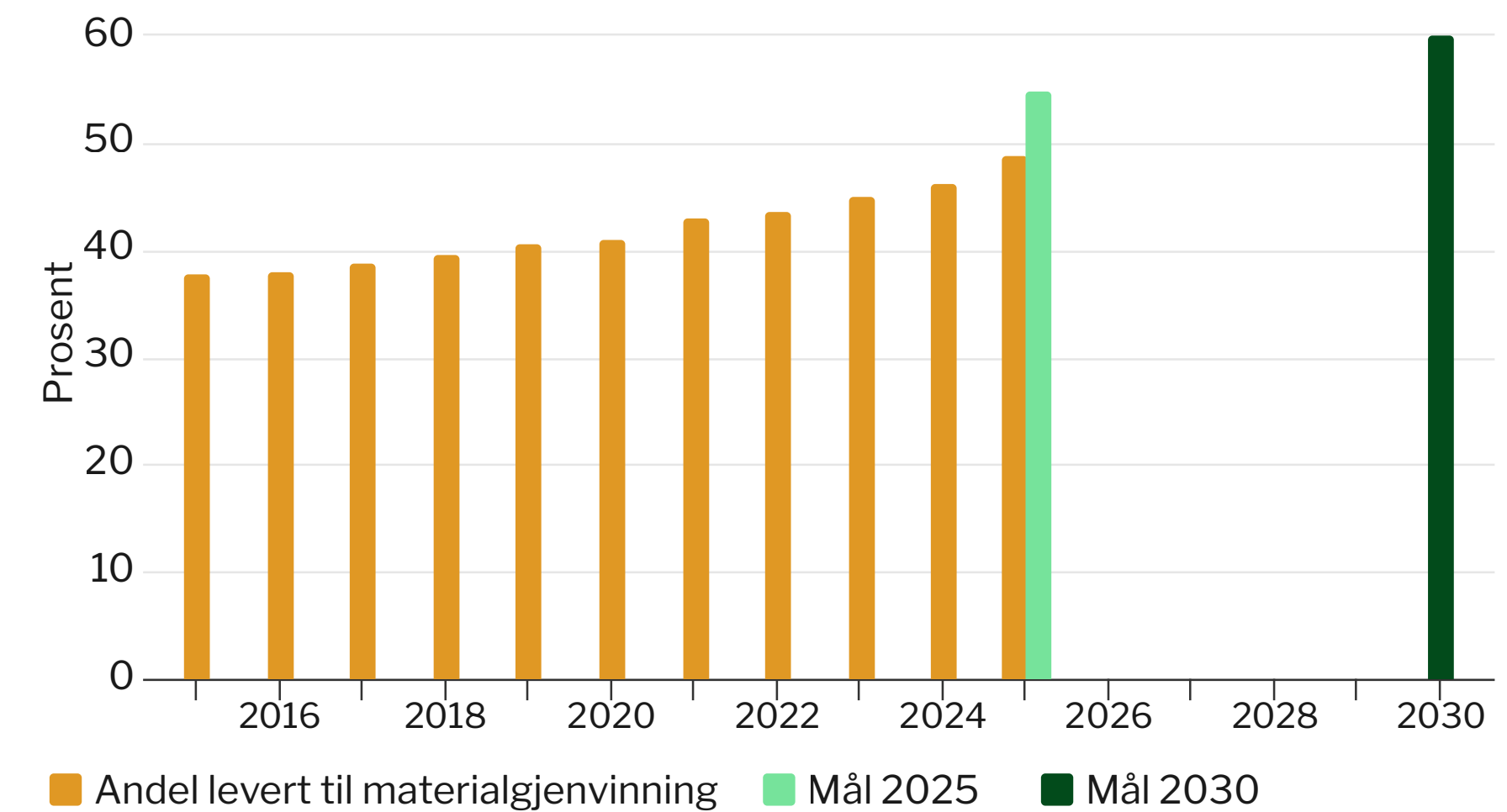
Husholdningsavfall per innbygger i kg, 2015–2025.



