



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:

15.04.2026

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

419 nye lastebiler rullet ut på norske veier i mars 2026 – 90 av disse var elektriske.

Norges klimagassutslipp er på vei ned. Det er flere grunner til dette, men en viktig årsak er at vi elektrifiserer samfunnet. Strøm erstatter fossil energi i produksjon av olje og gass, i industrien, i bygg og i transportsektoren.

Siden 1990 er utslippene fra personbiler redusert med over 34 prosent. Per mars 2026 er 32,7 prosent av alle personbiler elektriske. Her har teknologiskiftet gått raskt.

I resten av transportsektoren går det saktere. Det er nesten 64 000 lastebiler i Norge i dag og mindre enn fem prosent er elektriske. Når alle utslipp skal til null, må vi slutte å kjøpe nye fossile kjøretøy. Det gjelder ikke bare personbiler, men også varebiler, busser og lastebiler.

Tilnull kvartalsrapport gir en oversikt over tempoet i Norges klimaomstilling. I denne utgaven ser vi i tillegg særlig på status for teknologiskiftet innen varebiler, busser og lastebiler.

Innhold

Prøv å trykke her!

1 Klimamål

- Utslippene er 12,8 prosent lavere enn i 1990
- Nesten på trend til å nå 2050-målet
- Størst nedgang i utslippene i Nordland
- Varebiler, busser og lastebiler er en betydelig kilde til utslipp

2 Energi

- En større del av energiforbruket er fornybart
- Strømforbruket har økt med 34 TWh på 34 år
- Salg av drivstoff til veitrafikken synker
- Tre år på rad med under 1 TWh ny kraft

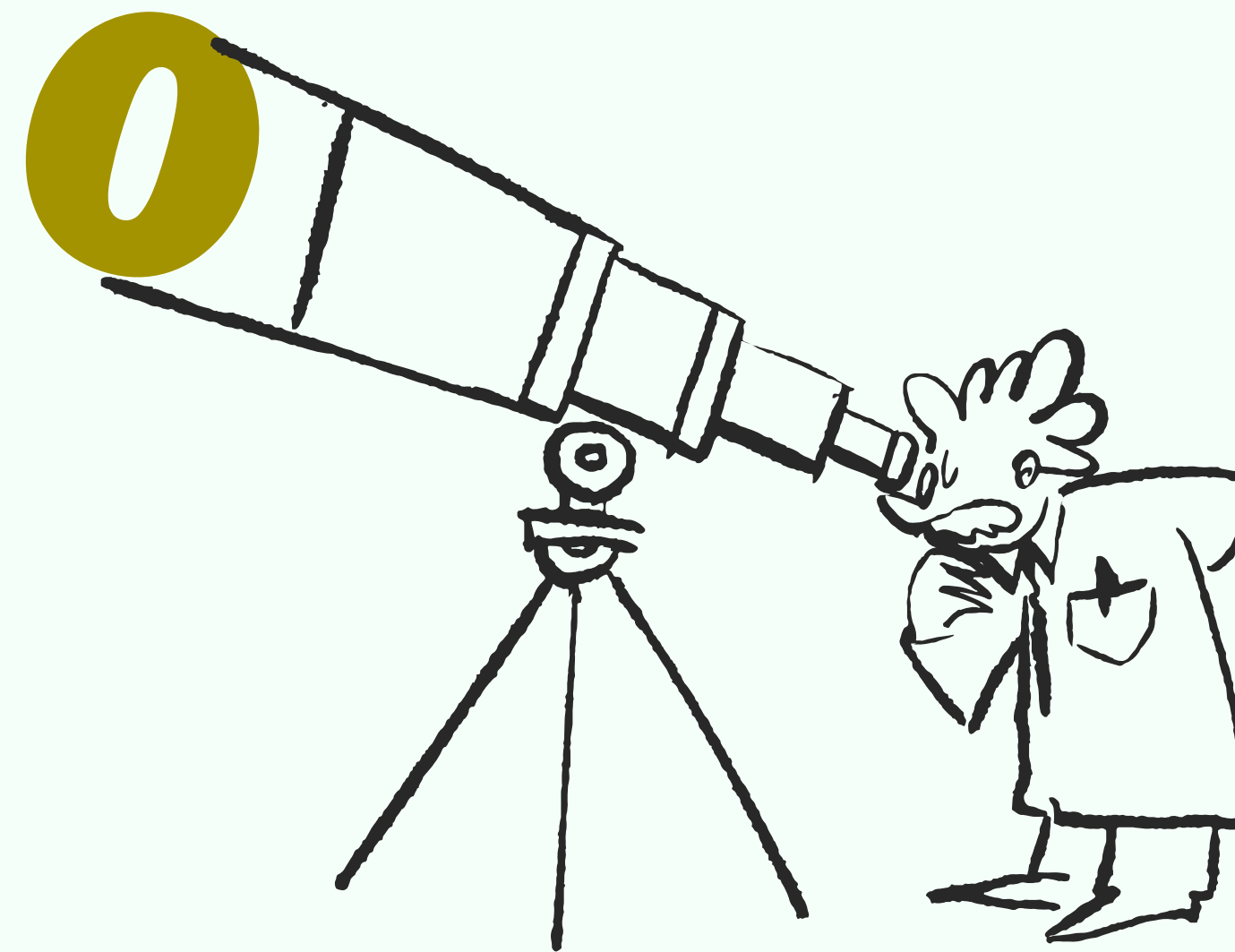
3 Adferd

- To tonn over gjennomsnittet
- Det selges «nesten ingen» fossile personbiler
- Vi reiser mer kollektivt
- Vi har aldri flydd mer utenlands
- Vi importerer mer enn 29 000 pakker fra Kina hver eneste dag

Vedlegg

- Norges klimamål
- Kilder

Du kan alltid trykke her for å komme tilbake hit



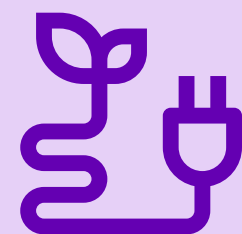
Denne rapporten er interaktiv! Det er mange steder du kan trykke for å hoppe mellom de forskjellige temaene.

NØKKELTALL

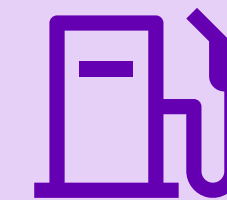
Klimamål

**12,8 %**lavere utslipp siden
1990**1,5 mtCO₂e**lavere utslipp i snitt
per år**5,5 %**lavere utslipp i
Nordland fylke**4,2 mtCO₂e**utslipp fra varebiler,
busser og lastebiler**2 931**

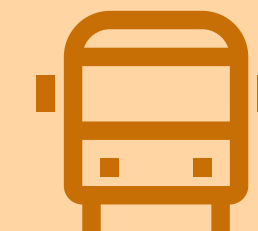
elektriske lastebiler

**56,6 %**

fornybar energi

**1 TWh**økt strømforbruk per
år siden 1990**30 %**nedgang i bensin-
salg siden 2015**590 GWh**ny kraftproduksjon
i drift i 2025**1,1 TWh**

strøm spart i bygg

**6,7 tonn**utslipp per person
i Norge**1 425**nye fossile personbiler
hittil i 2026**132**kollektivreiser
per person**1,6 mill.**utenlandsturer med
fly i januar og februar**29 000**pakker fra Kina hver
eneste dag

Adferd

1

Klimamål

- Innledning | Klimamål
- Status klimamål
- Utslippene er 12,8 prosent lavere enn i 1990
- Nesten på trend til å nå 2050-målet
- Status sektorspesifikke klimamål
- Planlegger ikke for å nå sektormålene
- Størst nedgang i utslippene i Nordland
- Kan vi nå klimamålene med å kjøpe kvoter?
- Kvoter funker på kort sikt – men vi må likevel slutte å slippe ut klimagasser
- Varebiler, busser og lastebiler er en betydelig kilde til utslipp
- Økte utslipp fra varebiler, busser og lastebiler nuller ut nedgangen i utslipp fra personbiler
- Det er nesten 64 000 lastebiler i Norge – færre enn 3 000 er elektriske
- Slik endres kjøretøyparken
- Nybilsalget: 8 av 10 nye lastebiler er fremdeles fossile
- Det er forskjell på store og små lastebiler
- Fra 4 til 172 ladestasjoner for tunge kjøretøy
- Tusenvis av lastebileiere
- Penger spart med elektriske busser
- Svingende bensin- og dieselpriser siden 1990

NØKKELTALL

**12,8 %**lavere utslipp siden
1990**1,5 mtCO₂e**lavere utslipp i snitt
per år**5,5 %**lavere utslipp i
Nordland fylke**4,2 mtCO₂e**utslipp fra varebiler,
busser og lastebiler**2 931**

elektriske lastebiler

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.

Status klimamål

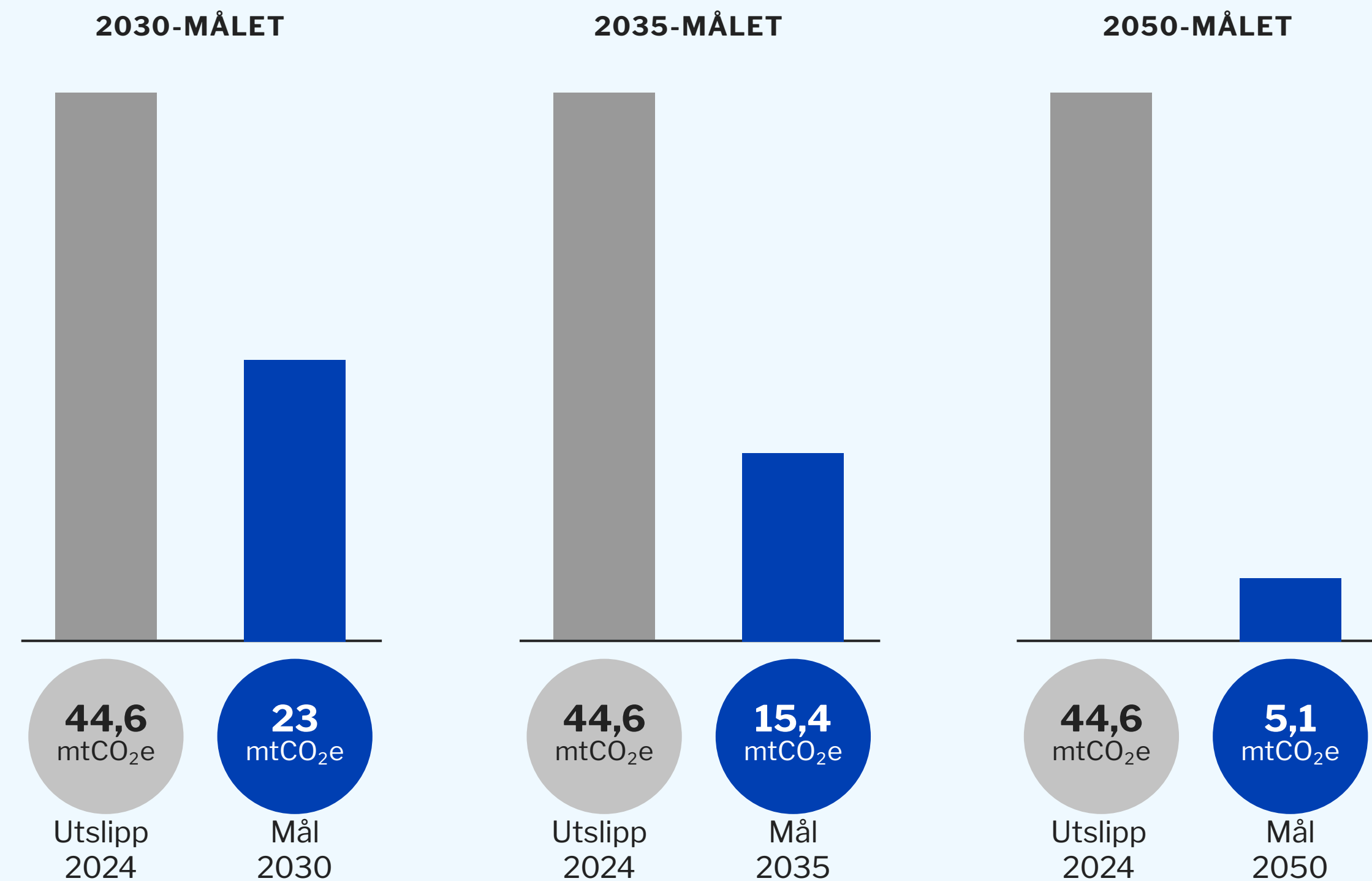
KLIMAMÅL FOR 2030, 2035 OG 2050

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

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 desuten også meldt inn til FN som Norges forpliktelse 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 (historiske data fra SSB, tabell 13931)

Utslippene er 12,8 prosent lavere enn i 1990

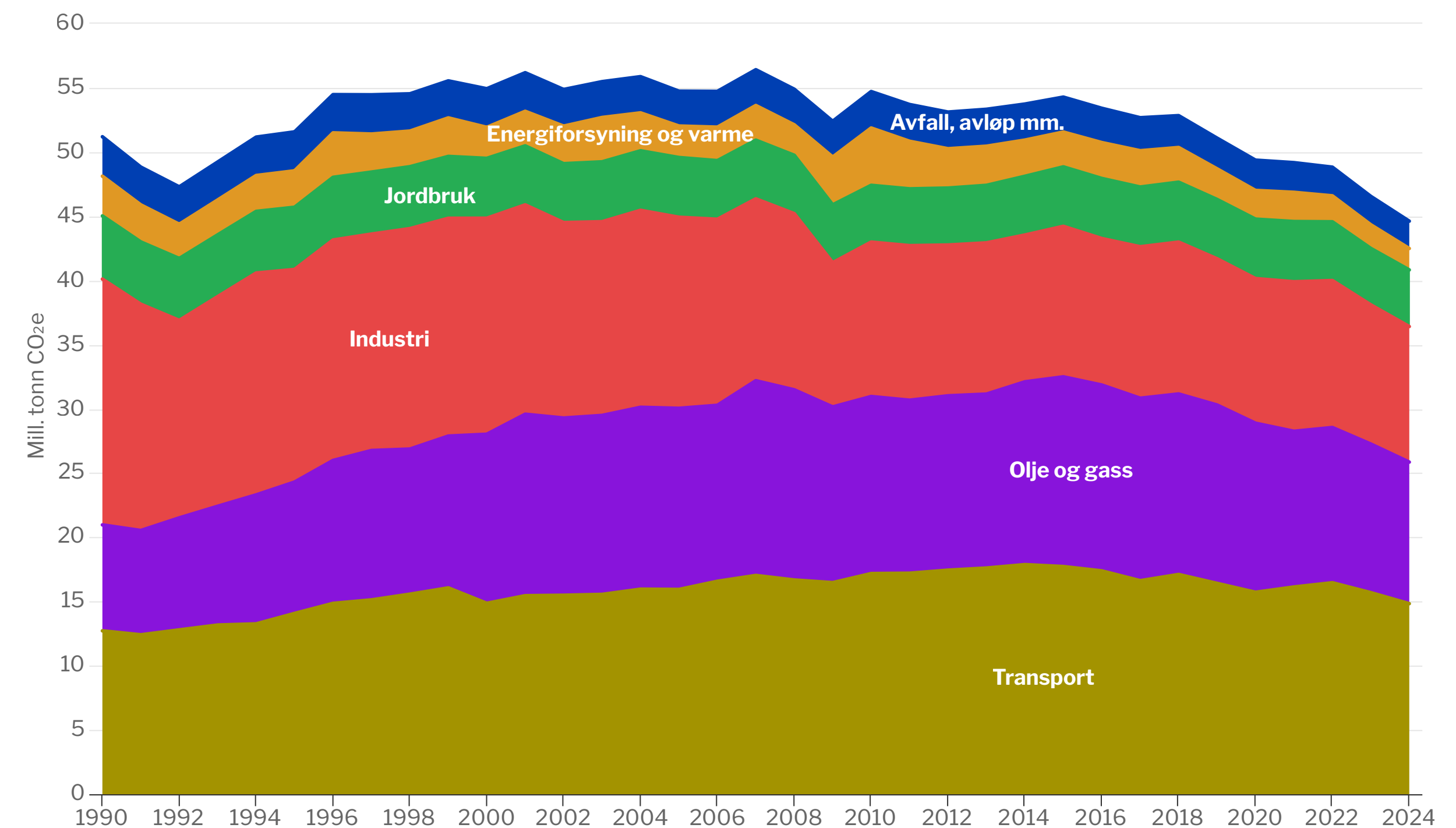
Norges klimagassutslipp er redusert fra 51,2 til 44,6 millioner tonn siden 1990.

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 14,8 millioner tonn.
- Utslippene fra produksjon av olje og gass har økt fra 8,2 til 11 millioner tonn.
- Utslippene fra industri er redusert fra 19,1 til 10,6 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 1,7 millioner tonn.
- Utslippene fra avfall, avløp mm. er redusert fra 3,1 til 2,1 millioner tonn.

Utslippene er på vei ned

Historiske utslipp 1990–2024, fordelt på sektorer.



Kilde: SSB, tabell 13931

Nesten på trend til å nå 2050-målet

De siste tre årene er klimagassutslippene redusert med i overkant av 1,5 millioner tonn per år.

Fortsetter denne trenden vil Norge nå 2050-målet i 2051. Skal Norge nå 2030-målet kun med utslippskutt i Norge, må utslippene kuttes med 3,6 millioner tonn i året.

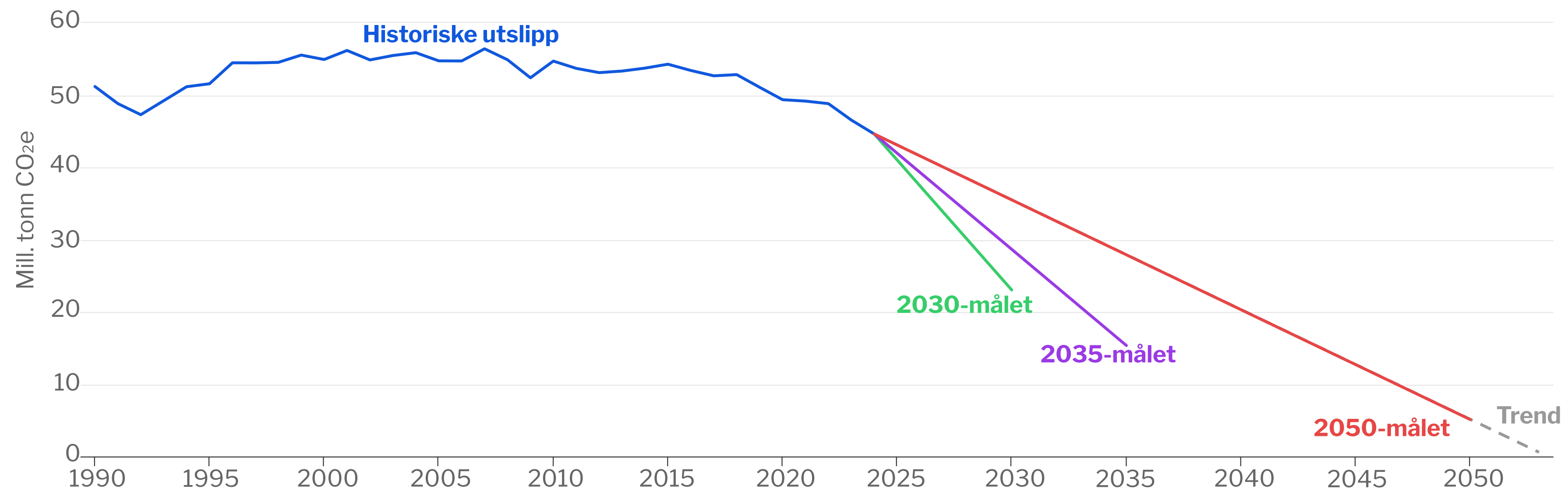


→ CO₂-ekvivalenter

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 – 2024, utslippstrend basert på siste tre år og utslippsbaner i tråd med klimamålene for 2030, 2035 og 2050.



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

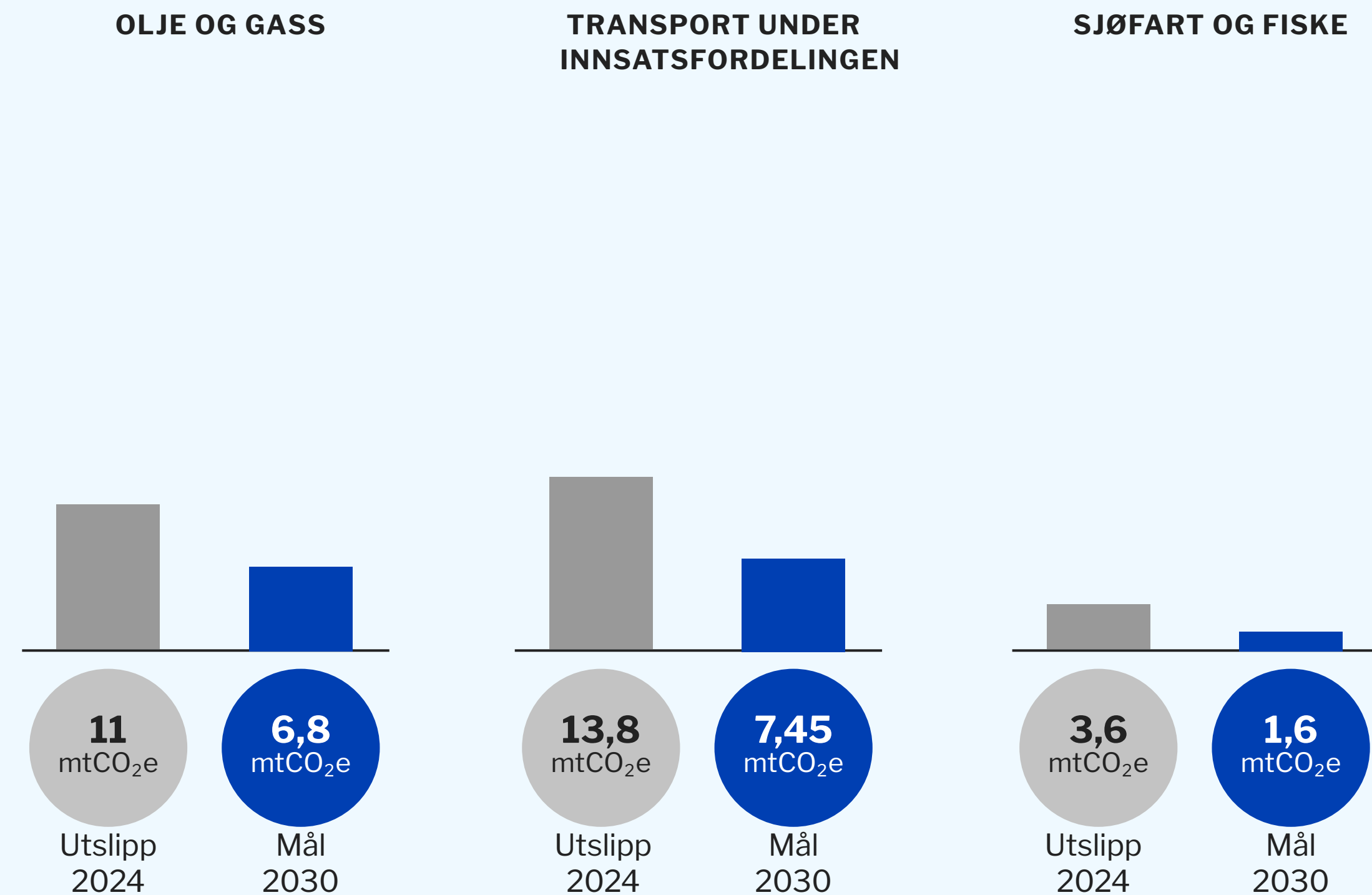
Status sektorspesifikke klimamål

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)

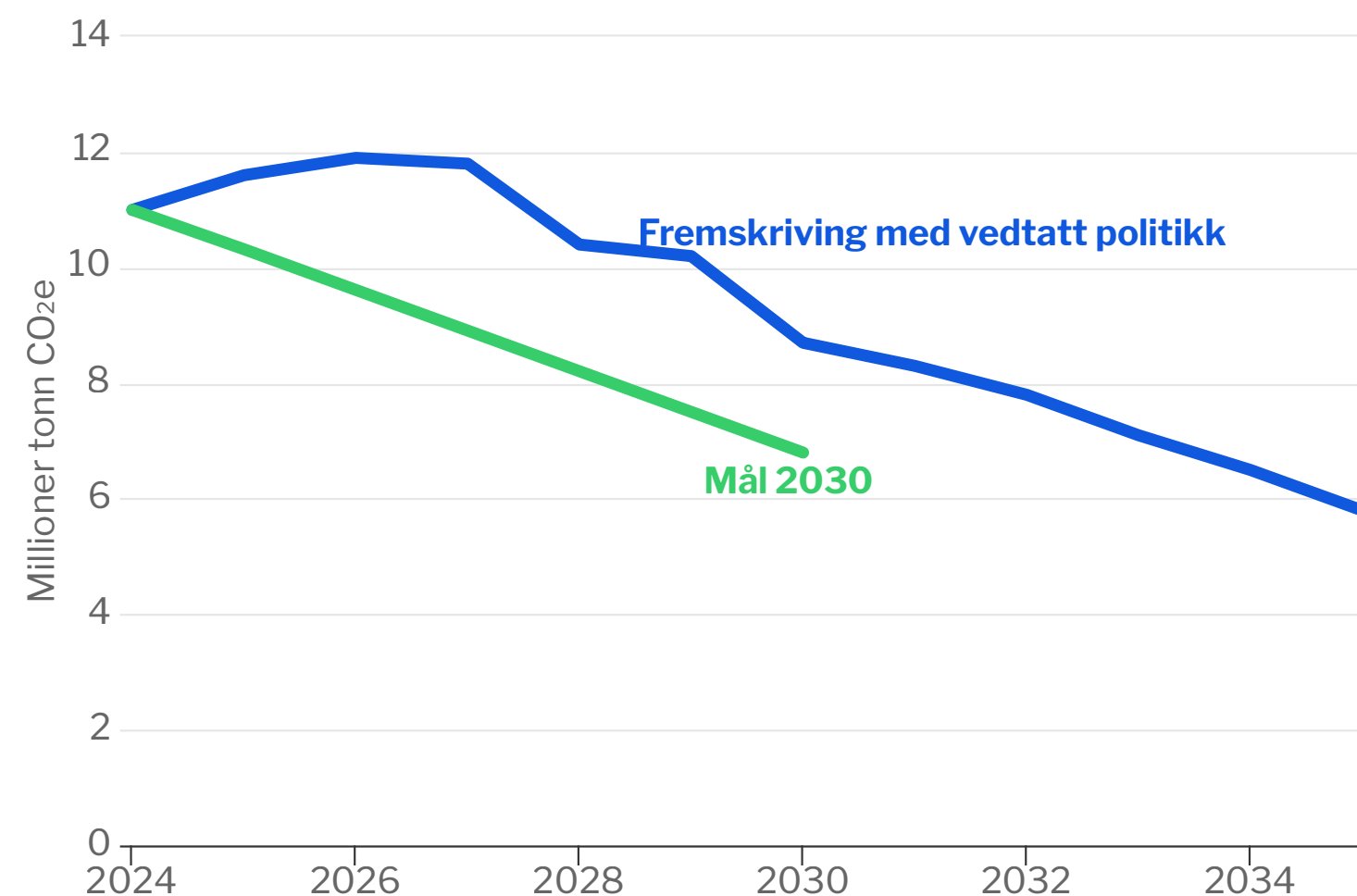
Planlegger ikke for å nå sektormålene

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 målene i noen av sektorene. Målet for sjøfart og fiske er vi lengst unna å nå.

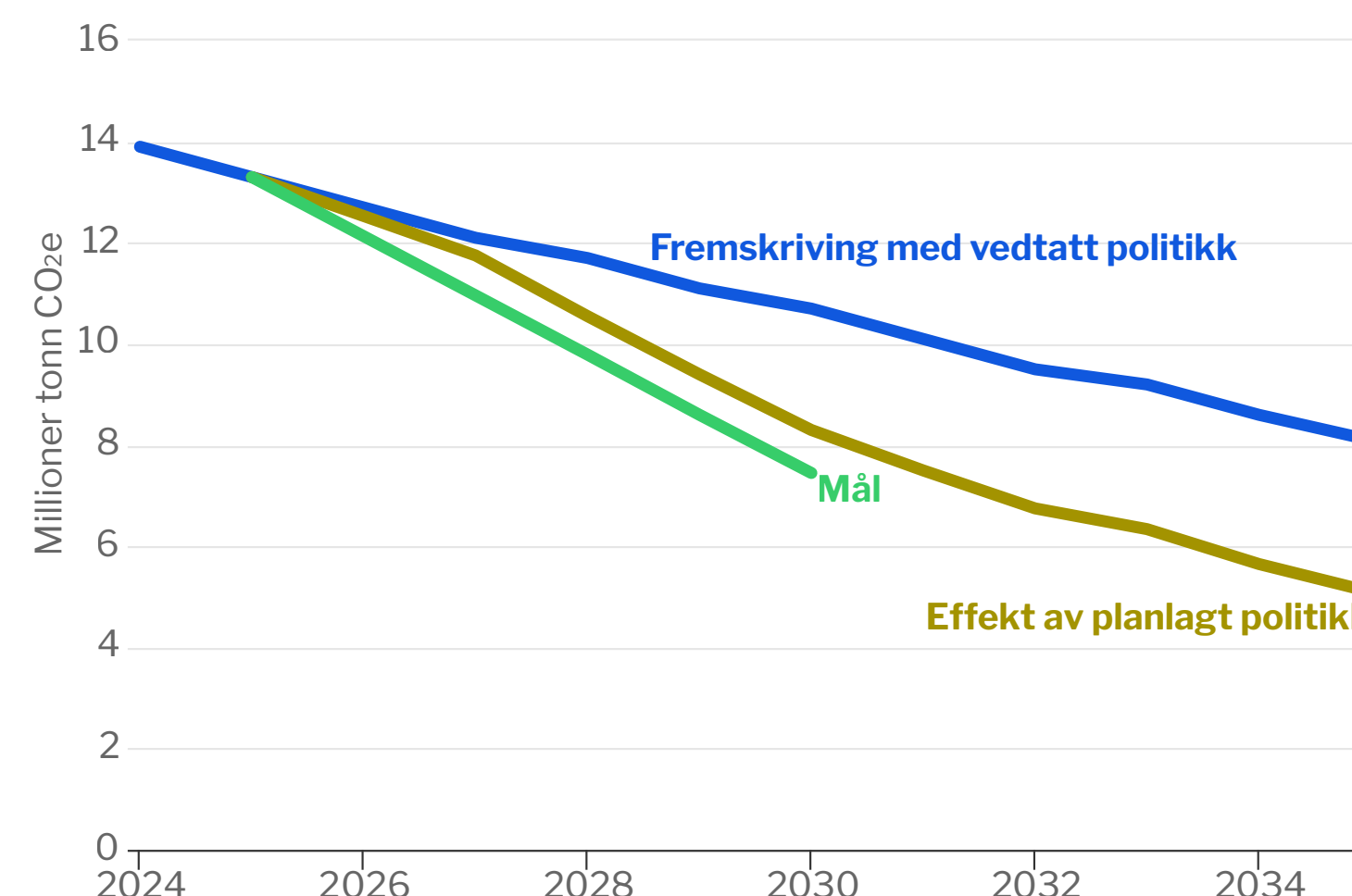
Produksjon av olje og gass

Vedtatt politikk er ikke tilstrekkelig til å nå utslippsmålet for olje og gass.



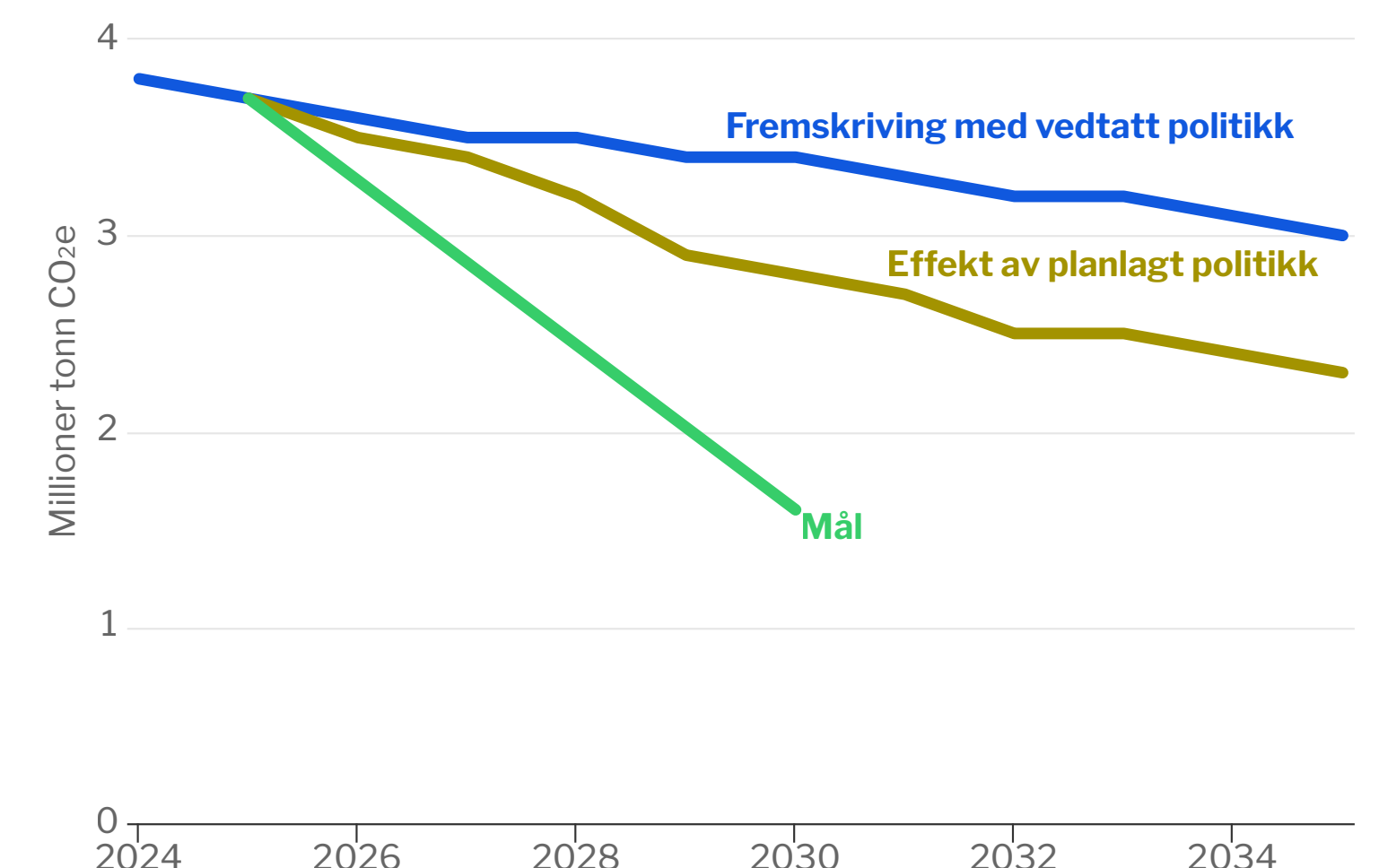
Transport under innsatsfordelingen

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)

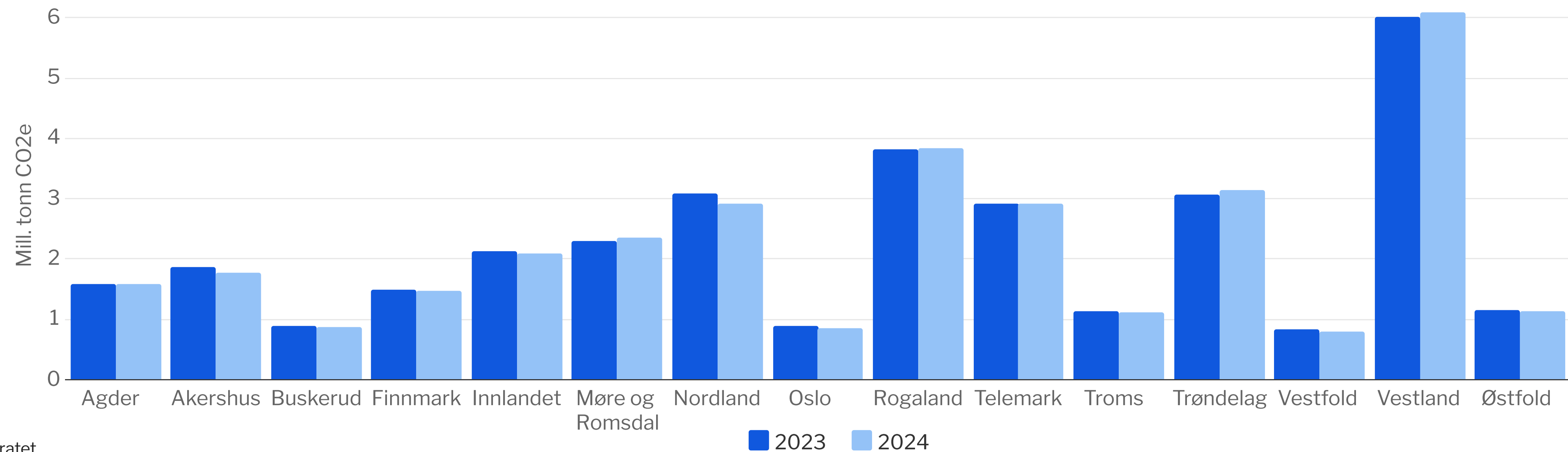
Størst nedgang i utslippene i Nordland

I 2024 gikk klimagassutslippene ned i 9 av 15 fylker. Størst var nedgangen i Nordland fylke – men det skyldtes et uhell.

I Nordland sank utslippene med 5,5 prosent i 2024. Me-steparten av nedgangen skyldes mindre aktivitet ved Elkems smelteverk i Salten etter en brann i desember 2023. I Vestland – som er fylket med høyest utslipp – økte klimagassutslippene med 1,3 prosent i 2024. Men det var i Trøndelag at utslippene økte mest. Her gikk de opp med 2,4 prosent.

Ned i nord og opp i vest

Klimagassutslipp i fylkene i 2023 og 2024.



Kilde: Miljødirektoratet

Kan vi nå klimamålene med å kjøpe kvoter?

Ja, det kan vi. Men det er ikke gratis.

For å nå målet om 55 prosent utslippskutt innen 2030 må utslippene reduseres fra 44,6 til 23 millioner tonn.

Dette når vi ikke bare med å kutte i Norge. Norge deltar i EUs kvotemarked, og vi kommer derfor til å få godskrevet vår andel av kuttene i dette markedet. Men for å oppfylle 2030-målet kan det være vi må kjøpe flere kvoter og utslippskreditter.

Grafen illustrerer hva det kan koste å kjøpe kvoter – ved ulike kvotepriser.

Dersom vi må kjøpe 10 millioner kvoter til en kvotepris på 50 euro – koster det 500 millioner euro. Er kvoteprisen dobbelt så høy, og vi må kjøpe 15 millioner kvoter – koster det 1 500 millioner euro eller 16,5 milliarder norske kroner med en valutakurs på 11 kroner per euro.

