Politik for en bæredygtig levevis
- en væsentlig klimaindsats



Politik for en bæredygtig levevis – en væsentlig klimaindsats

Gunnar Boye Olesen, International Network for Sustainable Energy og Miljøorganisationen VedvarendeEnergi, 18/9 2026

Udgivet af projektet: *"Sufficiency as Climate Action and for Sustainable Lifestyles in Nordic & Baltic Countries and Belarus" in 2025-26.*

Partnerer af projektet:

Danmark: The International Network for Sustainable Energy - Europe (INFORSE-Europe) (coordinator)
Norge: Norges Naturvernforbundet - The Norwegian Society for the Conservation of Nature (NNV)
Sverige: Svenska Naturskyddsföreningen - The Swedish Society for Nature Conservation (SSNC)
Letland: Latvijas Zaļās kustības, Latvian Green Movement (LaGM)
Estland: Eesti Roheline Liikumine - Estonian Green Movement,-(FoE-Estonia)
Belarus: Ecohome NGO (hosted in Lithuania).

Layout og illustrationer: Judit Szoleczky og Swati Gupta, INFORSE-Europe

Link til publikationen:
https://inforse.org/europe/pdfs/Pub_Baeredygtig_levevis_som_klimapolitik_DK.pdf

Link til Regional Policy Paper, 24/09/2026 (pdf 1.5 MB): inforse.org/europe/pdfs/PUB-PolicyPaper_Proposals_for_Nordic_Baltic_Sufficiency_policies_measures.pdf

Mere om projektet:
INFORSE-Europe: inforse.org/europe/Sufficiency_as_Climate_Action_Project.htm



Politik for en bæredygtig levevis – en væsentlig klimaindsats

Gunnar Boye Olesen, International Network for Sustainable Energy og Miljøorganisationen VedvarendeEnergi



Politik for mere bæredygtig levevis kan spille en væsentlig rolle i omstillingen til et klimaneutralt samfund, der holder forbrug og udledninger indenfor de planetære grænser. En række forskere finder at det bliver meget svært, måske umuligt, at nå klimaneutralitet til 2040 eller 2045[1] uden politik for mere bæredygtig levevis. Udfordringen bliver større hvis vi samtidig skal holde op med at overskride de andre planetære begrænser og hvis vi begynder at regne vores forbrugsbaserede udledninger med.

På den baggrund er en række nordiske og baltiske organisationer[2] gået sammen om en række forslag for hvordan politik kan udformes, så det begrænser det klima-, miljø-og ressourcebelastende forbrug. I dette notat er fokus på forslag, der er relevante for Danmark.

Politikker for mere bæredygtig levevis handler ikke kun om at reducere forbruget, men også om at øge det for folk, der ikke har nok til at leve et anstændigt liv. Nogle af vores foreslåede politikker vil direkte støtte dette, for eksempel *politikker for bedre cykelinfrastruktur, bedre offentlig transport, progressive energiafgifter,* mens f.eks. begrænsning af biltrafik kan have negative *konsekvenser for lavindkomstfamilier* i områder uden god offentlig transport. Negative konsekvenser for lavindkomstfamilier bør afbødes, f.eks. med direkte støtte til folk med lav indkomst, der bliver berørt af højere priser for fossil energi. Direkte støtte bør kombineres med forbedringer af for eksempel offentlig transport og støtte til isolering af bygninger for at reducere varmeudgifterne samt omstilling til vedvarende energi.

[1] Se f.eks.

[2] International Network for Sustainable Energy – Europe med bl.a. Danske VedvarendeEnergi, Norges Naturvernforbumd, Svenska Naturskyddsforeningen, Estonian Green Movement, Latvian Green Movement, Edocome (Hviderusland)

Der er et væld af muligheder for politikker til at fremme en mere bæredygtig levevis. Vi har opdelt forslagene i følgende områder:



- Brug af **bygninger,** hvor klima- og miljøpåvirkning kan reduceres med mindre bygninger, deling af faciliteter, bofællesskaber, flytning af el- og varmeforbrug, perioder med lavere indendørs temperaturer. Det kan bl.a. støttes med bygningsreguleringer, der tillader små boliger, og opdelinger af store boliger, støtte til at flytte til mindre hjem samt information og kampagner. Dette kan fremmes med økonomiske politikker, bl.a. tidsvarierende el-og varmepriser, energiafgifter, tilskud til avanceret temperaturregulering, så man kun opvarmer en mindre del af en bygning efter aktuelt behov.



- **Transport** hvor klima- og miljøpåvirkninger kan reduceres ved at reducere transportbehov, reducere afhængigheden af bilkørsel, flytte transporten til ikke-motoriseret transport, flytte transport til offentlig transport, delebiler, reducere flyrejser. Dette kan fremmes med byplanlægning, der giver kortere daglige afstande, roadpricing for biler, reduktion af tilskud til bilkørsel, bedre cykelinfrastruktur, bedre offentlige transport og information samt information og kampagner.



- **Produkter** hvor klima- og miljøpåvirkningen kan reduceres med bedre reparationsmuligheder, længere levetid, færre engangsprodukter, mindre emballage, bedre brug af eksisterende produkter, deling af produkter. Dette kan fremmes med krav til produkter som levetid og reparerbarhed, økonomiske politikker inklusive skatter og støtte til reparationer og reparationsværksteder, offentlige delingsfaciliteter for eksempel på biblioteker, kampagner og anden information.



- **Mad**, hvor klima- og miljøpåvirkninger kan reduceres med reduceret brug af animalske produkter og reduceret madspild. Dette kan fremmes med kampagner og forbrugerinformation, økonomiske politikker, færre animalske produkter i offentlige kantiner, krav om reduceret madspild i butikker og restauranter.



- **Ferier,** hvor klima- og miljøpåvirkning kan reduceres ved at erstatte fly med tog, kortere afstande til ferier og erstatte højforbrugende ferieformer med mindre miljø-og klimabelastende former for ferier. Dette kan fremmes med økonomiske politikker, herunder passager- og brændstofafgifter for fly og krydstogtskibe, udvikling af gode alternativer til flyrejser og krydstogtrejser, kampagner og anden information.

