
Er danskerne klar til klimaafgifter?

” Det kan godt være, det vil have en klimaeffekt at lægge en markant afgift på kød, men det vil ikke være en retfærdig måde at gøre det på.

Dan Jørgensen, Klima-, energi- og forsyningsminister, Socialdemokratiet

Indhold

1. Hvilke grønne afgifter ønsker danskerne?	5
1.1 Danskernes foretrukne afgiftspakke	
2. Er der skillelinjer i den danske befolkning?	9
2.1 Uenighed imellem blokke	
2.2 Socialdemokratiet – det blå får i rød blok?	
2.3 Uddannelse, indkomst og alder som grønne skillelinjer	
3. Et spadestik dybere: Mekanismen bag holdningen	14
3.1 Er holdningen til afgifter drevet af pengepungen?	
4. Metode: Sådan gjorde vi	17
Referencer	19

Afgifter på CO₂-udledende varer har i flere år været en varm kartoffel i den politiske debat, og ifølge Klimarådet kan afgifter være ”et vigtigt instrument i den grønne omstilling” (Klimarådet 2016). Senest har netop Klimarådet foreslået en CO₂-afgift, der vil stige frem mod 2030, så prisen pr. udledt ton CO₂ i 2030 er ca. 1500 kroner (Klimarådet 2020a). Klimarådet mener, at en sådan afgift kan indføres uden, at det vil koste jobs eller ramme socialt skævt.

En generel CO₂-afgift er én måde at indrette et afgiftssystem på – en anden er at indføre afgifter på specifikke varer som eksempelvis oksekød, brændstof eller plastik. Men nogle partier og aktører argumenterer for, at sådanne afgifter kan ramme socialt skævt og dermed have skadelige konsekvenser i samfundet.

Klimarådet har udover den generelle CO₂-afgift foreslået, at der indføres en afgift på flyrejser samt særligt klimabelastende fødevarer (Klimarådet 2020b). Samtidig foreslog Etisk Råd i 2016 at indføre en målrettet afgift på oksekød, ligesom Alternativet har foreslået, at prisen på et kilo oksekød bør stige med 17 kroner for at kompensere for udledningen (Etisk Råd 2016; Folketinget 2019). Flyafgifter nævnes også flittigt i den offentlige debat, ligesom prisstigninger på brændstof fremhæves som en effektiv afgift, der senest blev anbefalet af Elbil kommissionen i september 2020 (Kommissionen for grøn omstilling af personbiler 2020).

CO₂-afgifter, hvad enten de er specifikke eller generelle, kan altså potentielt spille en vigtig rolle i den grønne omstilling og er ofte på den politiske agenda. Men er danskerne overhovedet klar til klimaafgifter, der vil gøre nogle varer dyrere? Eller foretrækker vi status quo, hvor vores forbrugsvaner ikke forsøges påvirket af økonomiske afgifter?

Netop det undersøger vi i denne analyse. Danskerne har forholdt sig til det generelle afgiftsspørgsmål tidligere, men ved hjælp af et conjoint-eksperiment, der kendes fra marketing-undersøgelser, undersøger vi, hvordan danskerne forholder sig til specifikke afgifter på syv udvalgte produkter. I undersøgelsen ”tvinger” vi danskerne til at forholde sig til en række afgifter fremfor blot at besvare det mere simple spørgsmål – er du for eller imod klimaafgifter? På den måde går vi et spadestik dybere og bidrager med ny viden til debatten om grønne afgifter.

Undersøgelsen viser:

1. 43% af danskerne er villige til at betale en klimaafgift. Af dem mener 50%, at den kun bør gælde særligt CO₂-udledende varer.
2. Danskerne er klar til at betale grønne afgifter for specifikke produkter – men de skal ikke gælde for alle varer, og afgifterne må ikke være for store
3. Danskerne er særligt kritiske over for afgifter på benzin og diesel og foretrækker afgifter på flyrejser
4. Der er stor splid mellem Socialdemokratiet og de øvrige partier i rød blok, når det kommer til afgifter – det gælder særligt afgifter på benzin, diesel og rødt kød.