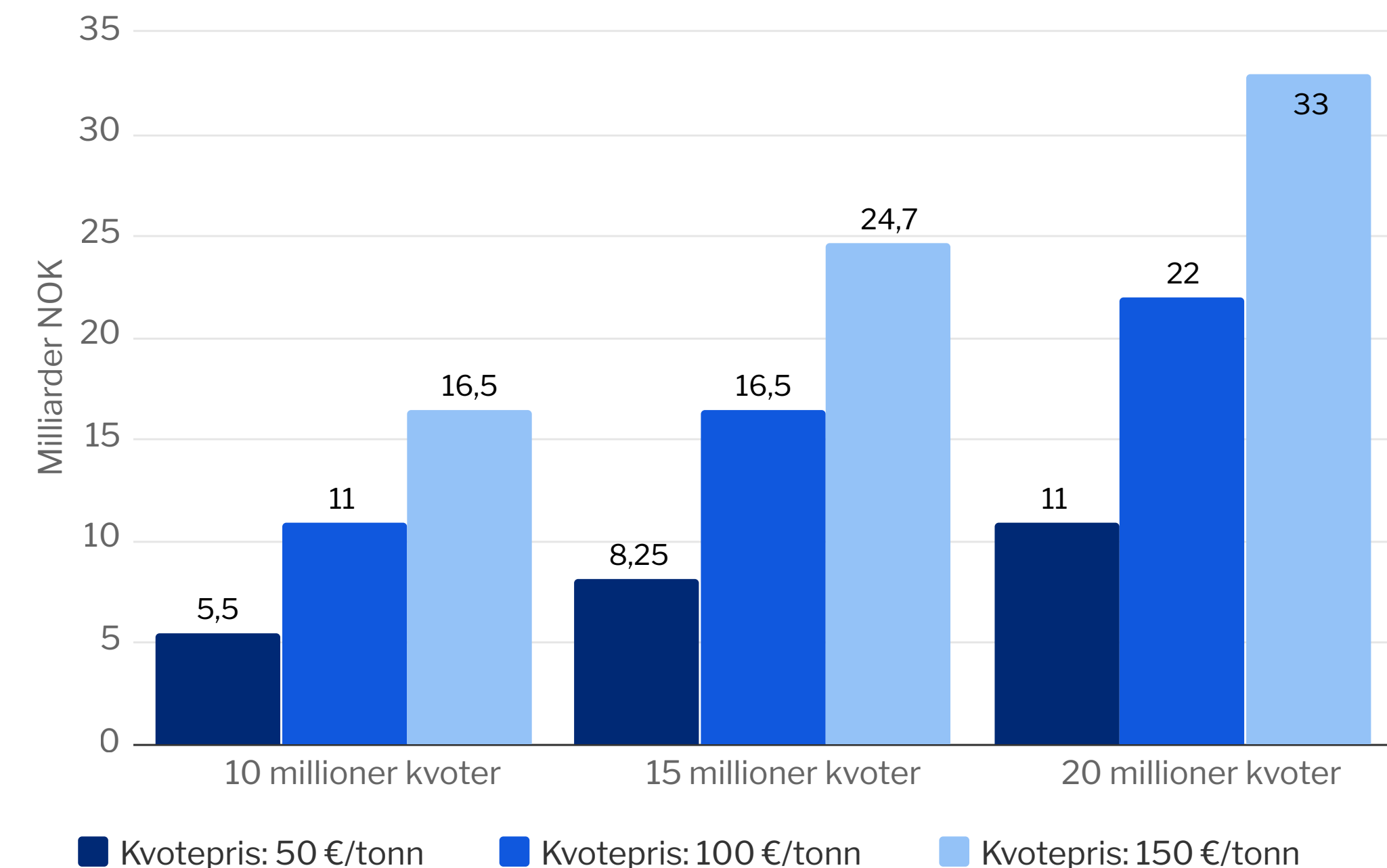


→ Klimakvoter

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.

Milliarder til kvotekjøp

Prisen for kjøp av kvoter ved tre forskjellige pris- og utslippsnivåer i 2030. Valutakurs: 11 NOK/€.



Kilde: Klimastiftelsens utregninger

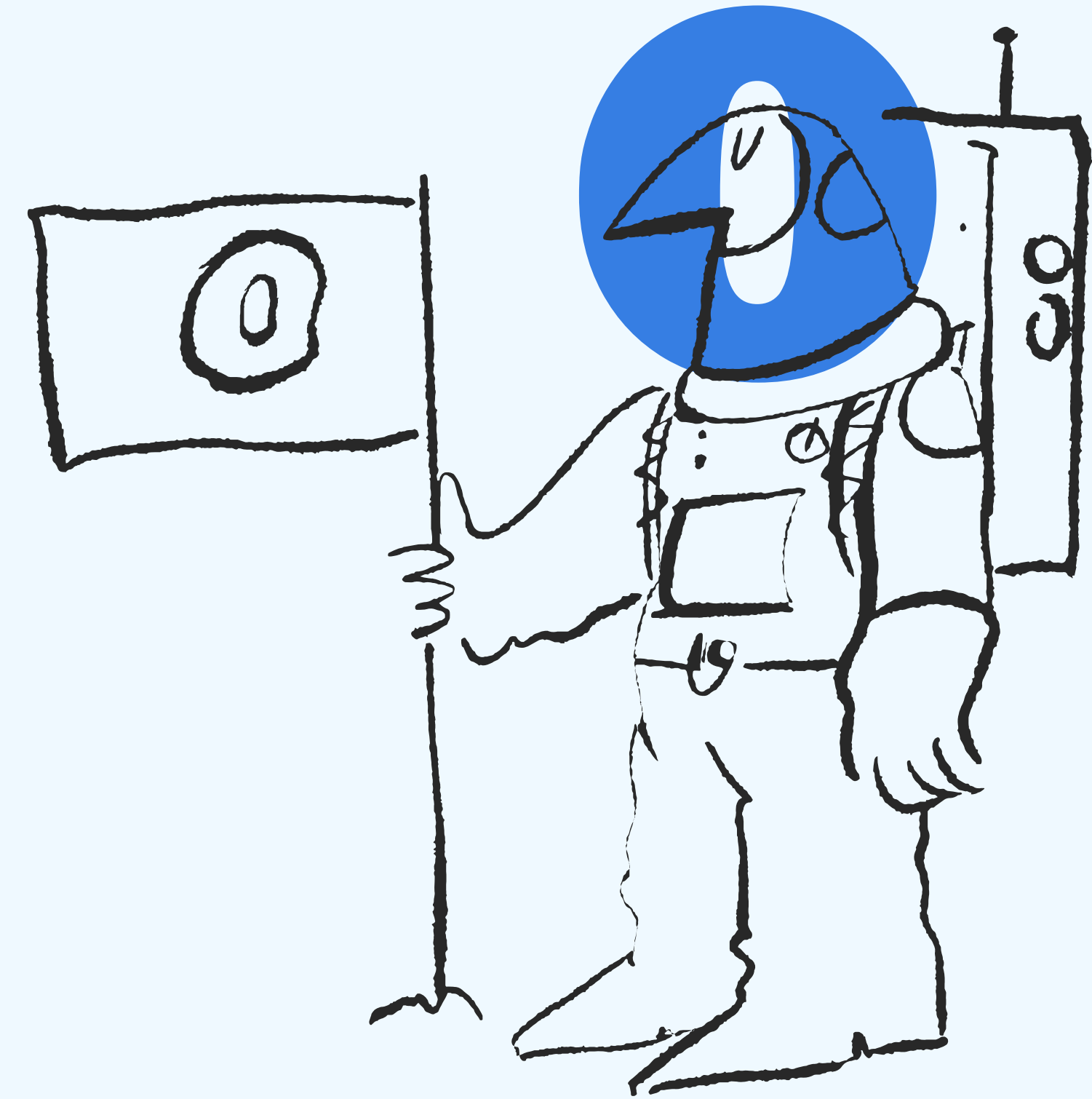
Kvoter funker på kort sikt – men vi må likevel slutte å slippe ut klimagasser

Klimamål og klimapolitikk er komplisert. Vi har nasjonale klimamål som kan nås med kvotekjøp ute eller utslippskutt hjemme. Ett faktum endres likevel ikke: Utslippene må til null for å stanse klimaendringene.

På FNs klimatoppmøte i Paris i 2015 ble verdens land enige om å stanse den globale oppvarmingen på *godt under 2 grader*, og helst begrense temperaturøkningen til 1,5 grader. Så lenge vi fortsetter å slippe CO₂ ut i atmosfæren, vil verden bli gradvis varmere. For å stanse den globale oppvarmingen må utslippene være mindre eller lik utslippene vi klarer å fange og ta opp.

Da Parisavtalen ble vedtatt var gjennomsnittstemperaturen i verden allerede 1,1 grader over førindustrielt nivå. Nå er verden 1,38 grader varmere.

For å bidra til å stanse den globale oppvarmingen, må Norge kutte egne utslipp – samtidig som vi bidrar internasjonalt for å øke tempoet i den globale klimaomstillingen.



Elektrisk tungtransport – hvorfor går ikke teknologiskiftet raskere?



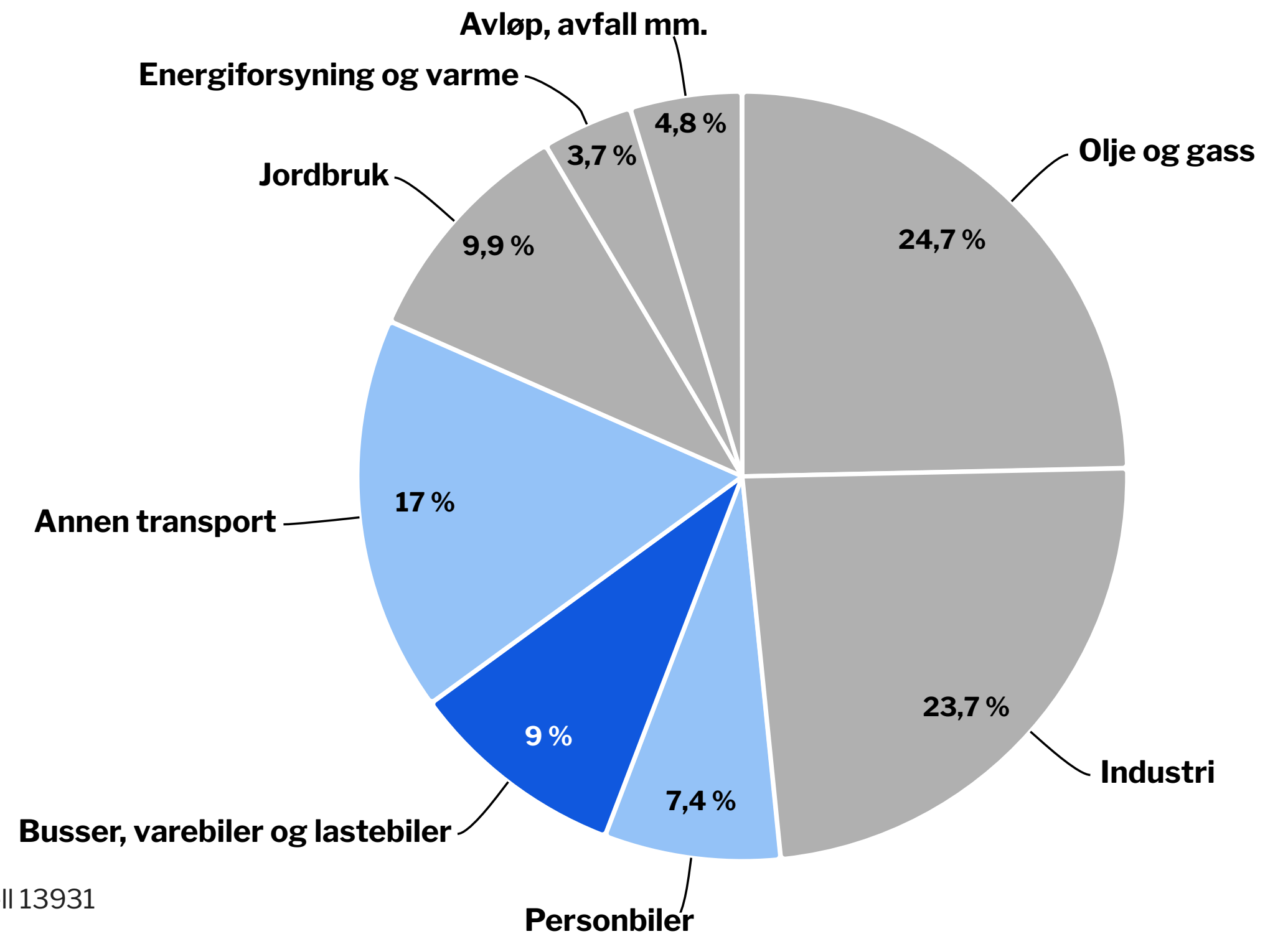
Varebiler, busser og lastebiler er en betydelig kilde til utslipp

Transport er en stor kilde til utslipp og 9,2 prosent av Norges totale klimagassutslipp kommer fra varebiler, busser og lastebiler.

7,4 prosent av Norges utslipp kommer fra personbiler, mens 16,7 prosent kommer fra all annen transport enn personbiler, varebiler, busser og lastebiler. Annen transport inkluderer motorsykler og mopeder, luftfart, sjøfart, fiskebåter, anleggsmaskiner og tog.

Nesten like store utslipp som fra jordbruk

Klimagassutslipp i Norge i 2024, andel per sektor.



Kilde: SSB, tabell 13931

Økte utslipp fra varebiler, busser og lastebiler nuller ut nedgangen i utslipp fra personbiler

Siden 1990 er utslippene fra personbiler redusert med 1,7 millioner tonn. Utslippene fra resten av veitrafikken økte på samme tid med 1,8 millioner tonn.

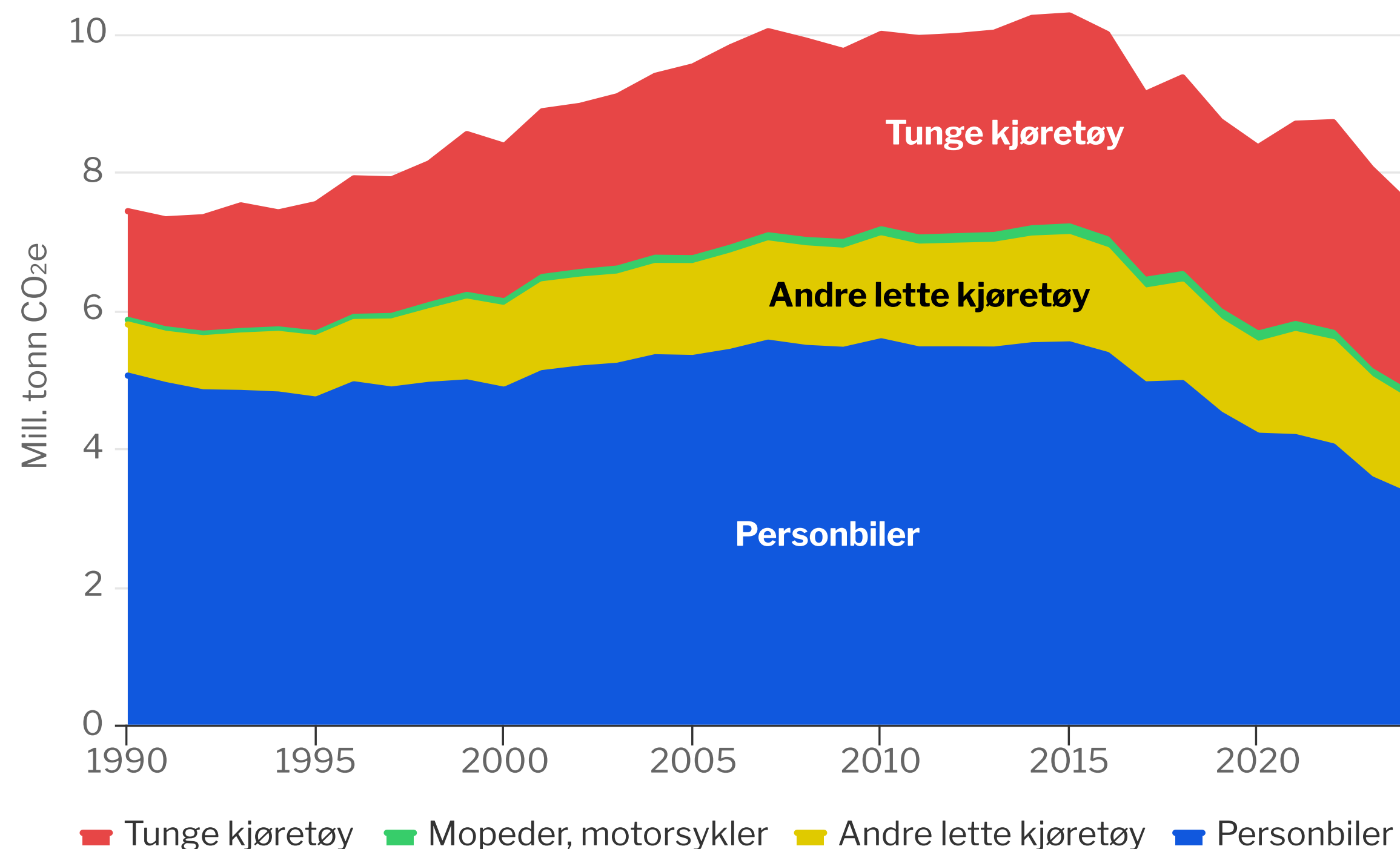
De totale utslippene fra veitrafikken var på 7,4 millioner tonn i 1990 hvor i underkant av 70 prosent kom fra personbilene.

Utslippene økte helt frem til 2015 før elektrifisering og særlig økt innblanding av biodrivstoff har redusert utslippene fra personbilene.

Også utslippene fra andre lette kjøretøy (varebiler og busser under 3 500 kg) og tunge kjøretøy (lastebiler og busser over 3 500 kg) er redusert siden 2015, men nedgangen har ikke vært like stor som nedgangen i utslipp fra personbiler.

Utslippene fra veitrafikken tilbake på 1990-nivå

Utslipp fra veitrafikken fordelt på kjøretøy, 1990–2024.

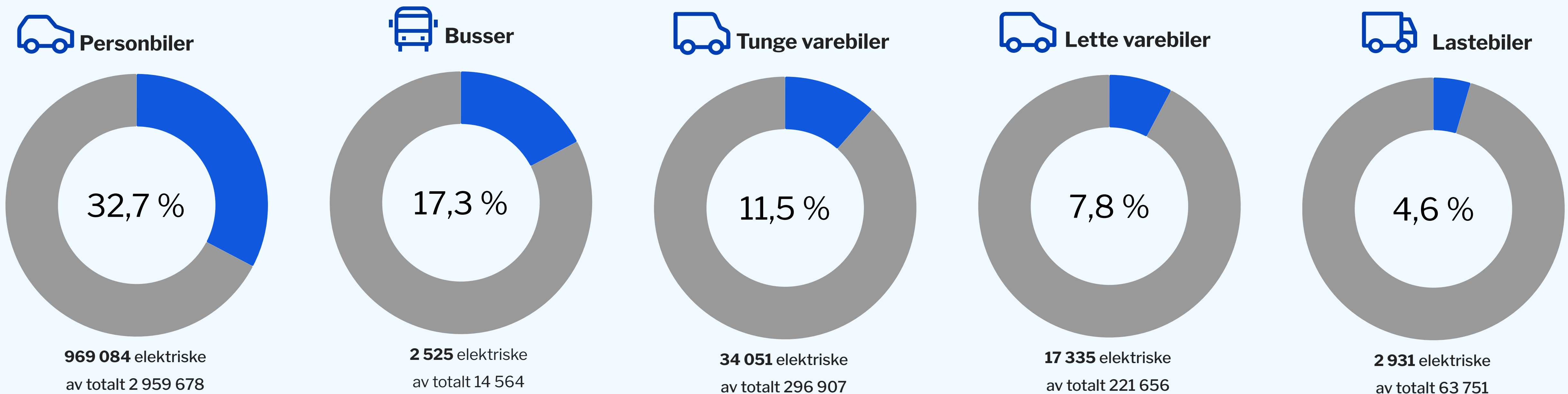


Kilde: SSB, tabell 13931

Det er nesten 64 000 lastebiler i Norge – færre enn 3 000 er elektriske

Vi har 2,9 millioner personbiler i Norge og i løpet av 2026 kommer en million av disse til å være elektriske.

For resten av kjøretøyparken går teknologiskiftet saktere. Mindre enn fem prosent av alle lastebiler går på strøm.



Kilde: tilnull.no (Data fra Statens vegvesen)

Slik endres kjøretøyparken

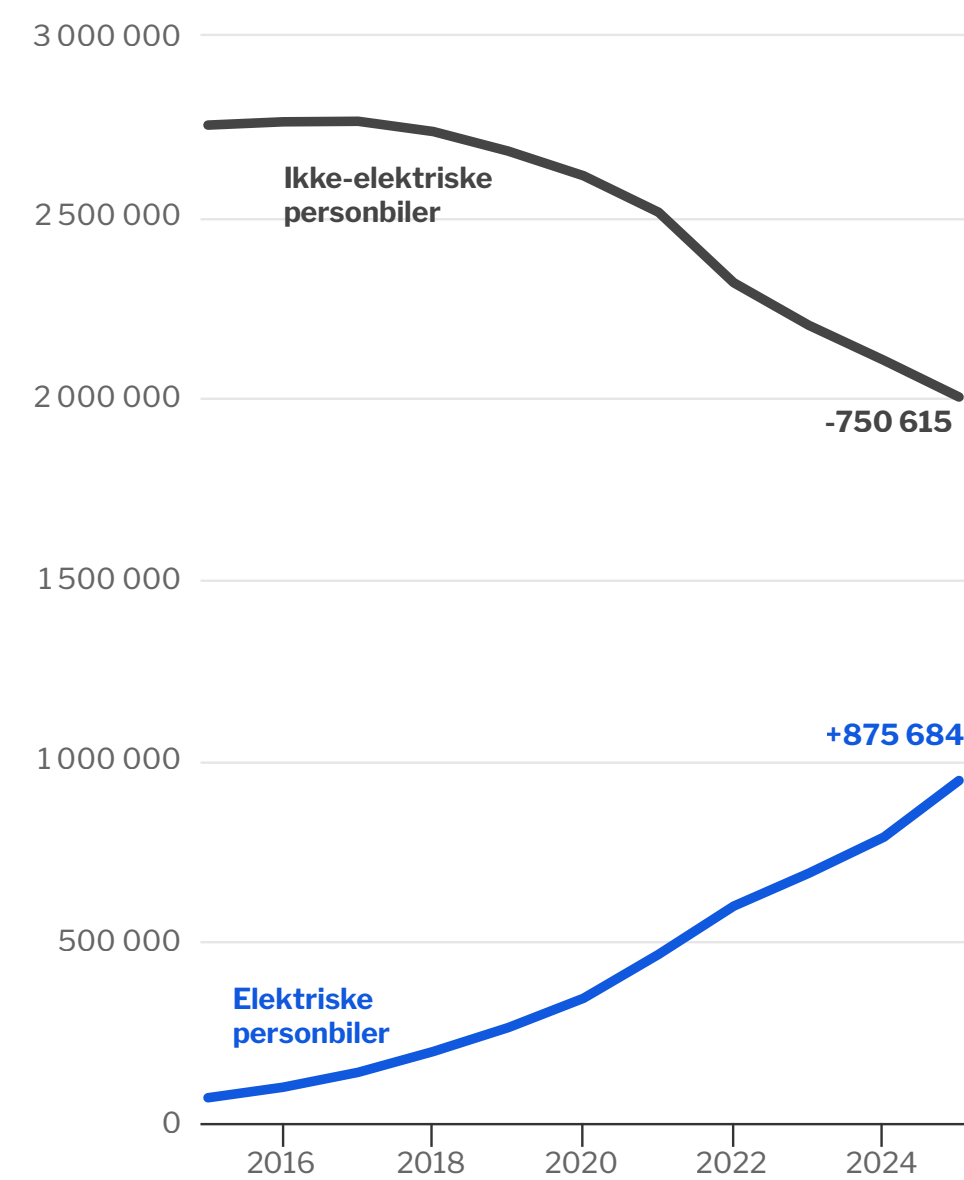
De siste ti årene er antallet fossile personbiler redusert med over 750 000. Antallet fossile busser og lastebiler er også redusert.

Siden 2015 har vi fått nesten 50 000 flere elektriske varebiler, men også fått flere fossile varebiler.

For lastebiler og busser er antallet fossile kjøretøy redusert mer enn økningen i antall elektriske.

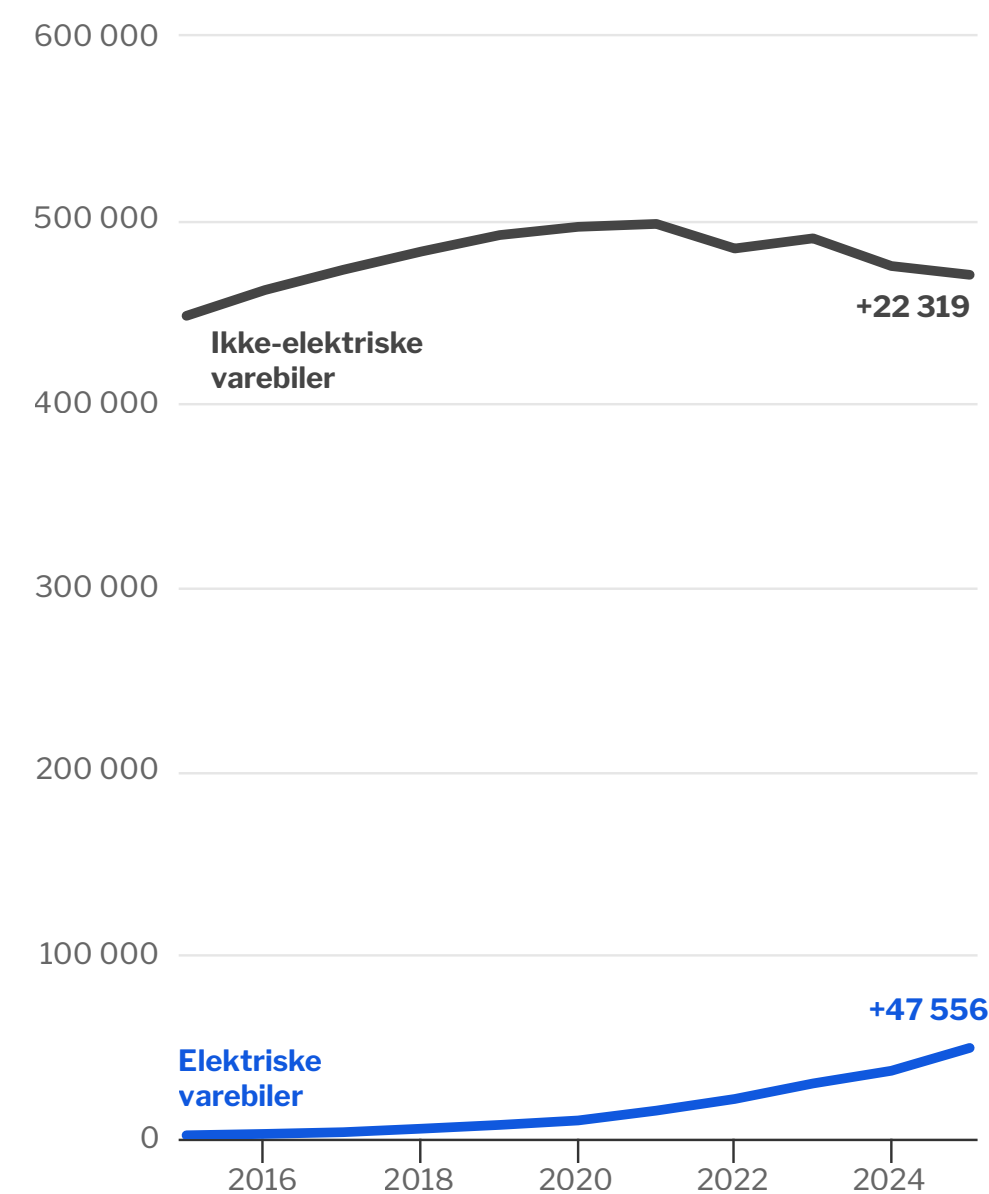
Personbiler

Antall elektriske og ikke-elektriske personbiler fra 2015–2025.



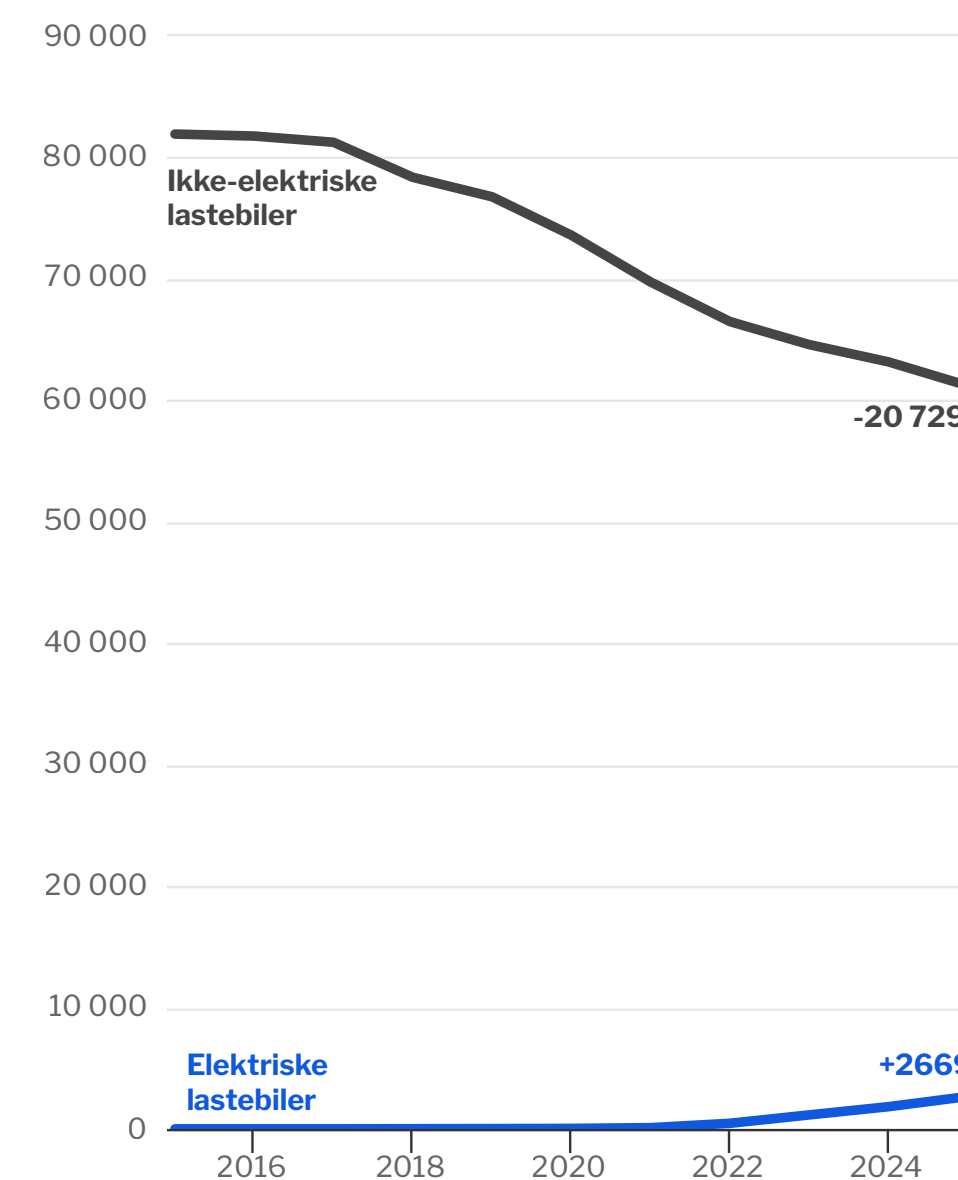
Varebiler

Antall elektriske og ikke-elektriske varebiler fra 2015–2025.



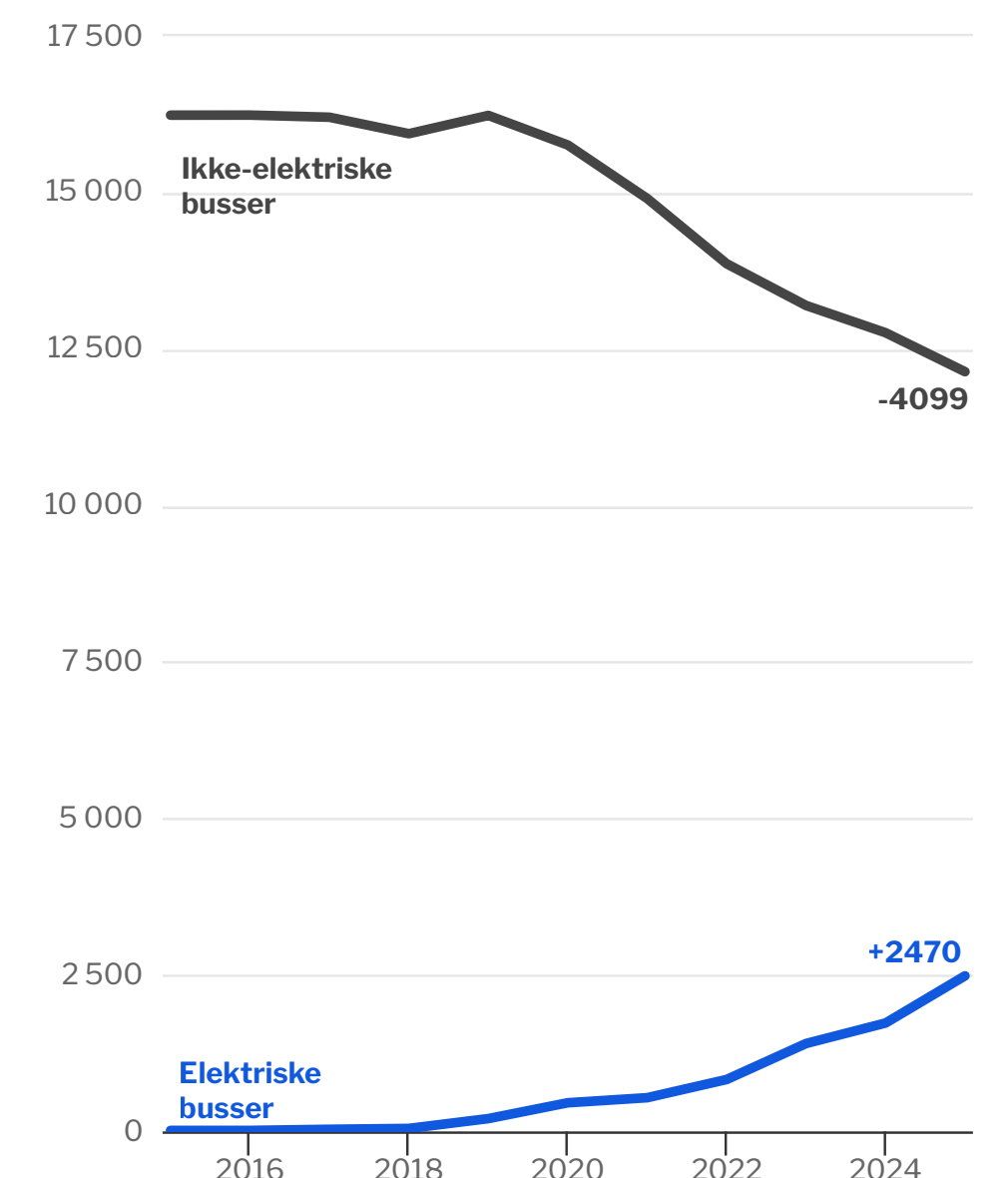
Lastebiler

Antall elektriske og ikke-elektriske lastebiler fra 2015–2025.



Busser

Antall elektriske og ikke-elektriske busser fra 2015–2025.



Kilder: tilnull.no (Data fra Statens vegvesen)

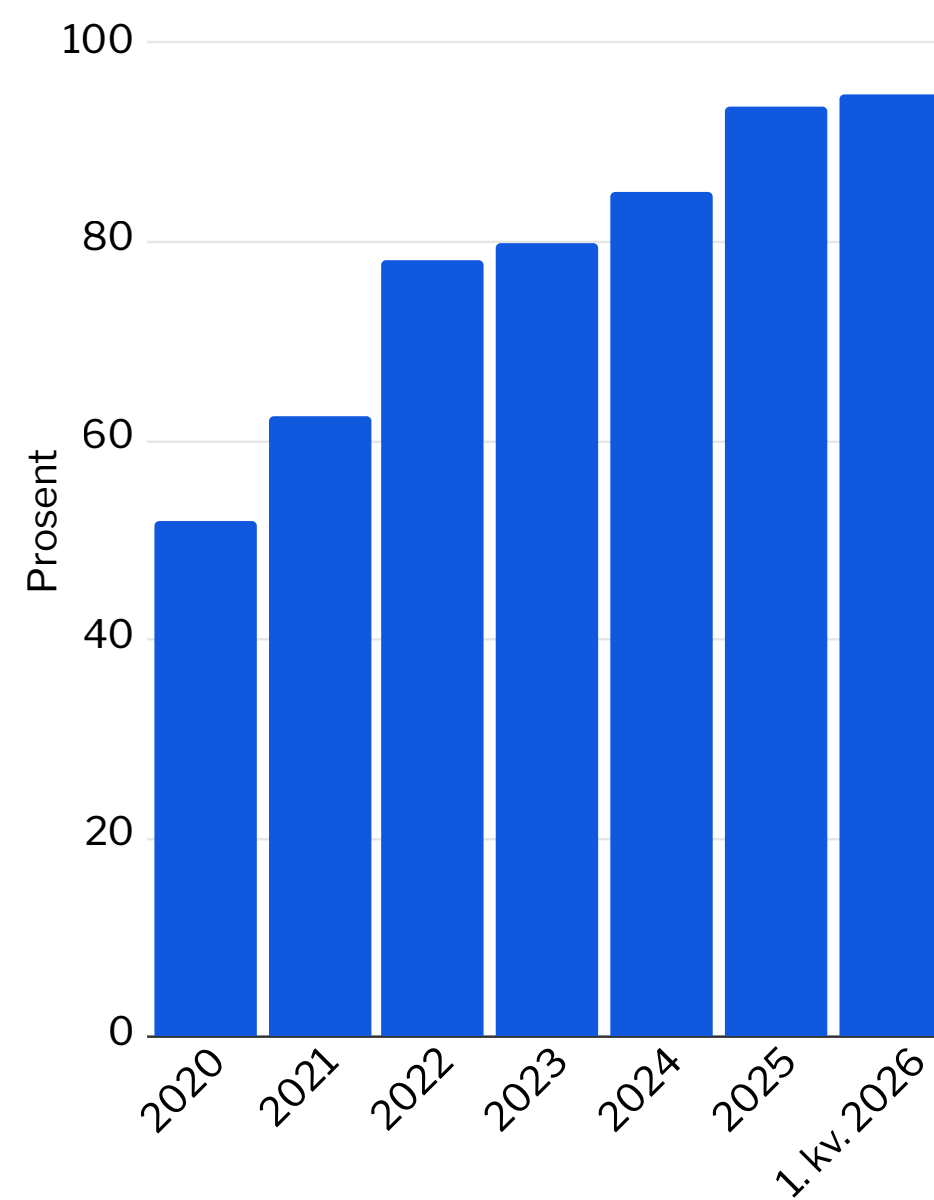
Nybilsalget: 8 av 10 nye lastebiler er fremdeles fossile

I 2020 kjøpte vi for første gang flere elektriske enn fossile personbiler. 2026 kan bli første året der vi kjøper flere elektriske enn fossile varebiler.

Både i 2023 og i 2025 ble det kjøpt flere nye elbusser enn fossile busser i Norge. Hittil i år er 22,6 prosent av alle nye lastebiler elektriske så her dominerer fremdeles de fossile nybilsalget.

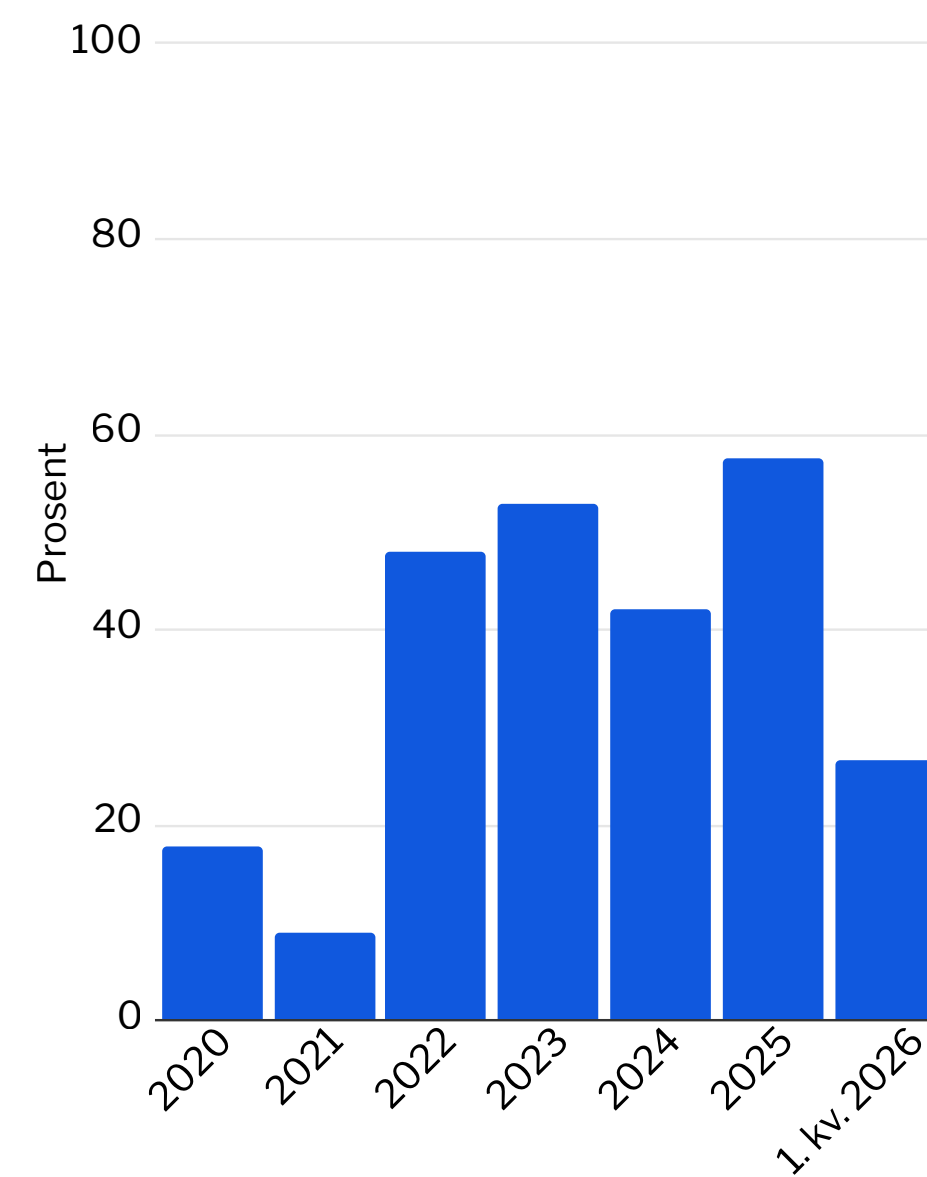
Nye personbiler

Andel elektriske av nye personbiler kjøpt per år.