Politikker for bæredygtig levevis skal med i klima-og resiliens politikker

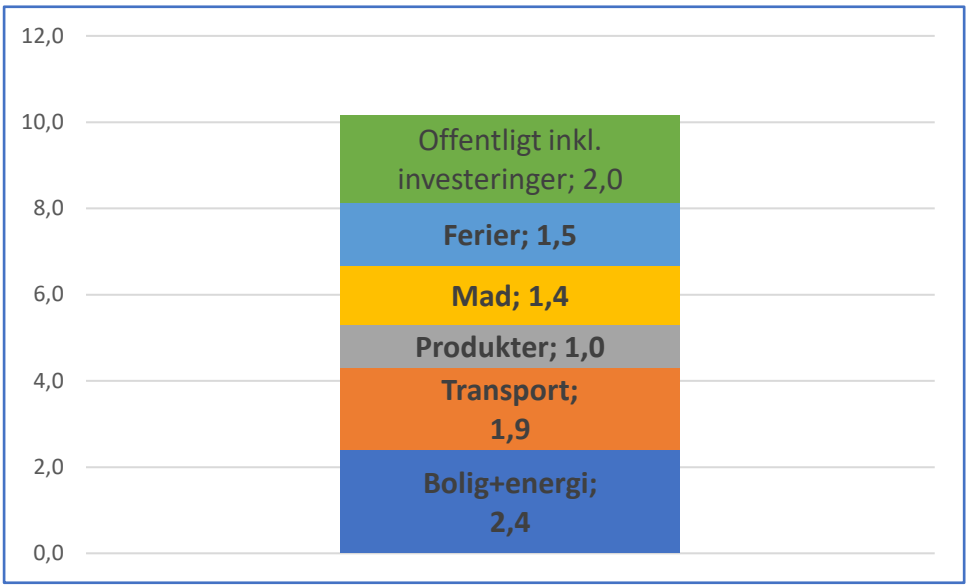
For at lykkes med nationale politikker for bæredygtig levevis bør de med i de *nationale klimaplaner.* Selvom de fleste politikker for bæredygtig levevis oftest er rettet mod specifikke sektorer, vil det at tage dem samlet med i klimaplanerne styrke dem og samtidig styrke klimaplanerne. De bør også med i politikker for at øge beredskab og resiliens, hvor mange af forslagene kan give et bidrag.

Politikker for bæredygtig levevis kan også indgå i *nordiske eller nordisk-baltiske klimastrategier.*

Der er ofte synergi mellem politikker for bæredygtig levevis og politikker for *energieffektivitet og vedvarende energi*. Politikker for bæredygtig levevis gør det lettere at bruge færre fossile brændstoffer, for eksempel til bolig og transport. Når det kombineres med højere priser på fossile brændstoffer, opstår der en synergi, og den samlede effekt kan forventes at være større end blot at lægge effekterne af hver af politikkerne sammen. En anden, væsentlig effekt er at politikker, der reducerer energiforbruget gør det lettere at forsyne samfundet med vedvarende energi.

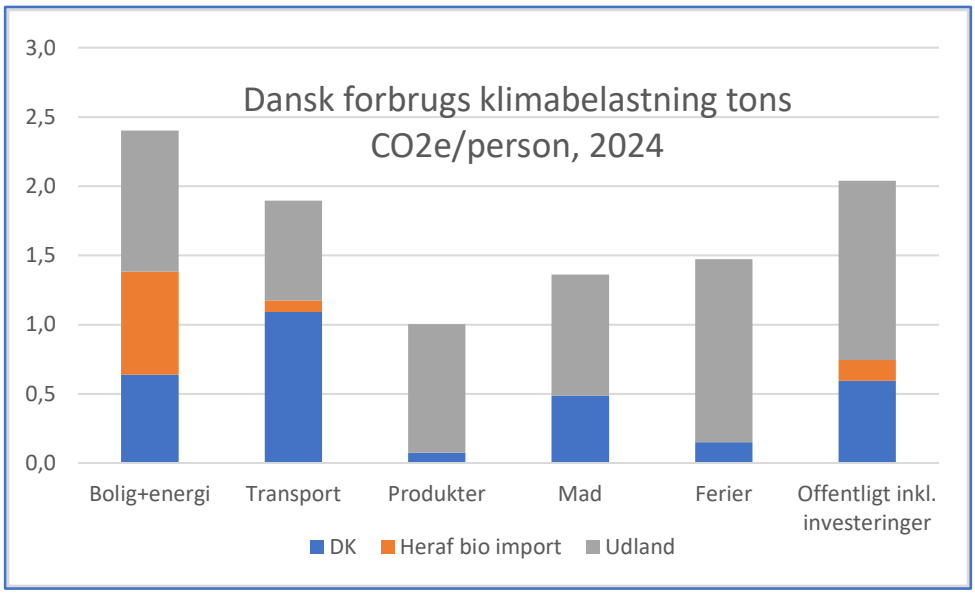
Danskernes forbrugsbasere udledninger

Danskernes store udledninger fra vores forbrug kan fordeles på de 5 typer forbrug, vi her har opdelt dem i + et offentligt forbrug, som vi jo i sidste ende også forbruges af til sygehuse, skoler, administration, militær og meget andet. I figuren nedenfor er en opgørelse for 2024.



Danskernes klimabelastning i 2024 fra vores forbrug inkl. offentligt forbrug og offentlige investeringer i tons CO_2- ækvivalenter (CO_2e) per person

En stor del af udledningernes sker i udlandet og fra fly mellem Danmark og udlandet. Det kan ses på nedenstående graf, hvor også udledninger fra afbrænding af importere biomasse i Danmark har fået sin egen kategori.



Danskernes klimabelastning fra forbrug per person i 2024.