I den følgende analyse defineres en afgift, som en målrettet afgift på et specifikt produkt. Der er altså ikke tale om en generel CO₂-afgift på alle produkter – medmindre det eksplicit er nævnt.

1. Hvilke grønne afgifter ønsker danskerne?

I Folketinget kommer der ofte lovpakker til afstemning. En pakke, der indeholder en lang række paragraffer, lovændringer og potentielle tiltag, som de danske politikere skal forholde sig til.

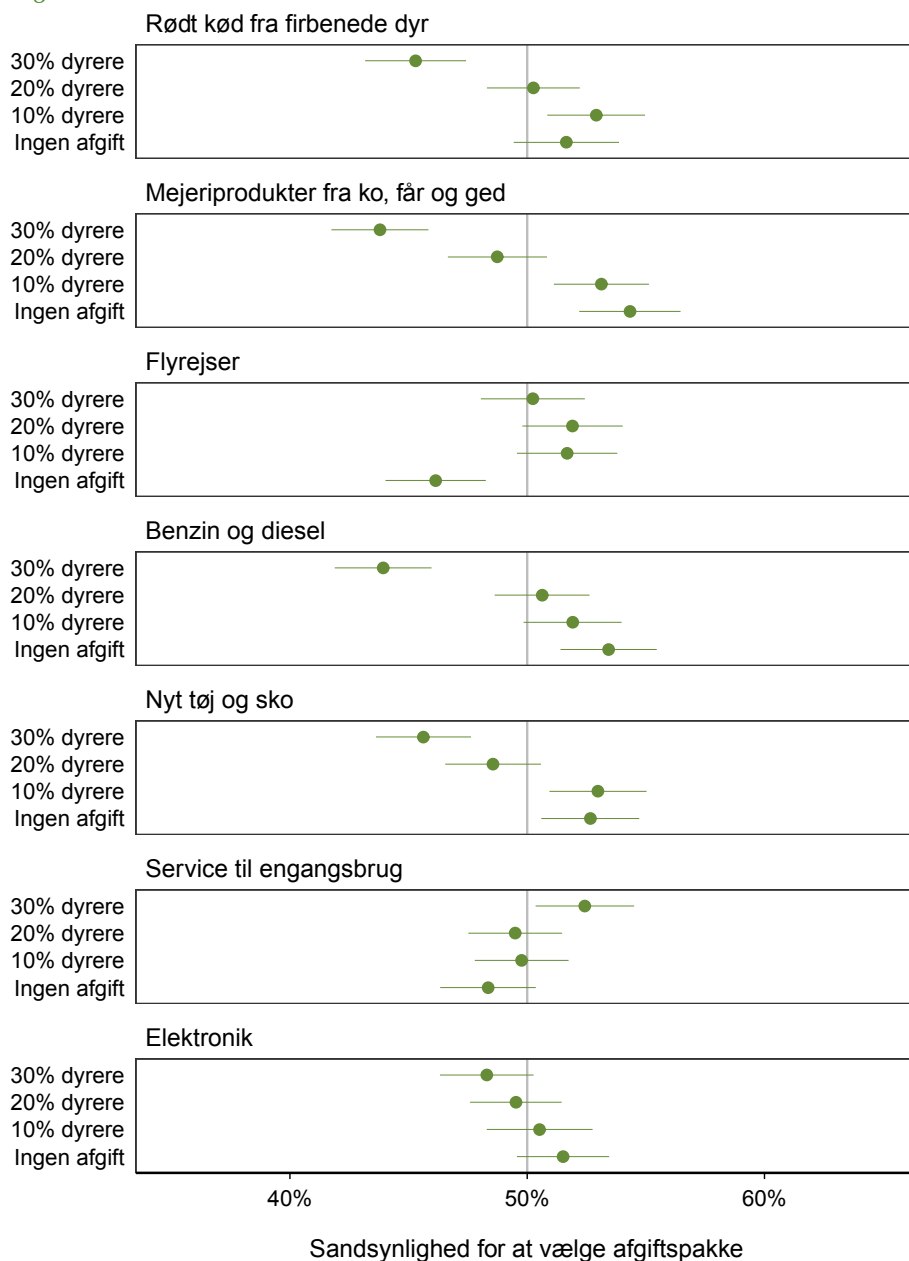
I denne undersøgelse trækker vi på samme logik. Gennem et såkaldt conjoint eksperiment sender vi en række tilfældigt genererede politiske "afgiftspakker" til afstemning. Men i stedet for at lade de folkevalgte bestemme, sender vi afgiftspakkerne til afstemning blandt et repræsentativt udsnit af den danske befolkning. På den måde kan vi analysere, hvilke grønne afgifter danskerne foretrækker – og hvilke afgifter, som politikerne med fordel bør holde sig fra.