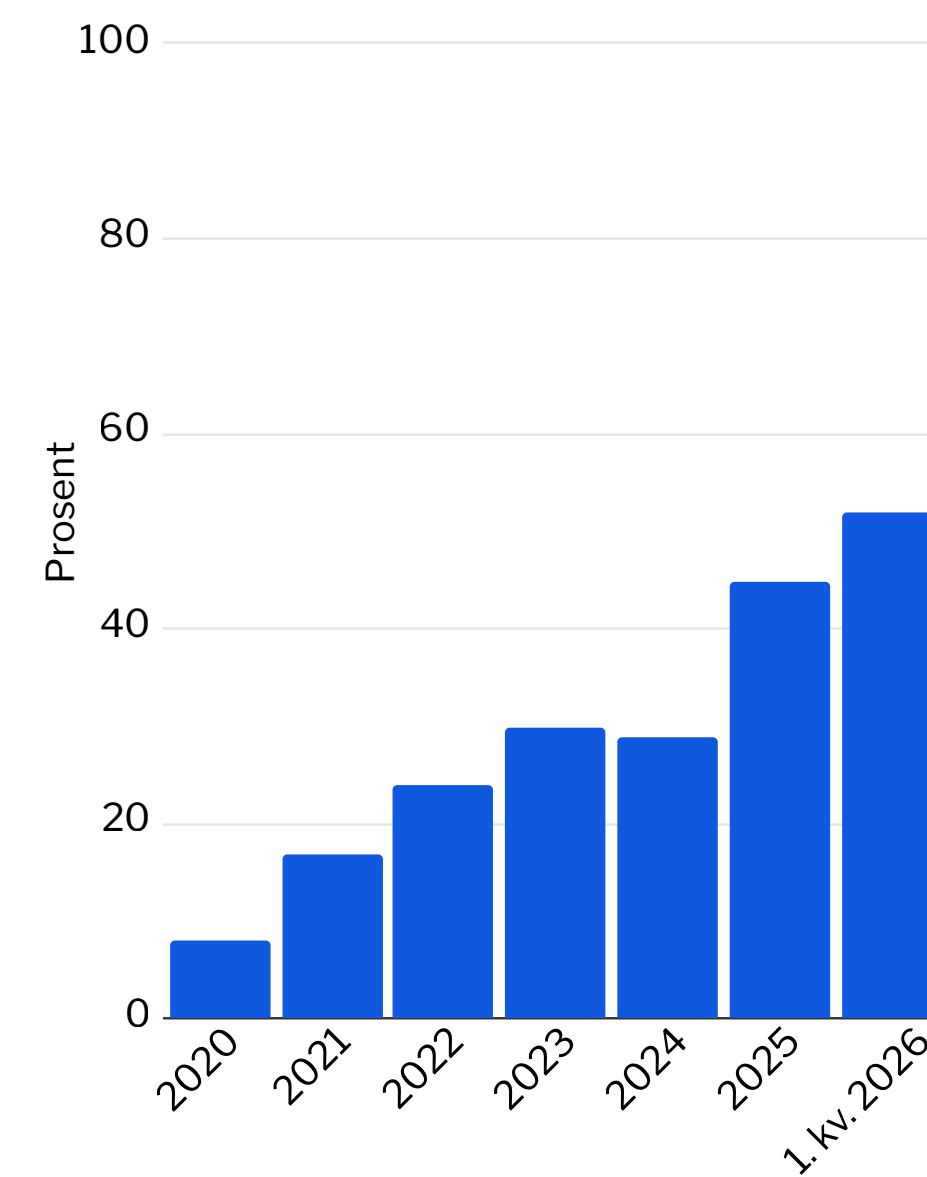
Nye busser

Andel elektriske av nye busser kjøpt per år.



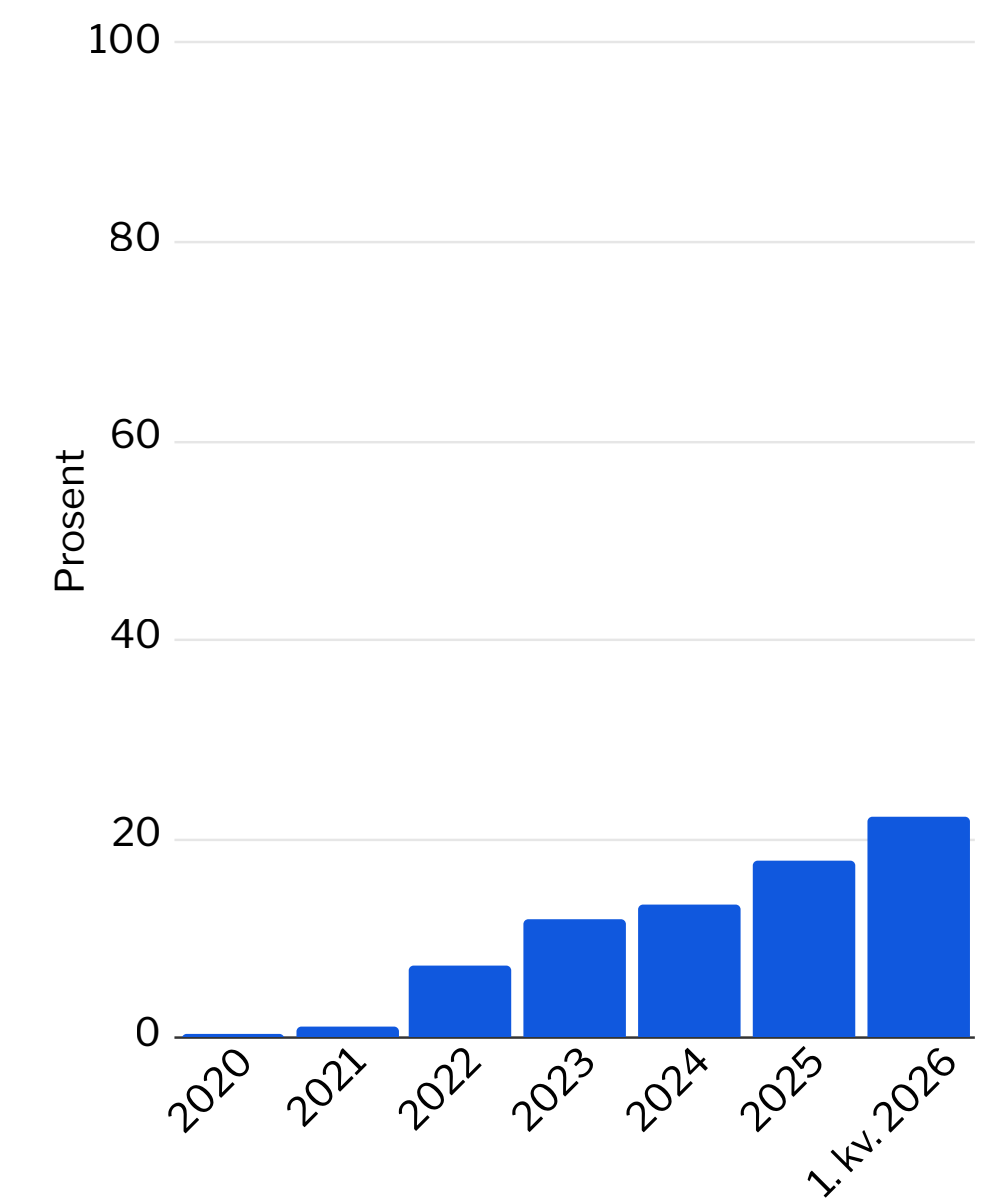
Nye varebiler

Andel elektriske av nye varebiler kjøpt per år.



Nye lastebiler

Andel elektriske av nye lastebiler kjøpt per år.



Kilde: tilnull.no (Data fra Statens vegvesen)

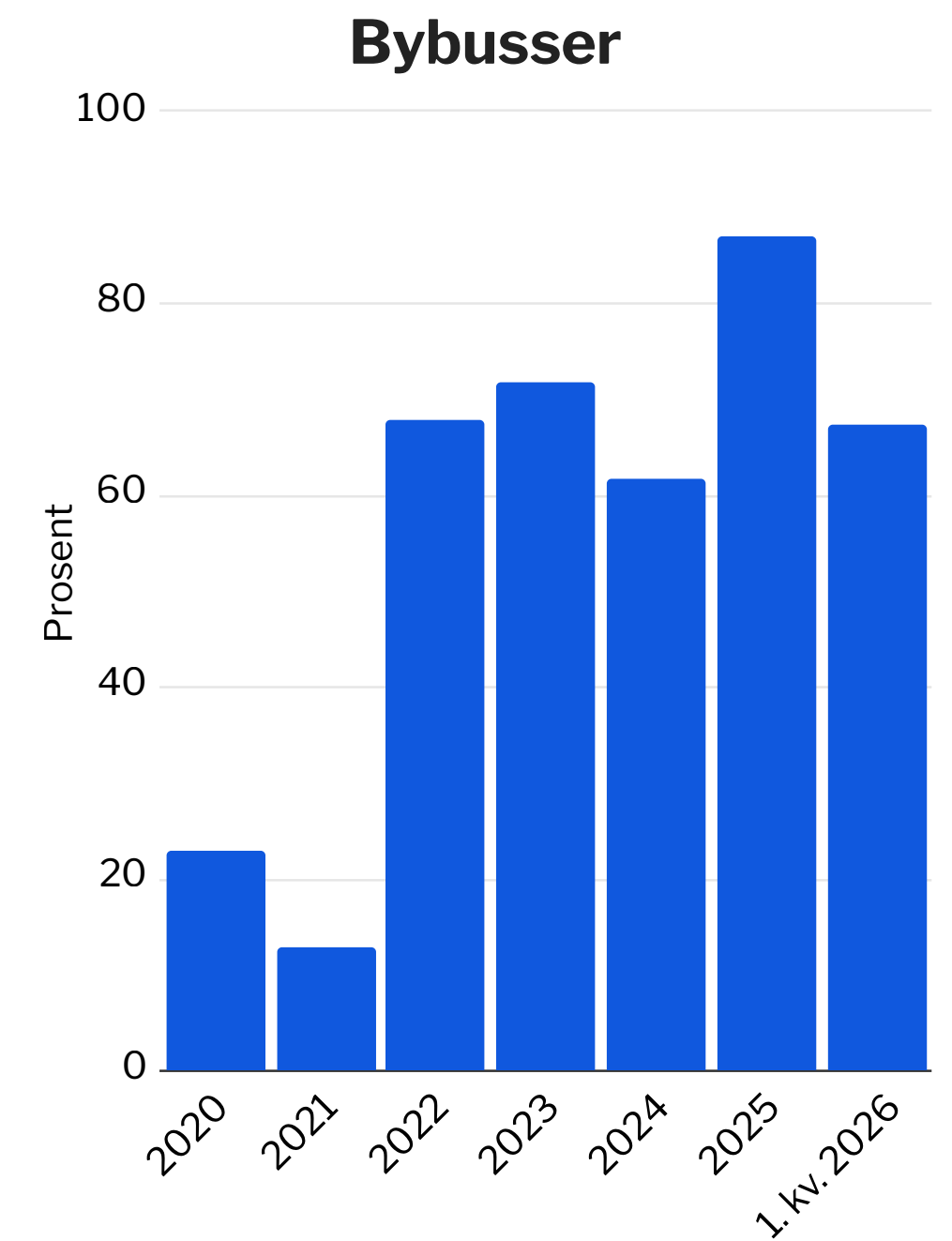
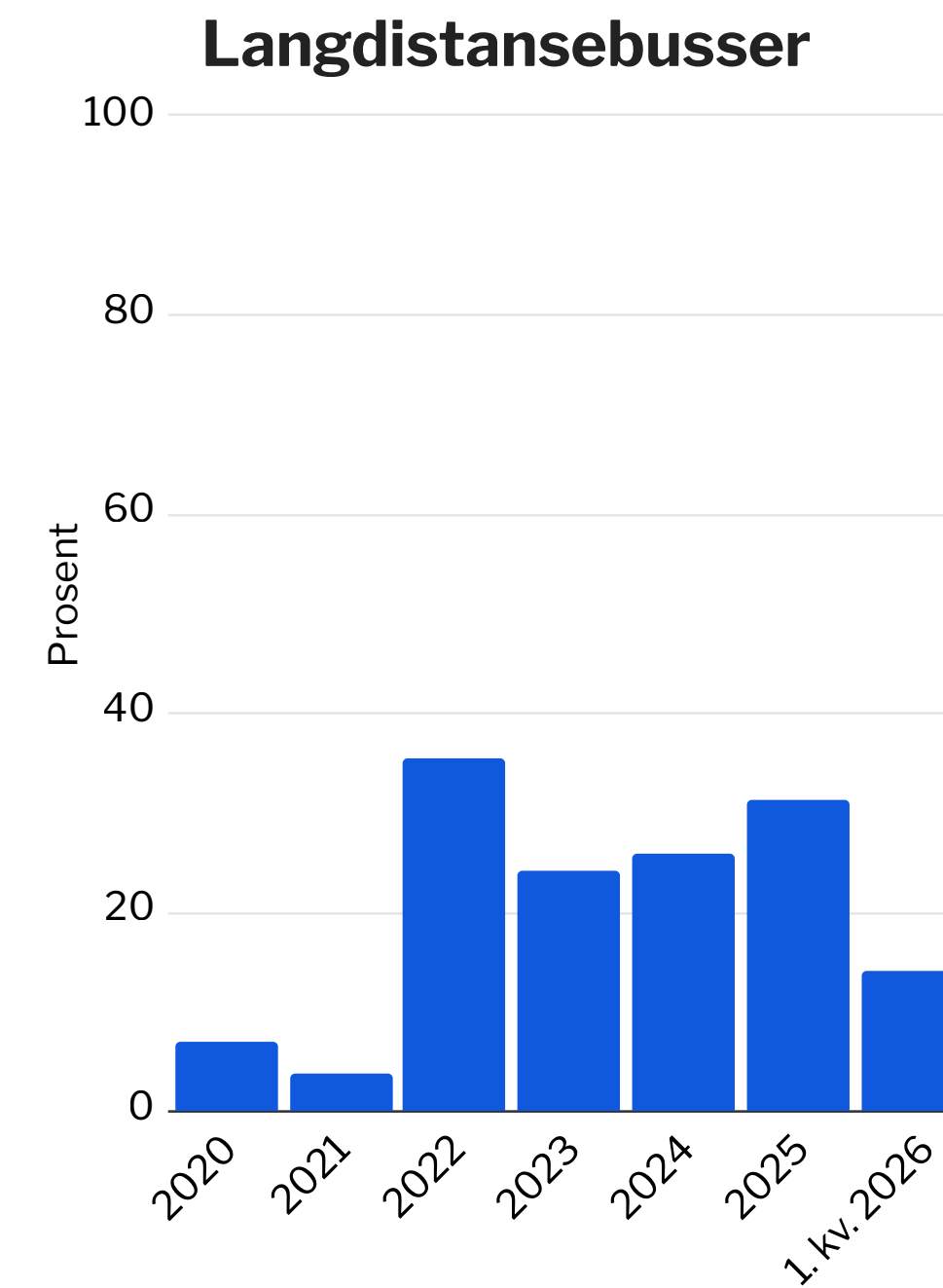
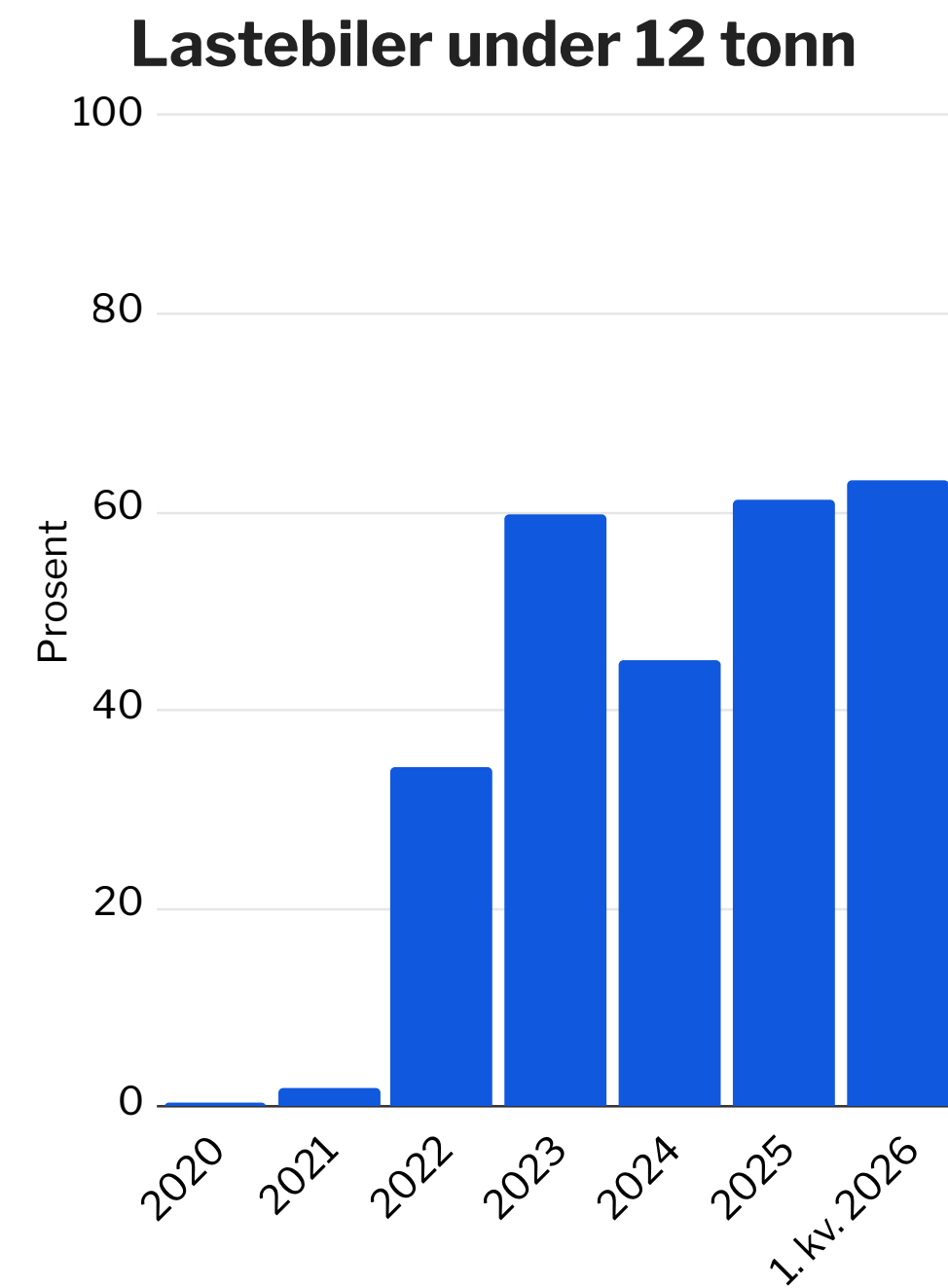
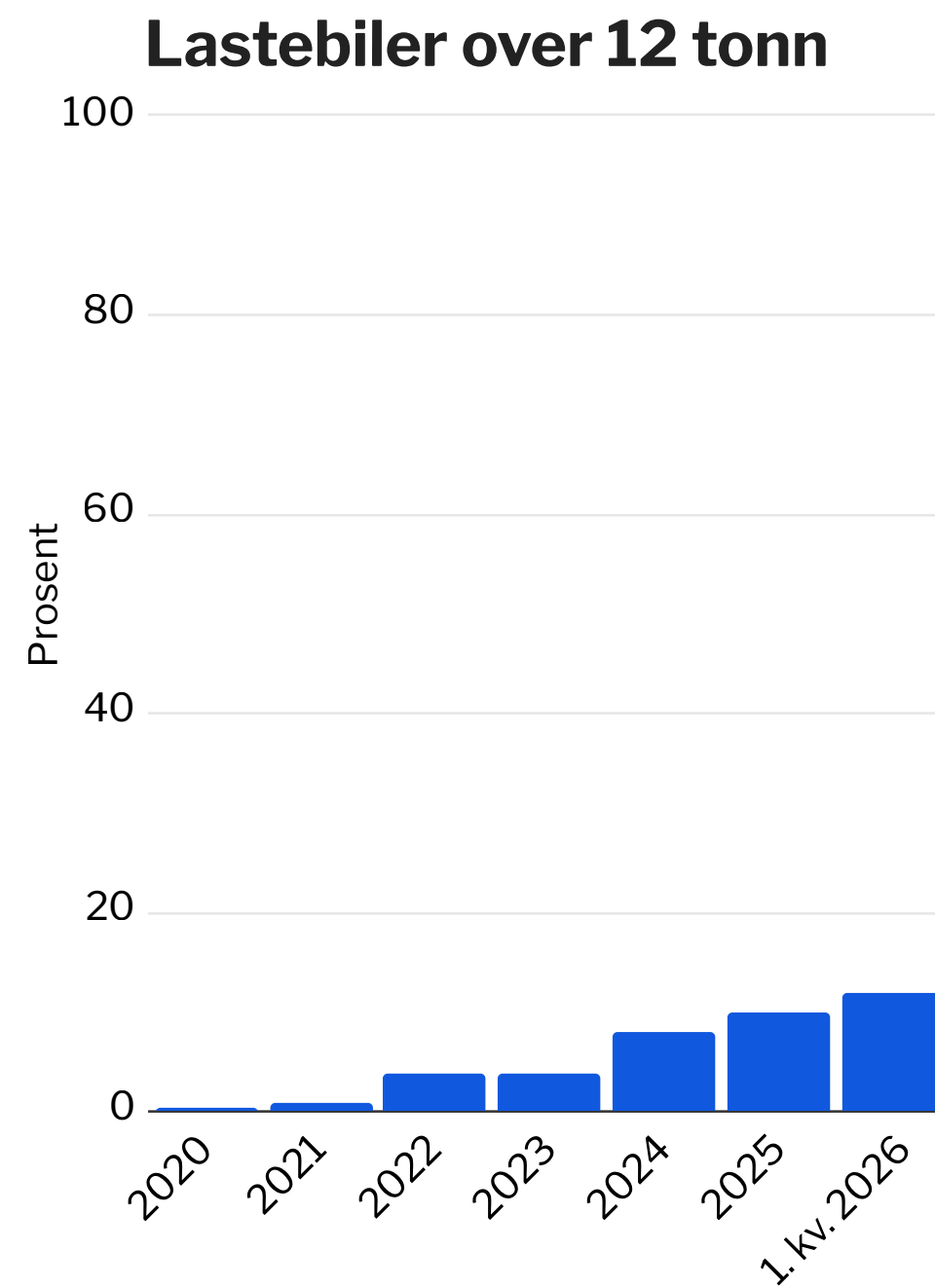
Det er forskjell på store og små lastebiler

Hittil i 2026 er nesten åtte av 10 nye lastebiler fossile. Men skiller vi mellom lette og tunge lastebiler ser bildet annerledes ut.

Tunge lastebiler som kjører langt er foreløpig vanskeligere å elektrifisere enn mindre lastebiler som kjører kortere. Den samme forskjellen ser vi mellom langdistansebusser og bybusser.

Kort og lett eller lang og tung?

Andel elektriske av nye lastebiler (over og under 12 tonn) og busser (langdistansebusser og bybusser), 2020–1. kvartal 2026.



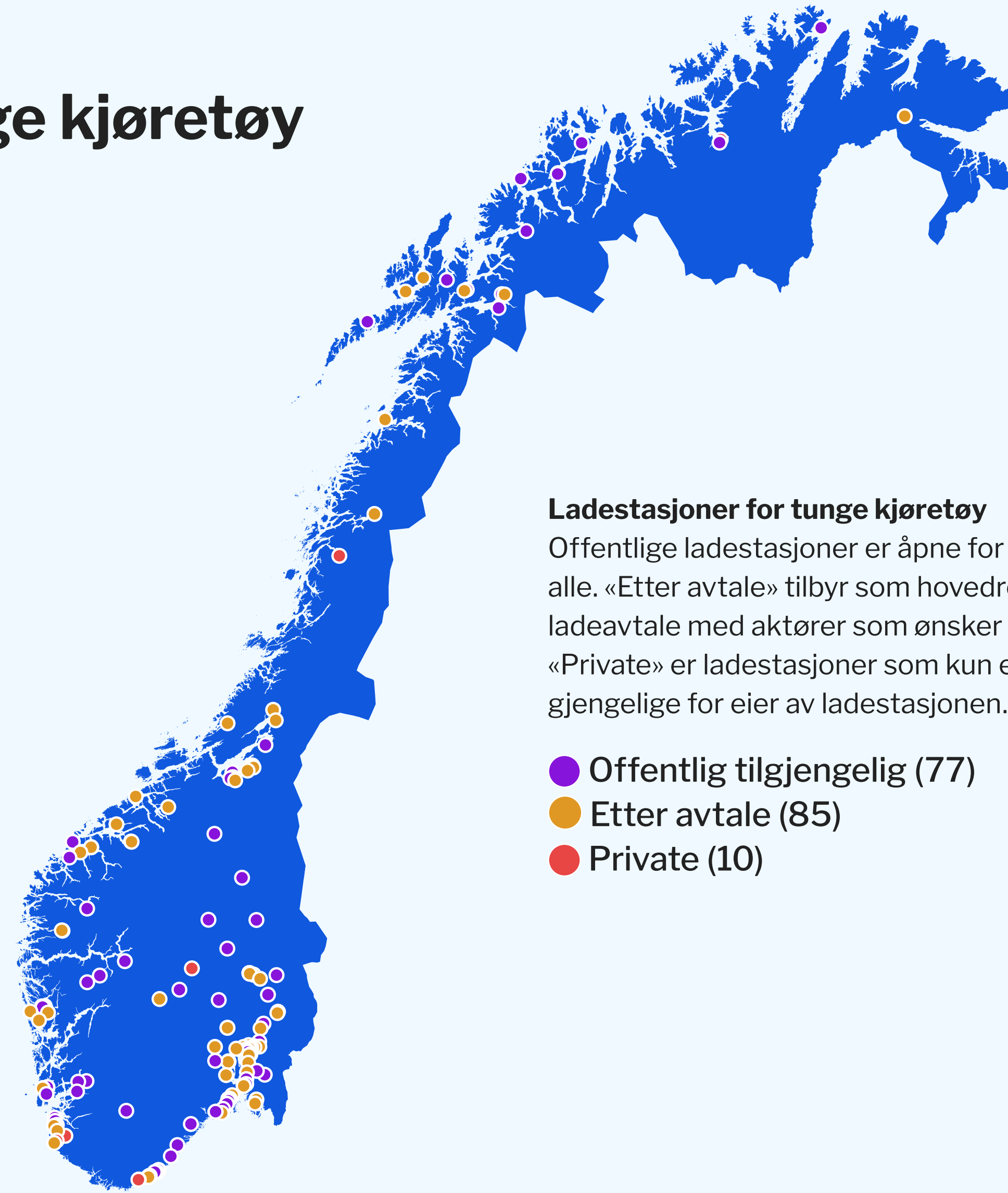
Kilde: tilnull.no (Data fra Statens vegvesen)

Fra 4 til 172 ladestasjoner for tunge kjøretøy

I 2022 var det fire ladestasjoner for tunge kjøretøy. I april 2026 er det 172.

Tilgang på ladeinfrastruktur er avgjørende for at flere skal kunne bytte ut fossile kjøretøy med elektriske. Dette gjelder også for tungtransport.

I 2022 var kun fire ladestasjoner tilrettelagt for tunge kjøretøy. Nå er det 172. Og flere ladestasjoner vil bli satt i drift i løpet av 2026.



Kilde: NOBIL

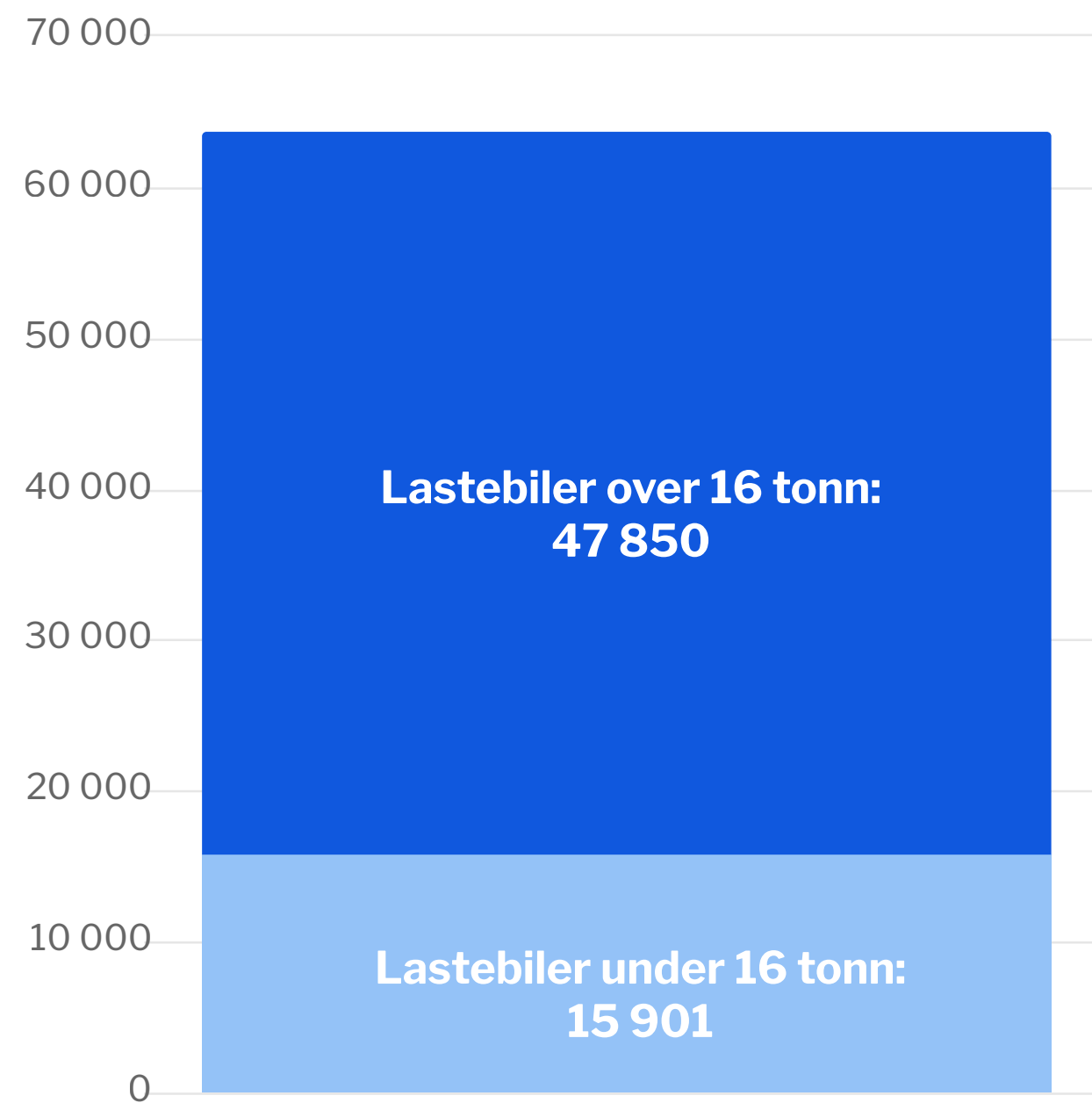
Tusenvis av lastebileiere

Det er nesten 64 000 lastebiler i Norge. De aller fleste er tunge lastebiler – beregnet for langtransport.

Det er en håndfull store transportselskaper i Norge, men over halvparten av alle lastebiler på norske veier eies av selskaper med mindre enn 10 lastebiler. Kun 10 prosent av alle lastebiler eies av selskaper med mer enn 100 lastebiler i flåten.

Flest tunge lastebiler

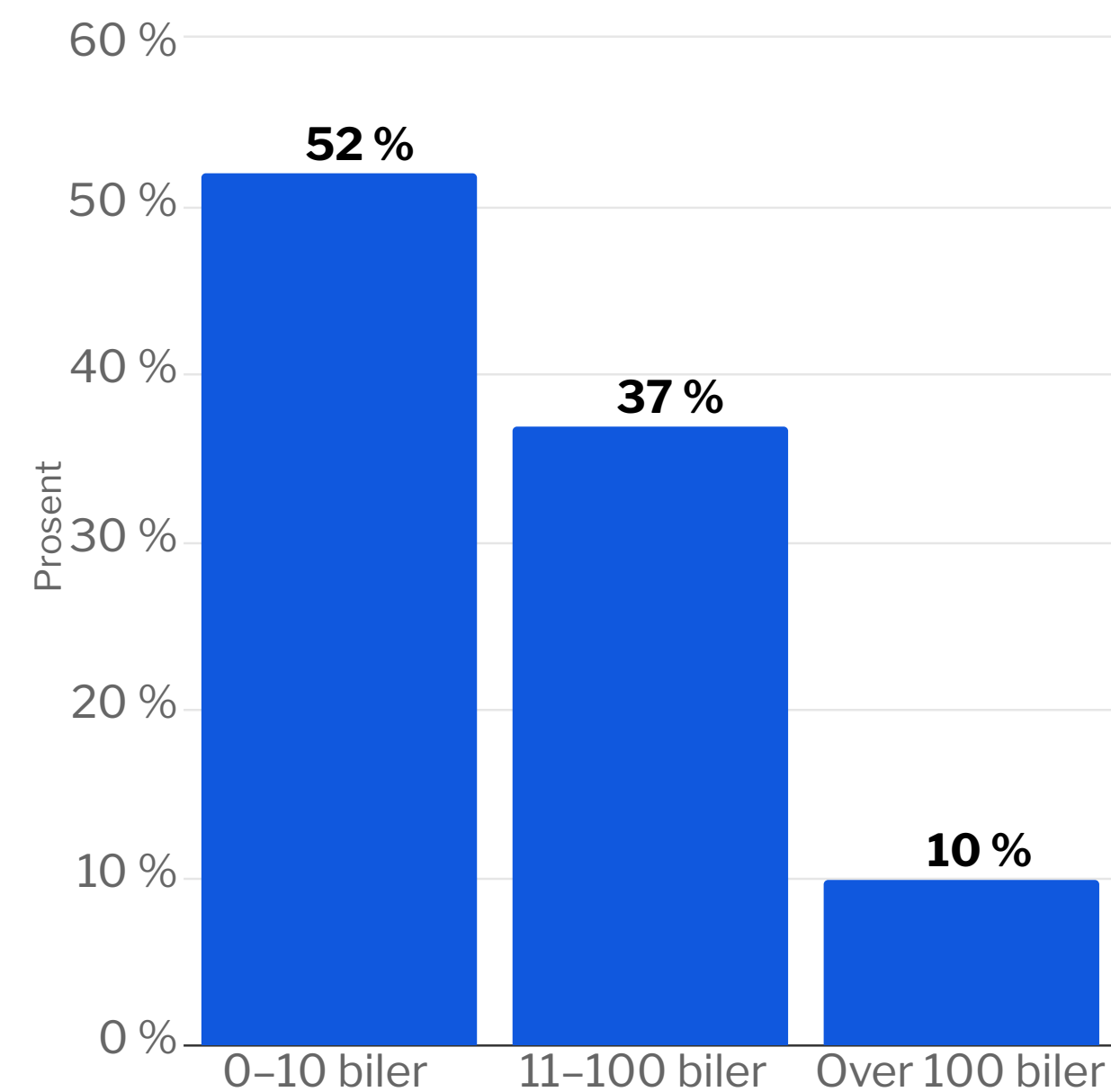
Lastebilparken fordelt på kjøretøy under og over 16 tonn.



Kilder: Statens vegvesen, NHO (2024) og selskapene selv.

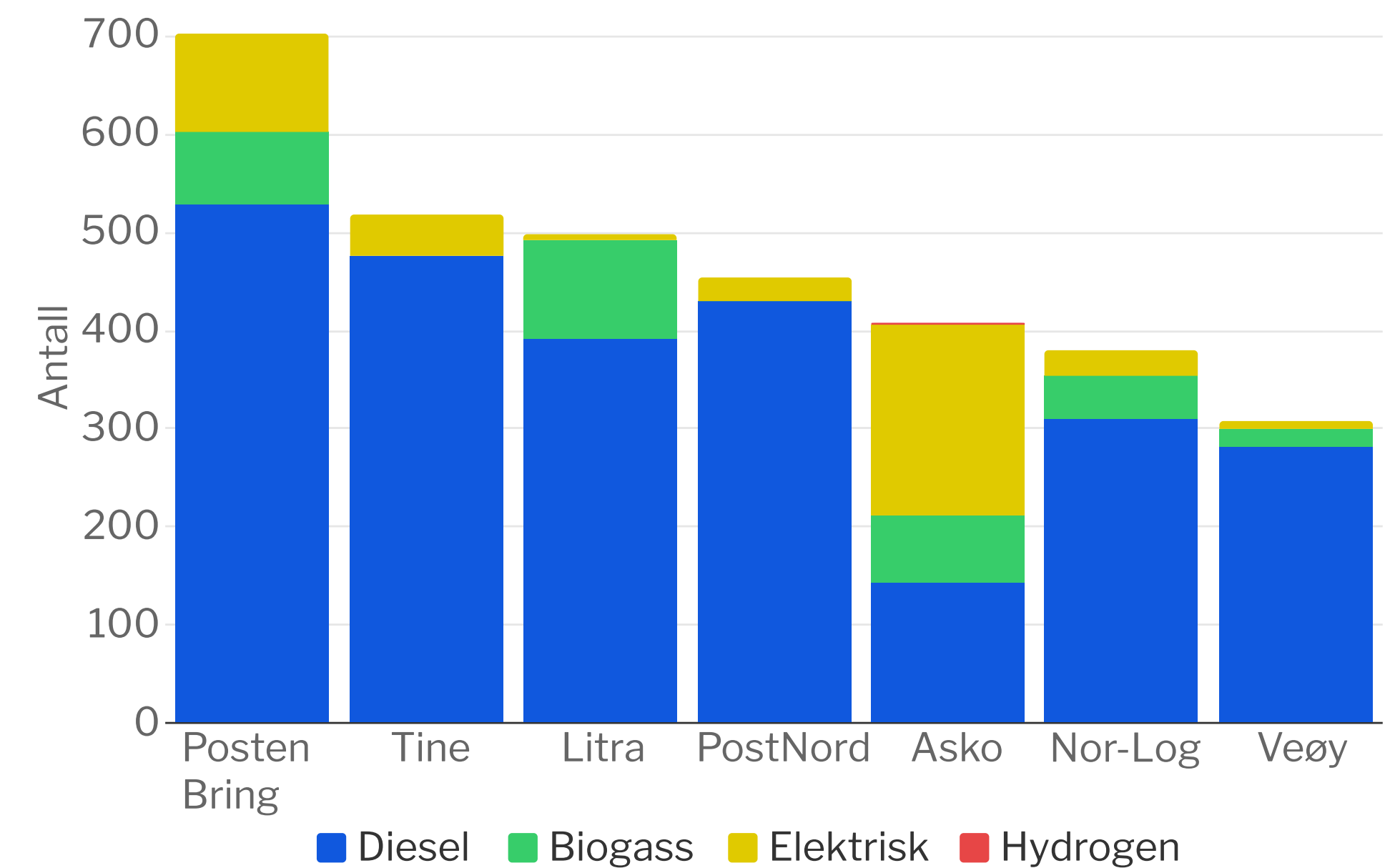
Mange selskaper med få biler

Lastebilparken fordelt på små og store eiere.



Elektrifiseringen har så vidt begynt i langtransportmarkedene

Lastebilparken (over 16 tonn) til noen av de største transportselskapene (over 300 biler), fordelt på drivstoff/teknologi, per 31.12.2025.