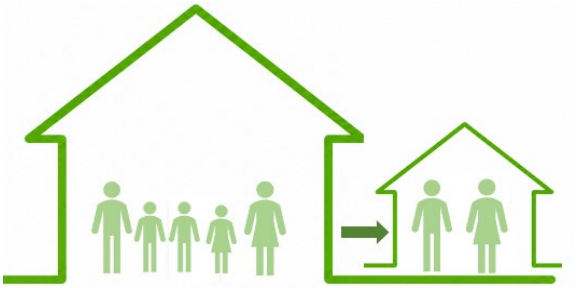
Graferne viser at for at nå et klimaneutralt forbrug, er der behov for indsatser inden for alle de områder, vi arbejder med, ligesom der er behov for både at reducere de indenlandske og de udenlandske udledninger.

De forbrugsbaserede udledninger kan beregnes på mange måder. Ovenstående grafer er baseret på Energistyrelsens opgørelse af Danmarks forbrugsbaseret klimaaftryk; tillagt CO_2 fra importeret biomasse afbrændt i Danmark og udledninger fra fly til udlandsflyrejser. Det antages at 80% af flyrejser til udlandet er til private og at heraf er 80% til ferie. Se bilag for nærmere beskrivelser af beregningerne.

Mere bæredygtig brug af bygninger

Bygnings og byggeri giver store klima-og miljøbelastninger med deres energi-og ressourceforbrug Store boliger og høje indendørs temperaturer bidrager til dette. Derfor har vi fire forslag til politikker for bæredygtig levevis for at reducere dette.

- **Mindre boligareal**



Da Danmark har nogle af verdens største boliger pr. person, er mindre boliger en oplagt måde at reducere forbruget og drivhusgasudledningerne. Det kan fremmes ved at bygge mindre boliger; men det er lige så vigtigt at ombygge ældre bygninger til nye formål, da nedrivning og opførelse af bygninger har betydelige klimamæssige effekter.

I Danmark er der en tendens mod mindre boliger, og en række arkitekter fremmer det i bl.a. Byggestopbevægelsen. Desværre understøttes det ikke i national politik.

Der er en uformel Tiny House-bevægelse med store Facebook-grupper. Nogle danske kommuner laver udstykninger til små huse, for eksempel Vejle. Tiny house reducerer kun forbruget, hvis de erstatter andre permanente boliger (ikke bare giver et andet hjem til en familie) og hvis de er placeret, hvor de ikke genererer ekstra transport.

Politik for mindre boliger omfatter kommunal planlægning af tættere byer, kommunal udstykning af jord til opførelse af mindre boliger og støtte genbrug af eksisterende bygninger i byggetilladelser. Staten kan fremme mindre boliger med højere beskatning af større / dyrere boliger. Mindre boliger kan også fremmes med information om fordelene, praktiske råd om hvordan man organiserer sig i en mindre bolig, hjælp til familier med at flytte til mindre boliger, udlejning af værelser og opdeling af boliger, f.eks. hvor børnene er flyttet hjemmefra.

- **Deling af faciliteter**



Deling af faciliteter vil udnytte ressourcerne bedre og reducere behovet for plads i boliger. Det kan være vaskemaskiner, større køkkenfaciliteter, rum til større arrangementer, værksteder o.a.
I Danmark har mange almene boliger og bofællesskaber fælles vaskemaskiner og fælleshuse eller rum med køkkener og rum til større sammenkomster. For at deling skal være en succes, skal der være tilstrækkelige faciliteter (såsom nok vaskemaskiner og tørremuligheder) samt brugervenlige bookingsystemer og nøglesystemer.
Politik til deling af faciliteter kan omfatte krav om fællesfaciliteter i større bygninger ved nybyggeri og ombygninger, rettigheder for lejere til fællesfaciliteter, information til støtte for deling med bl.a. eksempler kan distribueres via foreninger for andelsboliger, almene boliger og bofællesskaber, samt også til grundejerforeninger.

- **Bofællesskaber og økolandsbyer/bebyggelser**



I bofællesskaber deler beboerne fællesrum til f.eks. tøjvask, et fælleshus eller et stort rum til fælles middage, arrangementer osv. Øko-landsbyer er en type bofællesskab med større vægt på en generel miljøvenlig livsstil og ofte også produktion af økologisk mad til eget forbrug. Bofællesskaber er populære i Danmark, hvor der hvert år etableres 15-20 nye bofællesskaber, som øger antallet fra de 420 bofællesskaber med 10.000 boliger, som eksisterede i 2021. De udgør dog kun en brøkdel af de 3 millioner danske boliger.

For at være en succes kræver bofællesskaber at de kan opnå realkreditlån og andre lån på samme vilkår som andre boliger og at der er boligområder til bofællesskab, hvor bygninger kan bygges eller ombygges til bofællesskaber, f.eks. i byrenoveringsprojekter.

Politikker for at støtte bofællesskaber kan omfatte sikring af at de kan opnå realkreditlån og andre lån på samme vilkår som andre boliger, at kommuner planlægger med plads til bofællesskaber, enten med grunde til nybyggeri og ved ombygning, f.eks. ved byrenoveringsprojekter, samt ved generel information, for eksempel på hjemmesider, ved tidlig involvering af interesserede borgere, der kan oprette bofællesskabsgrupper inden etableringen af hvert nyt bofællesskabsprojekt.

- **Tilpasning af el-og varmeforbrug til perioder med meget vedvarende energi**

Med de varierende vedvarende energikilder kan miljøpåvirkningerne af varme og elektricitet reduceres ved at flytte varme- og elforbruget over tid, som regel inden for én dag. Der er en udstyr til at hjælpe med dette, men det kræver stadig en vis tilpasning af livsstil. Varierende elpriser og apps med elpriser samt automatiske systemer til at tænde og slukke for elektriske varmepumper og opladning af biler har allerede været ganske effektive til at guide mange forbrugere til at flytte elforbruget til perioder med lave priser.

Politik for at fremme tilpasning af el-og varme omfatter varierende eltariffer (som de fleste danskere har i dag), samt information om elpriser, der følger produktionen af vedvarende energi time for time. Derudover bør der være let tilgængelig information om både priser og miljøpåvirkninger samt god information om udstyr til at regulere for eksempel varmepumper og opladning af elbiler i forhold til elpriser og CO_2-udledninger.