Kilde: SSB, tabell 12241

Nesten 50 prosent ble levert til materialgjenvinning

Andel husholdningsavfall levert til materialgjenvinning (inkl. biologisk behandling) i prosent, 2015–2025.



Kilde: SSB, tabell 13136

I syv fylker leveres halvparten eller mer av avfallet til gjenvinning

I Vestfold, Buskerud, Telemark, Trøndelag, Akershus, Rogaland og Møre og Romsdal gjenvinnes 50 prosent eller mer av avfallet.

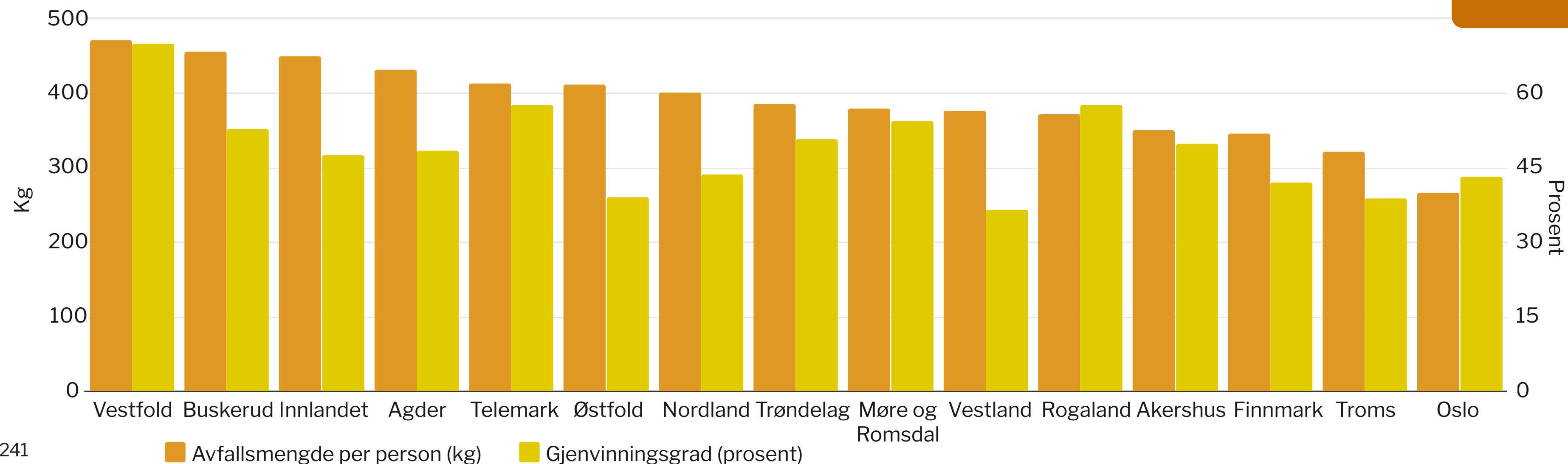
I Vestfold, Buskerud og Innlandet kastes det mest per person, mens det kastes minst per person i Oslo, Troms og Finnmark.



→ Hvilke ordninger som finnes for gjenvinning varierer fra sted til sted. Husholdningsavfall inkluderer matrester, emballasje, papir, kasserte møbler og større gjenstander fra private boliger, fritidsboliger, studentboliger og pleie- og omsorgsboliger. Vrakede biler, hjemmekompostert mat, hageavfall, jord-, stein-, grusmasser og kloakkslam er ikke inkludert.

Vestfold har høyest gjenvinningsgrad – Vestland har lavest

Husholdningsavfall per person i fylkene og hvor stor andel av avfallet som gjenvinnes i 2025.



Kilde: SSB, tabell 12241

■ Avfallsmengde per person (kg) ■ Gjenvinningsgrad (prosent)

Norges klimamål

På FNs klimatoppmøte i Paris i 2015 ble verdens land enige om å stanse den globale oppvarmingen godt under 2 grader, og helst begrense temperaturøkningen til 1,5 grader.