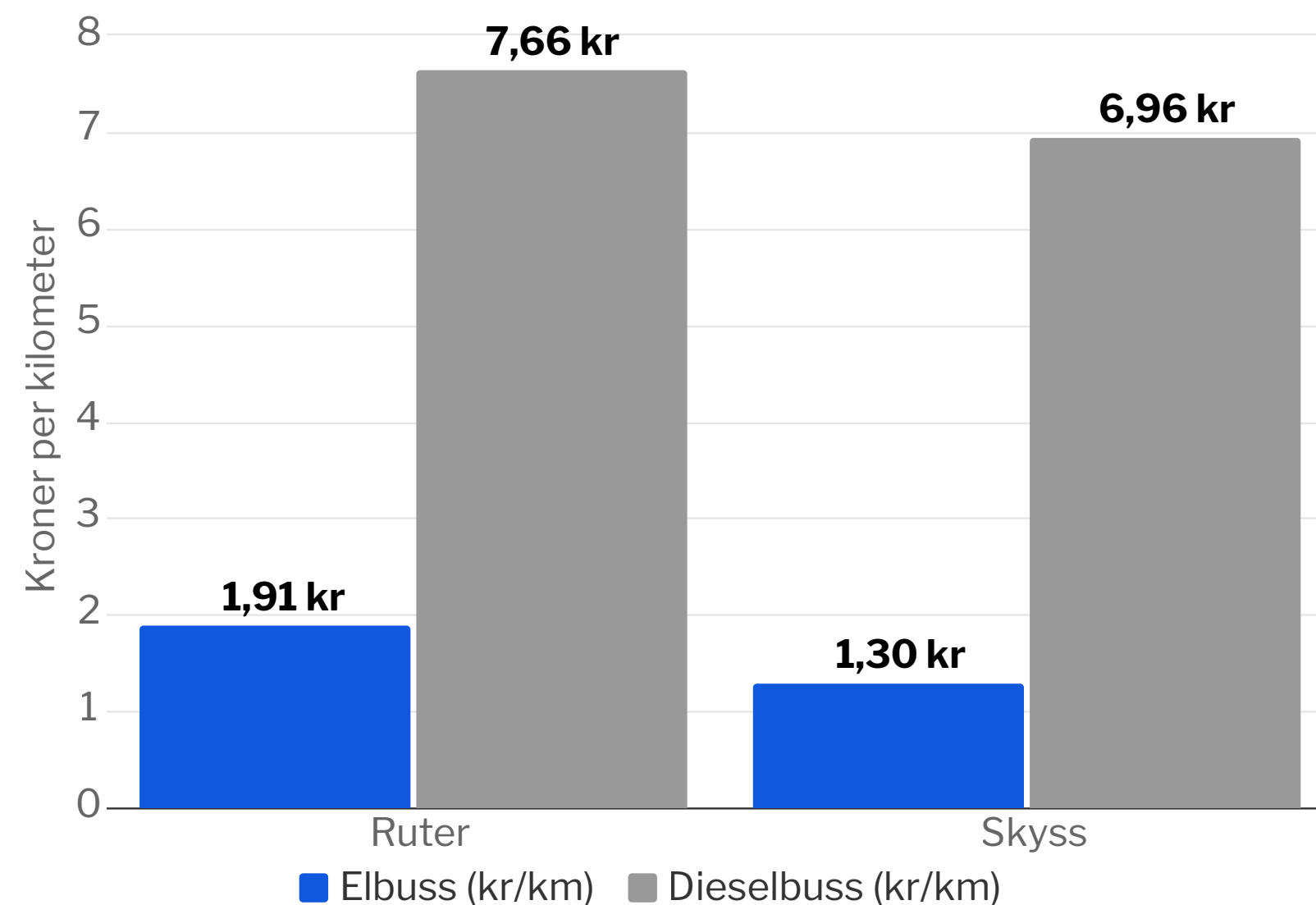
Penger spart med elektriske busser

Kollektivaktører som har investert i elektriske busser, som Ruter og Skyss, sparer millioner av kroner hvert år i reduserte energikostnader.

Grafene bygger på driftsdata fra henholdsvis Ruter og Skyss, samt årlige gjennomsnittspriser for diesel og strøm fra SSB. Merkostnad for kjøp av elbuss vs. dieselbuss, eller kostnader til infrastrukturinvesteringer som kan følge med overgangen til elektriske busser, er ikke inkludert i tallene.

Elbuss gir langt lavere energikostnader

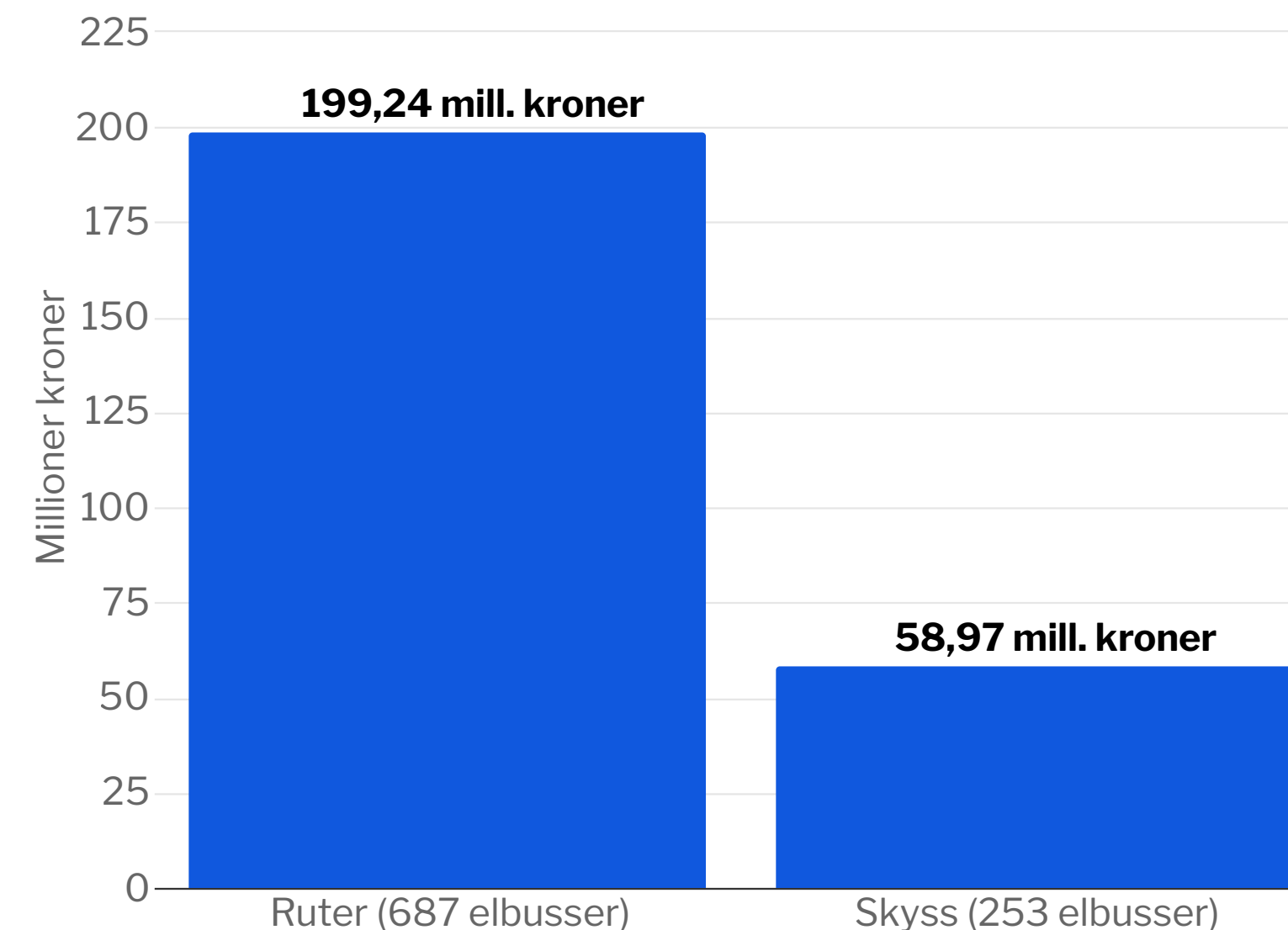
Ruter og Skyss sine estimerte energikostnader for elbuss og dieselbuss i 2025.



Kilder: Skyss, Ruter og SSB

Så stor er beregnet besparelse

Estimerte energikostnader som Ruter og Skyss sparer hvert år på elbussene de har i dag.



→ Forutsetninger

Fra SSB har vi hentet gjennomsnittspris på diesel i Norge (20,22 kr per liter), samt gjennomsnittlig strømpris inkludert nettleie og påslag i prisområde NO5 (0,97 kr/kWh) og NO1 (1,10 kr/kWh) i 2025. Nivået på nettleie og påslag er estimater, ikke eksakte tall.

Svingende bensin- og dieselpriser siden 1990

Prisjusterte tall fra SSB viser at drivstoffprisene har svingt voldsomt de siste 35 årene – fra under tolv kroner literen til over tretti kroner på det meste.

Våren 2022 – da samfunnet var i ferd med å gjenåpne etter pandemien – var det flere måneder på rad med bensinpriser over 25 kroner per liter. I juni 2022 kostet en liter bensin og diesel henholdsvis 30,1 og 28,3 kroner (2026-priser).

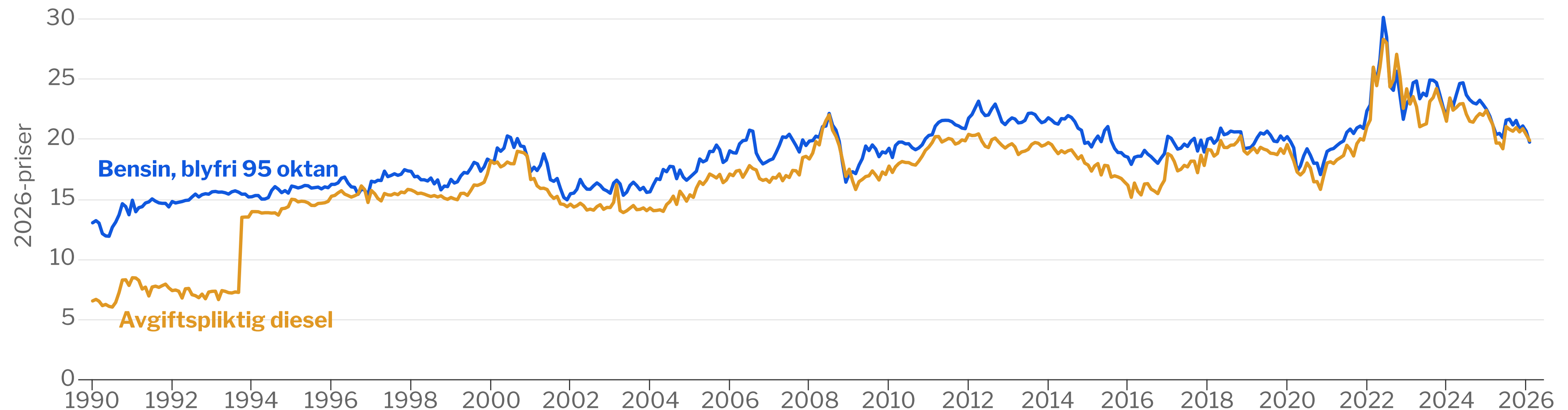


→ Prisjustering

Vi har brukt konsumprisindeksen (KPI) fra Statistisk sentralbyrå (SSB) til å regne om historiske bensin- og dieselpriser (1990–2026) til mars 2026-priser. På den måten blir prisene sammenlignbare over tid.

Bensin- og dieselpriser

Månedlige drivstoffpriser i Norge, fra januar 1990 til februar 2026, i 2026-priser.



Kilde: SSB, tabell 09654 og tabell 14709

2

Energi

- Innledning | Energi
- Vi bruker mindre energi
- Vi bruker mer strøm enn fossil energi
- Tre sektorer står for nesten all bruk av fossil energi
- Strømforbruket har økt med 34 TWh på 34 år
- Salg av drivstoff til veitrafikken synker
- Elektrifisering av sokkelen er kontroversielt – men kutter utslipp
- Fremdeles store utslipp fra produksjon av olje og gass
- Planlagt elektrifisering øker strømforbruket
- Snart er hvert tredje personbil elektrisk
- Over halvparten av nye busser er elektriske
- Norges kraftoverskudd er ikke stort nok til å erstatte all fossil energi
- Hvorfor trenger vi ikke 124 TWh fornybar energi for å erstatte 124 TWh fossil?
- Hvor mye øker strømforbruket?
- Mange ønsker å koble seg på strømmettet
- Tre år på rad med under 1 TWh ny kraft
- Langt unna energiintensitetsmålet
- Strømforbruket i bygg øker – må spare 8,9 TWh før 2030

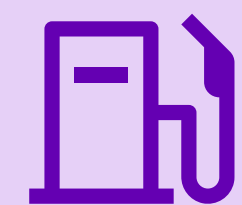
NØKKELTALL



56,6 %
fornybar energi



1 TWh
økt strømforbruk per
år siden 1990



30 %
nedgang i bensin-
salg siden 2015



590 GWh
ny kraftproduksjon
i drift i 2025



1,1 TWh
strøm spart i bygg

Innledning | Energi

Siden 2015 har forbruket av fossil energi gått ned hvert eneste år.

Det skjer et grønt energi- og teknologiskifte i Norge. Det går ikke fort, men sakte men sikkert reduseres forbruket av fossil energi til fordel for fornybar energi. 56,6 prosent av all energibruk i Norge er nå fornybar.

Strøm er i mange tilfeller mer effektivt enn fossil energi. En elbil er for eksempel mye mer energieffektiv enn en bensinbil. Vi trenger derfor ikke 124 TWh fornybar energi for å erstatte 124 TWh fossil energi. Det er likevel bred enighet om at vi trenger mer kraft frem mot 2050.

Prognosene for hvor mye strøm vi trenger er usikre, men én ting er sikkert: Kraftutbyggingen har nesten stoppet opp. I 2025 ble det satt i drift 590 GWh ny fornybar kraft i Norge. 2025 er tredje år på rad der vi satt i drift mindre enn 1 TWh fornybar energi i løpet av et år.

Samtidig som vi bygger ut lite ny kraft, ligger vi langt bak målet om å bedre energiintensiteten med 30 prosent og å spare 10 TWh strøm i bygg innen 2030.



→ 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 2024 var Norges samlede energibruk 286 TWh.

Vi bruker mindre energi

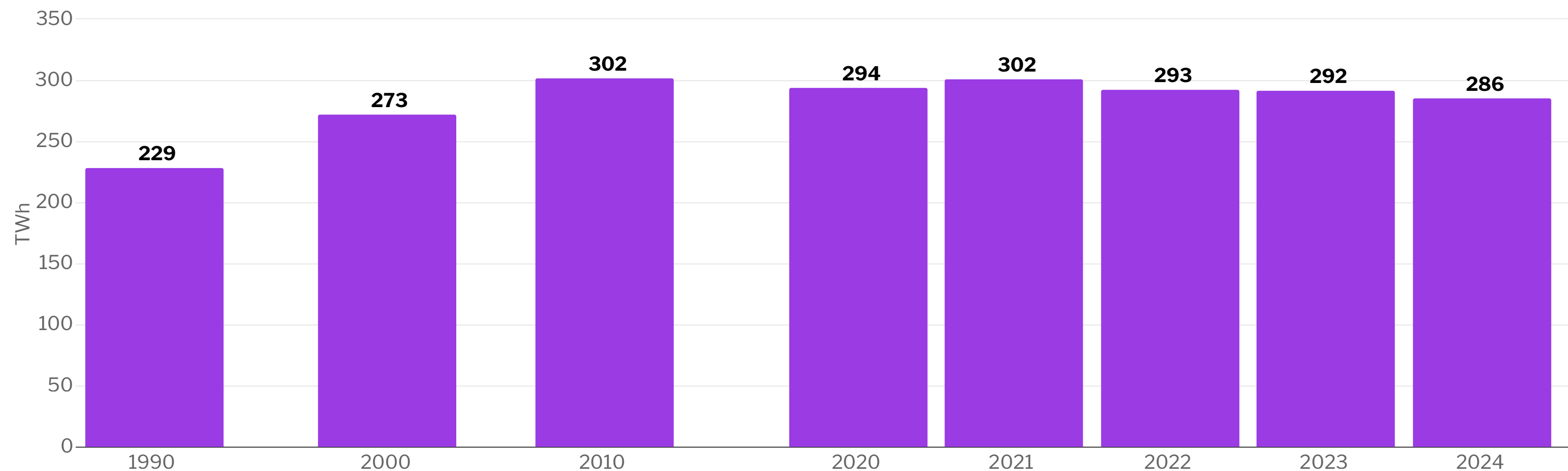
I 2024 brukte vi 286 Terawattimer (TWh) energi i Norge. Energiforbruket er redusert tre år på rad.

Når vi summerer all energibruk i Norge, inkluderer vi både forbruk av strøm og varme i boliger og andre bygg og all energibruk i næringer, i produksjon av olje og gass og energibruk i industrien bortsett fra energi som brukes som råstoff. Også energi brukt som drivstoff – slik som bensin, diesel og biodrivstoff – teller også med.

Forbruket i 2024 var 26 prosent høyere enn i 1990, men de siste tre årene har forbruket gått noe ned.

Svak nedgang tre år på rad

Samlet forbruk av energi i Norge, 1990–2024.



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

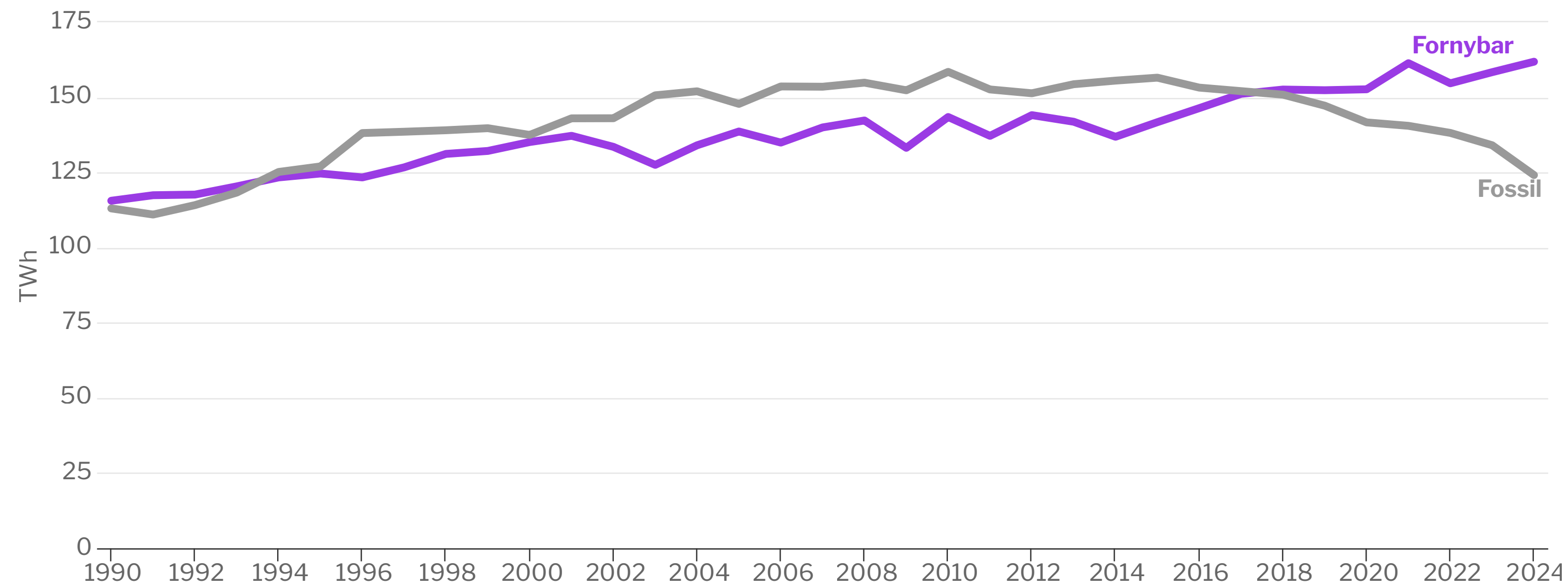
En større del av energiforbruket er fornybart

I 2024 var forbruket av fornybar energi i Norge på rekordhøye 162 TWh.

De siste ni årene har samlet forbruk av fossil energi i Norge gått ned hvert eneste år. I 2024 var det fossile energiforbruket på 124 TWh i 2024 – ned fra 157 TWh i 2015. Fornybarandelen har økt fra 47,5 prosent i 2015 til 56,6 prosent i 2024.

Linjene krysset i 2018 – og har fortsatt i hver sin retning etter det

Fossil og fornybar energibruk i Norge, 1990–2024.



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

Vi bruker mer strøm enn fossil energi

Norges totale energibruk var på 286 TWh i 2024. Gass og diesel utgjør de største fossile energikildene.

For å summere all energi som brukes til energiformål i Norge, regnes både drivstoff, strøm, og gass om til energiinhold i terawattimer. Av et forbruk på 286 TWh, utgjør strøm 139 TWh.

Fossil gass – som vi i all hovedsak bruker i produksjon av olje og gass – utgjør 42 TWh eller rundt en tredjedel av fossil energibruk.

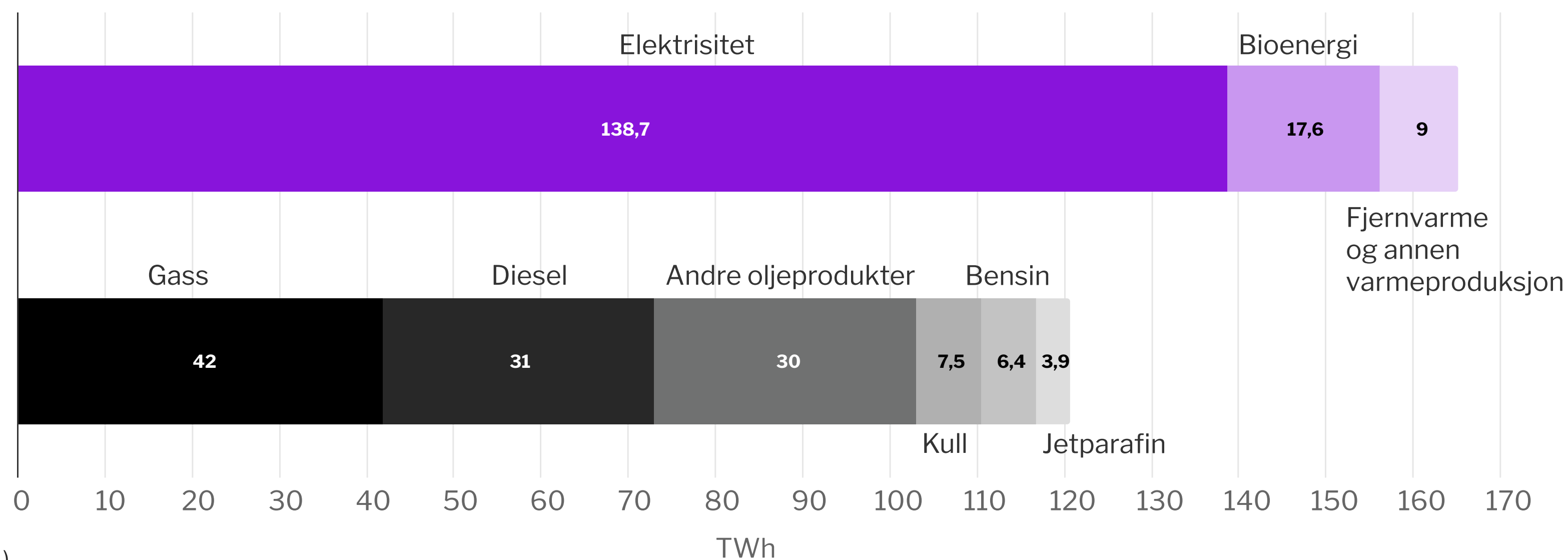


→ Energibruk i Norge

Det inkluderer både forbruk av strøm og varme i boliger, drivstoff i kjøretøy, energi vi bruker i industrien og i produksjon av olje og gass, og all annen energi som brukes til energiformål.

Vi bruker 124 TWh fossil energi

Total energibruk i Norge inkl. forbruk til energiproduksjon, 2024.



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

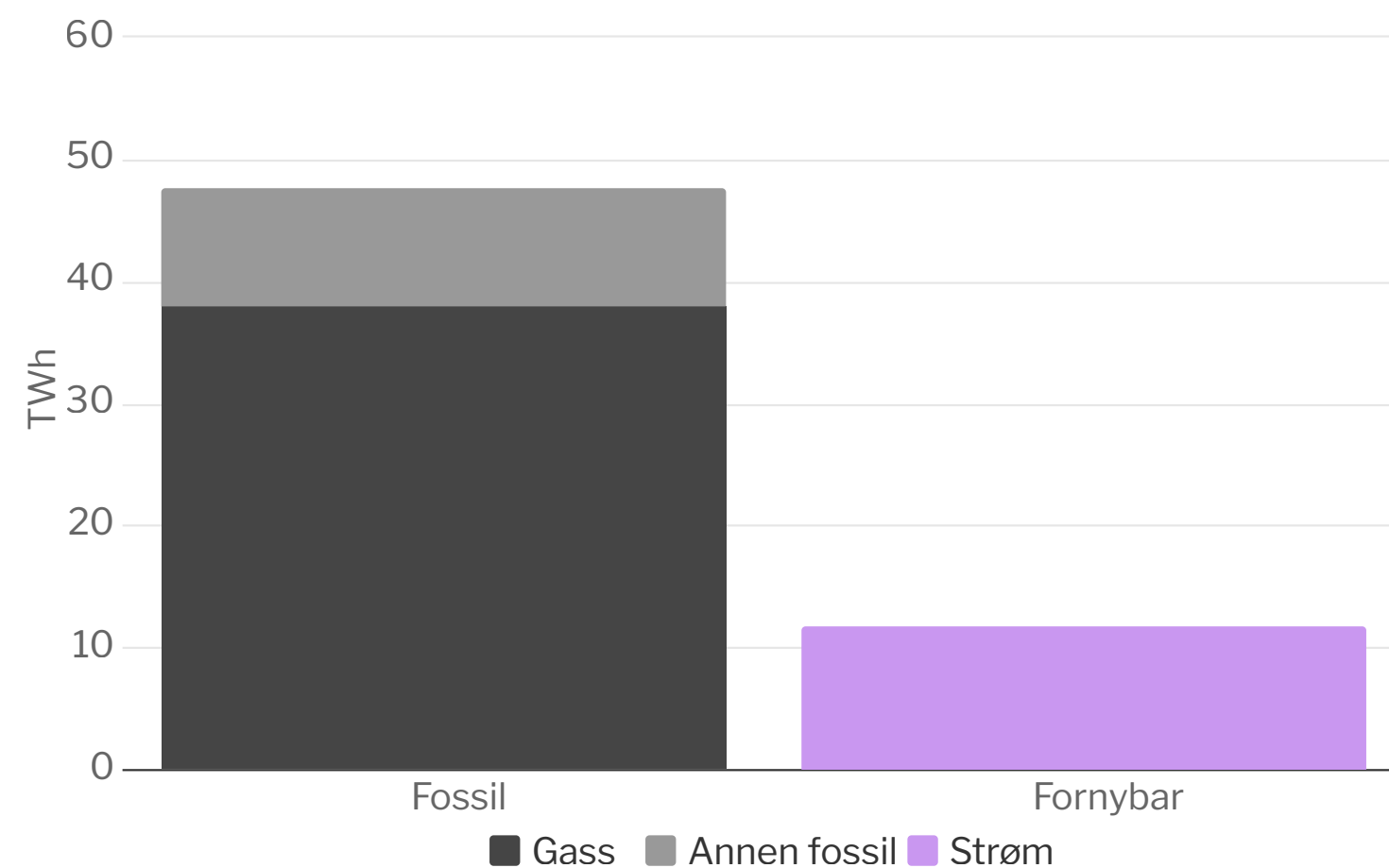
Tre sektorer står for nesten all bruk av fossil energi

112 TWh av 124 TWh fossil energibruk i Norge brukes i produksjonen av olje og gass, transport og industrien.

Gass bruker vi først og fremst til olje- og gassutvinning på sokkelen. Kull brukes som reduksjonsmiddel i noen industriprosesser og olje bruker vi først og fremst som drivstoff i transportsektoren. I alle tre sektorer har fossilbruken gått ned fra 2023 til 2024, mens fornybarbruken har gått opp.

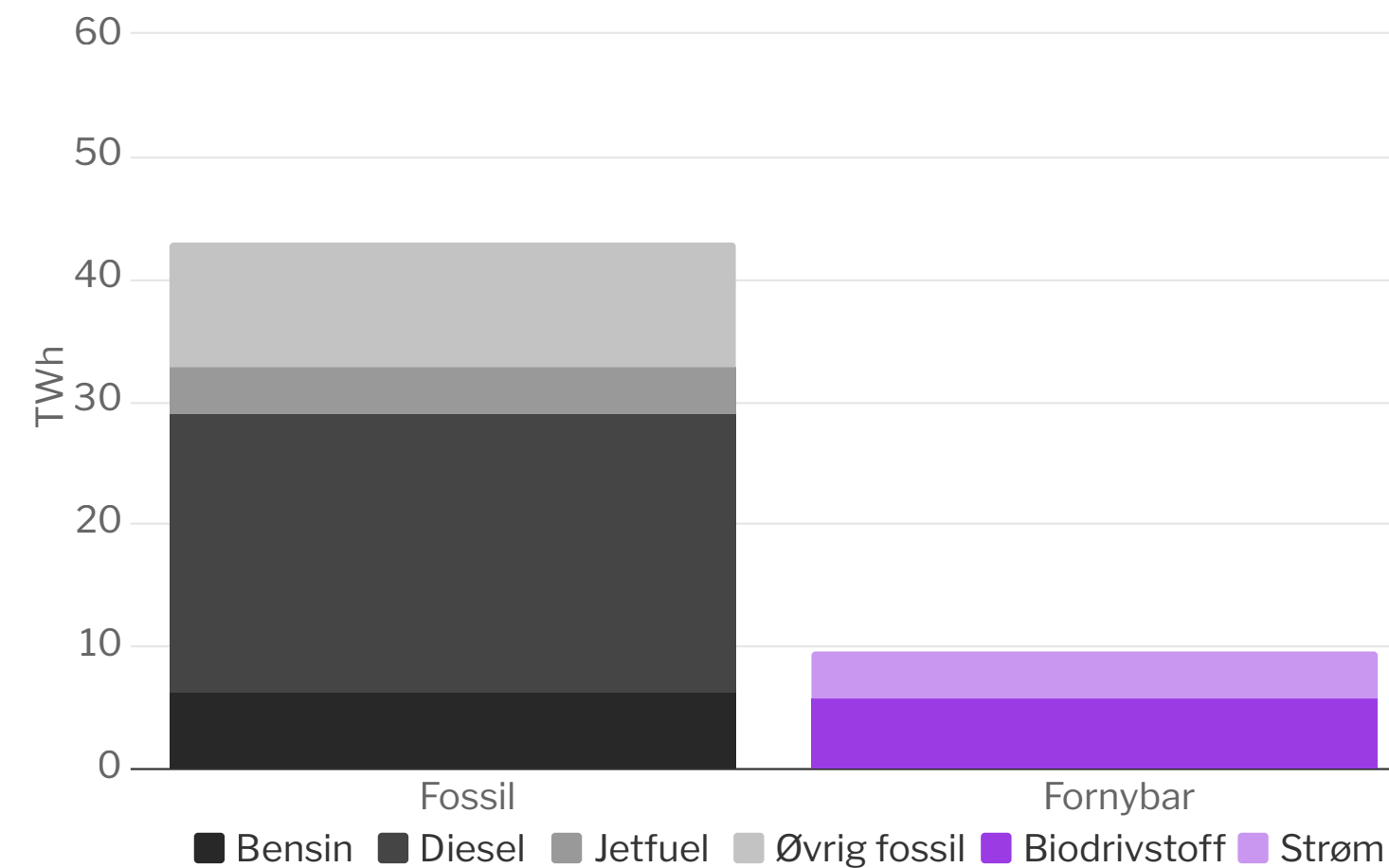
Energibruk i produksjon av olje og gass

Fossil og fornybar energibruk i produksjon av olje og gass, 2024, i TWh.



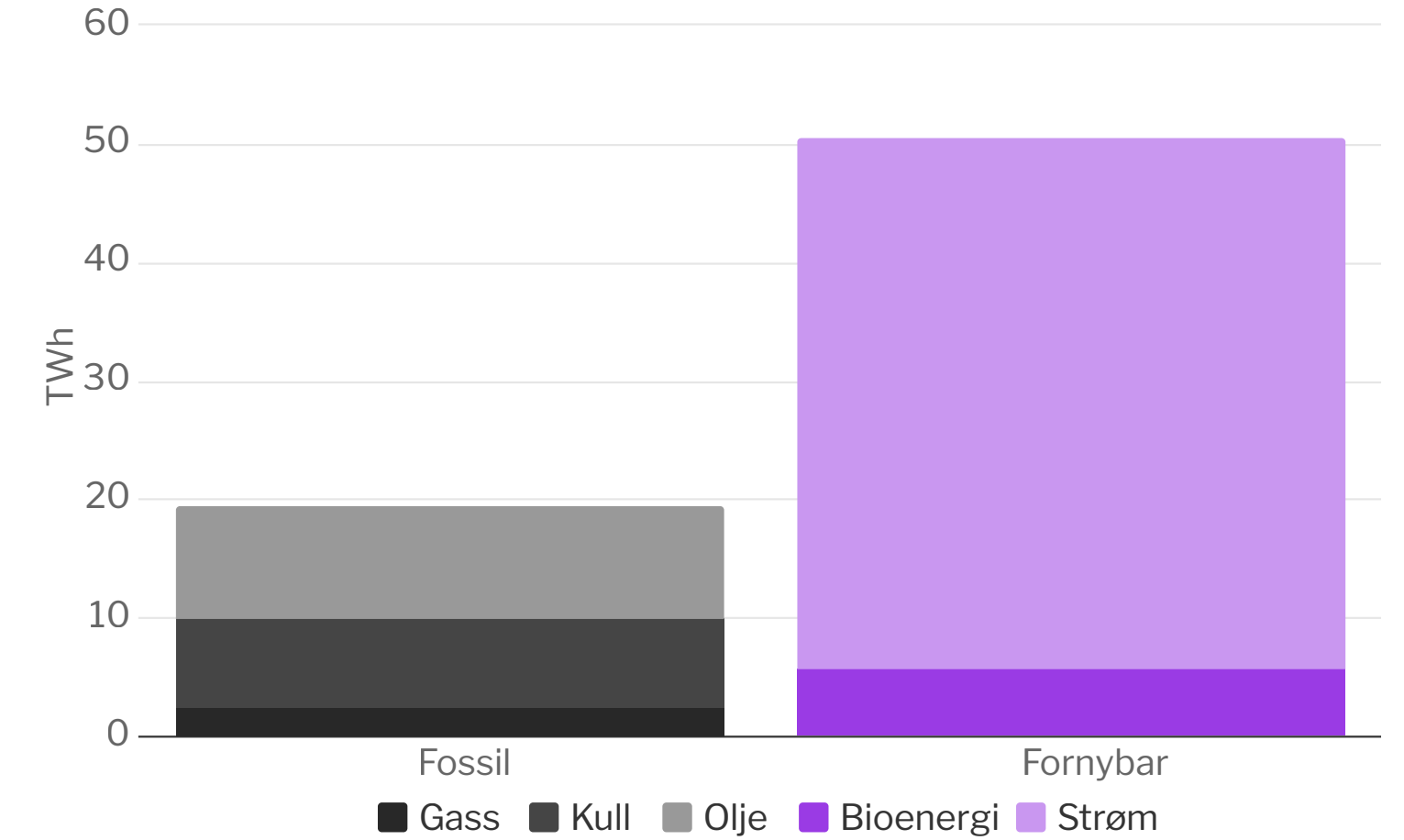
Energibruk i transport

Fossil og fornybar energibruk i transport, 2024, i TWh.



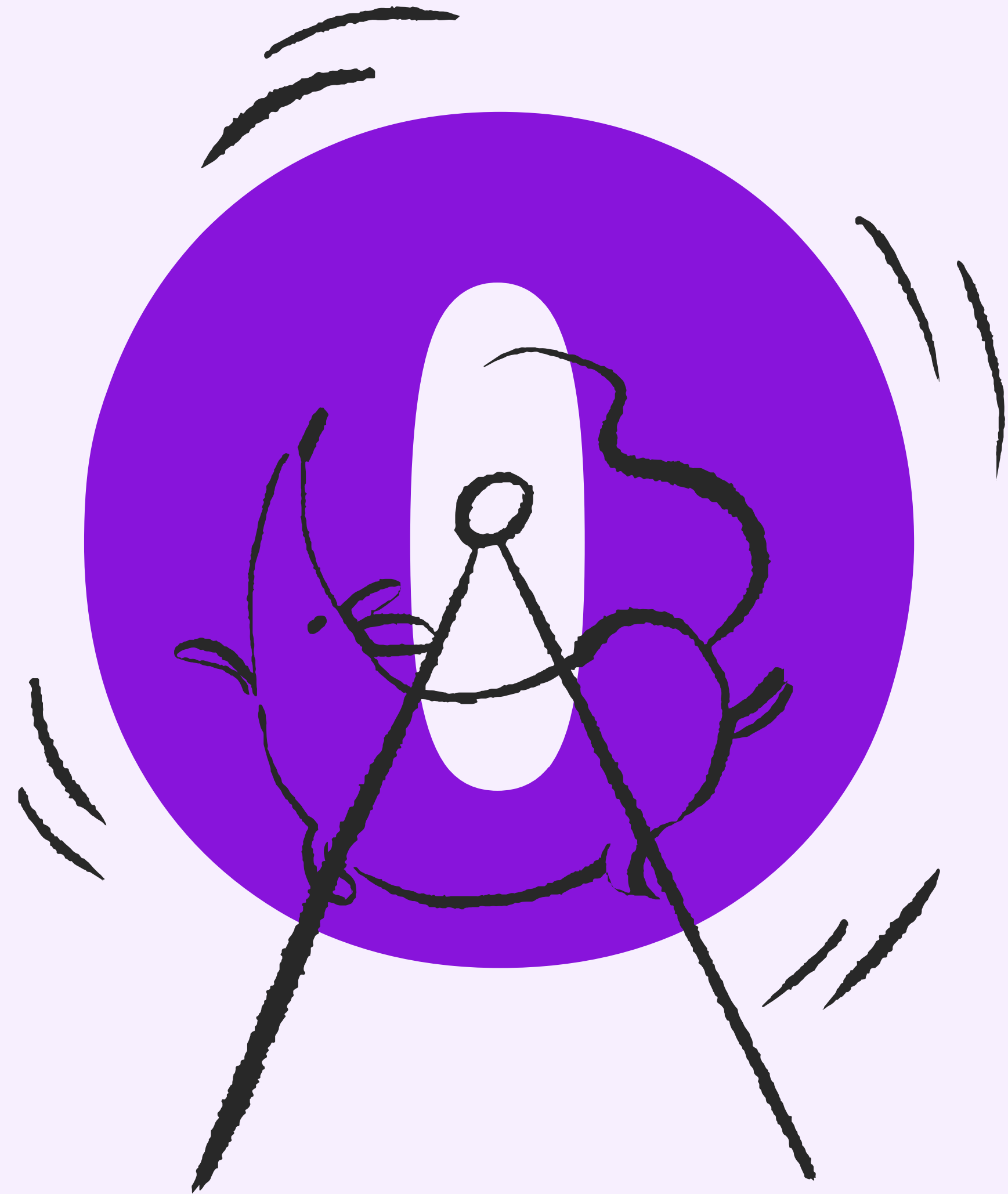
Energibruk i industrien

Forbruk av fossil og fornybar energi i industrien, 2024, i TWh.



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

Elektrifisering er nøkkelen til utslippskutt



Strømforbruket har økt med 34 TWh på 34 år

Siden 1990 har strømforbruket i Norge økt med i gjennomsnitt 1 TWh per år. Deler av veksten skyldes at strøm har erstattet fossil energi.

Sokkelen elektrifiseres

Forbruket av strøm i produksjon av olje og gass, inklusiv forbruket i oljeraffineri har økt fra 0,5 TWh i 1990 til nesten 12 TWh i 2024.

9 TWh mer strøm til boliger

Strømforbruket i husholdningene har økt fra 30,3 TWh i 1990 til 39,1 TWh i 2024. Befolkningsvekst og vekst i antall husholdninger er årsak til økningen.