Transport

Transportsektoren er i Danmark den næststørste sektor, når det gælder klimabelastninger; men der er store muligheder for at reducere den, bl.a. med mindre transport og bedre transport.

- **Reduktion af transportbehovet**



En stor del af transporten er til pendling, som kan reduceres med mere arbejde hjemmefra og kortere afstande mellem hjem og arbejde. Desuden kan kortere afstande mellem hjem, butikker, skoler, børnehaver og andet hjælpe med at reducere transportbehovet. Det har tilmed den en positive bivirkning, at folk får mere tid til fritid og evt. arbejde.

En væsentlig politik for at reducere transportbehovet er god byplanlægning og selvom det ofte indgår i dansk byplanlægning, er der gode eksempler fra udlandet, som bør overvejes, f.eks. den norske regel om at nye bydele ikke må øge biltrafikken.

I Danmark er der forbud mod store indkøbscentre uden for større byer og uden god offentlig transport; men desværre kan byråd dispensere fra reglerne.

I Danmark forsvarer nogle fagforeninger arbejdernes mulighed for at arbejde hjemmefra mindst en eller to dage om ugen, men det er ikke en ret.

I Danmark kan arbejdsgivere kræve at ansatte skal møde på forskellige arbejdssteder med store afstande imellem, så man som medarbejder skal bruge sin fritid på lange transporttider og man kan ikke vælge miljøvenlige transportformer som cykling.

I de senere år har centralisering givet øgede afstande, for eksempel til skoler. I Danmark forsøger forældre at forsvare de lokale skoler, for eksempel ved at gøre dem til privatskoler, hvilket desværre kun lykkes en gang ud af ti. Indsatser for bevarelse af lokale funktioner som skoler, postudleveringer og butikker er væsentlige for at reducere transportbehov.

Politikker for at reducere transportbehov omfatter god byplanlægning med gennemførte principper om korte afstande mellem lokale funktioner og til kolelktiv transport, krav om at byudvikling ikke øger biltransport, forbud mod indkøbscentre og andre centerfunktioner udenfor bymidter og god kollektiv transport, samt økonomiske incitamenter, der fremmer kort pendling. Supplerende indsatser kan være informationsindsats for at flytte tættere på arbejdspladsen, med fokus på alle fordelene i form af mere reel fritid, mulighed for at bruge cykle, mindre stress mm., samt direkte bistand til at hjælpe borgerne med at komme tættere på arbejdspladsen.

- **Udfasning af tilskud til bilbrug**

I Danmark understøtter skattefradraget for pendling længere rejse, især med bil, da skattefordelene er så generøse, at de mere eller mindre kan betale for bil til pendlere med længere afstande til arbejde. I Danmark er støtte til pendling en omkostning for den danske stat på omkring 5 milliarder DKK om året. Dette er ikke tilfældet i f.eks. de baltiske lande. Hvis disse tilskud udfases, vil det reducere pendling og bilafhængighed, da flere vil vælge kortere afstande mellem arbejde og hjem. Et alternativ til en udfasning

af kørselsfradrag, kunne være en ændring af fradraget med mere støtte til lokal pendling og mindre til langdistance pendling. Det vil også bidrage til mindre og kortere transport. Det er også muligt at gøre transportfradrag afhængigt af hvor lang tid man har arbejdet et sted, så det nedtrappes over en årrække fra man starter på en arbejdsplads. Det vil ikke modvirke at folk tager et job langt fra hjemmet; men efterhånden som transportfradraget nedtrappes, øges incitamentet til at flytte tættere på arbejdspladsen.

- **Roadpricing**

Med roadpricing betaler bilister en afgift pr. kilometer alt efter, hvornår de kører og hvor de kører. Dette kan reguleres, så kørsel på veje langt fra byer og offentlig transport koster lidt eller intet pr. kilometer, mens hvis man kører i byerne, og parallelt med hyppig offentlig transport koster det mere. På denne måde bliver folk, der bor langt fra byer og hyppig offentlig transport, ikke påvirket, mens folk med gode transportalternativer tilskyndes til at bruge alternativer til biler.

- **Flyt transport til ikke-motoriseret transport**

Cykling og gåture er gode alternativer til biler på kortere afstande. Med moderne teknologier som elektriske cykler, herunder elektriske ladcykler, er det muligt at opfylde flere formål, og nå længere afstande uden besvær. Cykler er et perfekt valg i samfund, hvor afstandene mellem hjem, arbejdspladser osv. er begrænset til omkring 10 km. Der er store sundhedsmæssige fordele ved cykling og gang sammenlignet med bilrejse. Fordelen er i Danmark målt til 8 kr pr. km cykling.

Succes med cykling og gang afhænger i høj grad af kommunernes evne og vilje til at skabe sikre og forbundne cykelruter og gangstier. Det kræver, at man tager fat på de strukturelle og sociale barrierer, der fortsat begrænser cykling i mange byer. Der er behov for forbundet, funktionel og velholdt cykelinfrastruktur. Generelt kræver dette statslig finansiering ud over lokale bidrag fra kommunerne. Københavnsområdet har en ambitiøs cykelpolitik med god cykelinfrastruktur, herunder cykelstier til længere afstande, der forbinder kommuner, broer over Københavns havn dedikeret til cykler og fodgængere.

Politik til fremme af cykling omfatter investeringer i cykelstier, cykelparkering m.m., fra kommuner med støtte fra staten. Statens cykelpulje kan med fordel 3-4 dobles da kommuner har mange forslag til forbedrede cykelstier og anden cykelinfrastruktur, som staten ikke vil medfinansiere da den statslige cykelpulje er ret beskeden. Cykling kan også fremmes med oplysning, bl.a. om fordelene ved cykling, samt behovet for øget offentlig finansiering af cykelstier mv.