Så lenge vi slipper ut CO₂ i atmosfæren, blir verden gradvis varmere. Først når vi slutter å slippe ut CO₂, eller når vi klarer å fange og lagre like mye som vi slipper ut, vil den globale oppvarmingen stanse.

Skal vi klare å stanse temperaturstigningen i tråd med målene i Parisavtalen, begynner vi å få dårlig tid. Den globale gjennomgangen («Global Stocktake» på engelsk), som i 2023 evaluerte verdens innsats for å nå målene i Parisavtalen, viste at hvis vi skal nå 1,5-gradersmålet, må utslippene reduseres med 60 prosent innen 2035 og i 2050 må verden ha netto null CO₂-utslipp.

Norge har signert Parisavtalen. Og vi har vedtatt flere klimamål og mål for utslippskutt for å bidra til at verden når Parisavtalens mål. De mest forpliktende målene er målene som er lovfestet i klimaloven og meldt inn til FN. Vi har også mål som er vedtatt av Stortinget uten at de står i klimaloven.

Dette er Norges klimamål:

Klimamål for 2030: Norge skal redusere klimagassutslippene innen 2030 med minst 55 prosent, sammenliknet med hva utslippene var i 1990. Dette målet er meldt inn til FN som Norges bidrag under Parisavtalen. Målet er også lovfestet i Norges lov om klimamål. Dette er et mål vi har sagt at vi kan nå i samarbeid med EU og med å kjøpe kvoter fra land utenfor EU/EØS.

Klimamål for 2035: Norge skal redusere klimagassutslippene innen 2035 med minst 70–75 prosent, sammenliknet med hva utslippene var i 1990. Målet er meldt inn til FN som Norges bidrag under Parisavtalen og lovfestet i Norges lov om klimamål. Også dette målet ønsker Norge å nå i samarbeid med EU, men vi har anledning til å også benytte kvoter utenfor EU/EØS for å nå målet.

Klimamål for 2050: Norge skal bli et lavutslippssamfunn i 2050. Utslippene skal reduseres med 90–95 prosent sammenliknet med utslippsnivået 1990. Dette målet er lovfestet i Norges lov om klimamål.

Norges forpliktelser innen 2030 under klimaavtalen med EU: Norge har sagt at vi skal samarbeide med EU for å oppnå våre klimamål meldt inn under Parisavtalen. Norges klimasamarbeid med EU dekker tre områder:

- **Kvotepiktig sektor:** Siden 2008 har Norge og norske bedrifter deltatt i EUs kvotemarked. Kvotemarkedet dekker omtrent halvparten av de norske utslippene, i hovedsak fra industri og petroleumsvirksomhet. For kvotepiktig sektor har verken EU eller Norge nasjonale forpliktelser om kutt i utslipp. Det er kun satt et tak på hvor store de samlede kvotepiktige utslippene skal være.
- **Innsatsfordelingen (utslipp utenom kvotepiktig sektor):** I 2019 inngikk Norge en klimaavtale med EU som innebærer at vi samarbeider om å kutte utslippene som ikke er en del av kvotemarkedet (Innsatsfordelingsforordningen) og skog og arealbrukssektoren (LULUCF-forordningen). I klimaavtalen med EU er Norge forpliktet til å redusere utslippene under

Innsatsfordelingen (i hovedsak utslipp fra transport, oppvarming og avfall) med 40 prosent innen 2030, sammenliknet med hva utslippene var i 2005. I tillegg har Norge, i likhet med EU-landene, et utslippsbudsjett som innebærer at utslippene – år for år – må reduseres fra og med 2021 til og med 2030.