Industrien bruker like mye strøm i dag som i 1990

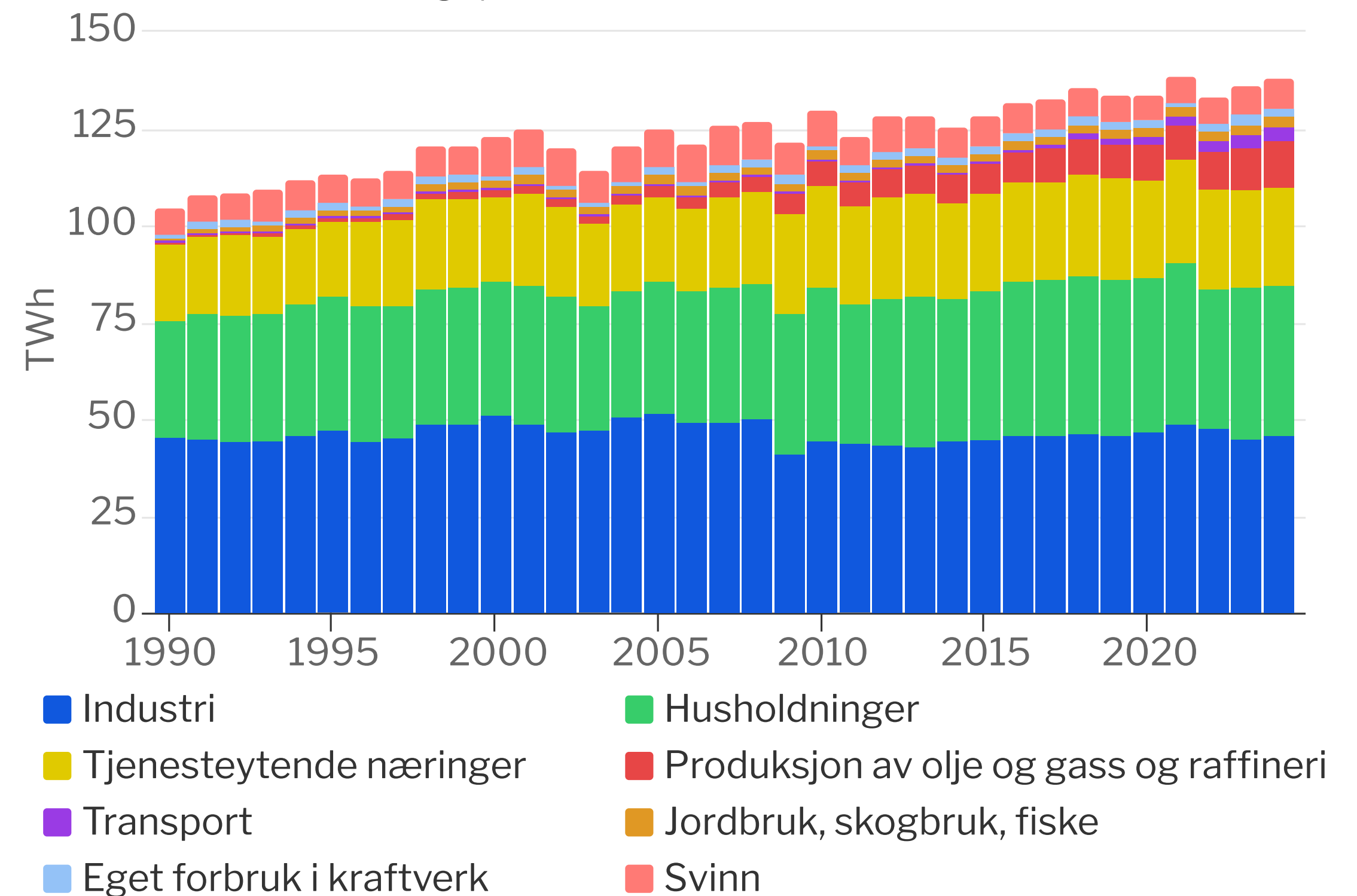
I 2024 brukte industrien 46 TWh. Det er like mye som i 1990.

Nesten 4 TWh strøm i transportsektoren

I 1990 ble strøm nesten utelukkende brukt i tog- og bane-transport i Norge. Elbilveksten er hovedgrunnen til at strømforbruket i transportsektoren har økt fra 0,5 TWh i 1990 til 3,8 TWh i 2024.

Strømforbruket har økt med 1 TWh i året

Forbruk av strøm i Norge per sektor, 1990–2024, i TWh.



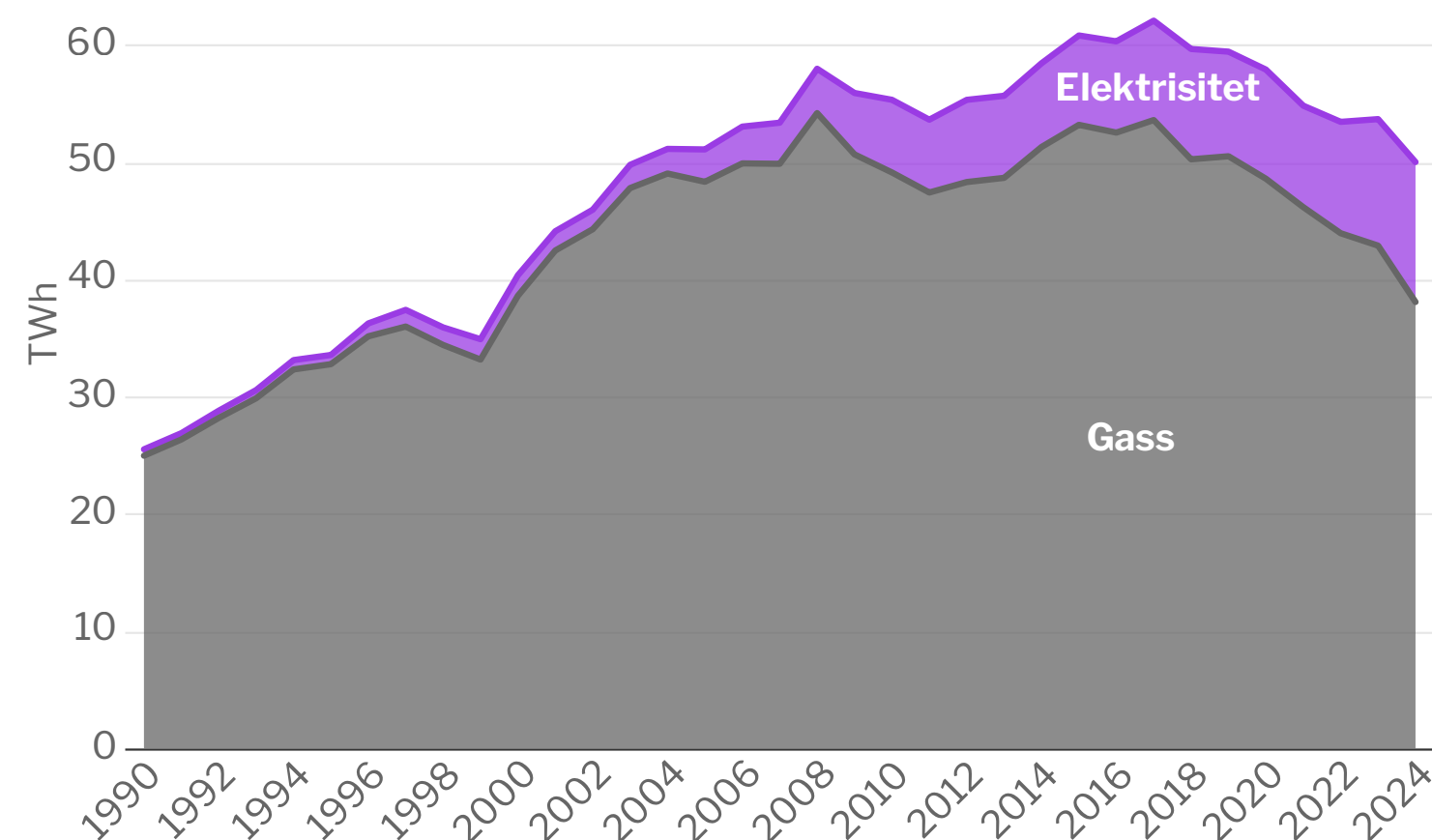
Kilde: SSB, tabell 11561

Strøm erstatter fossil energi og kutter utslipp

Siden 1990 har strømforbruket i Norge økt fra 106 til 139 TWh. Deler av økningen skyldes befolkningsvekst og økt aktivitet i næringslivet. Men strøm har også erstattet fossil energi.

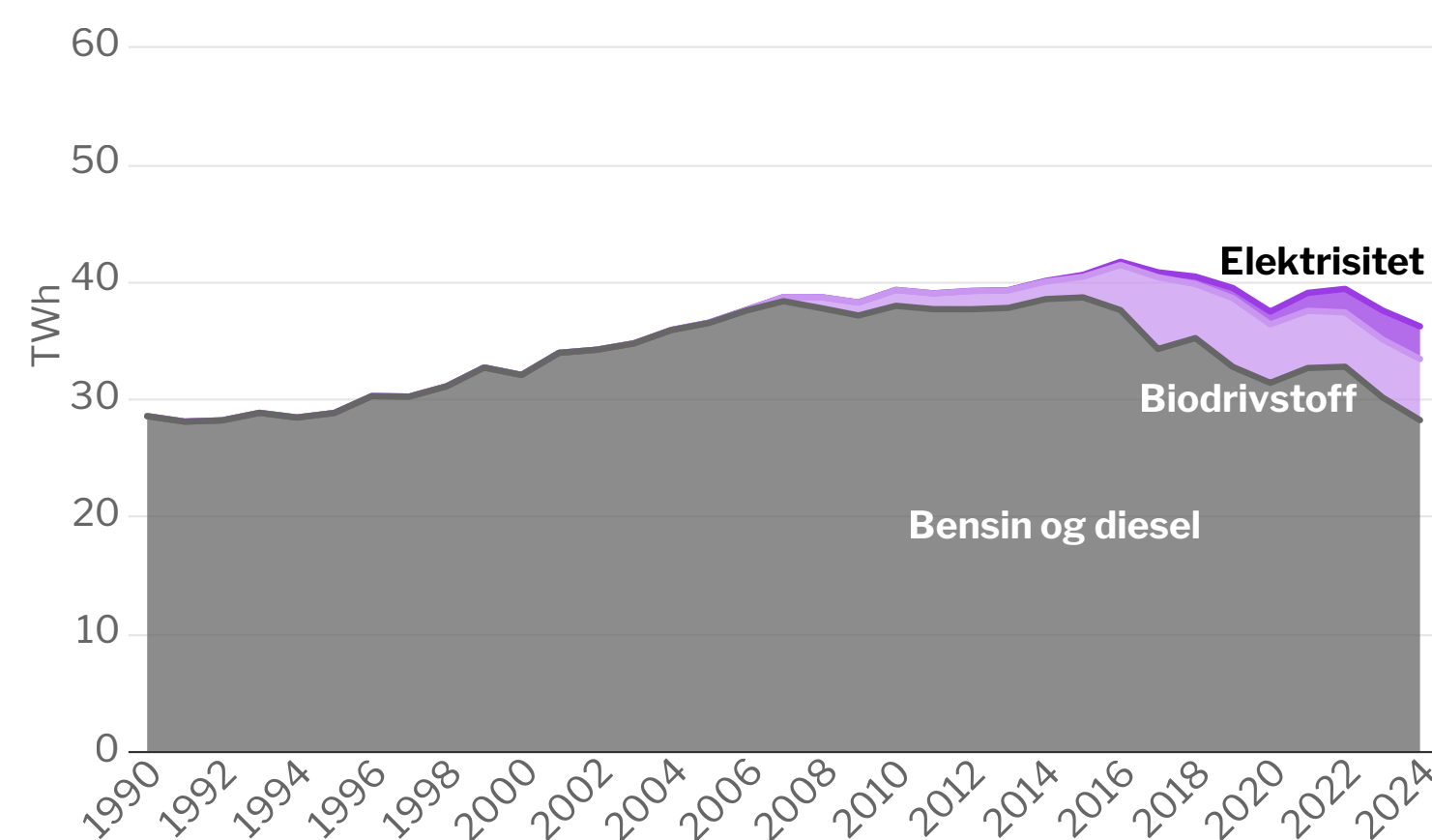
Strøm erstatter gass i produksjon av olje og gass

- I produksjon av olje og gass har strømforbruket økt fra under 1 TWh i 1990 til 11,9 TWh i 2024.
- Forbruket av gass er redusert fra en topp på 53,6 TWh i 2017 til 38,1 TWh i 2024.



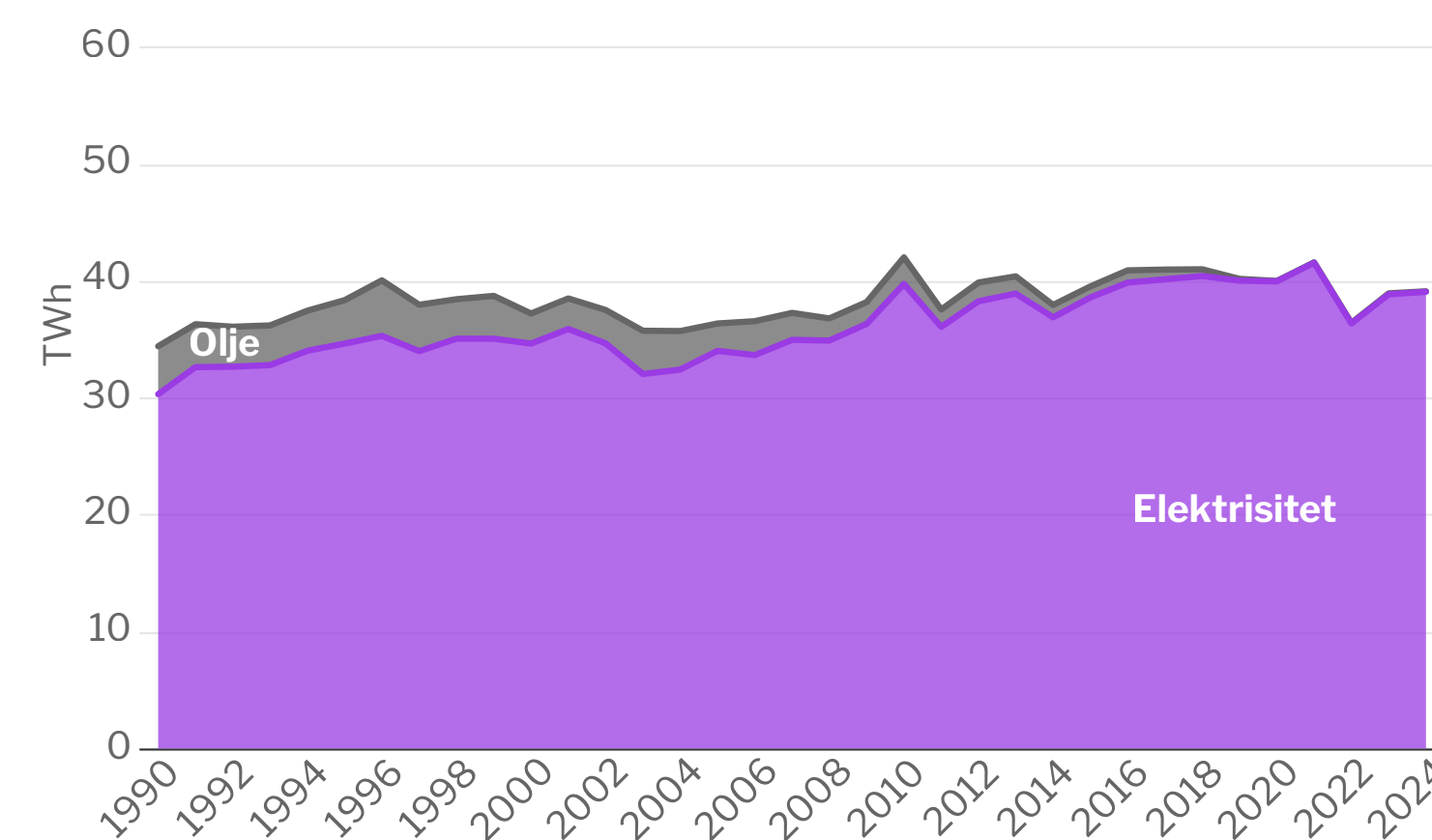
Strøm (og biodrivstoff) erstatter bensin og diesel i veitrafikken

- I veitrafikken har strømforbruket økt fra 0,2 TWh i 2015 til 2,8 TWh i 2024.
- Samlet forbruk av bensin og diesel er redusert fra en topp på 38,7 TWh i 2015 til 28,2 TWh i 2024.



Strøm erstatter oljefyring i husholdningene

- I husholdninger har strømforbruket økt med 8,8 TWh fra 1990 til 2024.
- 4 TWh olje er faset ut. Olje var allerede på god vei ut av energimiksen før forbudet mot oljefyring trådte i kraft i 2020.



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

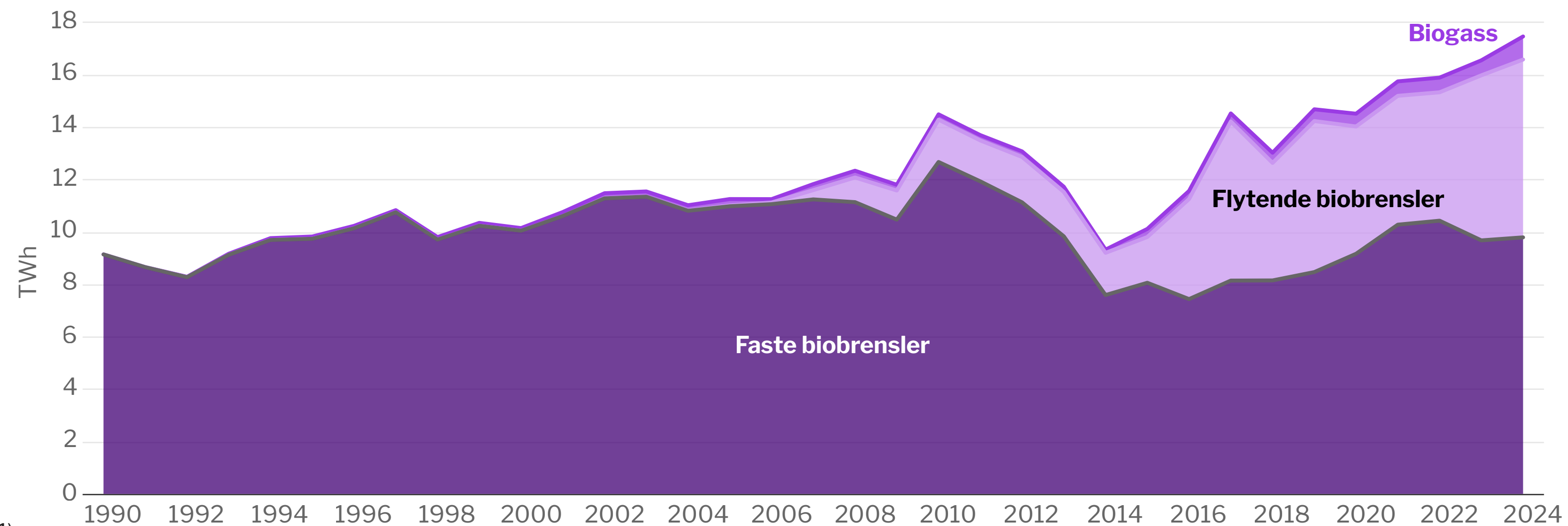
Doblet bruk av bioenergi

Bruken av bioenergi i Norge er fortsatt lav, men den har nesten doblet seg fra 1990.

Faste biobrensler som ved, pellets og biokull utgjør den største andelen av bioenergibruken. I 2024 ble det brukt 5,5 TWh i husholdninger og i 4,2 TWh i industrien. Flytende biodrivstoff har økt fra 0 i 1990 til 6,7 TWh i 2024. Mesteparten skyldes bruk i veitrafikken (4,6 TWh), men det brukes også noe biodrivstoff i resten av transportsektoren.

Dobbelt så mye bioenergi siden 1990 – biodrivstoff er forklaringen

Bruk av faste biobrensler, flytende biobrensler og biogass i Norge i TWh, 1990–2024.



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

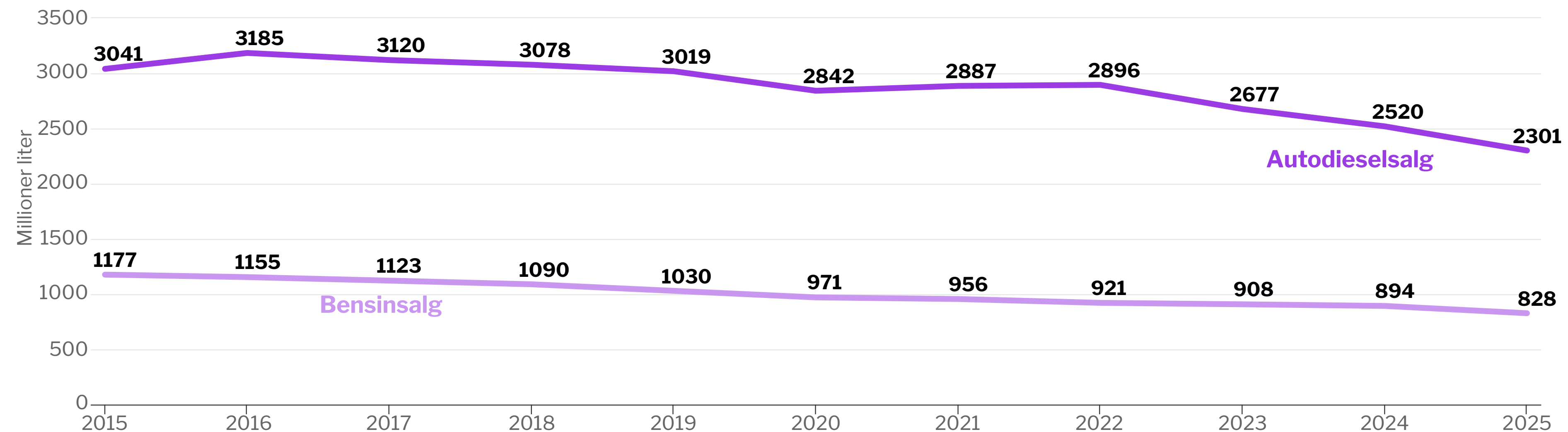
Salg av drivstoff til veitrafikken synker

Både diesel- og bensinsalget har gått ned. Dette skjer samtidig som elbilandelen øker.

Fra 2015 til 2025 gikk salget av bensin i Norge ned med 30 prosent mens salg av diesel i veitrafikken, også kalt autodiesel, sank med 24 prosent på samme tid.

Vi kjøper mindre bensin og diesel

Salg av bensin og autodiesel inkl. iblandet biodrivstoff i millioner liter per år, 2015–2025.



Kilde: tilnull.no (data fra SSB, tabell 13615)

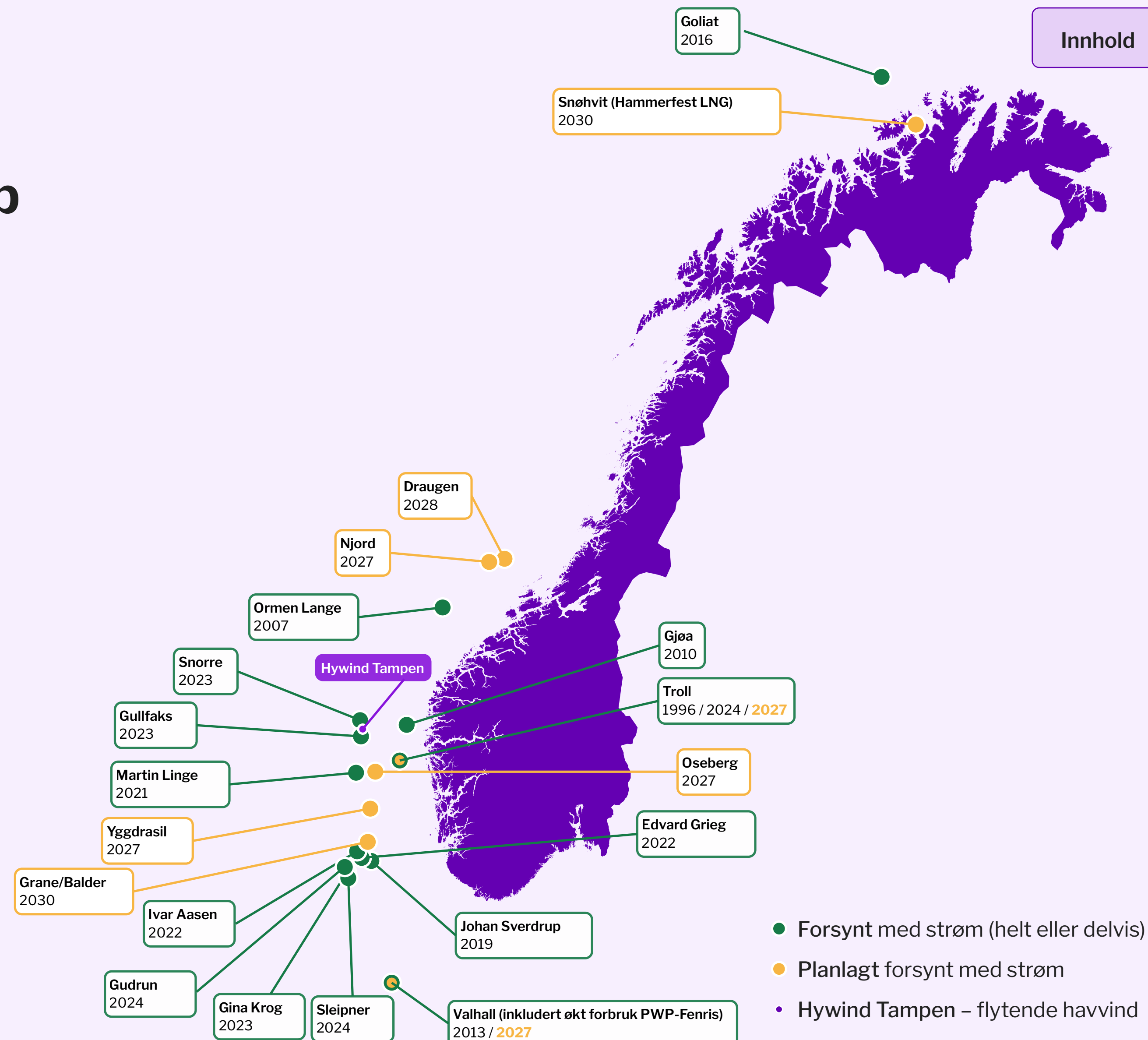
Elektrifisering av sokkelen er kontroversielt – men kutter utslipp

Norges klimagassutslipp ville vært nesten 4 millioner tonn høyere hvis vi ikke hadde elektrifisert sokkelen.

Troll A var den første oljeplattformen som ble elektrifisert i Norge i 1996. I dag er 14 av 36 plattformer eller feltområder helt eller delvis forsynt med strøm.

Strømforbruket i produksjon av olje og gass har økt fra 1,1 TWh i 1996 til i overkant av 11 TWh i 2025.

Flere felt og anlegg er planlagt elektrifisert frem mot 2030 og strømforbruket vil derfor øke til 16,5 TWh i 2030.



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

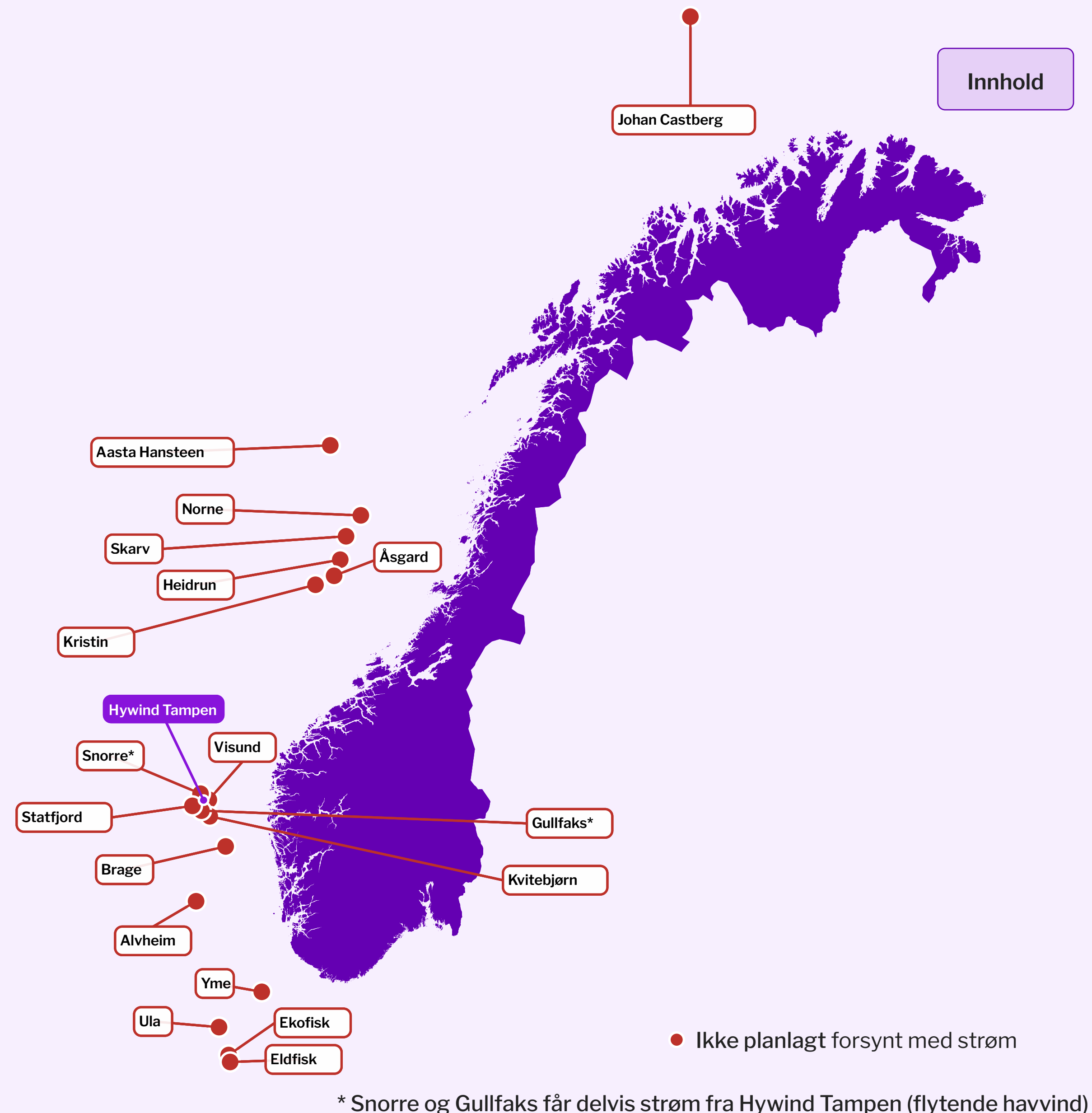
Fremdeles store utslipp fra produksjon av olje og gass

Halvpartene av utslippene fra petroleumssektoren kommer fra felt på norsk sokkel som ikke er planlagt elektrifisert.

Det har vært en betydelig vekst i antall felt og feltområder på norsk sokkel som helt eller delvis forsynes med strøm. Men 18 felt/feltområder er per i dag ikke planlagt elektrifisert med strøm fra land.

Blant disse 18 regnes også Snorre og Gullfaks som delvis forsynes med strøm fra den flytende havvindparken Hywind Tampen, men som fremdeles har store gjenværende utslipp.

I 2024 var klimagassutslippene fra disse 18 feltene/feltområdene på 5,6 millioner tonn.



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

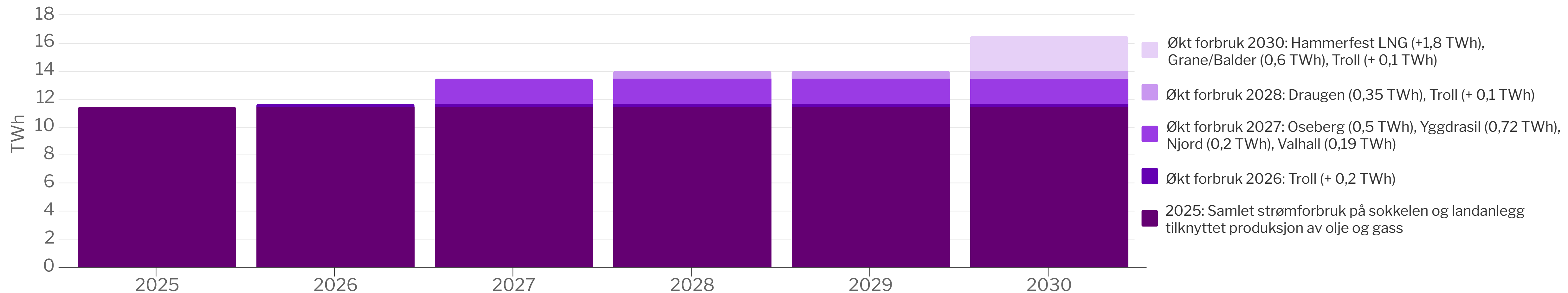
Planlagt elektrifisering øker strømforbruket

11,6 TWh av Norges strømforbruk går til produksjon av olje og gass. Vedtatte og planlagte elektrifiseringsprosjekter øker forbruket med 5 TWh.

Prosjekter som allerede er vedtatt og godkjent av myndighetene kommer til å øke strømforbruket med 4,4 TWh. Grane/Balder som foreløpig ikke er vedtatt eller godkjent krever ytterligere 0,6 TWh.

Strømforbruket kan være 42 prosent høyere i 2030

Planlagt økt strømforbruk i produksjon av olje og gass, 2025–2030.



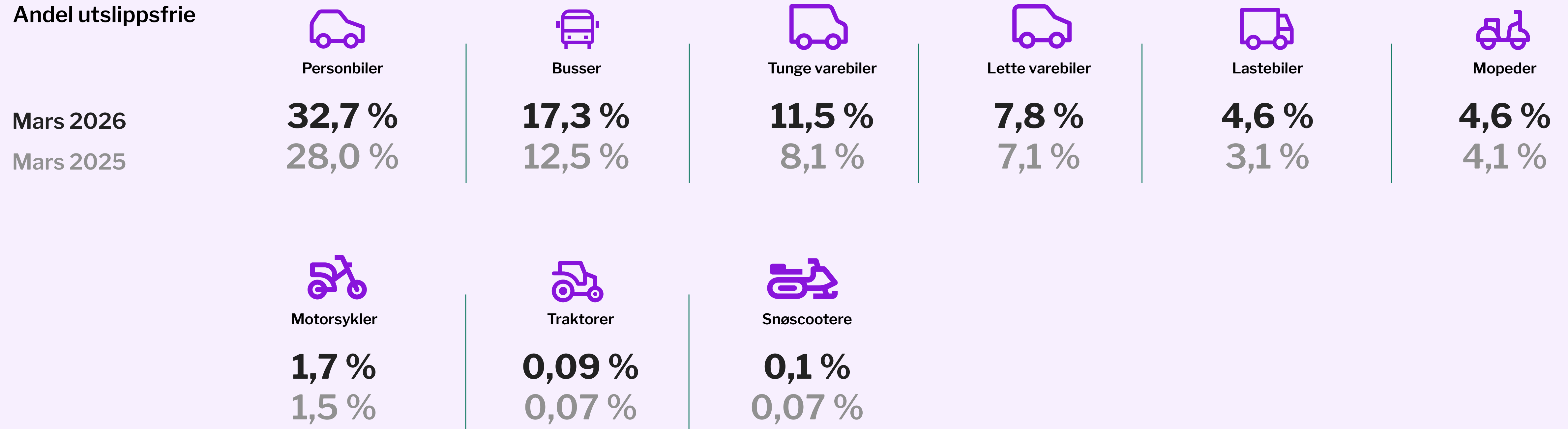
Kilde: Data er samlet inn av Norsk klimastiftelse fra de respektive operatørene

Snart er hvert tredje personbil elektrisk

I løpet av 2026 kommer antallet elektriske personbiler til å passere en million. Da vil hver tredje personbil være en elbil.

Per mars 2026 er 17,3 prosent av alle busser og 11,5 prosent av alle tunge varebiler elektriske.

Andel utslippsfrie



Kilde: tilnull.no (data fra Statens vegvesen)

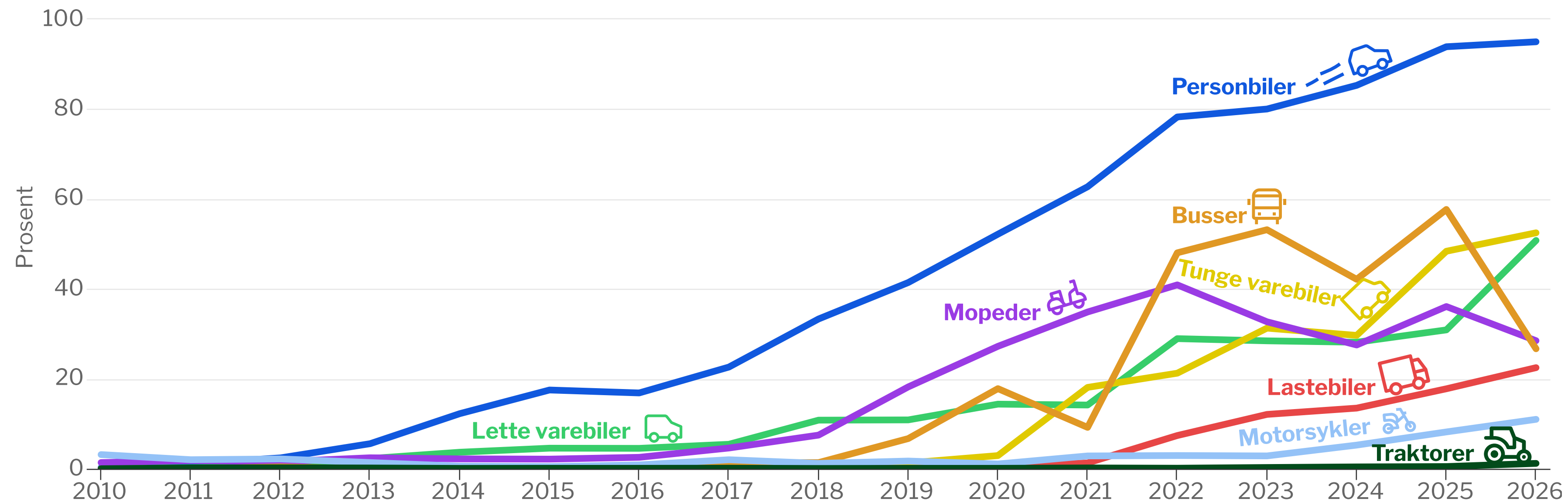
Over halvparten av nye busser er elektriske

I 2025 var 94 prosent av nye personbiler, inkludert bruktimporterte, elektriske.

57,7 prosent av nye busser var også elektriske, og rett under 50 prosent av nye tunge varebiler. I de andre kategoriene er fortsatt mer enn halvparten av nye kjøretøy fossildrevne. Tallene inkluderer både nybilsalg og bruktimport.

Elbilsalget når nye høyder

Andel nye elektriske kjøretøy (per år 2010–mars 2026). Bruktimport er inkludert.