- **Fremme af og udvidelse af offentlig transport**



Tog og busser har langt mindre miljøpåvirkning og energiforbrug end private biler, især når de er elektrificerede. I Sverige har Skåne-regionen haft succes med at fremme offentlig transport med lokale tog og busser. Offentlig transport skal være bredt tilgængelig, især hyppig i myldretiden, overkommelig i pris og enkel at bruge.

I Danmark bevilges flere penge til udbygning af motorveje og veje i det hele taget end til udbygning af jernbaner og kollektiv trafik, hvilket jo svækker kollektiv trafik i forhold til biler. Det bør naturligvis ændres. Vi har i Danmark mere motorvej per person end de fleste andre lande og der er faktisk motorveje nok.

Politik til fremme af kollektiv trafik omfatter at fremtidige trafikinvesteringer går til kollektiv trafik og cykelinfrastruktur, roadpricing, der gør det dyrere at køre bil langs god, kollektiv transport, samt at den kollektive transport indrettes så den giver gode alternativer til bilkørsel og er brugervenlig. Takst-og rabatsystemer samt køreplaner skal også være logiske, brugervenlige og ikke afgrænses af tilfældige grænser mellem trafikselskaber. Det kan suppleres med information, som kan hjælpe bilister med at revurdere deres vanemæssige bilbrug ved at fremhæve praktiske daglige fordele – at spare tid, reducere omkostninger og undgå stress. Information er vigtig, især når nye ruter og nye teknologier introduceres. Men succes med offentlig transport kræver tilstrækkelig offentlig finansiering.

- **Delebiler**

Når folk nemt kan få adgang til en delt bil i en deleklub, er behovet for at eje en bil mindre. Når man bruger en delt bil, betaler man som regel kun for bilen når man bruger den, modsat privat bilejerskab, hvor de største omkostninger er faste omkostninger til afskrivning og service. Når man ikke har en bil stående som er betalt, er man mere tilbøjelig til at bruge offentlig transport og cykling, også af økonomiske årsager.



Forskning viser, at effektiviteten af delt mobilitet afhænger af, hvor godt disse tjenester er integreret i lokale mobilitetssystemer, herunder muligheden for at bruge dem i boligområder og fra transportknudepunkter, hvilket bl.a. kræver at der er P-pladser til dem. I Danmark tilbyder mange kommuner gratis parkering til delebiler.

Der er også peer-to-peer deling af biler som GoMore, hvor bilejere lejer deres biler ud og samkørsel som Nabogo, hvor man bilejere tager passagerer imod en lille betaling, organiseret via en app, men dette har mindre effekt på bilbrug og miljø. En særlig form for samkørsel er pendling, hvor medarbejdere fast kører sammen på arbejde.

Politik for at øge bildeling omfatter P-pladser med ladestandere reserveret til delebiler, faciliteter som apps til delebilklubber, samt information om muligheden for bildeling, da bildeling ikke er særlig kendt.

- **Reducer flyrejser**

Flyrejser er den mest forurenende form for rejse, og alternativer i form af tog og kortere rejser (for eksempel på ferie) er for mange mennesker den mest effektive måde at reducere personlige klimapåvirkninger på. Danmark har passagerafgifter på luftfart, der sender et økonomisk signal om at reducere flytrafikken, men signalet er ikke særlig stærkt. Samtidig har Danmark ikke særlig gode togforbindelser til udlandet, f.eks. er der ingen nattog, der starter i Danmark[3] og med dagtog kan man ikke komme længere sydpå end til Hamborg og nordpå end til Gøteborg.



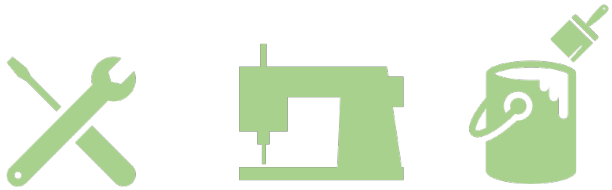
Politikker til reduktion af flyrejser: Ud over prissignaler er det vigtigt, at der findes alternativer, som også er attraktive i pris og ikke meget længere i tid, herunder nattog, der kan spare en nat ved starten eller slutningen af en rejse. Det er også vigtigt, at det er nemt at få billetter, at der er information, og for nye brugere også vejledning til at gennemføre ture uden problemer.

[3] Men mange nætter passerer to svenske nattog Danmark.

Mere bæredygtig brug af produkter

Vores forbrug af produkter forbruger ressourcer og producerer drivhusgasser langt ud over bæredygtige niveauer. Danskerne forbruger 200 kg om året af plastprodukter lavet af olie, hvoraf en stor del har en meget kort levetid og ender som affald. Der er mange måder at reducere forbruget på.

- **Reducer forbruget med bedre reparationsmuligheder**



Holdbare varer er kun rigtig holdbare, hvis de kan repareres. Reparationen af produkter trues af billigere produkter kombineret med høje lønninger og avancerede produkter, der er sværere at reparere og kræver mere specialiserede reservedele.
I Danmark er der en skattenedsættelse for reparation af hvidevarer; men ikke til andet og der er fuld moms på reparationer.
Frivillige reparationscaféer og reparationsværksteder bliver stadig mere populære og nogle kommuner støtter dem; men i Norge støtter kommuner generelt reparationscafëer med faciliteter og i Estland lønner nogle kommuner også reparatører.
Politikker til at forbedre reparationsmuligheder skal omfatte en effektiv implementering af EU's nye "Ret til reparation", som vil gøre reparation lettere med krav til produkter.
Det kan suppleres med en mærkningsordning for hvor lette produkter er at reparere, som man har i Frankrig og som EU har indført for mobiltelefoner og tablets i 2025.
Støtte til frivillige reparationscaféer og reparationsværksteder er en enkel, oplagt indsats, f.eks. ved at kommuner stiller gratis lokaler til rådighed og måske giver lidt driftsstøtte. De frivillige værksteder kan også kombineres med kommunernes jobindsats og FGU skoler.
Også oplysninger er vigtig med information til forbrugere om reparationsmuligheder, både om de professionelle reparatører og om de frivillige, let tilgængelige reparationsmanualer og anden information, om hvordan man reparerer produkter.
Regeringen kan støtte reparationsarbejde med lav eller ingen moms på reparationer.