Fordelen ved denne tilgang er, at vi ikke blot kan afdække danskernes holdning som enten for eller imod afgifter – men også specifikt undersøge på hvilke varer danskerne foretrækker afgifter, og hvor store de skal være.

Afgiftspakkerne indeholder ændringer i afgifter på syv forskellige forbrugsvarer nemlig rødt kød, mejeriprodukter, flyrejser, benzin og diesel, nyt tøj og sko, engangsservice samt elektronik. I hver afgiftspakke varierer størrelsen på afgiften tilfældigt og kan udgøre en prisstigning på henholdsvis 10%, 20%, 30% eller status quo – altså ingen ændringer i den nuværende pris. Hvis vi forestiller os at ét kilo oksekød koster 50 kroner, så vil en afgift på 20% medføre, at et kilo nu koster 60 kroner. Det er denne type afgifter og eventuelle prisstigninger, som vi beder danskerne forholde sig til.

Figur 1 nedenfor viser undersøgelsens hovedresultater grafisk:

Figur 1



Sådan læses figuren

Figuren angiver sandsynligheden for, at en pakke med en given afgift vælges som den mest foretrukne. Hvis et punkt ligger til højre for den lodrette linje, betyder det, at danskerne er positivt stemt over for dette niveau på denne afgift – fx en 10% pristigning på oksekød. Hvis et punkt ligger til venstre, har danskerne en negativ holdning til denne afgift – fx en 30% prisstigning på mejeriprodukter. De vandrette linjer angiver den statistiske usikkerhed for hvert punkt med et såkaldt 95% konfidensinterval. Du kan læse mere om undersøgelsens design i afsnit 4.

Vi kan overordnet se, at danskerne ønsker grønne afgifter. Men også at danskerne ikke synes, at afgifterne skal gælde for alle varer, og de må ikke være for store. Dykker man ned i de enkelte afgifter, kan vi tegne et mere nuanceret billede af danskernes holdning til afgifter:

Der er en generel villighed blandt danskerne til at betale afgifter, men det må ikke gøre for ondt på pengepungen. På både rødt kød og mejeriprodukter foretrækker danskerne, at der indføres små afgifter – eller at vi bliver ved status quo. Resultaterne viser, at danskerne er villige til at betale op til 10% mere for rødt kød og mejeriprodukter – men stiger afgiften mere, så falder danskernes opbakning markant.

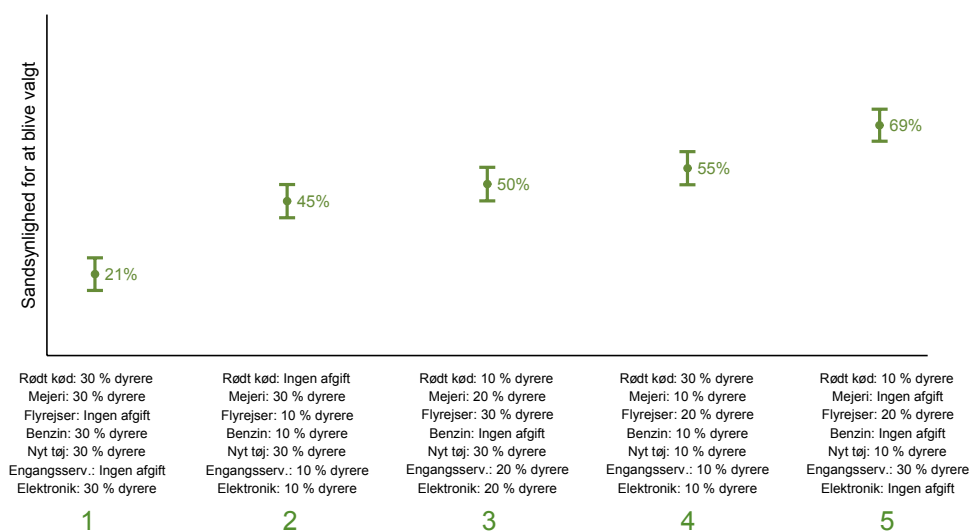
Danskerne er derimod kritiske over for afgifter på benzin og diesel. Hvis en afgiftspakke indeholder en afgiftsstigning på 30% på brændstof, mindsker det sandsynligheden for at pakken vælges med 10 procentpoint. Samtidig foretrækker danskerne, at der slet ikke indføres afgifter på brændstof. Inddeler man danskerne efter hvor stor en andel af deres indkomst, de bruger på benzin og diesel, kan vi se, at det særligt er de danskere, der bruger mange penge på benzin og diesel, der driver modstanden mod høje benzinafgifter. Der er dog også varer og tjenester, hvor danskerne er kritiske, hvis der ikke indføres afgifter. Dette gælder for både flyrejser og engangsservice.