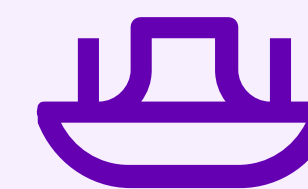
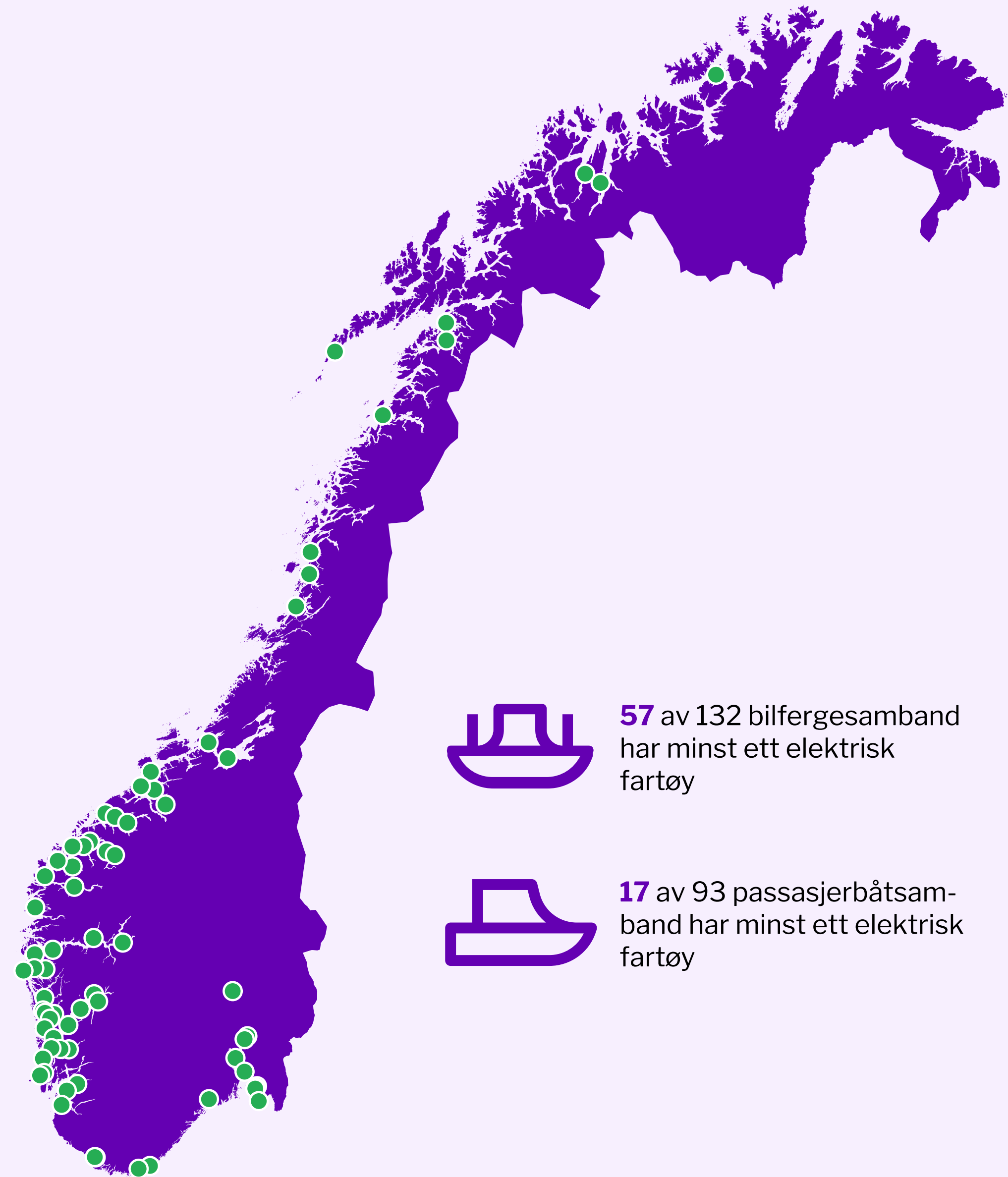
Kilde: tilnull.no (data fra Statens vegvesen for landbasert transport)

Transportsektoren elektrifiseres

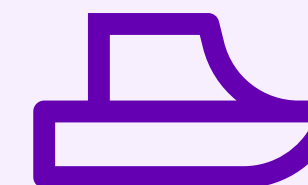
Transportsektoren elektrifiseres og det skjer også til sjøs.

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

I dag er det minst ett elektrisk fartøy på 57 bilfergesamband og 17 passasjerbåtsamband. Dette er samband som enten er en del av veinettet eller kollektivtrafikken.



57 av 132 bilfergesamband har minst ett elektrisk fartøy



17 av 93 passasjerbåtsamband har minst ett elektrisk fartøy

Kilde: tilnull.no

Hvor mye strøm trenger vi?



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

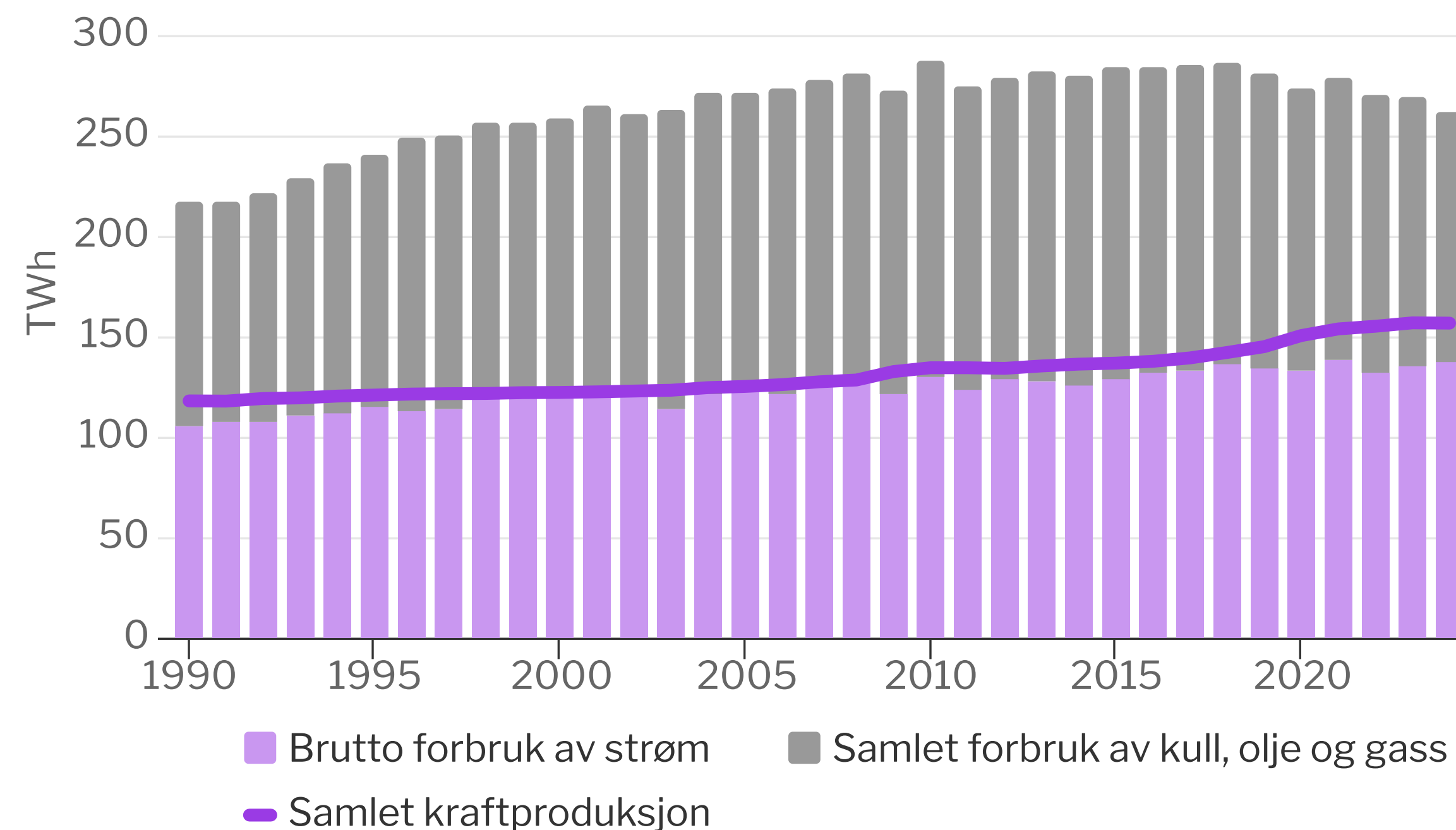
Mesteparten av utslippene i Norge kommer fra bruk av olje, gass og kull.

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, 1990–2024, i TWh.



Kilde: SSB, tabell 11561 (forbruk) NVE (middelproduksjon)

Hvorfor trenger vi ikke 124 TWh fornybar energi for å erstatte 124 TWh fossil?

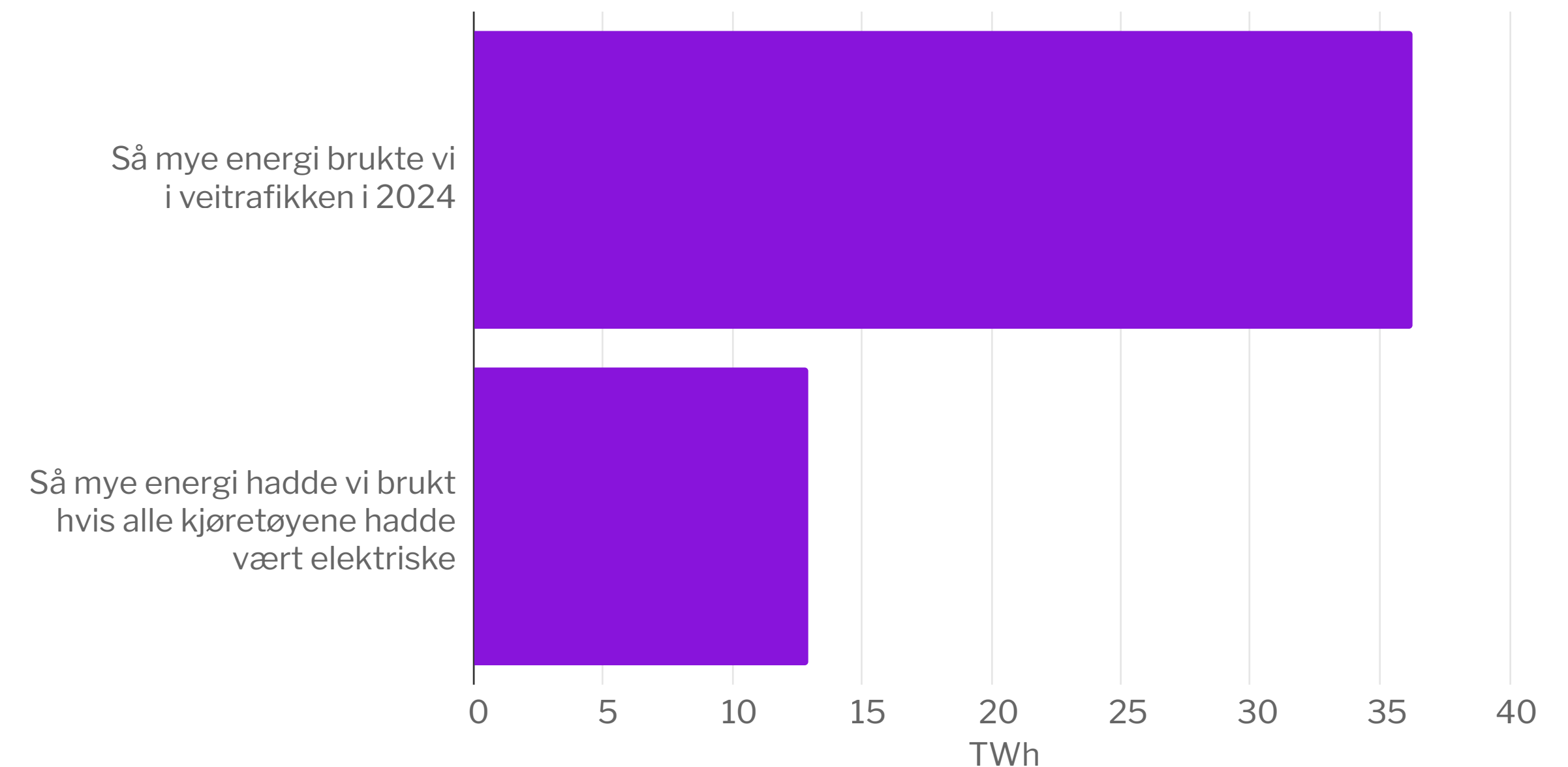
I 2024 brukte vi 36,3 TWh energi i veitrafikken. Hadde alle kjøretøy på norske veier vært elektriske, ville vi kun trenge ca. 13 TWh.

Å erstatte fossil energi med fornybar energi er ikke kun bra for klimaet, det er også i mange tilfeller mer effektivt.

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)

Hvor mye øker strømforbruket?

Det vil sannsynligvis settes lite ny vann-, vind- og solkraft i drift innen 2030. Men strømforbruket kan komme til å øke betydelig.

Akkurat hvor mye strømforbruket i Norge kommer til å øke er usikkert. Ulike analyser bygger på ulike forutsetninger.

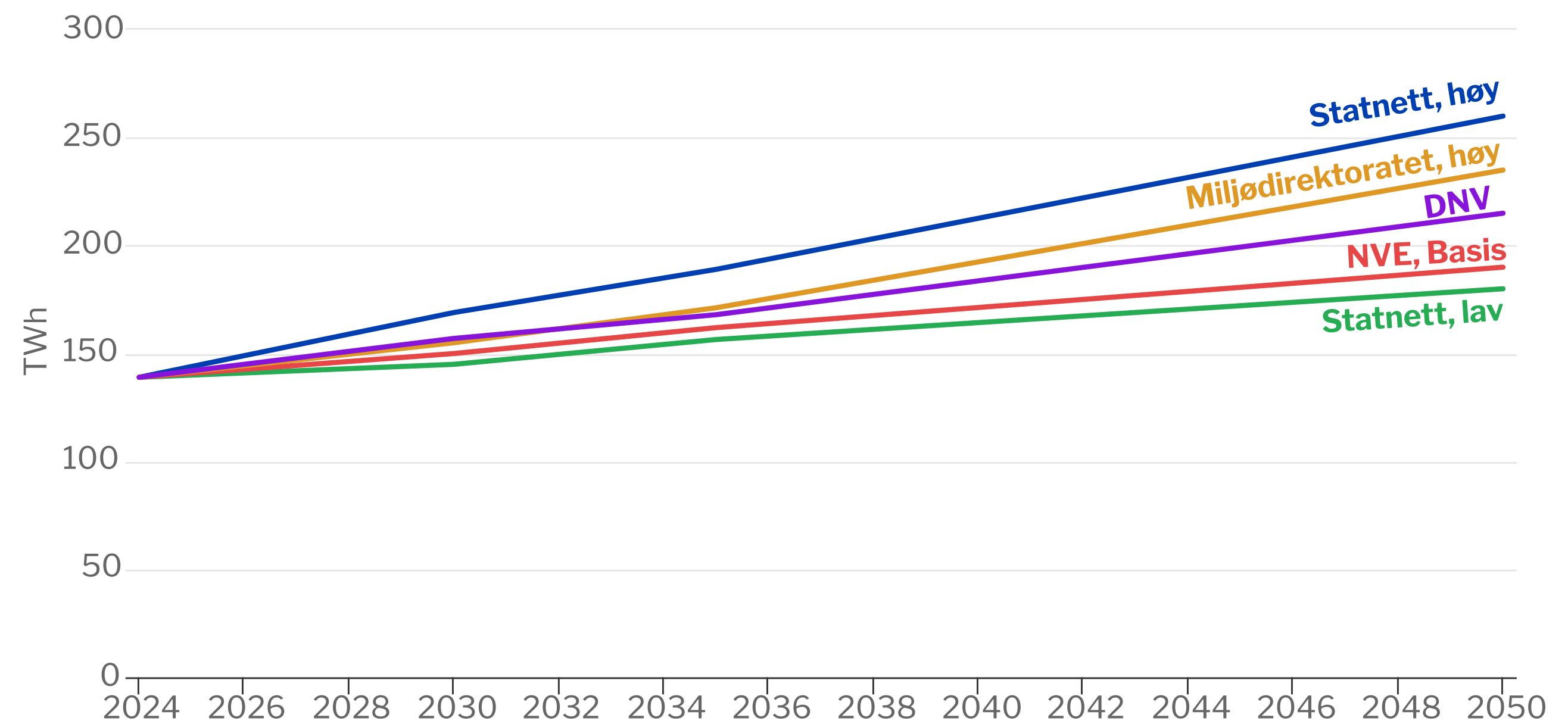
I Statnetts **Kortsiktig markedsanalyse** fra september 2025 benyttes tre scenarier: Lav, Medium og Høy. Her øker forbruket med 6 TWh (Lav) 16 TWh (Medium) og 30 TWh (Høy).

I NVEs analyse **Scenarier for kraftmarkedet** fra oktober 2025 er det ventet en vekst på 23 TWh i 2035 i basisscenario.

Miljødirektoratets analyse er basert på hvor mye kraftbehovet vil øke hvis vi gjennomfører tiltak i Norge som vil kutte Norges utslipp med 93 prosent innen 2050.

Øker strømforbruket med 6 eller 30 TWh i 2030?

Vekst i strømforbruk/kraftbehov mot 2050 i et utvalg analyser fra NVE, Statnett og Miljødirektoratet.



Kilder: Statnett, Kortsiktig markedsanalyse og NVE, Scenarier for kraftmarkedet

Mange ønsker å koble seg på strømmettet

Køen av aktører som ønsker å koble seg til nettet er lang og datasentre utgjør nesten halve køen.

Det er ofte en kald vintermorgen at strømforbruket er høyest. Norges forbrukstopp er på 25 000 MW.

Men det er mange aktører som enten har fått reservert kapasitet i strømmettet eller som står i nettkø.

Nytt forbruk som har reservert kapasitet per 13. april 2026 (7821 MW):

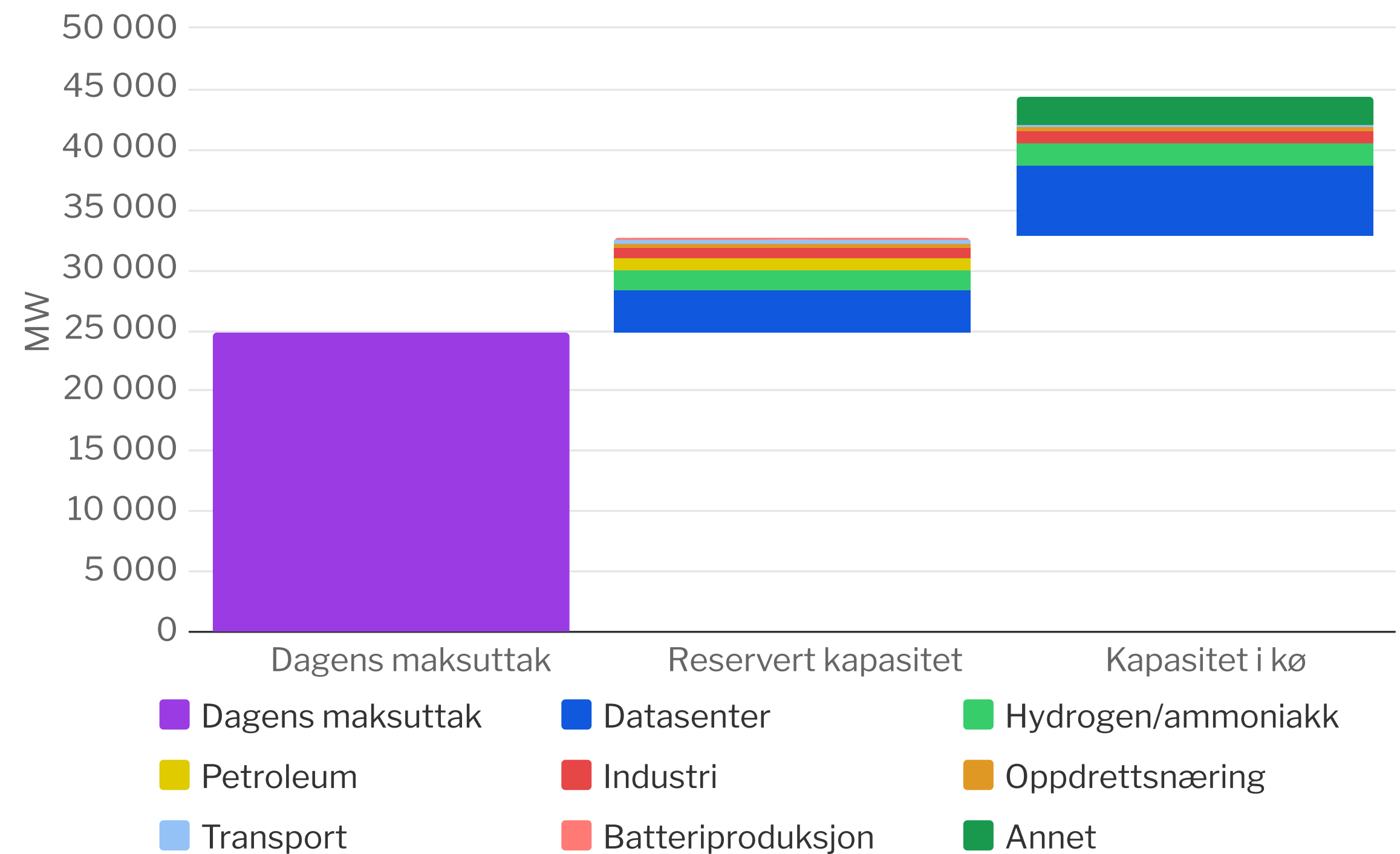
- Datasenter: 3 556 MW
- Hydrogen/ammoniakk: 1 713 MW
- Petroleum: 901 MW
- Industri: 857 MW
- Transport: 297 MW

Nytt forbruk i nettkø (11 446 MW):

- Datasenter: 5 822 MW
- Hydrogen/ammoniakk: 1 799 MW
- Industri: 997 MW

Blir disse prosjektene noe av?

Planlagte prosjekter som per 13. april 2026 har reservert kapasitet eller står i kø.



Kilde: Statnett

Bygger vi ut nok fornybar strøm?



Tre år på rad med under 1 TWh ny kraft

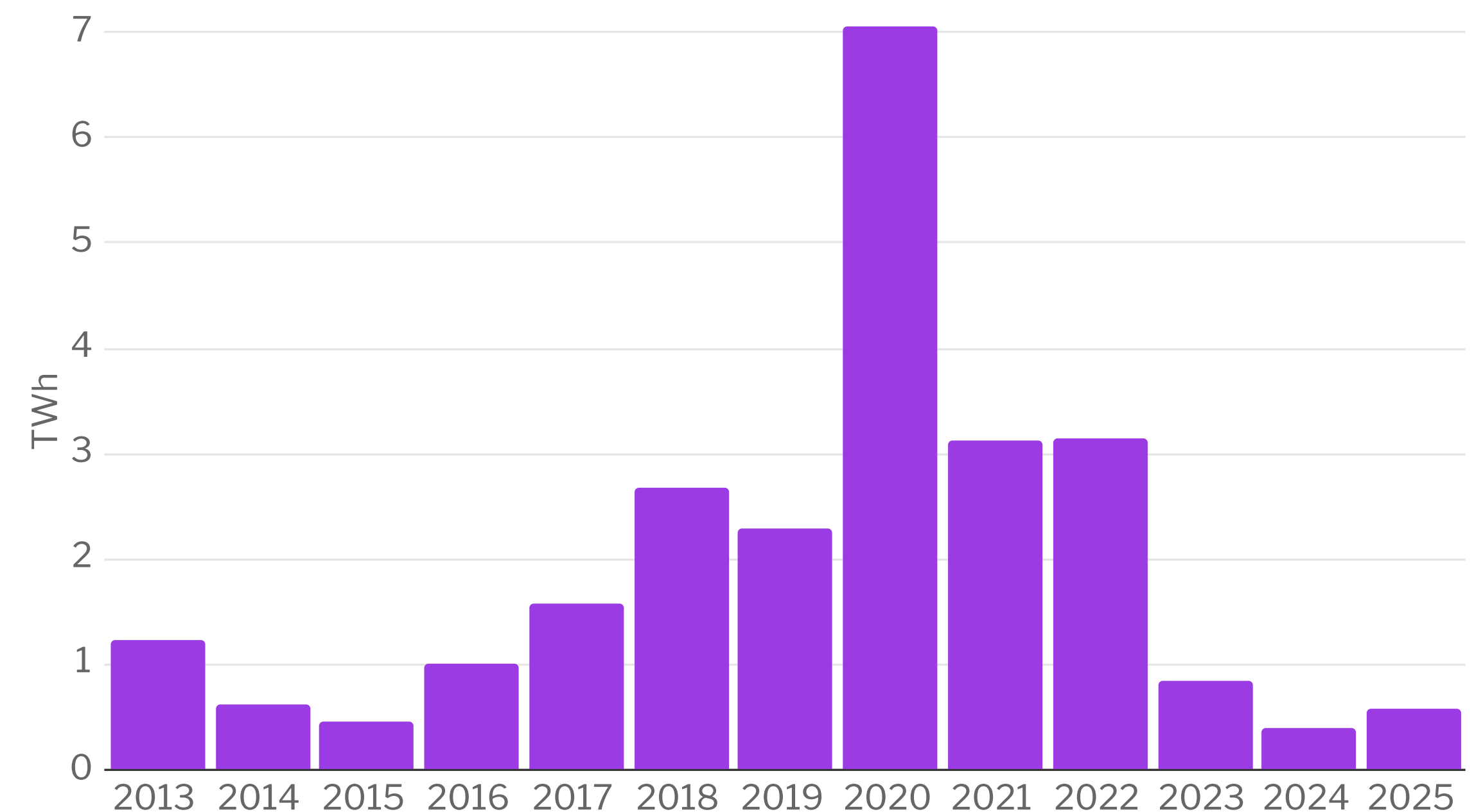
I 2025 ble det satt i drift 590 GWh ny kraft. 488 GWh av dette var vannkraft. Resten var solkraft. Det er ikke satt i drift noe ny vindkraft i Norge siden 2023.

I 2025 ble det satt i drift 175 GWh mer fornybar strøm enn i 2024 – som var året da det ble satt i drift minst ny fornybar kraft siden 2015.

I 2020 ble det satt i drift i overkant av 7 TWh ny fornybar kraftproduksjon i Norge. Over 6 TWh av dette var vindkraft på land.

Fortsatt lite ny kraft

Fornybar kraftproduksjon satt i drift per år, 2013–2025.



Kilde: tilnull.no (data fra NVE)



→ Hvor mye er 3 TWh?

Et av Norges største vindkraftverk – Øyfjellet i Nordland – har 72 turbiner og produserer 1,3 TWh i et normalår.

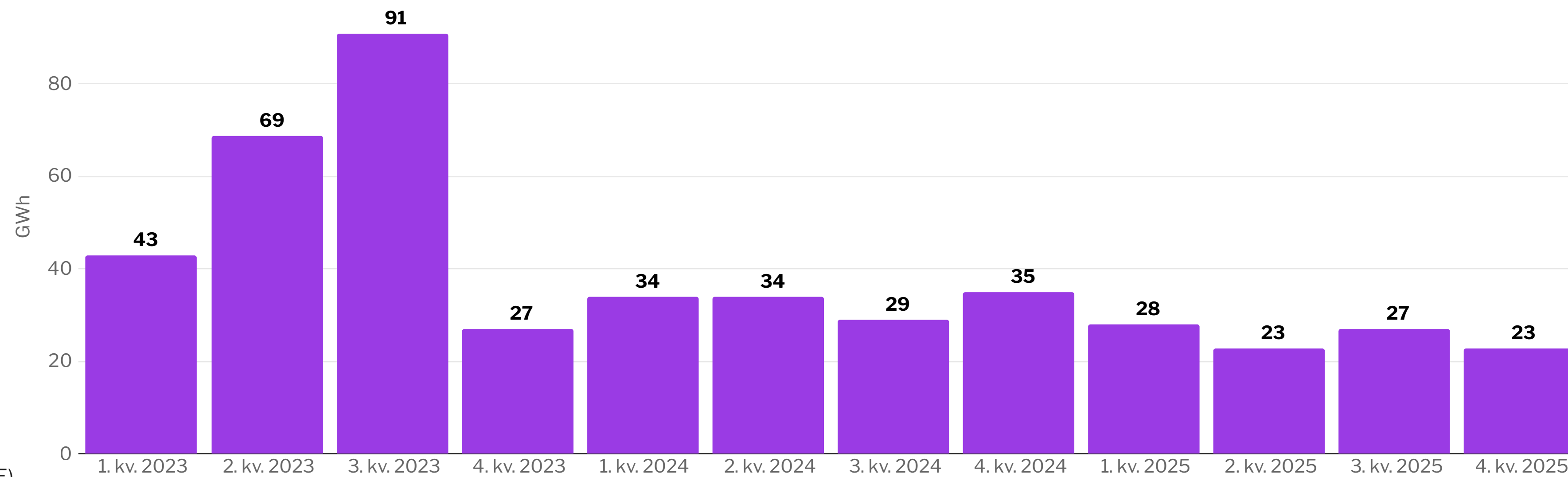
Solid nedtur

Siden 3. kvartal 2023 har interessen for å installere solkraft dabbet av.

Solkraftutbyggingen nådde sitt foreløpige toppnivå tredje kvartal 2023. Da ble det satt i drift 91 GWh solkraft i Norge. I samme kvartal i 2025 ble det kun satt i drift 27 GWh solkraft.

Hva skjedde med interessen for solkraft?

Ny solkraft i drift per kvartal, 2023–2025.



Kilde: tilnull.no (data fra NVE)

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.

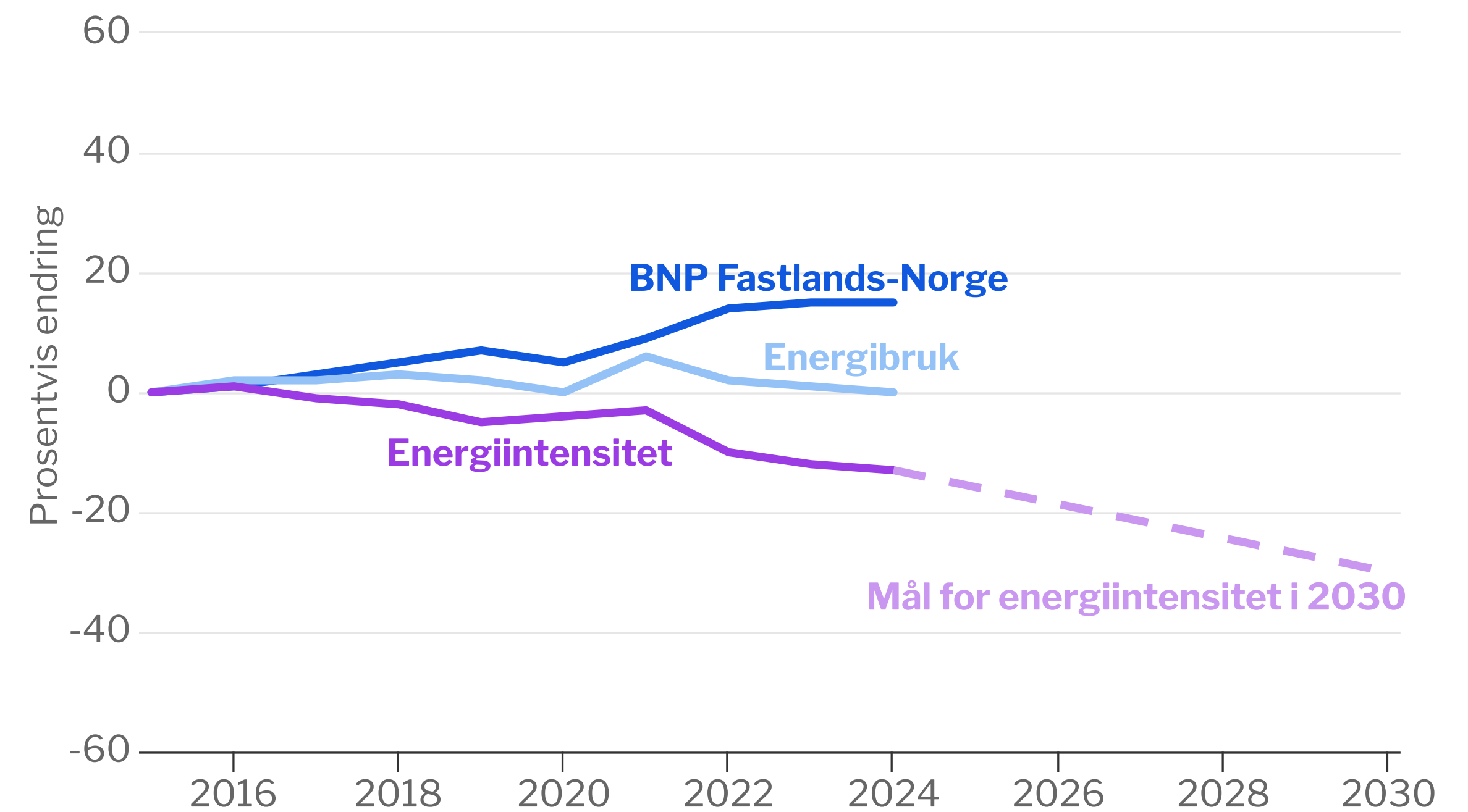
Energiintensitet er netto innenlandsk energibruk delt på bruttonasjonalprodukt (BNP) for fastlands-Norge. Den kan reduseres ved at veksten i energiforbruk er lavere enn veksten i BNP.

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

Strømforbruket i bygg øker – må spare 8,9 TWh før 2030

Norge har mål om å redusere strømforbruket i bygg med 10 TWh innen 2030. Så langt har vi klart 1,1 TWh.

Våren 2024 vedtok Stortinget et mål om å redusere strømforbruket i bygg med 10 TWh i perioden 2015–2030. Målet følger opp regjeringens handlingsplan for energieffektivisering fra 2023 og konkretiserer et tilsvarende mål som ble lansert i 2016.

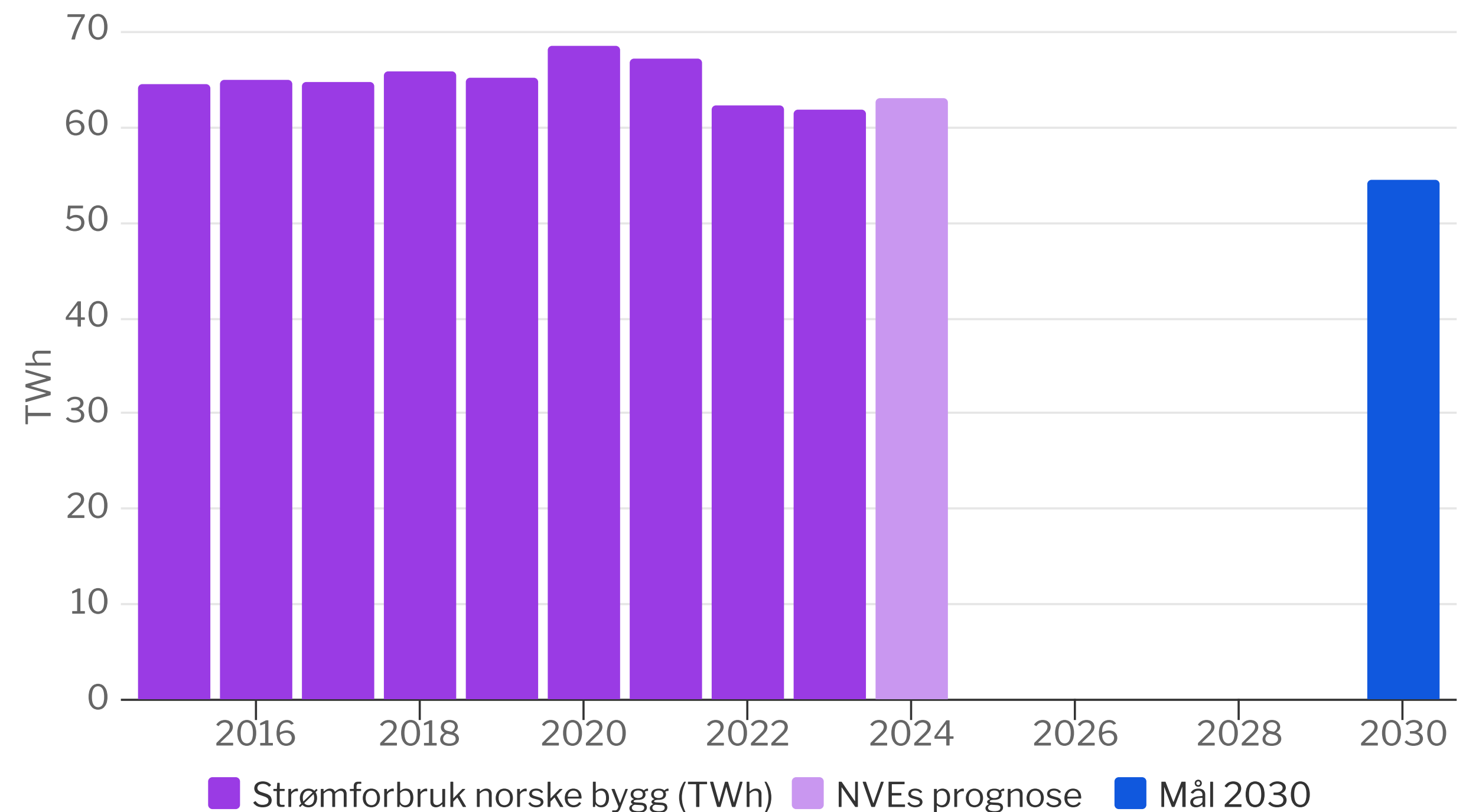
I Energibruksrapporten 2025 beregner NVE strømforbruket i norske bygninger til 65,3 TWh i 2015, som er basisåret for målet. Dermed må forbruket ned til 55,3 TWh innen 2030 for at Stortingets strømsparingsmål skal nås.

Slik beregnes strømforbruket i bygg:

- Legg sammen SSBs tall over strømforbruk i husholdninger og tjenesteytende sektor.
- Trekk fra strømbruk i datasentre og gate- og veily.
- Temperaturkorrigert tallene.

Slutt på strømsparingen?

Kraftforbruket i bygningsmassen, i TWh. Historiske data t.o.m. 2023.



Kilde: NVE

3

Adferd

- Innledning | Adferd
- To tonn over gjennomsnittet
- Større nedgang i utslipp per person i USA og EU
- Det selges «nesten ingen» fossile personbiler
- 600 000 færre fossilbiler på 5 år
- Vi har 524 personbiler per 1000 innbyggere
- Vi kjører mindre og mindre med fossile personbiler
- I 8 fylker kjøres hver tredje kilometer med elbil
- Vi reiser mer kollektivt
- Færre togpassasjerer mellom Oslo og Kristiansand
- Vi har aldri flydd mer utenlands
- Rekordhøyt strømforbruk i årets to første måneder
- Private solcelleinvesteringer stuper
- Mindre interesse for å investere i energisparing
- Vi importerer mer enn 29 000 pakker fra Kina hver eneste dag
- Mindre rødt kjøtt, men fremdeles over kostrådene
- 15 plastposer unna målet
- Vi kaster litt over 1 kg hver – hver dag

NØKKELTALL



6,7 tonn

utslipp per person
i Norge



1 425

nye fossile personbiler
hittil i 2026



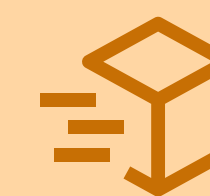
132

kollektivreiser
per person



1,6 mill.

utenlandsturer med
fly i januar og februar



29 000

pakker fra Kina hver
eneste dag

Innledning | Adferd

Nordmenns utslipp faller, men vi slipper fortsatt ut mer enn det globale snittet per person. Skjer det i det hele tatt noen adferdsendring?

Ja, det gjør det. På de følgende sidene kan du lese om adferdsendringer som går riktig vei, og noen som går feil vei.

Det selges «nesten ingen» fossile personbiler – bare 11 500 ble solgt i 2025. Og de siste fem årene har vi fått 600 000 flere elbiler. Men betyr det at vi kjører mindre?

Vi reiser mer kollektivt, særlig med buss, og passasjertallene for togstrekningene Bergen–Oslo og Trondheim–Oslo, øker.

Samtidig er flytrafikken nesten tilbake på rekordnivå. I januar og februar 2026 fløy hele 1,59 millioner passasjerer utenlands.

Strømforbruket vårt i årets to første måneder er også rekordhøyt. Det kan skyldes en kombinasjon av en kald vinter og Norgespris.

Folks investering i solceller på taket er fortsatt laber, og det er litt mindre interesse for energieffektivisering sammenlignet med første kvartal 2025.

På de følgende sidene kan du lese mer om dette – og hvor mange pakker vi kjøper fra Kina, plastposeforbruket vårt, og mer.

To tonn over gjennomsnittet

Utslippene per person i Norge er to tonn høyere enn gjennomsnittet i verden.