- **Reducer forbruget med længere levetid på produkterne**

Jo længere levetid produkterne har, desto mindre miljøpåvirkning (så længe produktet er energieffektivt).
En måde at forlænge produkternes levetid på er at have en lang garanti, hvor for eksempel i Norge garantien er 5 år for mange produkter, hvilket er langt over EU's minimum på to år, som vi har i Danmark.
EU har forbud mod planlagt forældelse; men der er stadig problemer, f.eks. med opdatering af computerprogrammer, som kræver nye styresystemer og ultimativt nye computere.
Politikker for lang levetid bør omfatte længere garanti, som i Norge.
Der er også mulighed for at øget fokus på frivillige garantier, som nogen leverandører tilbyder.
Også forbrugerinformation om levetider kan understøtte længere levetider via mere .

- **Reducer engangsprodukter**



Brugen af engangsprodukter er steget med øget fastfood, men også til andre formål med billige produkter til engangsbrug. EU-regler har begrænset engangsplastikprodukter, som hovedsageligt har erstattet dem med engangsprodukter af naturlige materialer som træ. Danmark har afgifter på plastikprodukter, hvilket giver et prissignal, om end svagt, for at begrænse engangsbrug.

En vigtig del af engangsprodukter er tøj, der kun bruges én eller meget få gange og kasseres efter kort tid. Politikker til at reducere engangsbrug inkluderer afgifter på engangsprodukter, eller på alle plastikprodukter, hvilket primært vil påvirke priserne på billige engangsprodukter.
Pantsystemer kombineret med alternativer, der erstatter engangsprodukter, er en anden måde at reducere engangsbrug. Det kan for eksempel være på flasker, og på kopper o.a., der kan gebruges, ved take-away-steder. Engangsbrug kan også reduceres med oplysninger om multibrugsprodukter.

- **Reducer emballage**

En stor del af den plastik, vi bruger, og det affald, vi producerer, er emballage. EU har en strategi for at reducere emballageaffald og øge genbrug og genanvendelighed af emballage. Dette omfatter mål for genanvendelse og genbrug af flasker og transportemballage af plastik samt krav om, at take-away madsteder skal tilbyde mad uden emballage, hvis kunderne medbringer deres egne beholdere.
Danmark har afgifter på plastik, bl.a. på bæreposer.
Pantsystemer på flasker er meget effektive med indsamling på 93% af de solgte flasker m.m., dog overgået af Norge (98%).
Politikker for at reducere emballage kan være at udvide pantordninger til andre produkter og emballage. Der bør samtidig være en indsats for at emballage med pant faktisk kan genrbuges, så et pantsystem ikke bare bliver en indsamlingsordning. Desuden kan øgede afgifter på plastik og anden emballage reducere engangsbrug. Endelig kan forbrugerinformation bistå forbrugerne med at nedbringe brugen af emballage.

- **Brug eksisterende produkter bedre, f.eks. tøj**

Mange produkter bruges ikke særlig meget, for eksempel meget tøj.
En måde at reducre tøjspild er genbrugsbutikker og genbrugsmarkeder. Disse er ret pdopulære i Danmark. I Danmark betaler genbrugsbutikker drevet af velgørenhedsorganisationer ikke moms, mens andre kun betaler moms af deres bruttofortjeneste.



Bedre brug af tøj og andet kan fremmes med information, ved at foreslå forbrugerne frivilligt at begrænse forbruget af for eksempel tøj og om genbrugsalternativer, herunder guides til at finde dem.

- **Deling af produkter**

Mange produkter bruges kun i kort tid, fra børnetøj og sportsudstyr til mange typer værktøj. I Norge og Estland udlåner folkebiblioteker og "tingbiblioteker", såsom Tingting i Norge, også sportsudstyr, håndværktøj, symaskiner og musikinstrumenter. Også i Norge udlejer tjenester som Parkdressen udendørstøj, og andre initiativer deler babytøj og udstyr som autostole og barnevogne.

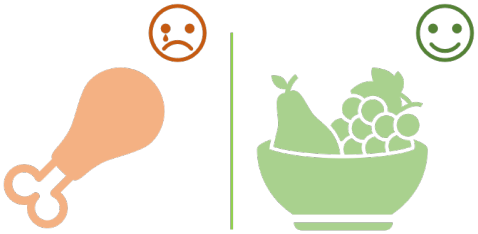


Politikker for at fremme deling af produkter kan inkludere at folkebiblioteker udlåner sportsudstyr og værktøj, information til forbrugerne om delingsmuligheder, men også information til interesserede, der vil organisere deling, enten fra et center eller peer-to-peer mellem personer. Dette kan kombineres med økonomiske incitamenter som momsfri udlejning.

Mindre klimabelastende mad

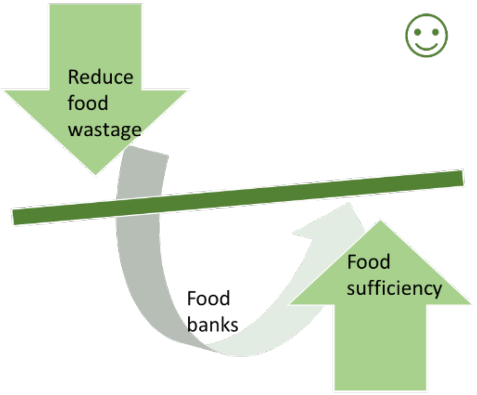
Mad har et stort klima-og miljømæssigt fodaftryk, især kød og ost. Dette kan reduceres med mere plantebaseret mad i stedet for animalske produkter og ved at reducere madspild. Desuden har økologisk mad lavere klimapåvirkning end det samme uøkologiske produkt som f.eks. økologisk versus uøkologisk kød, men økologisk kød har stadig meget større klimapåvirkning end de fleste grøntsager. Mad, der transporteres med fly, har et stort klimaaftryk, også frugt og grøntsager. Ifølge Sundhedsstyrelsens kostråd er en diæt med væsentligt mindre kød en den gennemsnitlig danske bedre for sundheden, et andet argument for en mere klimavenlig kost