- Både Norge og EU har skjerpet klimamålet i etterkant av at klimaavtalen ble inngått i 2019. Som en konsekvens av dette er det forventet at Norge vil få et forsterket mål om å kutte utslippene under Innsatsfordelingen med 50 prosent innen 2030.
- **Skog- og arealbruksektoren:** For skog- og arealbruksektoren (LULUCF-forordningen) er det et krav om at utslippene fra skog- og arealbruksektoren ikke kan overstige opptakene i perioden 2021–2025. Norge har et betydelig netto opptak fra skog- og arealbruksektoren, fordi vi har mye skog som binder CO₂. Men det er endringene mot gitte referansenivåer som telles, og ikke sektorens totale opptak og utslipp.

For årene 2021–2025 må Norges samlede netto opptak fra skog- og arealbrukssektoren være 21,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter per år. Det blir til sammen 108,5 millioner tonn for hele perioden. Det er forventet at Norges netto opptak vil være på 14,4 millioner tonn i gjennomsnitt per år i 2021–2025. Det er 7,3 millioner tonn lavere per år enn netto null forpliktelsen. For hele perioden ligger Norge an til å ende med et gap mot netto null forpliktelsen på 36,4 millioner tonn.

For perioden 2026–2030 har EU satt et mål om å øke netto-opptaket til 310 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, målt mot

netto-opptaket i referanseperioden 2016–2018, som for EU samlet var på 267,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Hvert medlemsland har fått individuelle mål basert på den relative størrelsen på arealet de forvalter. Hvis Norge deltar i det opdaterte regelverket for skog- og arealbrukssektoren og EU ikke endrer målet, vil Norge trolig måtte øke netto-opptaket med 1,5 millioner tonn sammenliknet med netto-opptaket i perioden 2016–2018. Det betyr at Norges samlede netto opptak må øke fra 14,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter til 15,7. Svært usikre beregninger indikerer at Norge ligger an til å få et samlet underskudd målt mot netto opptaks-forpliktelsen, på 1,4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter for hele perioden 2026–2030.

I tillegg til klimamålene har Stortinget også vedtatt utslippsmål for ulike sektorer:

Mål om 50 prosent lavere utslipp fra transport: I 2021 vedtok Stortinget en ambisjon om å halvere transportutslippene under Innsatsfordelingen innen 2030 sammenliknet med 2005.

Mål om 50 prosent lavere utslipp fra sjøfart og fiske: I 2021 vedtok Stortinget en ambisjon om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, sammenliknet med 2005.

Mål om 50 prosent lavere utslipp fra produksjon av olje og gass: I 2020 ba Stortinget regjeringen legge fram en plan for hvordan utslippene fra olje- og gassproduksjonen på norsk sokkel kan reduseres med 50 prosent innen 2030, sammenliknet med 2005.

Forvirret?

Alle klimamålene og målene for utslippskutt i ulike sektorer kan være vanskelig å få oversikt over og det kan være enda vanskeligere å følge med på hvordan Norge ligger an. Muligheten for at land kan «ordne seg» gjennom fleksible ordninger som kvotekjøp gjør det ikke enklere.

Men midt i all denne kompleksiteten er det viktig å ikke glemme hovedpoenget: Utslippene må til null.

Med Parisavtalen er Norge forpliktet til å gjøre det vi kan for å bidra til å begrense den globale oppvarmingen til godt under 2 grader, og helst ned mot 1,5 grader. Dette krever raske og betydelige utslippskutt, og innen 2050 må utslippene i Norge, som i resten av verden, være nær null.

Kilder

KLIMAMÅL

Norges klimamål

Norges lov om klimamål (klimaloven)

Lovdata, Parisavtalen - Lovdata

Norges nasjonalt fastsatte bidrag under Parisavtalen (PDF)

EØS-komiteens beslutning nr. 269/2019 av 25. oktober 2019 om endring av EØS-avtalens protokoll 31 om samarbeid på særlige områder utenfor de fire friheter

Stortingets vedtak om at Norge skal være klimanøytralt fra 2030

Prop. 94 S (2018–2019) Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av rettsakter som inngår i felles oppfyllelse med EU av utslippsmålet for 2030

Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030

Meld. St. 10 (2020–2021) Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring

Anmodningsvedtak nr. 684 fra 12. juni 2020, Midlertidige endringer i petroleumsskatteloven

Regjeringens klimastatus og -plan (2026)

Forslag til endring av klimaloven og nytt klimamål for 2035.

Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet (2025)

Prop. 129 L (2024–2025) Endringer i klimaloven (klimamål for 2035)

Klimagassutslipp

SSB, Utslipp til luft, tabell 13931

Miljødirektoratet, Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker

Miljødirektoratet, norskeutslipp

EU ETS, Kvotepliktige utslipp for 2024

Regjeringen, Godkjente tiltaksplaner under CO₂-kompensasjonsordningen

Klimakvoter

Miljødirektoratet, Utslippsstatistikk 2008-2025

Miljødirektoratet, norskeutslipp.no

EU, Directorate-General for Climate Action, Verified Emissions for 2025

EEA, Emissions, allowances, surplus and prices in the EU ETS, 2005-2020

EEX, History Emission Spot Primary Market Auction Report 2012 - 2025

Norges Bank, valutakurser

Tema: Grønn skipsfart: Neste teknologisprang

Kystverket, MarU <https://www.kystverket.no/klima-og-barekraft/maru/>

Data om de største cruisehavnene har Klimastiftelsen innhentet fra havnene selv.

ENERGI

Energibruk i Norge

SSB Energibalanse, tabell 11561

SSB, Produksjon, import, eksport og forbruk av elektrisk kraft, tabell 08307

SSB, Forbruk av brensel til bruttoproduksjon av fjernvarme, tabell 04730

Miljødirektoratet, Klimatiltak i Noreg – kunnskapsgrunnlag 2024

Miljødirektoratet, Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarioer til 2050

SSB, Full fart mot elektrisk transport

Energiskifte på sokkelen, Kilder: NVE, SSB og feltspesifikk informasjon fra operatørene

Equinor, Aker BP, Gassco, Norske Shell, Neptune, Wintershall Dea, Vår Energi og Okea.

DISKOS, Energibruk på sokkelen

SSB, Elektrisitetsbalanse, tabell 14091

SSB, Sal av petroleumprodukt, tabell 13585

Ny kraft

NVE, [Status og utvikling av kraftsystemet 2025–2030](#)

NVE, [Ny kraftproduksjon - NVE](#)

NVE, [Solkraft per fylke](#)

NVE, [Vannkraft per fylke, middelproduksjon](#)

NVE, [Vindkraft per fylke, middelproduksjon](#)

Elektriske kjøretøy

Statens vegvesen, månedlige data for bestand og nybilsalg inklusiv bruktimport.

Data oversendes hver måned

Elektriske ferger og båter

Data samles inn fra Statens vegvesen samt eiere og operatører av ferge- og passasjerbåtsamband.

Energiintensitet og strømsparing

SSB, [Nasjonalregnskap, tabell 09189](#)

SSB, [Energibalanse, tabell 11561](#)

NVE, [Tilstanden i kraftsystemet 2025: Kraftåret 2024 og utviklingen fram mot 2029](#)

Energinvesteringer

SSB, [Investeringsstatistikk, tabell 07154](#)

ADFERD

Utslipp per person

SSB, [Utslipp til luft, tabell 13931](#)

SSB, [Befolkning, tabell 01222](#)

Global Carbon Project, Our World in data, [CO₂ and greenhouse gas emissions](#)

Miljødirektoratet, [Forbruksbaserte utslipp](#)

Transport og reisevaner

SSB, [Folketall, tabell 06913](#) og [tabell 01222](#)

SSB, [Kjørelengder etter kjøretøytype og drivstofftype, tabell 12577](#)

SSB, [Samferdsel i kommuner og fylker, tabell 11822](#)

SSB, [Flypassasjerer, tabell 11822](#)

Togpassasjerer

Data over reisende med tog mellom de største norske byene har vi fått fra Jernbanedirektoratet.

Enova-støtte

Data over utbetalt støtte fra Enova til private solcelleprosjekter og energi-effektiviseringstiltak har vi fått fra Enova.