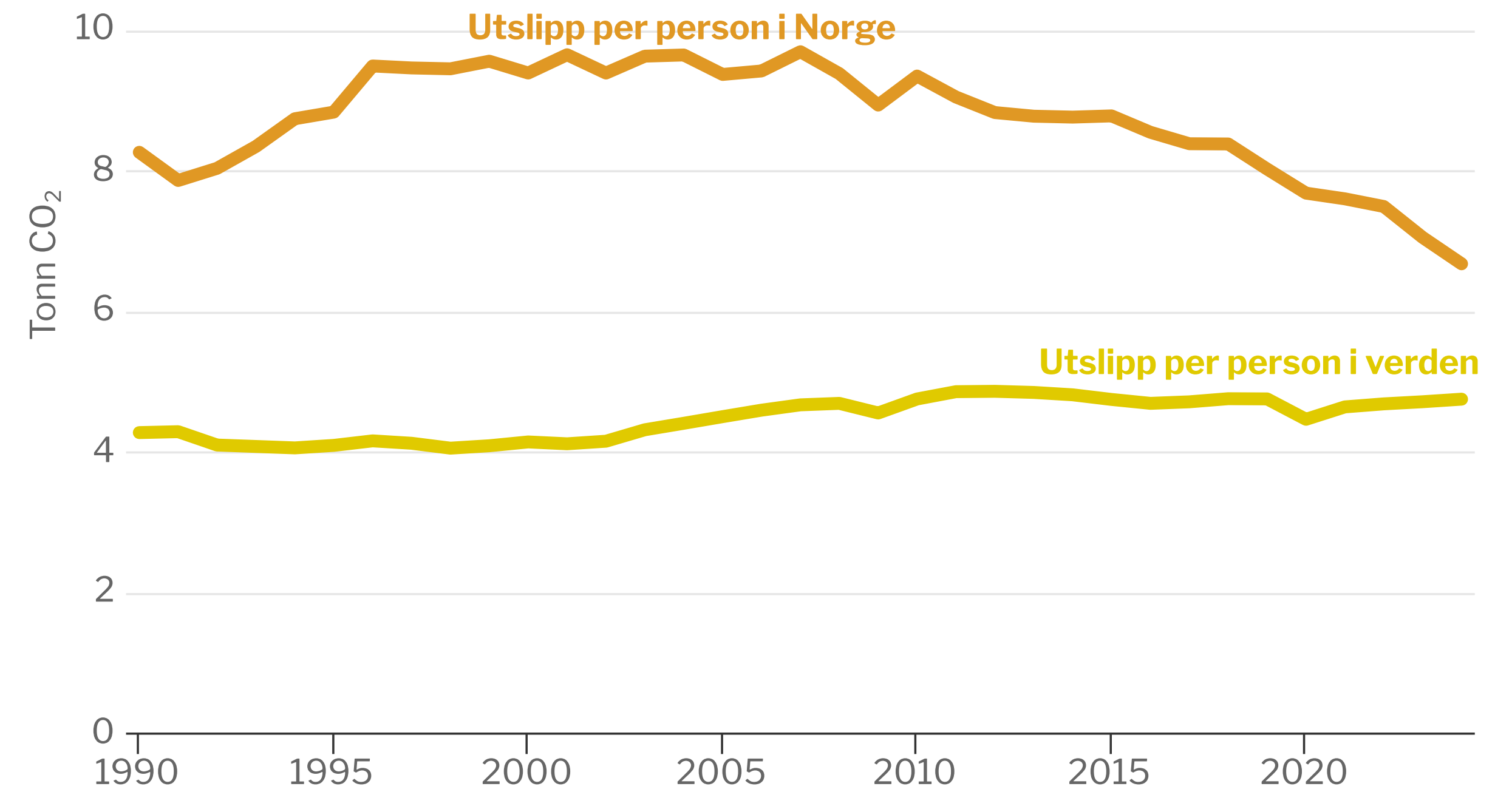
CO₂-utslipp per person i Norge endte i 2024 på 6,7 tonn. Det er 0,3 tonn lavere enn året før, men fremdeles 2 tonn høyere enn gjennomsnittet per person i verden.

6,7 tonn er utslipp som kun kommer fra forbruk som skjer i Norge. For å få et helhetlig bilde av det norske klimafotavtrykket, er det ikke tilstrekkelig å bare telle utslipp som skjer i eget land. Mat, klær, elektronikk og mye annet som vi kjøper er produsert i andre deler av verden. Utslippene fra denne produksjonen teller ikke med.

Miljødirektoratet har fått beregnet Norges forbruksbaserte klimagassutslipp, inkludert utslipp fra produksjon av forbruksvarer som Norge importerer. Rapporten estimerer at hver nordmann har et årlig utslipp på nesten 14 tonn CO₂-ekvivalenter.

Nordmenn nærmer seg det globale gjennomsnittet

Energirelaterte CO₂-utslipp per innbygger, 1990–2024.



Kilde: tilnull.no (data fra Global Carbon Project)

Større nedgang i utslipp per person i USA og EU

I Norge har CO₂-utslippene per innbygger falt med over 19 prosent fra 1990 til 2024.

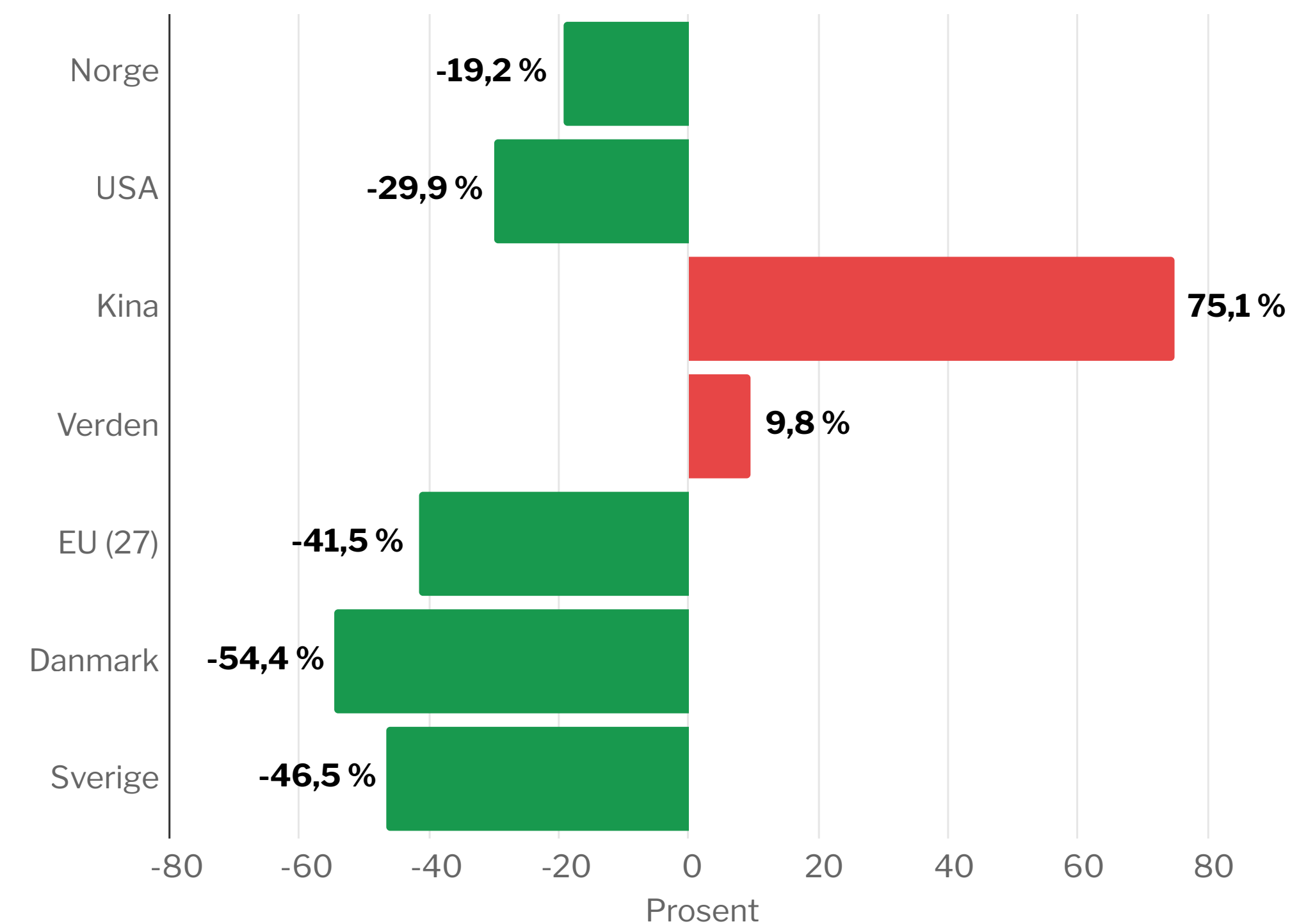
Til sammenligning har både USA og EU hatt en større prosentvis nedgang i utslipp per person enn Norge. Det samme gjelder de øvrige nordiske landene.

I faktiske utslipp slapp en gjennomsnittlig nordmann i 2024 ut 6,7 tonn CO₂. Danskene ligger nøyaktig på det globale snittet med 4,7 tonn, mens svenskene slipper ut 3,6 tonn.

I Kina har utslippene per person økt med 75,1 prosent siden 1990. I 2024 var utslipp per person i Kina på 8,7 tonn – to tonn over utslippene per person i Norge.

Endring i utslipp per innbygger

Prosentvis endring i energirelaterte CO₂-utslipp per innbygger, 1990–2024.



Kilde: tilnull.no (data fra Our world in Data)

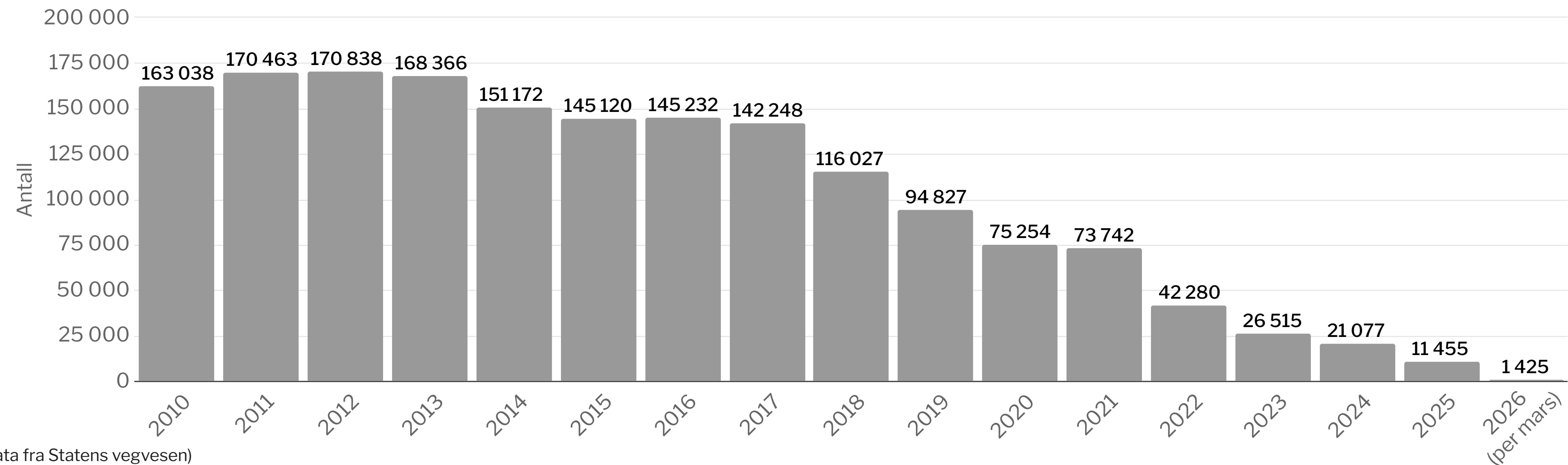
Det selges «nesten ingen» fossile personbiler

Mens det i 2011 ble solgt nesten 171 000 nye fossile personbiler i Norge, ble det «bare» solgt 11 500 i 2025.

I de tre første månedene av 2026 er det solgt 1 425 nye fossile personbiler. Det er en nedgang fra 3 671 på samme tid i 2025.

Blir det like stor nedgang i fossilbilsalget som året før?

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



Kilde: tilnull.no (data fra Statens vegvesen)

600 000 færre fossilbiler på 5 år

Det er nesten 600 000 færre fossile personbiler i Norge nå enn i 2021.

Snart er hver tredje personbil elektrisk.

Men selv om det blir færre fossile biler har det totale antallet personbiler økt med 67 000 de siste to årene.

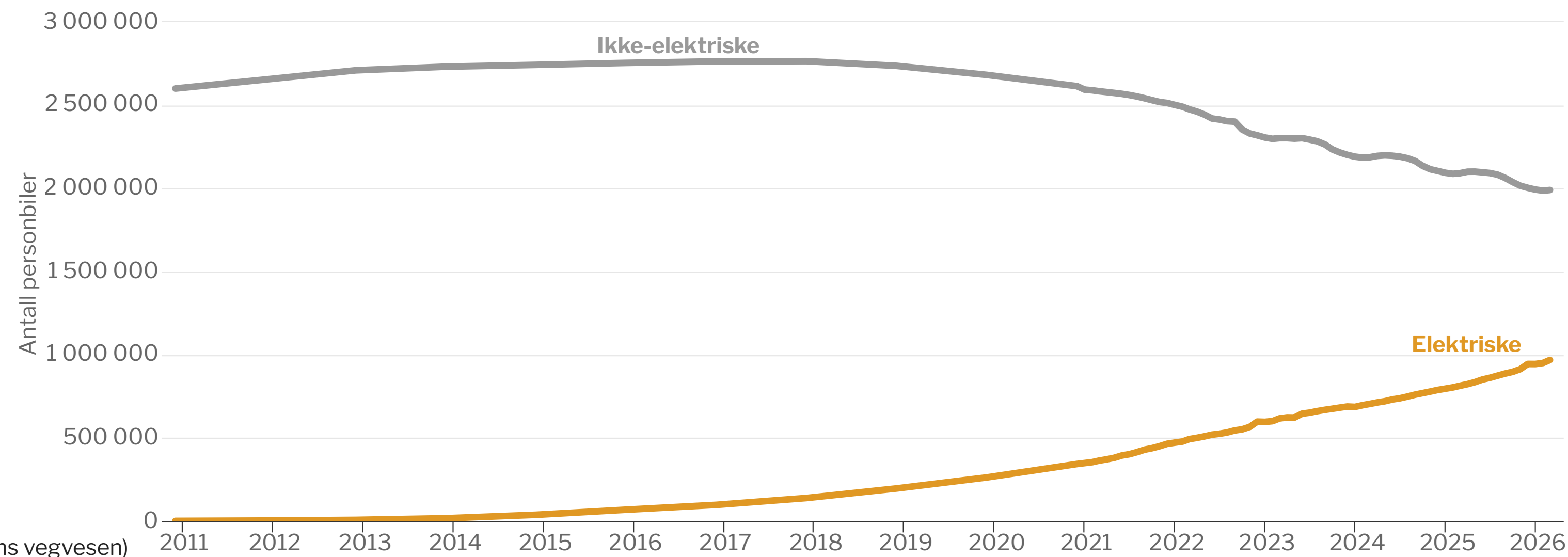


→ Per mars 2026 bruker 155 personbiler gass som drivstoff i Norge. Gassdrevne personbiler kan enten bruke fossil gass eller biogass. Personbiler som bruker biogass regnes som klimanøytrale.

Kilde: tilnull.no

Snart er hver tredje personbil elektrisk

Antall elektriske og ikke-elektriske personbiler, 2011–2026.



Kilde: tilnull.no (data fra Statens vegvesen)

Vi har 524 personbiler per 1000 innbyggere

De fleste fylker har flere personbiler per 1000 innbyggere enn snittet for hele landet. Oslo, Vestland og Rogaland er under snittet.

Biltettheten i Norge tilsvarer litt over en halv bil per person.

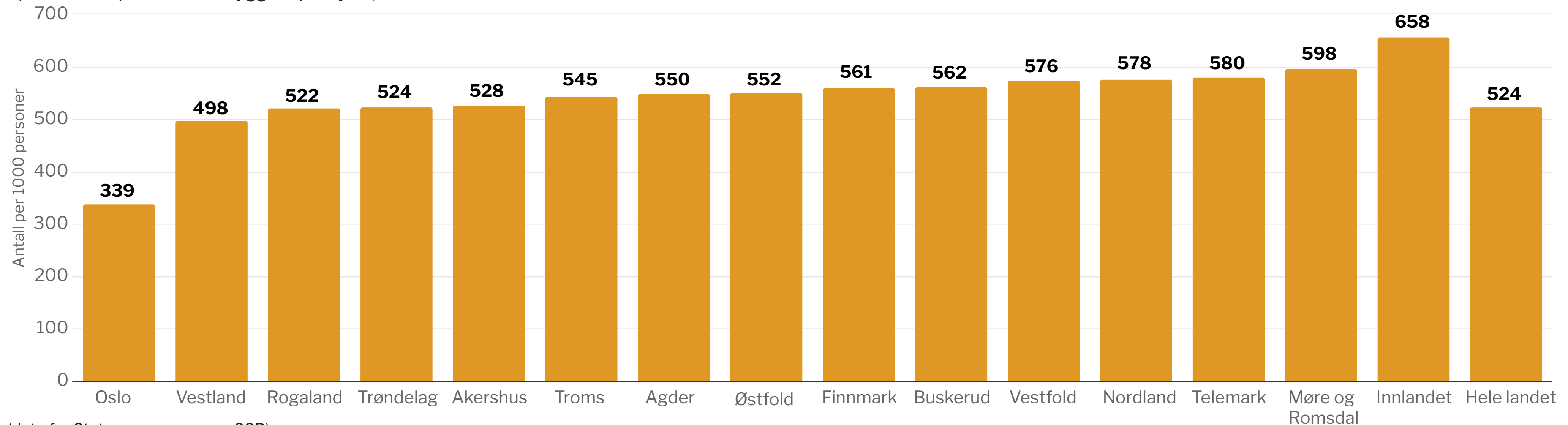


→ Det er flere faktorer som påvirker antall personbiler i fylkene: Økonomi, tidsbruk, distanse, tilgjengelighet, parkeringsmuligheter og bosted. Men også verdisyn, holdninger, livsstil og opplevelse har betydning for valg av transportmiddel i hverdagen.

Kilde: Transportøkonomisk institutt

Innlandet og Møre og Romsdal har høyest biltetthet

Antall personbiler per 1000 innbyggere per fylke, 4. kvartal 2025.



Kilde: tilnull.no (data fra Statens vegvesen og SSB)

Vi kjører mindre og mindre med fossile personbiler

I 2015 sto elbilene for to prosent av all personbilkjøring i Norge. I dag – nesten 37 prosent.

I 2025 stod elbiler for 36,7 prosent av alle kjørte personbilkilometer. Det er en økning fra 31 prosent i 2024 og 2 prosent i 2015.

Til sammen kjørte vi 36 091 millioner kilometer med personbiler i 2025 opp fra 35 443 millioner kilometer året før.

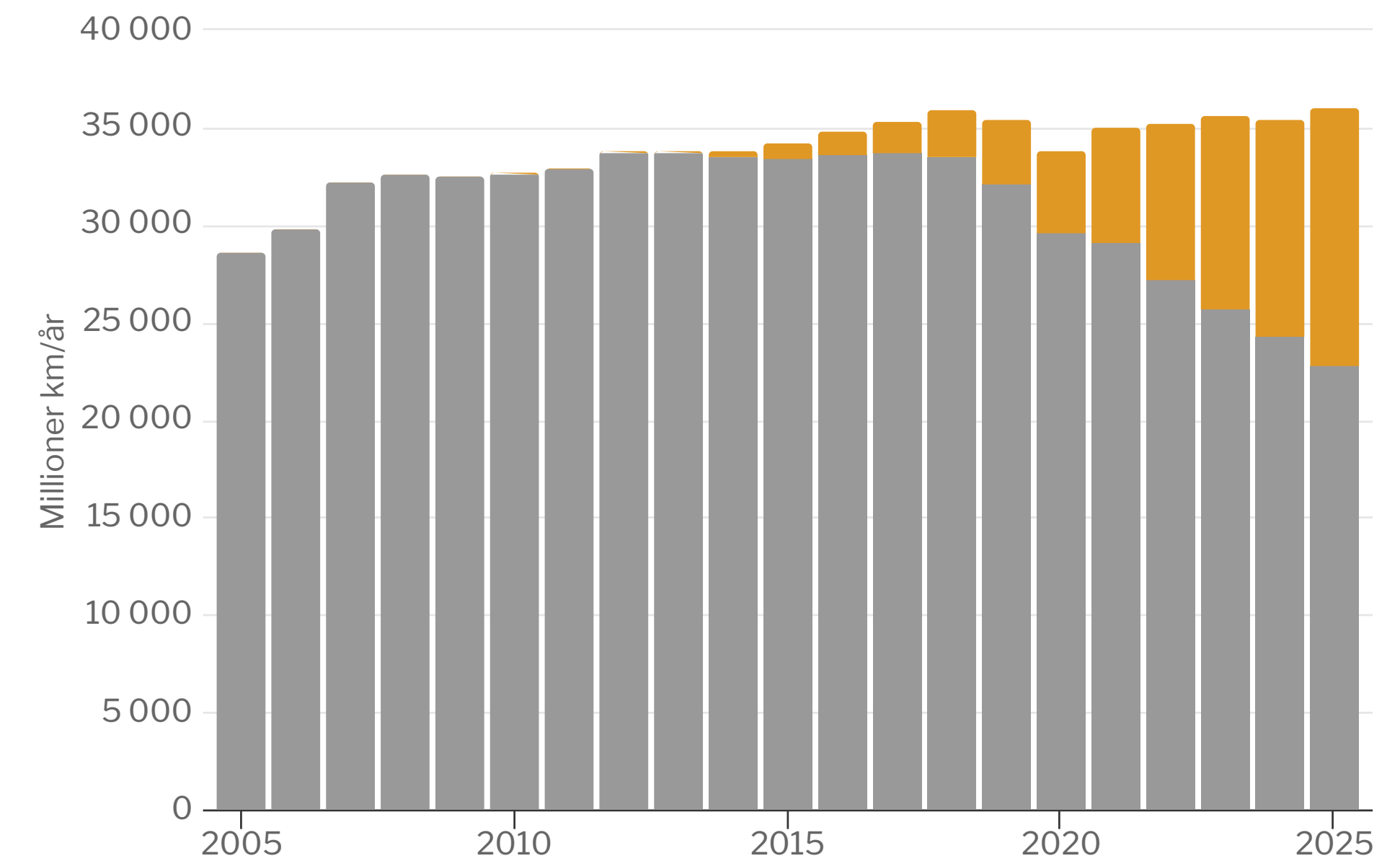


→ Ved utgangen av 2025 var det 2 003 769 fossildrevne personbiler og 945 179 elbiler i Norge.

Kilde: tilnull.no (data fra Statens vegvesen)

Hver tredje kilometer kjøres 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)

■ Bensin, diesel, hybrid og øvrig ■ Elektrisk

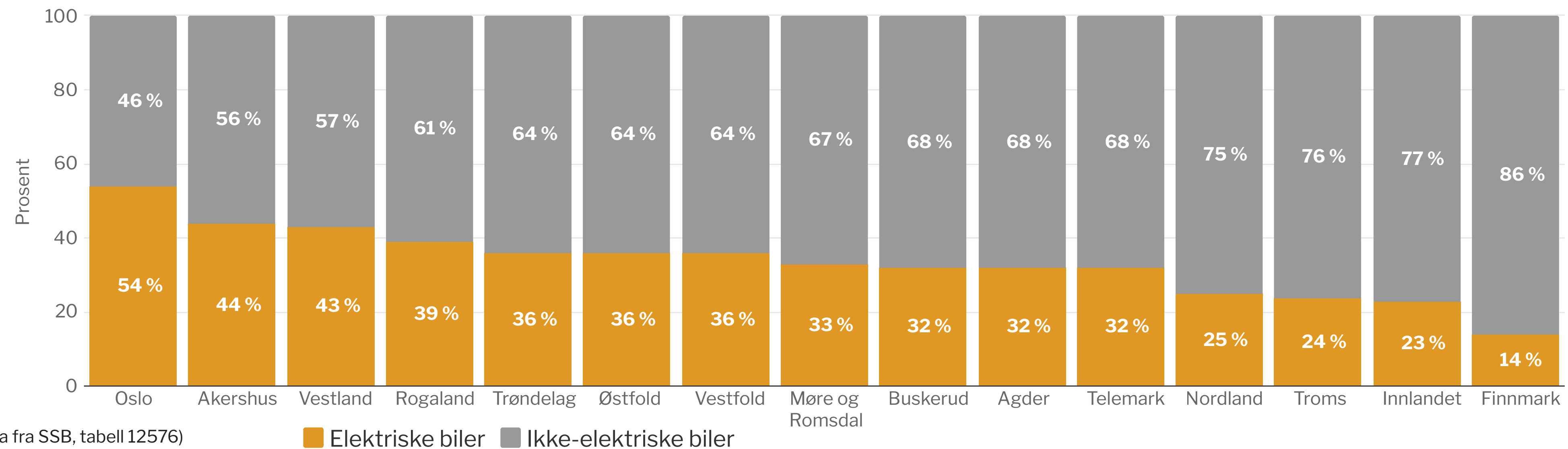
I 8 fylker kjøres minst hver tredje kilometer med elbil

I Oslo kjøres det flere kilometer med elbil enn med fossilbil. Men i alle andre fylker er det fremdeles fossilbilene som tilbakelegger flest kilometer.

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.

Fossilbilens kjøres fortsatt lengst i fylkene

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



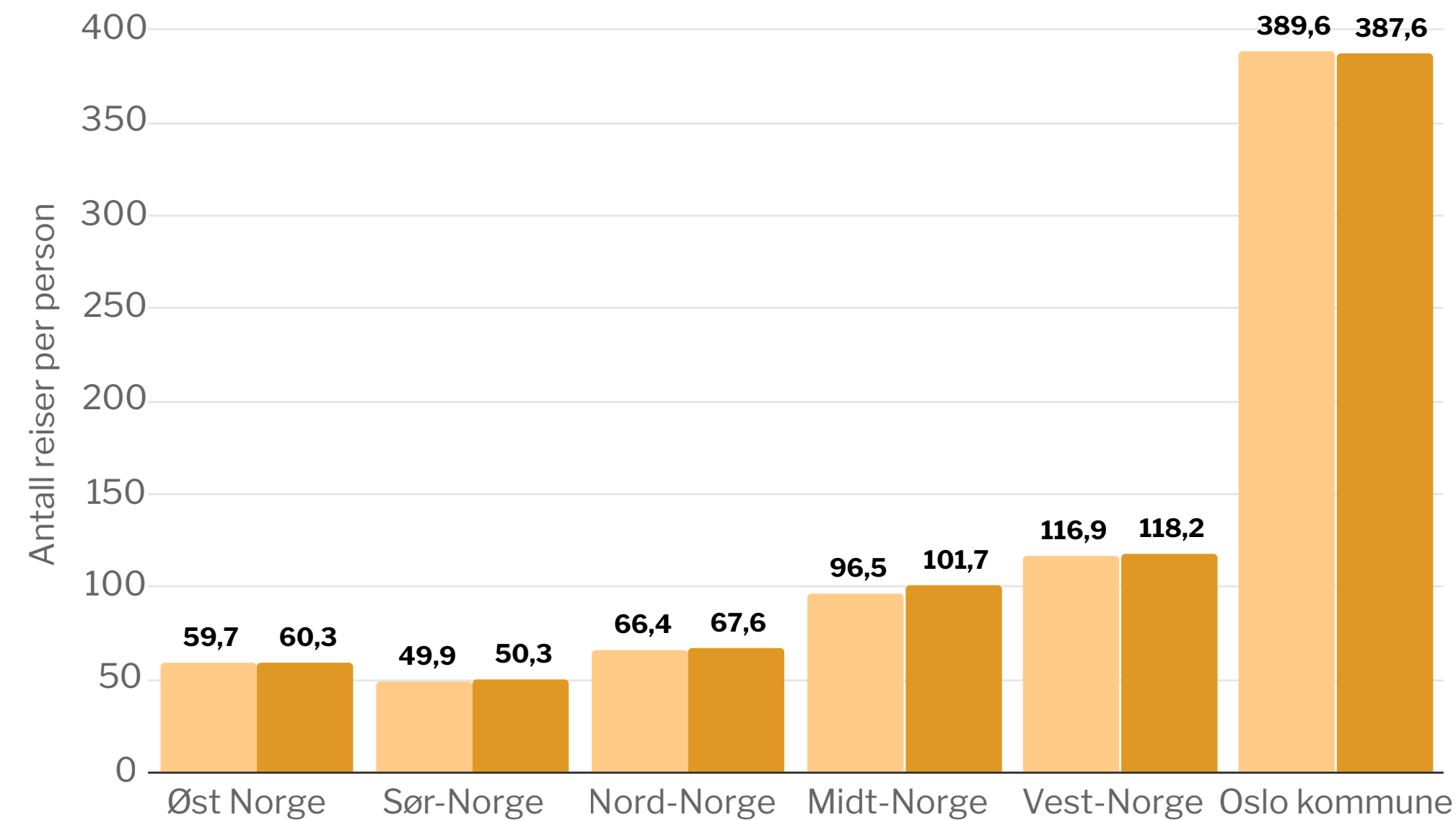
Vi reiser mer kollektivt

I snitt reiste vi 132 ganger hver med kollektivtransport i 2025. Det er én kollektivreise mer enn i 2024, og det høyeste som er målt.

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. Flest kollektivreiser gjøres med buss, og vi reiste litt mindre med bybane, trikk og t-bane i 2025 enn i 2024.

Økning i alle regioner – bortsett fra Oslo

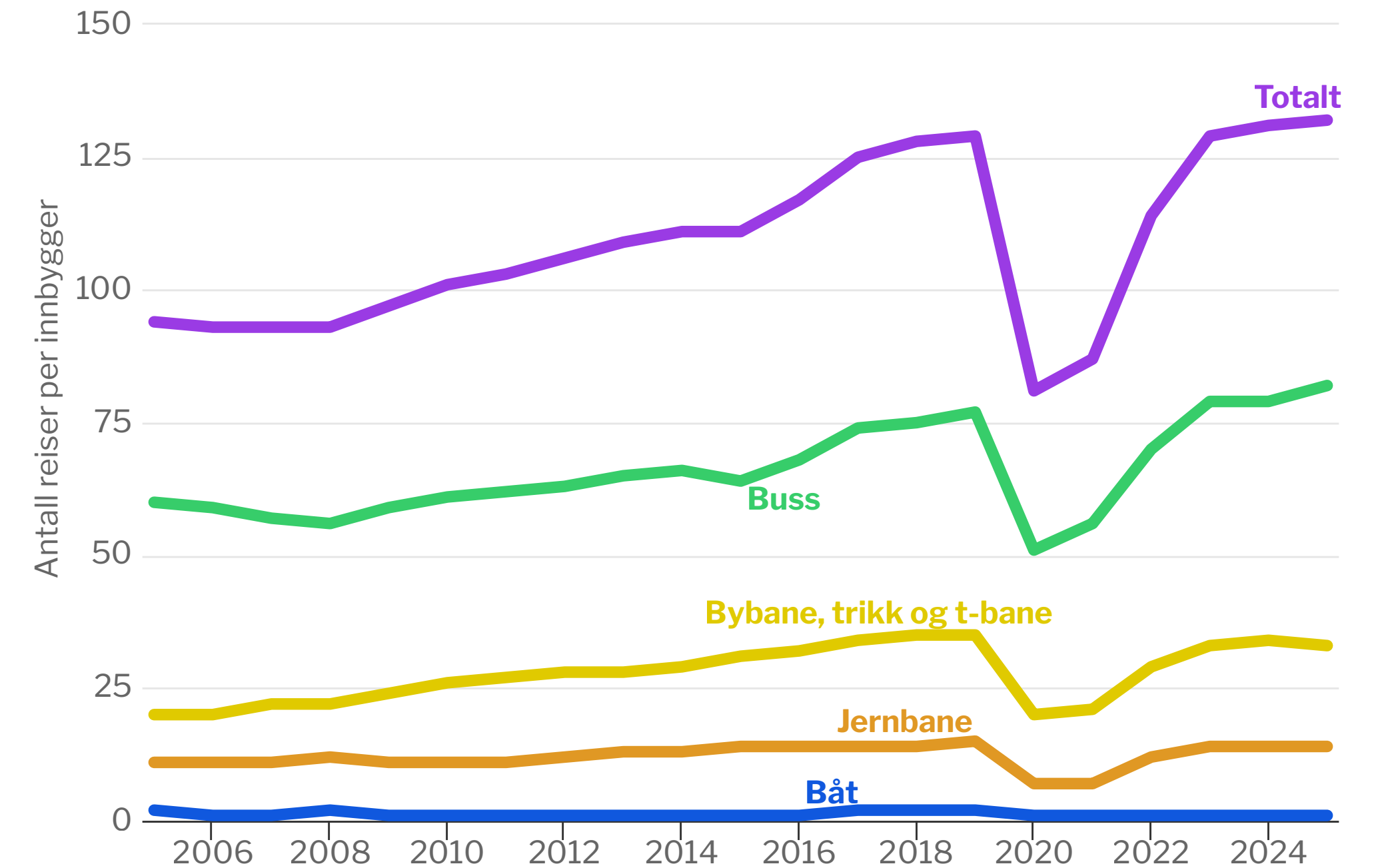
Kollektivreiser per innbygger i regionene i 2024 og 2025. Det inkluderer reiser med buss, båt, sporvei, forstadsbane og fylkesveiferger.



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

Vi har aldri reist så mye med buss

Antall kollektivreiser per innbygger per år 2005–2025.



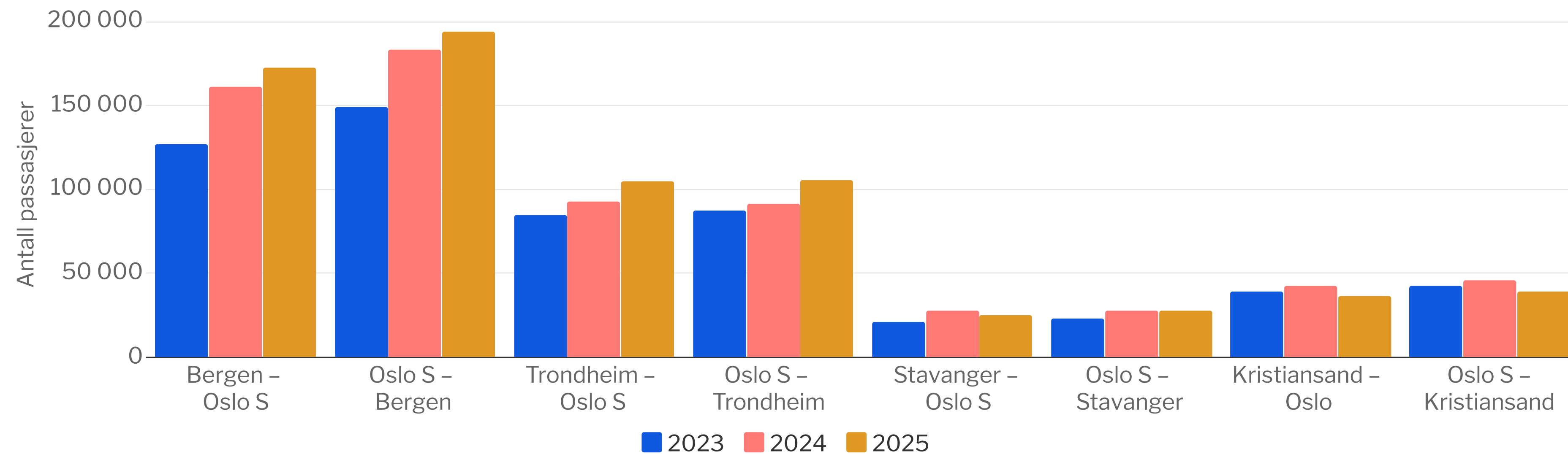
Færre togpassasjerer mellom Oslo og Kristiansand

Mens passasjertallene for togstrekningene Bergen–Oslo og Trondheim–Oslo øker, 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.

Passasjervekst for Bergensbanen og Dovrebanen

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



Kilde: Jernbanedirektoratet

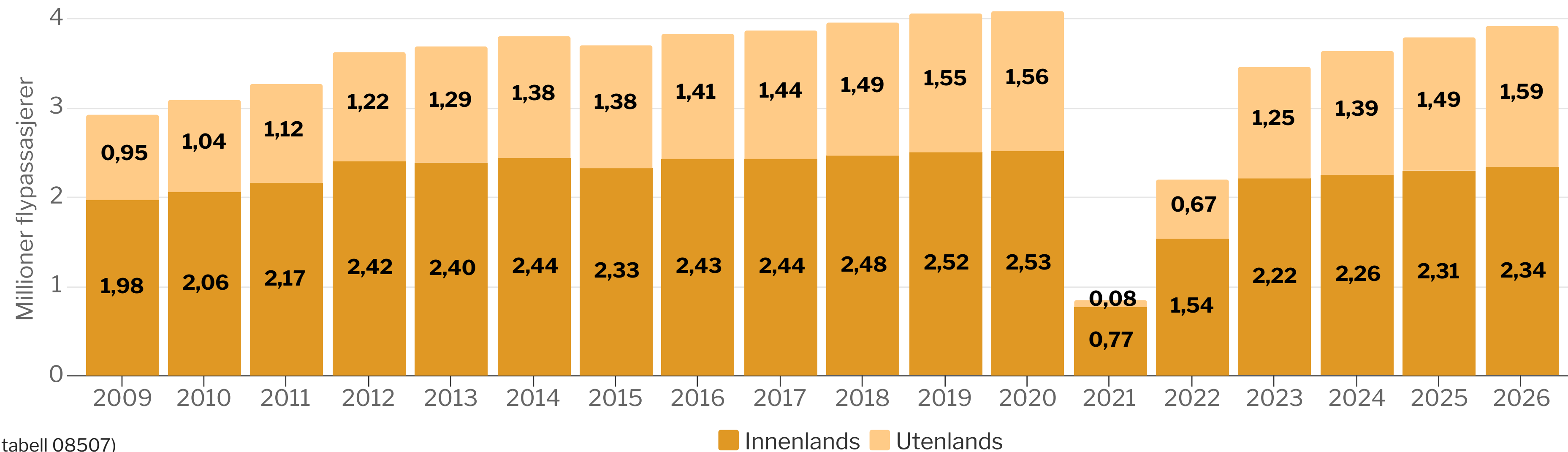
Vi har aldri flydd mer utenlands

Fem år etter at pandemien sendte flytrafikken til bunns, er utenlandstrafikken tilbake på rekordnivå.

I januar og februar 2026 fløy 1,59 millioner passasjerer fra Norge til utlandet. Aldri før har så mange flydd fra Norge til utlandet i løpet av de to første månedene i et år. Antall passasjerer som fløy innenlands i januar og februar 2026 var litt lavere enn i årene før pandemien.

Ny rekord

Antall flypassasjerer ved avgang fra en norsk lufthavn, januar og februar, 2009–2026.



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

Rekordhøyt strømforbruk i årets to første måneder

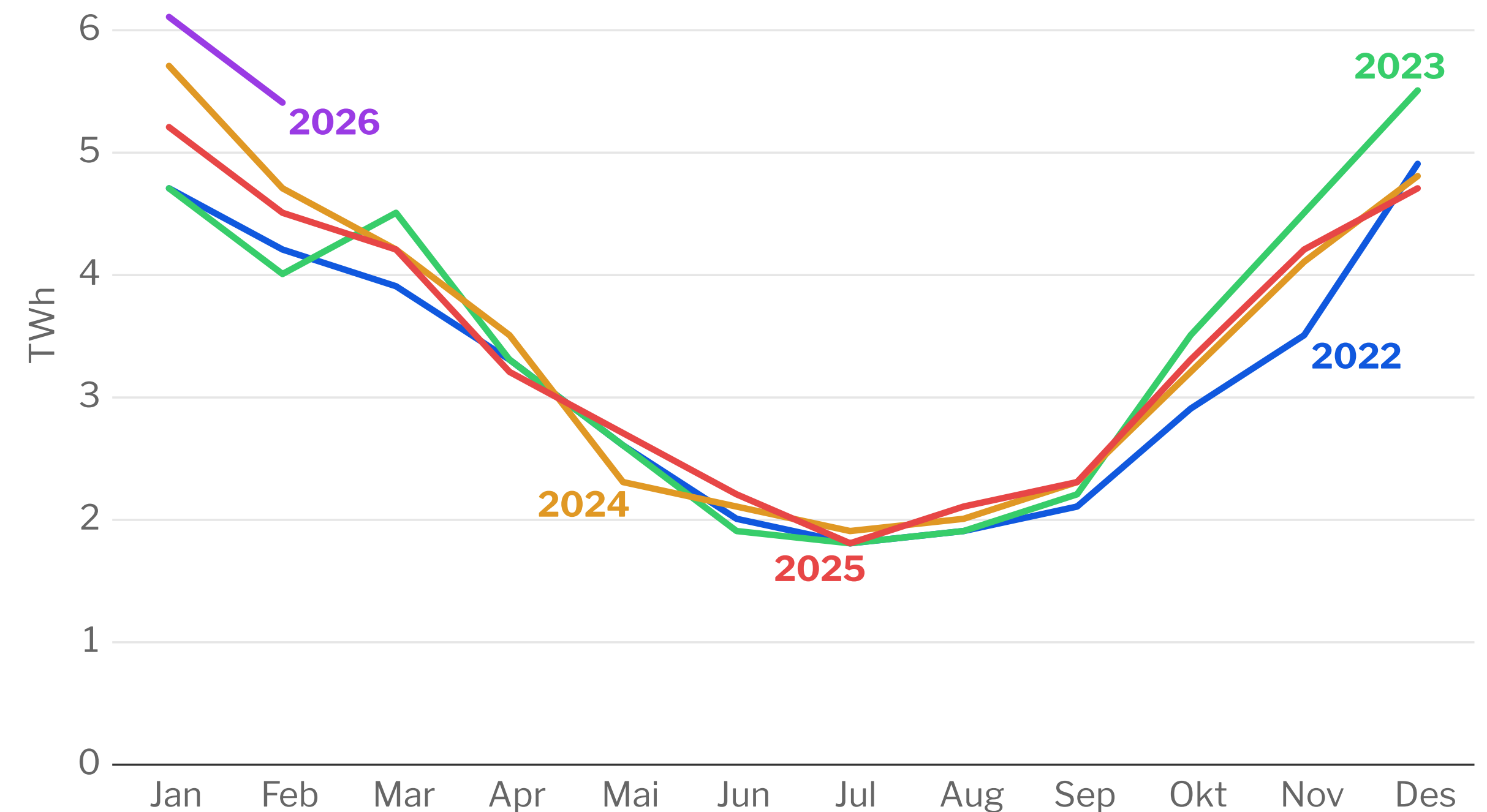
Norske husholdningers strømforbruk i januar og februar 2026 lå 1,8 TWh over forbruket i samme periode i 2025.