- **Reducer forbruget af animalske produkter**



Reduktion af forbruget af animalske produkter er meget relevant i Danmark, da forskning viser, at mad er et af de nøgleområder, hvor ændrede praksisser kan reducere miljøbelastningen betydeligt.
Offentlige kantiner kan være et godt sted at starte, da offentlige myndigheder har fuld kontrol, og brugerne kan lære om vegetariske og veganske retter og få sundere mad. I Estland er der en kampagne for kødfri tirsdage, og i Danmark har Aarhus kommune indført en intern afgift på kød til de kommunale, så kantineledere kan købe flere grøntsager og mindre kød med det tilgængelige budget. I Danmark har vi nationale retningslinjer for sunde kostvaner, bl.a. Kostpyramiden, der anbefaler flere grøntsager og mindre kød end i gennemsnitskosten.
Politikker til at fremme plantebaseret mad omfatter afgifter, som afgifter på kød og momsfritagelse på grøntsager. Det omfatter som nævnt også indsatser i offentlige kantiner, med mere plantebaseret mad og måske kødfrie dage. Også information til forbrugerne kan påvirke forbrugsvalget. Information om at skifte til mere plantebaseret mad fungerer bedst, når den italesættes som positive, sunde og praktiske hverdagsvalg, der kan skaleres fra niche til mainstream i stedet for som afsavn. Dem med stærke kulturelle tilknytninger til traditionelle kostvaner kan være mindre lydhøre overfor information, men bredt engagement er mulig, når løsningerne er enkle, tiltalende og understøttet af retfærdige politiske tiltag.

- **Reducer madspild**



Madspild kan reduceres ved bedre planlægning af madlavning, men også ved at bruge mad, der ellers ville være blevet smidt ud fra butikker og restauranter osv., idet en stor del af vores madspild sker i butikker og restauranter. Det kan f.eks. gives til folk med økonomiske problemer.
Der er en række initiativer i gang for at reducere madspild, som hjemmesider, der hjælper forbrugerne med at reducere madspild, mens madbanker med frivillige indsamler mad til mennesker med økonomiske problemer. Der er en god hjemmeside og initiativ i Estland, der hedder Consume Food Smartly, som deler information om madspild og tips til at undgå det. Også i Estland placerer mange supermarkeder mad på udløbsdagen udendørs i skabe og køleskabe, hvor folk kan tage det gratis. I alle lande sælges mad ofte på sidste dag før udløbsdato med prisnedsættelse, for eksempel til halv pris. Nogle restauranter og bagerier har en lignende ordning, hvor man kan købe en billig "Too Good to Go"-pose med mad om aftenen.
Politikker for at reducere madspild inkluderer rådgivning til forbrugerne og til butikker og restauranter om, hvordan man bedst bruger mad, der nærmer sig udløb. De kan også inkludere at madproducenter, butikker og restauranter skal opgøre hvor stort mandspild de har, hvorefter de kan sammenligne sig med andre for på den måde at vurdere deres potentiale for yderligere reduktioner af deres madspild.

Bæredygtige ferier

For mange danskere bidrager ferier langt mere til klimaforandringer og ressourceforbrug end deres dagligdag. Det er lange ferierejser med fly, men også ferier med krydstogtskibe og andre aktiviteter, der forbruger store mængder fossile brændstoffer. Bæredygtige feriealternativer kan både inkludere mere bæredygtige rejser, kortere rejser og færre ressourcekrævende feriealternativer.

- **Erstat fly med tog til ferier**

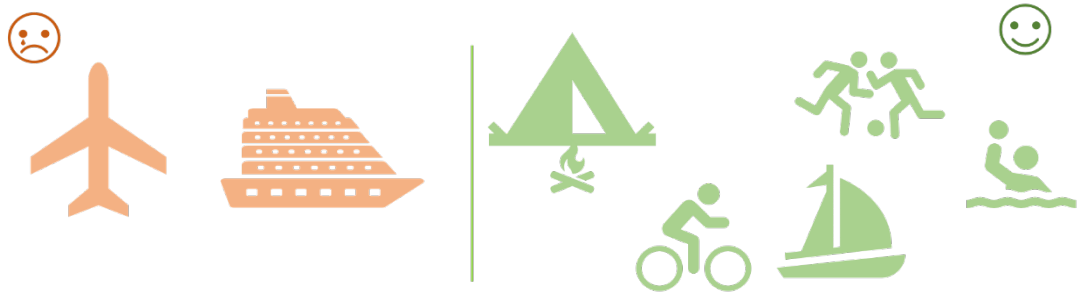
På mange ferier er det muligt at erstatte flyrejser med tog og også med busser. De fleste hovedjernbaner er eldrevne og har lave klimapåvirkninger. Sammenlignet med fly har busser også langt mindre miljø- og klimapåvirkning. Ofte vil fravalget af flyrejser resultere i kortere rejseafstande, men ferieoplevelsen kan være lige god. En måde at erstatte flyrejser med tog på er med nattog, hvor en nattogsrejse kan erstatte en tur med et fly + et hotel op til afstande omkring 1500 km.

Politikker for at erstatte fly til ferier er reelt de samme som de politikker, vi foreslår under afsnittet om transport for at reducere lufttransport generelt. Regeringen kan støtte udviklingen med støtte til nattog og generelt bedre tog til udlandet.

- **Kortere rejser til ferier**

Ferier i Danmark eller vores nabolande kan erstatte langdistanceferier. Kortere ferier giver mulighed for at opleve nye horisonter tæt på Danmark, få nye indsigter om vores naboer og også slappe af. For nogle er det et kulturelt skift at acceptere årstidernes skift med temperaturernes ændringer osv.

Politikker for kortere ferier omfatter højere afgifter på fly, støtte til internationale tog inkl. nattog og information om attraktive, indenlandske feriemuligheder og i vores nabolande, herunder deres miljømæssige fordele.