For flyrejser viser undersøgelsen, at danskernes opbakning til en given lovpakke falder, hvis den ikke indeholder en afgift på flyrejser. Der er dog igen ikke enighed om præcis, hvor stor flyafgiften skal være. Danskernes holdning til flyrejser er uafhængig af, hvor meget man flyver – det er altså både danskere, der flyver meget og lidt, der er enige i, at der bør indføres en afgift på flyrejser. Dette uddybes i rapportens afsnit 3.

1.1 Danskernes foretrukne afgiftspakke

”Afgiftseksperimentet” lader os ikke blot undersøge, hvordan danskere forholder sig til enkelte grønne afgifter på forbrugsvarer og tjenester. Vi kan også dykke ned i, hvordan danskerne helst så, at en samlet afgiftspakke ser ud. Kort sagt kan vi i denne undersøgelse også besvare spørgsmålet: Hvilke samlede afgiftspakker møder størst opbakning og størst modstand i befolkningen? Resultaterne er vist i figur 2 nedenfor:

Figur 2



Figuren viser danskernes holdning til afgifter i samlede afgiftspakker. Afgiftspakke 1 yderst til venstre er den mindst foretrukne blandt danskerne – og det er ikke nogen overraskelse: Den sætter høje afgifter på de varer, som danskerne ikke ønsker afgifter på, og så undlader den afgifter på de varer, som danskerne foretrækker afgifter på. Pakken indfører de højest mulige afgifter på 30% på både rødt kød, mejeriprodukter, benzin, nyt tøj og elektronik – det er alle områder, hvor høje afgifter er upopulære blandt danskerne. Omvendt indføres der ingen afgifter på flyrejser og engangsservice, selvom danskerne er klar til dette. Denne kombination afføder pakkens store upopularitet: Den vil kun blive valgt som den foretrukne i 21% af de tilfælde, hvor pakken præsenteres for den danske befolkning.

Hvis man beder danskerne om at vælge mellem afgiftspakker, så er det afgiftspakke 5, der klarer sig bedst. Denne pakke indfører små afgifter på rødt kød og nyt tøj, en afgift på 20% på flyrejser, høje afgifter på engangsservice og ingen afgifter på mejeriprodukter, benzin og elektronik. Denne pakke vælges af danskerne i 69% af tilfældene uagtet, hvilken pakke den stilles overfor. Denne sammensætning af afgifter klarer sig altså bedst blandt danskerne.

Disse resultater tegner det samme billede, vi identificerede tidligere. Danskerne kan acceptere små afgifter på nogle produkter – men kun i de færreste tilfælde er danskerne villige til at sluge en afgift, der medfører en prisstigning på 30%.