Nordmenns strømforbruk varierer betydelig gjennom året. Det er høyest om vinteren, lavest om sommeren. Både strømpris og temperatur påvirker forbruket.

Januar og februar 2026 var kaldere enn normalt. I tillegg har Norgespris sikret mange forbrukere en pris som stort sett har ligget atskillig under markedspris. Begge deler har bidratt til at strømforbruket i januar og februar i år har ligget over nivået i samme periode de fire siste årene.

Husholdningenes strømforbruk

Samlet strømforbruk i norske husholdninger, per kvartal, i TWh, 2020–2025.



Kilde: SSB, tabell 14091

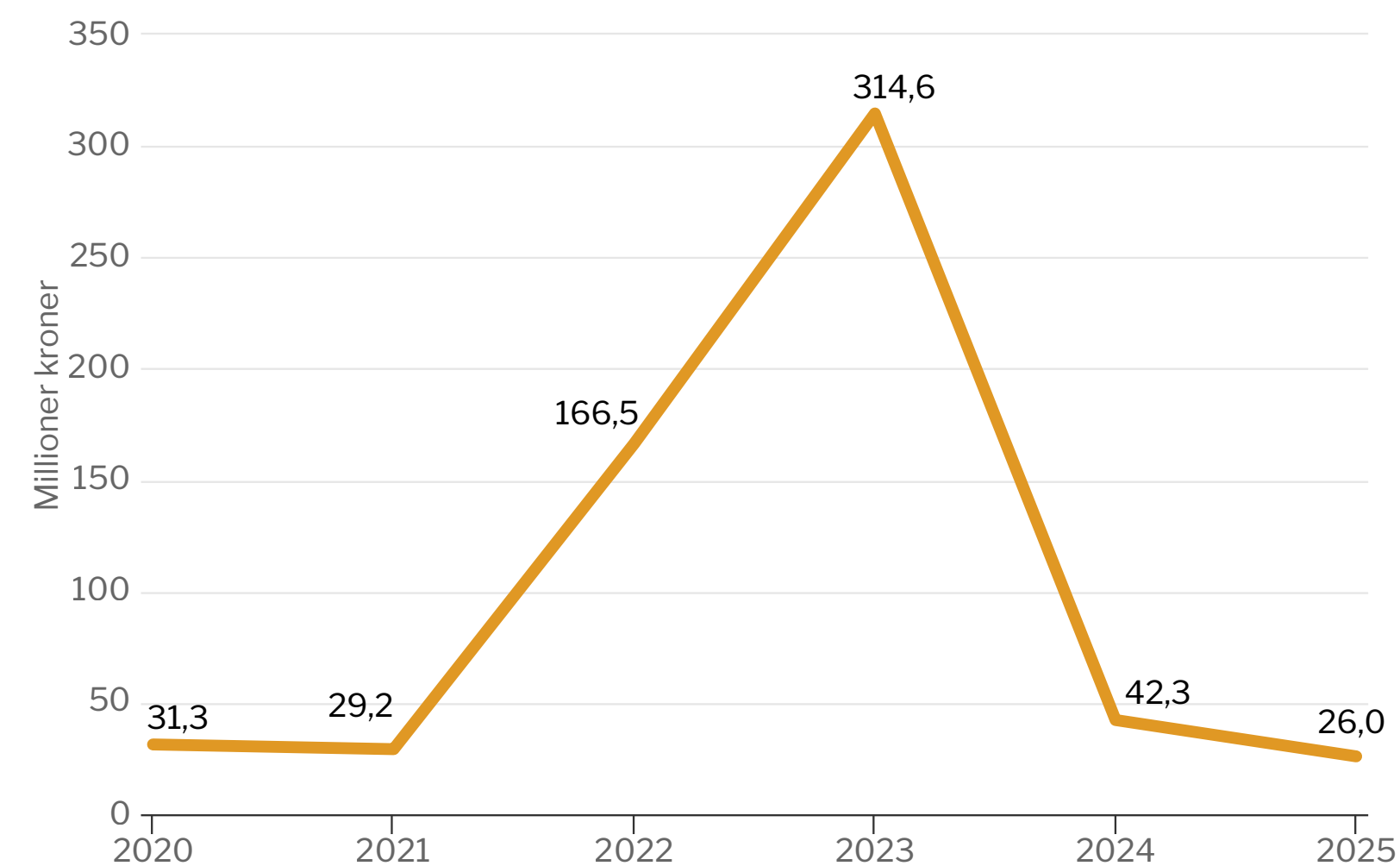
Private solcelleinvesteringer stuper

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 første kvartal 2026 utbetalte Enova 3,87 millioner kroner til private husholdninger som hadde installert solceller på hustaket sitt. Det er 33 prosent mindre enn i første kvartal 2025.

Kraftig fall i solcellestøtte i 2025

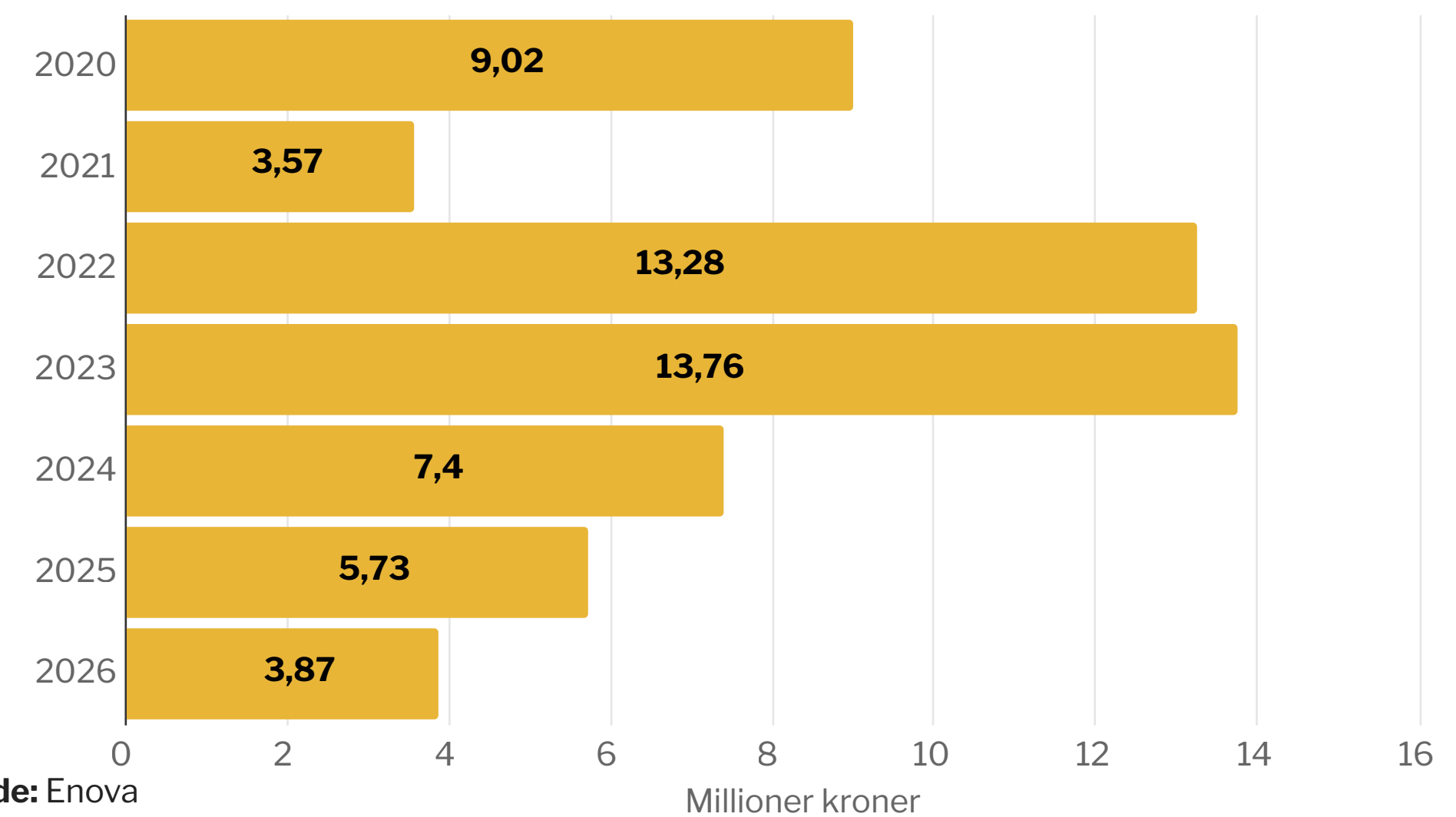
Utbetalt Enovastøtte til solceller på privatboliger, i millioner kroner, 2020–2025.



Kilde: Enova

Fallet i solcelleutbygging fortsetter i 2026

Utbetalt Enovastøtte til solceller på privatboliger, i millioner kroner, januar–mars 2020–2026.



Kilde: Enova

Mindre interesse for å investere i energisparing

Lysten til å investere i energisparingstiltak i egen bolig er mindre nå enn for ett år siden. I tillegg om man legger Enovas utbetalingsstatistikk til grunn.

I første kvartal 2026 utbetalte Enova 45,4 millioner kroner til energieffektiviseringstiltak i norske boliger. Det er en nedgang fra 67,7 millioner kroner i samme periode 2025.

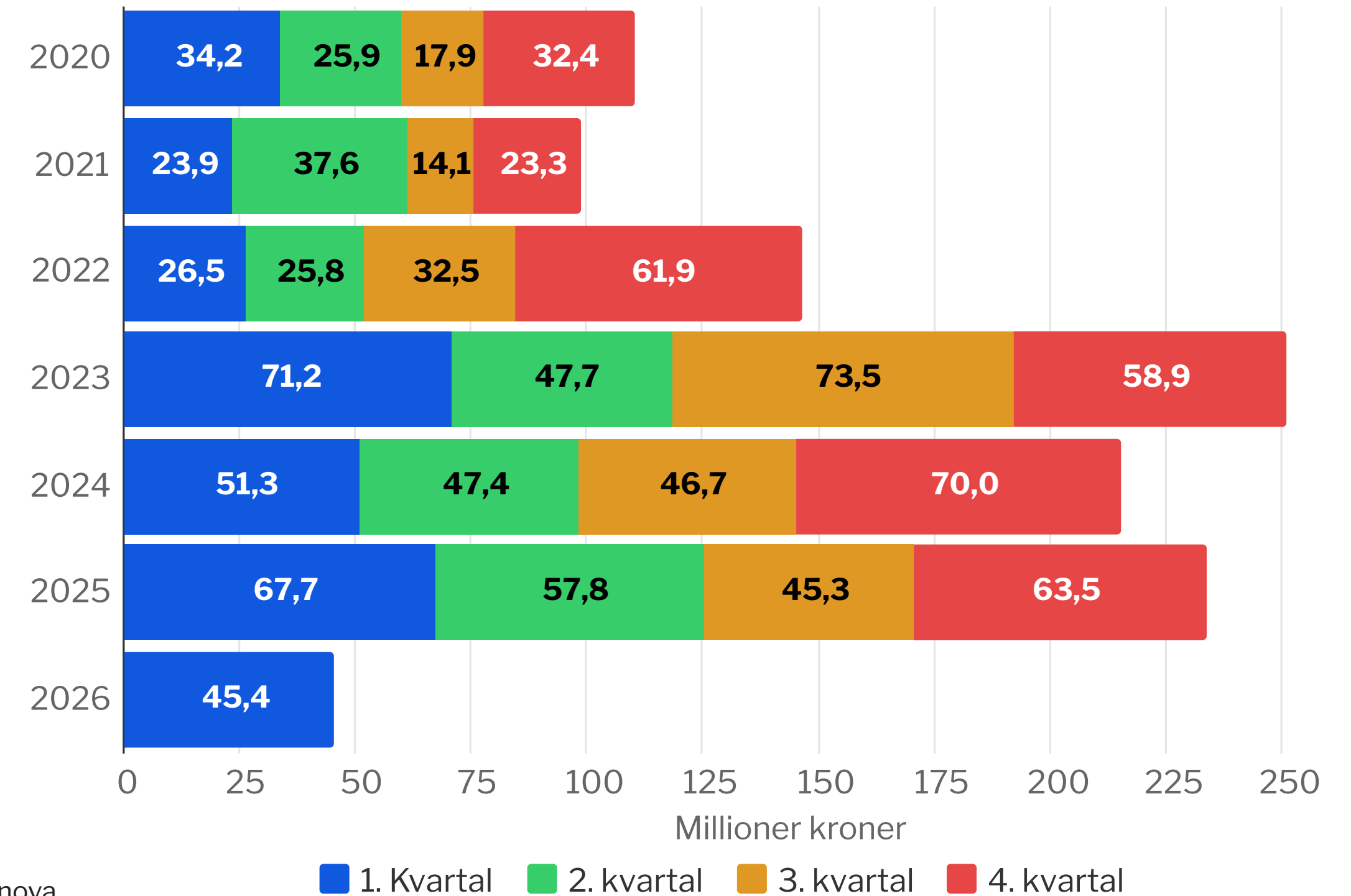
De tre energisparingstiltakene som det har blitt utbetalt mest Enova-støtte til i første kvartal 2026 er:

- Væske-til-vann varmepumpe (14,4 millioner kroner)
- Balansert ventilasjonsanlegg (8,1 millioner kroner)
- Luft-til-vann-varmepumpe (6,2 millioner kroner)

Fra og med 26. august 2025 må boligeieren søke hos Enova før oppstart av prosjekt. Tidligere måtte man søke om støtte etter at prosjektet var gjennomført.

Nordmenn investerer mindre i energieffektivisering

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



Kilde: Enova

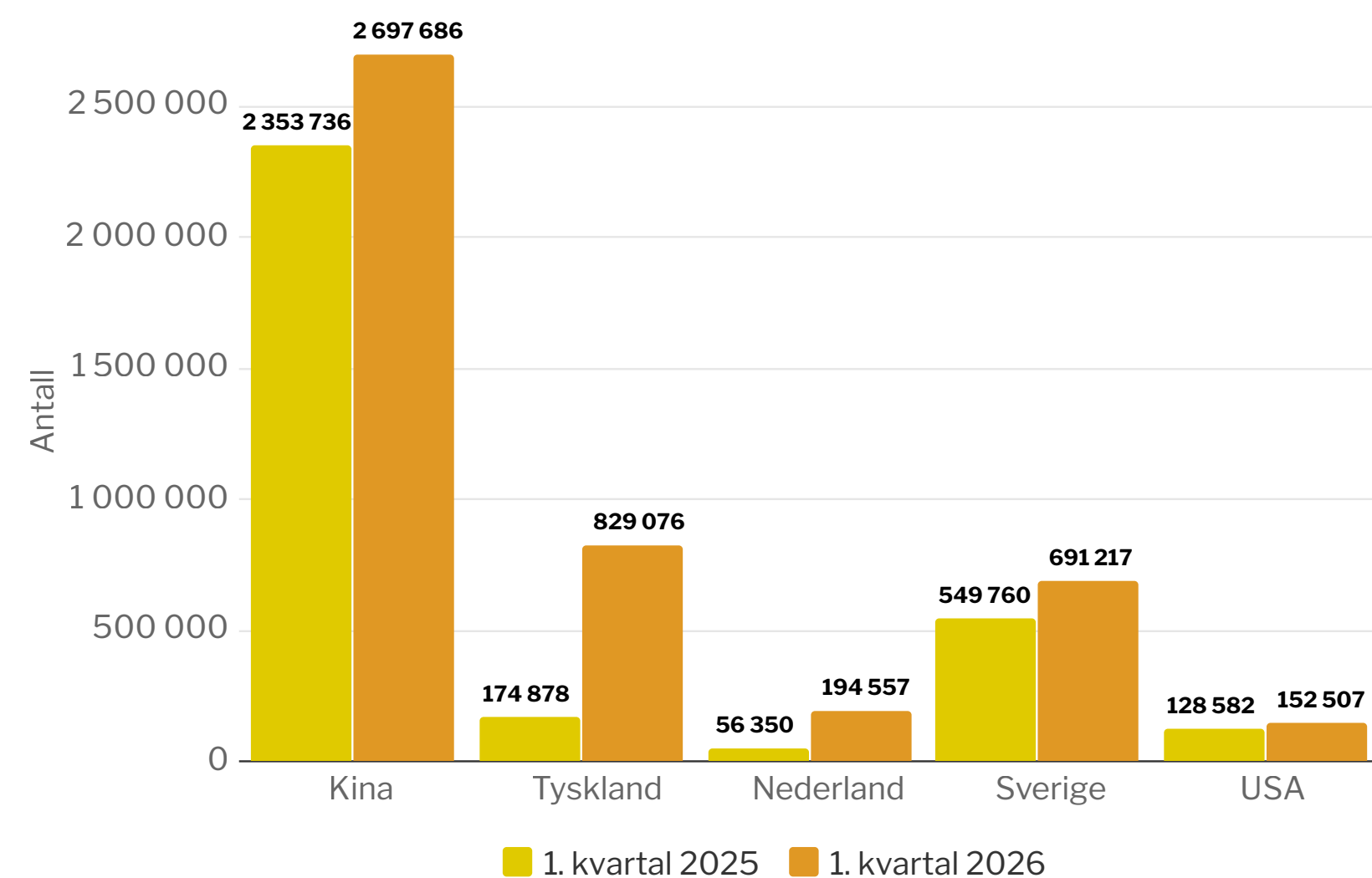
Vi importerer mer enn 29 000 pakker fra Kina hver eneste dag

I første kvartal 2026 ble det importert 2,7 millioner tollfrie varer fra Kina til Norge. Det er en økning fra 2,4 millioner i samme kvartal 2025.

Tyskland er landet vi importerer nest flest tollfrie forsendelser fra. I første kvartal passerte importen herfra 829 000 forsendelser – som er nesten en femdobling fra samme periode i 2025.

Kina på topp også i 2026 – og volumet øker

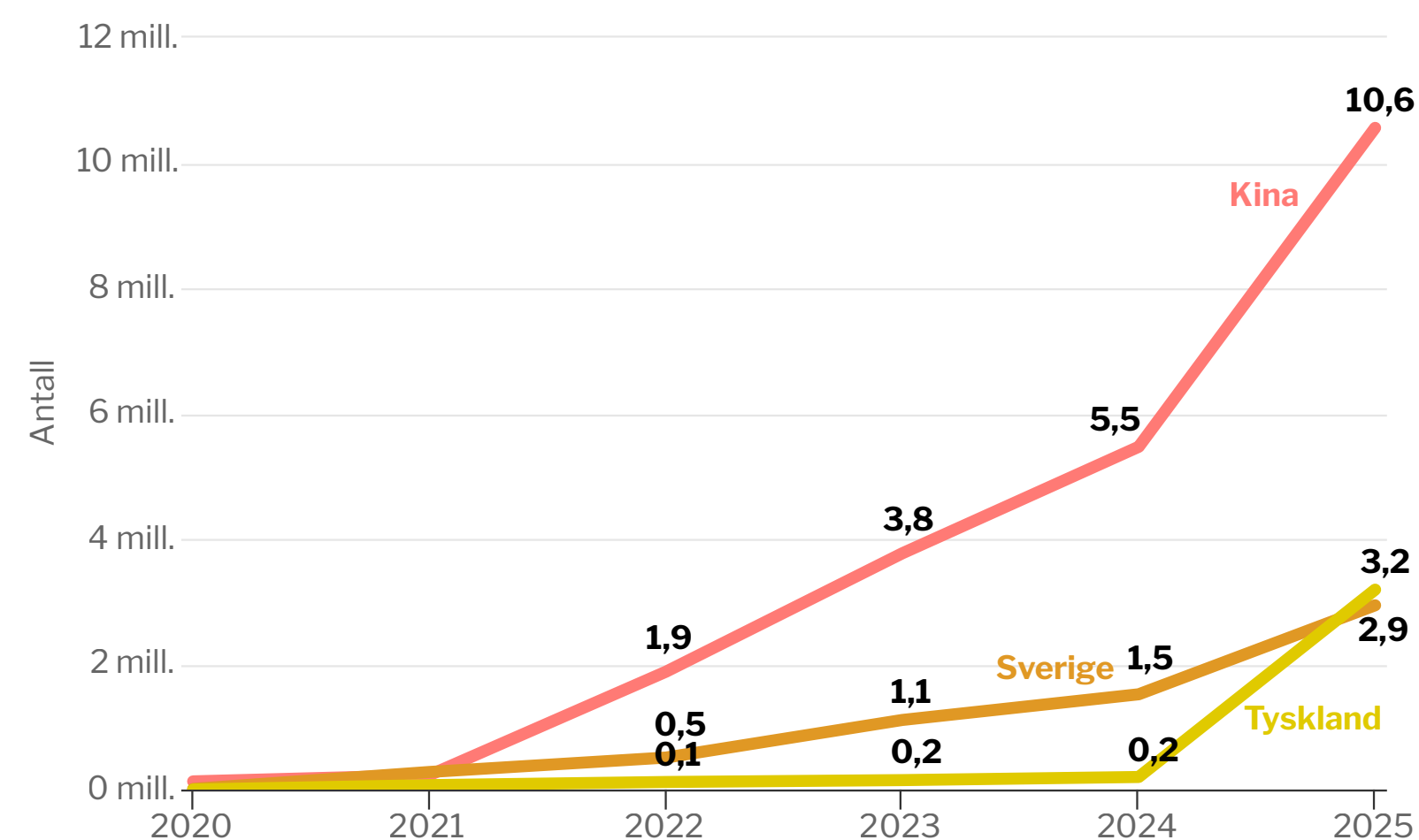
Antall innførsler av tollfrie varer under VEOC-ordningen, fra Kina, Tyskland, Nederland, Sverige og USA (topp 5), første kvartal 2025 og 2026.



Kilde: Tolletaten

Eksplosiv vekst i import av billigvarer fra Kina

Antall innførsler av tollfrie varer under VEOC-ordningen fra Kina, Tyskland og Sverige (topp 3), 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.

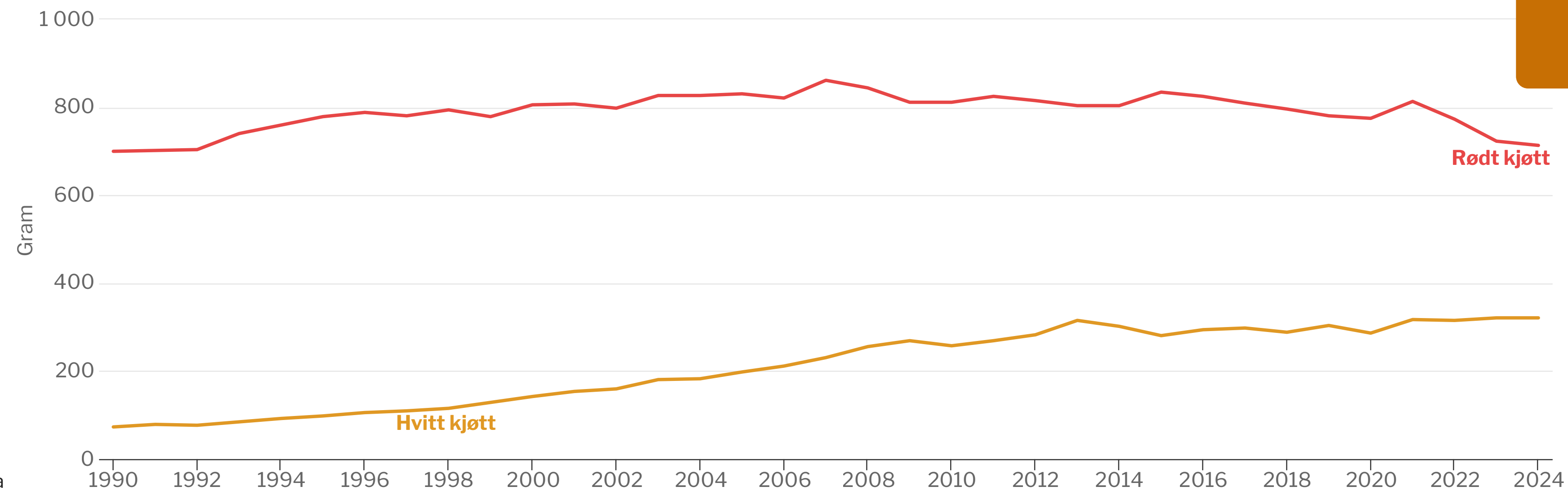
Mindre rødt kjøtt, men fremdeles over kostrådene

Forbruket av rødt kjøtt viser en nedadgående kurve: 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



→ 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.

15 plastposer unna målet

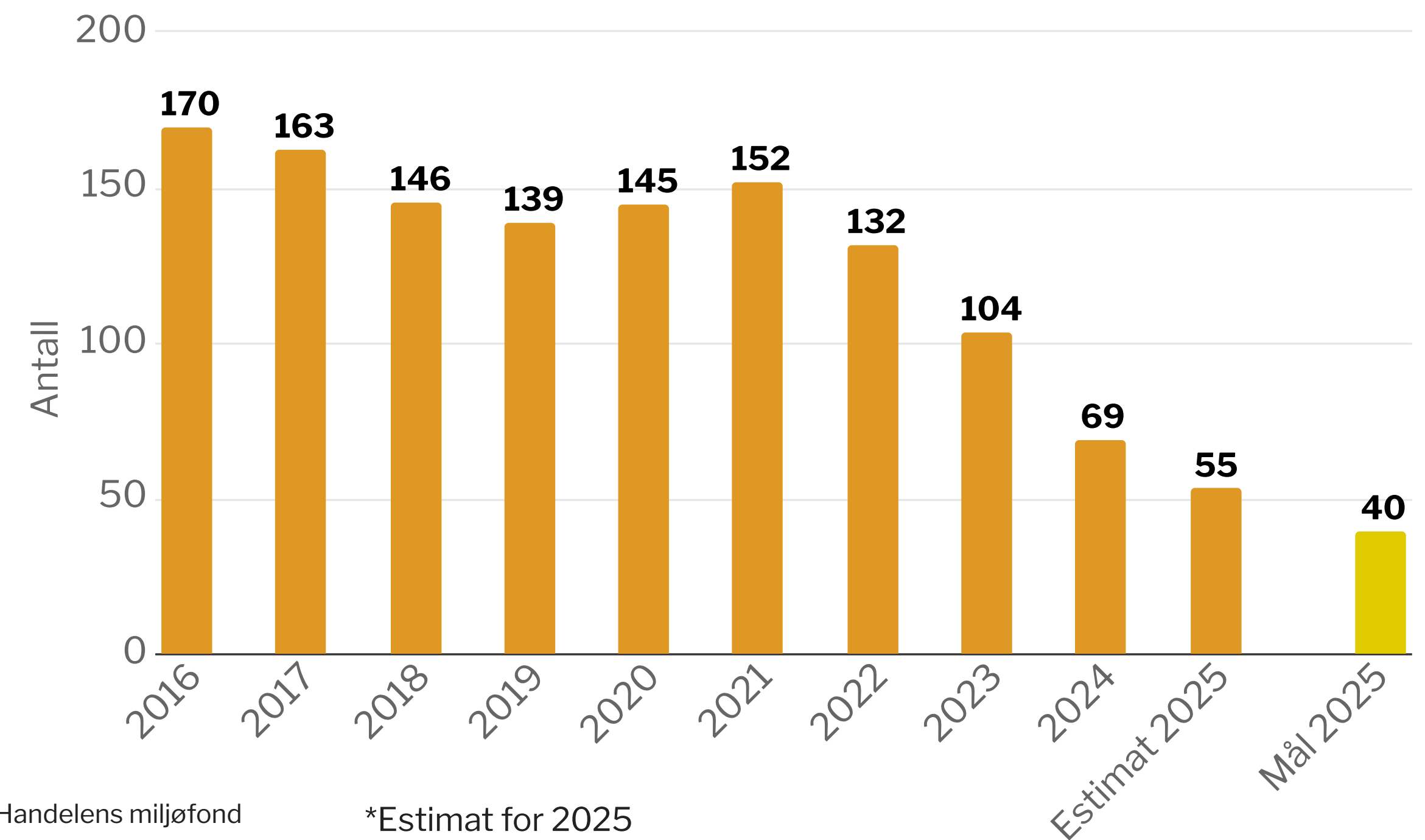
I 2025 kjøpte vi 55 plastposer per person. Målet var 40.

Politikk og pris virker og kan få oss til å endre adferd. I dag bruker vi 55 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, 2016–2025*.



Kilde: Handelens miljøfond

*Estimat for 2025

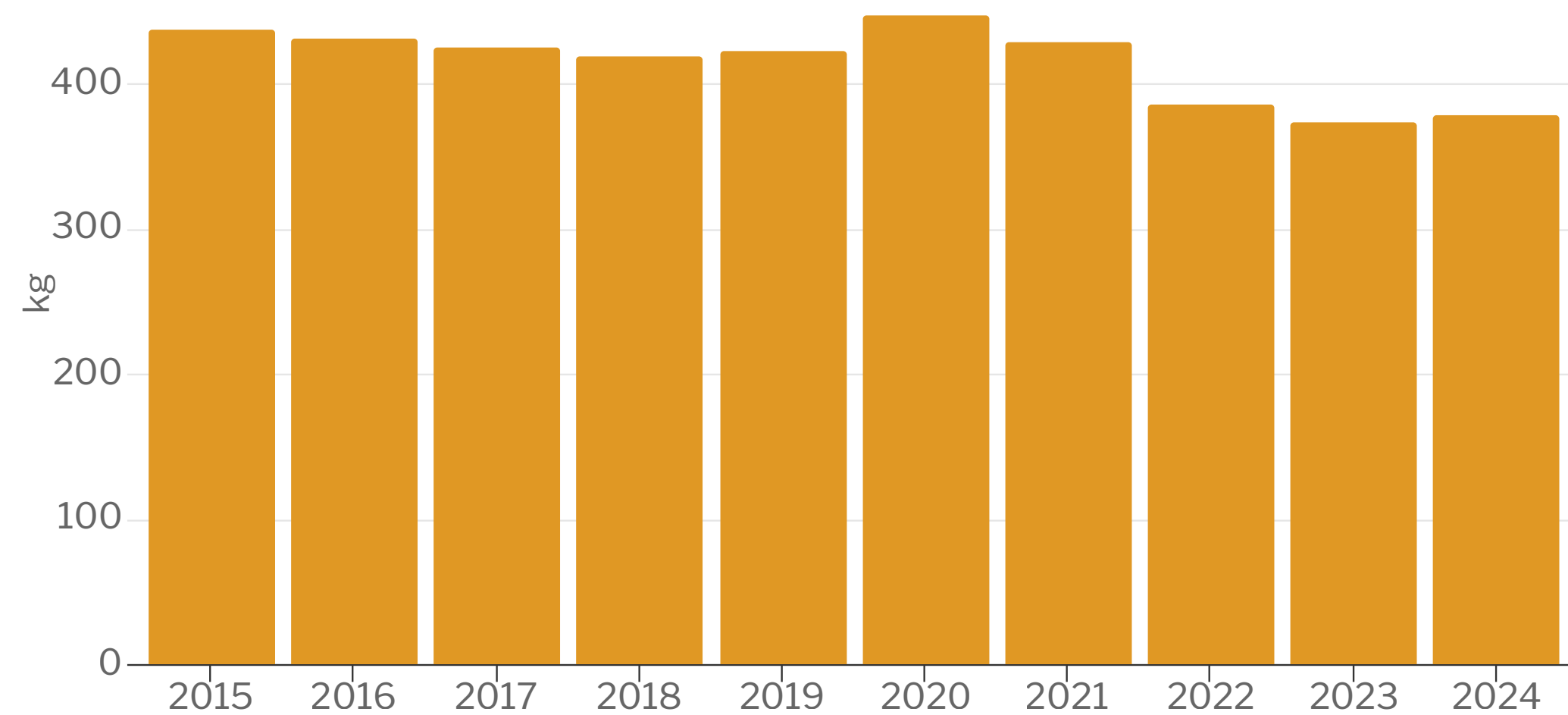
Vi kaster litt over 1 kg hver – hver dag

I 2024 kastet vi 379 kg husholdningsavfall per person. Det var 5 kg mer enn året før.

46 prosent av husholdningsavfallet ble levert til materialgjenvinning i 2024. Det er 1 prosent mer enn året før, men det er fortsatt et stykke unna målet fra EU, som er at 55 prosent skal gjenvinnes i 2025.

Så mye kaster vi

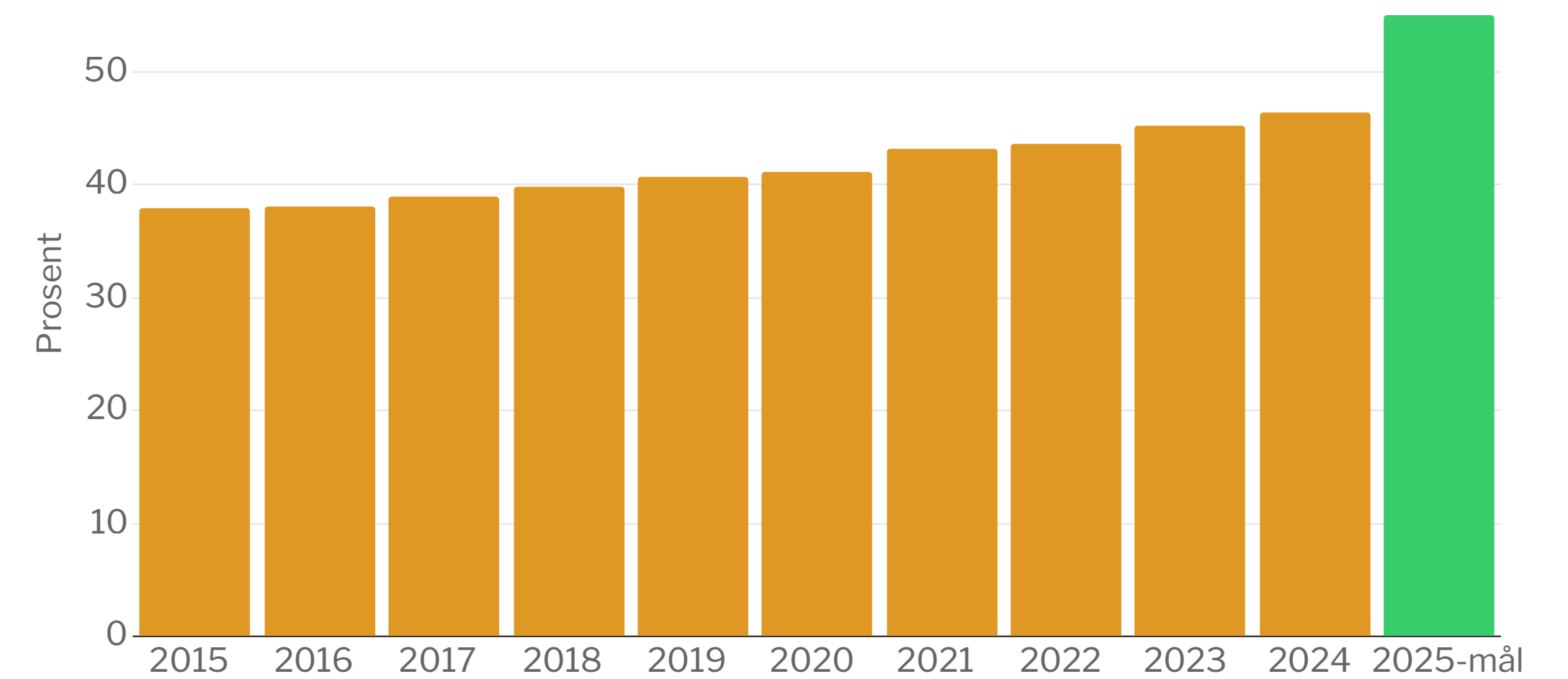
Husholdningsavfall per innbygger i kg, 2015–2024.



Kilde: SSB, tabell 12241

Materialgjenvinning

Andel husholdningsavfall levert til materialgjenvinning (inkl. biologisk behandling) i prosent, 2015–2024.



Kilde: SSB, tabell 13136

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

Tema: Tungtransport

NHO (2024): Klimaanalyse av norsk landtransport <https://www.nho.no/contentassets/80f2997ea79d4c8da499f24dcc78aee5/klimaanalyse-av-norsk-landtransport.pdf>

SSB, Priser på drivstoff, tabell 09654

SSB, Konsumprisindeks (2025=100), tabell 14709 <https://www.ssb.no/statbank/table/14709>

Nord Pool, Prices <https://data.nordpoolgroup.com/auction/day-ahead/prices?delivery-Date=latest¤cy=EUR&aggregation=DeliveryPeriod&deliveryAreas=AT>

NOBIL, Antall ladestasjoner for tunge kjøretøy

<https://info.nobil.no/>

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 petroleumsprodukt, tabell 13585

Ny kraft

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](#)

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](#)

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](#)

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](#)

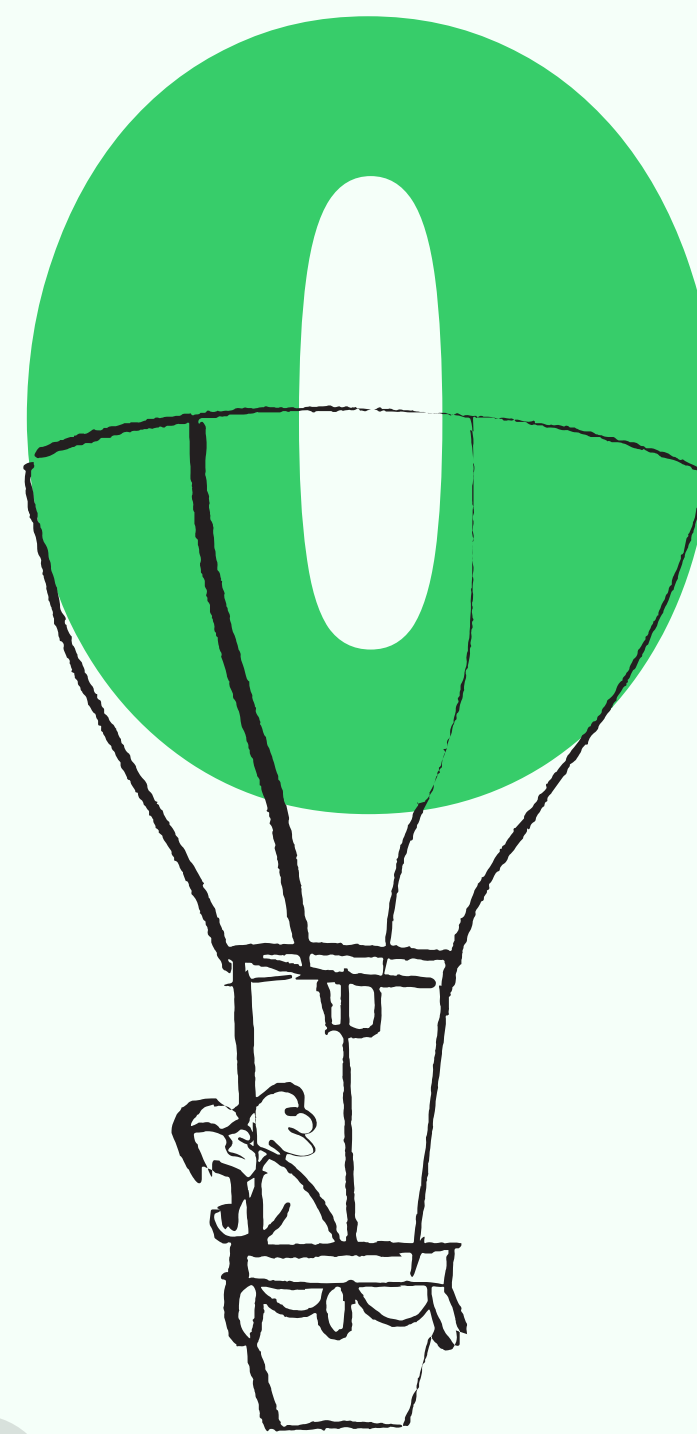
Forbrukerrådet/Nord Pool, [Strømpriser](#)

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