- **Erstat klimabelastende ferieformer med mindre belastende alternativer**

Især vil ændringer fra krydstogtskibe til togrejser eller på sigt sejlskibe reducere miljøpåvirkningen betydeligt. Mange krydstogtskibe sejler fra by til by, for eksempel rundt om Østersøen. De samme byer kan besøges med tog og færge på omtrent samme tid, men oplevelsen er anderledes (ingen swimmingpool med mere på skibet), mens man ser alt det samme i de besøgte byer.

Politikker for at fremme alternativer til krydstogtskibe omfatter afgifter på krydstogtskibe**,** bl.a. kunne krydstogtskibes store olieforbrug beskattes på samme niveau som diesel til biler. Der er også behov for information om togalternativer og andre alternativer, for eksempel cykelture. Så er det op til turistbranchen at organisere attraktive krydstogter uden krydstogtskibe; men med f.eks. tog.

BILAG

Baggrundstal for angivelser af danskerne forbrugsbaserede klimabelastninger

Udgangspunktet for angivelserne i dette notat er Energistyrelsens opgørelse af de forbrugsbaserede CO2e udledninger for Danmark 2024. De er opdelt i husholdningernes forbrugs udledninger (34,76 $MtCO_2e$, offentligt forbrugs udledninger (6,88 $MtCO_2e$) og investeringer, som offentlige organisationer og virksomheder foretager samt investeringer i boliger (16,35 $MtCO_2e$). Det giver samlede forbrugsbaserede udledninger på 58 $MtCO_2e$, link https://ens.dk/analyser-og-statistik/danmarks-globale-klimapaavirkning-global-afrapportering (for at se opdelingen, gå til Klimaaftryk fra dansk forbrug, side 3)

I angivelserne i dette notat er udledningerne af privatforbrug og investeringer opdelt i 5 kategorier og i indenlandske og, udenlandske udledninger, hvilket er gjort ud fra data i tabellen "Leverende brancher" som findes under "Supplerende information og datafiler" i Global Afrapportering 2026. Her er for årene til og med 2024 angivet udledninger opdelt i 160 brancher og opdelt i indenlandske og udenlandske emissioner. For hver af disse brancher har jeg skønnet hvor stor andel, der er privat hhv. offentligt forbrug + investeringer samt for privat forbrugs + investeringer skønnet hvor stor del af hver branche, der er med i hver af notatets 5 forbrugskategorier., Modsat opdelingen i Energistyrelsens opsamling er boligbyggeri således medregnet til privatforbrug. Det giver udledninger i nedenstående tabel.

$MtCO_2e$	Bolig inkl. el&varme	Transport	Produkter	Mad	Ferier	I alt	Offentligt forbrug+invest
DK	3,8	6,5	0,4	2,9	0,9	14,6	3,6
Udland	6,1	3,0	5,6	5,2	2,5	22,4	7,7
SUM-ENS	9,9	9,5	6,0	8,1	3,4	36,9	11,3

Udledninger fra samlet privat og offentligt forbrug inkl. investeringer til bl.a. bygninger, 2024.

Det ses at med denne opgørelse er privates og offentlige udledninger (i alt 48,2 $MtCO_2e$) højere end i Energistyrelsens opdeling (hvor den er 41,6 $MtCO_2e$); men stadig væsentligt mindre end de samlede udledninger for forbrug + investeringer på 58 $MtCO_2e$ i Energistyrelsens opgørelse. Det skyldes bl.a. at offentlige investeringer er med her, fra supersygehuse til motorveje; men da der er tale om skønnede opdelinger mellem kategoerier kan man ikke konkludere at forskellene mellem offentlige udledninger i de to opgørelser direkte skyldes offentlige investeringer.

Energistyrelsens udledninger mangler reelt udledninger fra udlandsfly og mangler også udledninger fra afbrænding af biomasse.

For udledninger fra udlandsfly er de i Energistyrelsens opgørelse (tabel "Leverende brancher") opgjort til 0,13 $MtCO_2e$ mens Energistyrelsens energistatistik 2024 angiver energiforbruget til udlandsfly til 40697 TJ. Med en CO_2 emissionsfaktor på 72 ton/TJ og at 2/3 af klimaeffekten skyldes vanddamp og partikler udledt i stor højde (ikke CO_2) samt en antagelse om at 80% af flyvning fra danske lufthavne er private rejser, giver det udledninger fra privates flyvning på 6,7 $MtCO_2e$. Vi antager at 80% heraf er ferierejse mens resten indgår i (anden) transport.

For biomasse medregnes de samlede udledninger fra afbrænding af importeret biomasse; men ikke den dansk producerede, idet det antages at brug af dansk biomasse modsvares af vækst af dansk træ, halm

m.m.; mens dette ikke kan garanteres ved importeret biomasse. For fast biomasse regnes med en emissionsfaktor som kul på 95 $MtCO_2e/TJ$ mens der for flydende biobrændsel regnes med en emissionsfaktor på 70 $MtCO_2e/TJ$ svarende til et gennemsnit af diesel og benzin, hvilket den erstatter.

Når udlandsfly og biomasse medregnes, fås følgende udledninger

$MtCO_2e$	Bolig med el&varme	Transport	Produkter	Mad	Ferier	I alt	Offentligt forbrug+invest
DK	3,8	6,5	0,4	2,9	0,9	14,6	3,6
Udland	6,1	3,0	5,6	5,2	2,5	22,4	7,7
SUM-ENS	9,9	9,5	6,0	8,1	3,4	36,9	11,3
Biomasse DK	4,4	0,5				4,9	0,9
Luftfart udland		1,3			5,4	6,7	
SUM-total	14,4	11,3	6,0	8,1	8,8	48,6	12,2

Udledninger fra forbrug + investeringer fra private og offentlige aktiviteter, 2024

Tallene bag graferne på side 3 er fra ovenstående tabel, divideret med det danske befolkningstal, som var 5,99 mio. i 2024.