Netthandel

Data over innførsel via VOEC-ordningen har vi fått fra Tolletaten.

Forbruk og avfall

SSB, [Energibruk i husholdninger, tabell 13929](#)

SSB, [Elektrisitetsbalanse, tabell 14091](#)

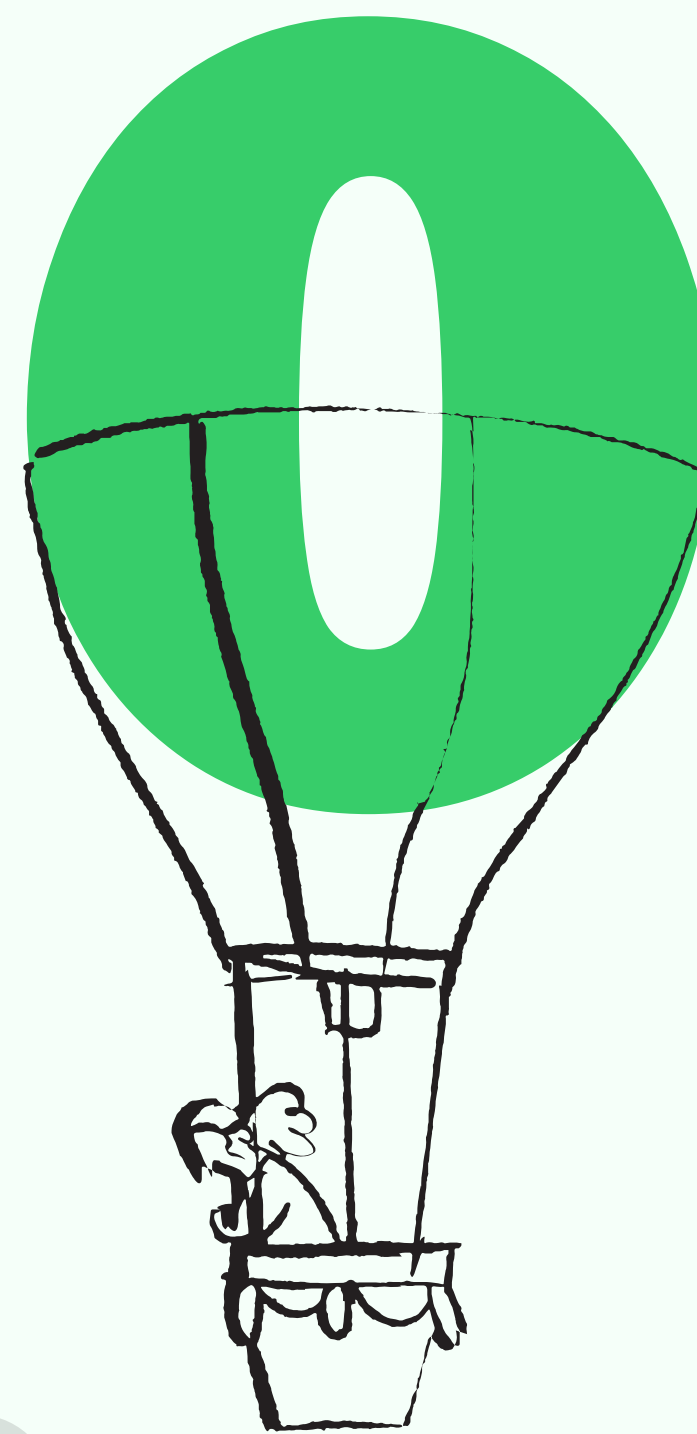
Forbrukerrådet/Nord Pool, [Strømpriser](#)

NIBIO/Animalia, [Kjøttkonsum](#)

Handelens miljøfond, [Utvikling i antall plastposer i Norge](#)

SSB, [tabell 12241, Husholdningsavfall og materialgjenvinning](#)

0



Hvordan ligger vi an?

→ tilnull.no

%

1,23

tilnull
av Norsk klimastiftelse