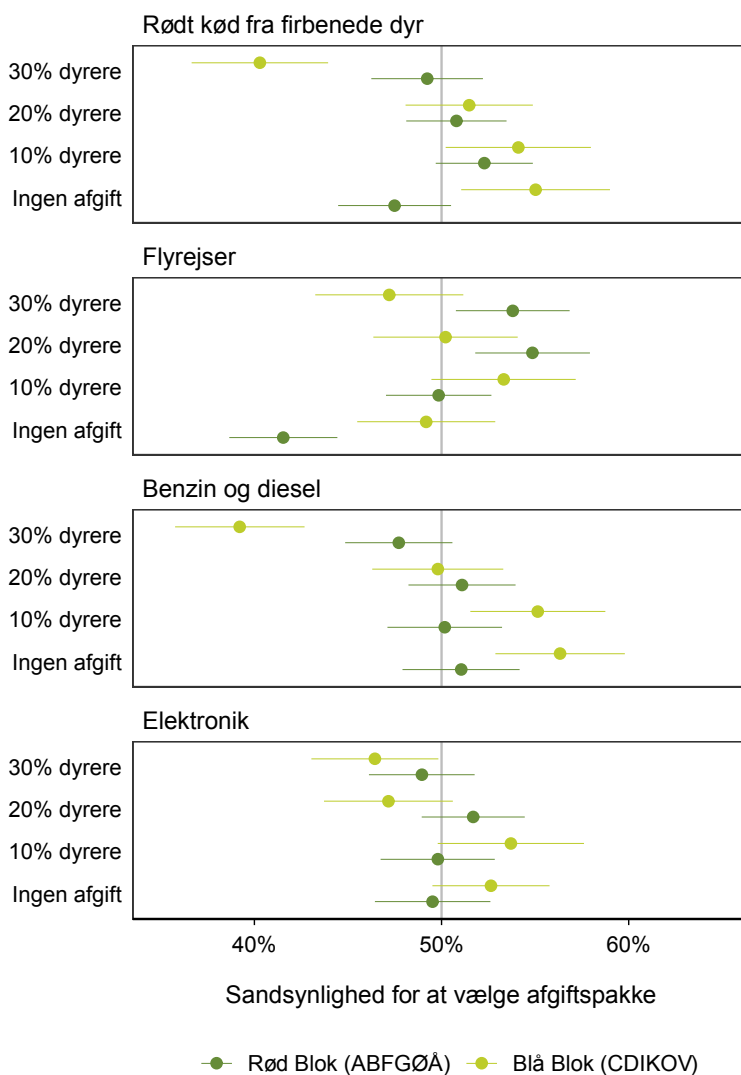
2. Er der skillelinjer i den danske befolkning?

Klimadebatten kobles ofte til skillelinjer i befolkningen. Det kan være rød blok versus blå blok (eller i de helt skarpt optrukne tilfælde italesat som grøn blok versus sort blok), by versus land og unge versus gamle. Ligeledes frames klimaspørgsmålet ofte som et issue, der kun fylder hos rige københavnere, og den yngre generation får meget af rosen for, at folketingsvalget i 2019 fortsat omtales som "klimavalget" (DR 2019). Men afspejler disse skillelinjer sig også i danskernes holdninger til afgifter?

2.1 Uenighed imellem blokke

Ser man først på de politiske skillelinjer i Danmark, så tegner der sig en klar uenighed mellem rød og blå blok på fire typer af afgifter – det gælder afgifter på rødt kød, flyrejser, elektronik samt benzin og diesel. Det er fremstillet i figur 3 nedenfor:

Figur 3



Der fremstår særligt tre vigtige skillelinjer på hver side af den politiske midte:

For det første har afgifter på flyrejser høj opbakning i rød blok, hvor vælgerne er meget kritiske, hvis der ikke indføres afgifter på flytrafik. Hvis en afgiftspakke ikke indeholder afgifter på flyrejser, er der kun 42% sandsynlighed for, at den foretrækkes. Vælgerne i blå blok har umiddelbart ikke samme klare præferencer over for afgifter på flyrejser

For det andet udviser blå bloks vælgere en udtalt modstand mod høje afgifter på rødt kød. Ved en 30% prisstigning, er der kun 40% sandsynlighed for, at den samlede afgiftspakke vælges af vælgerne i blå blok. Rød bloks vælgere har ikke samme klare præferencer på dette område, omend de foretrækker små afgifter frem for ingen afgifter.

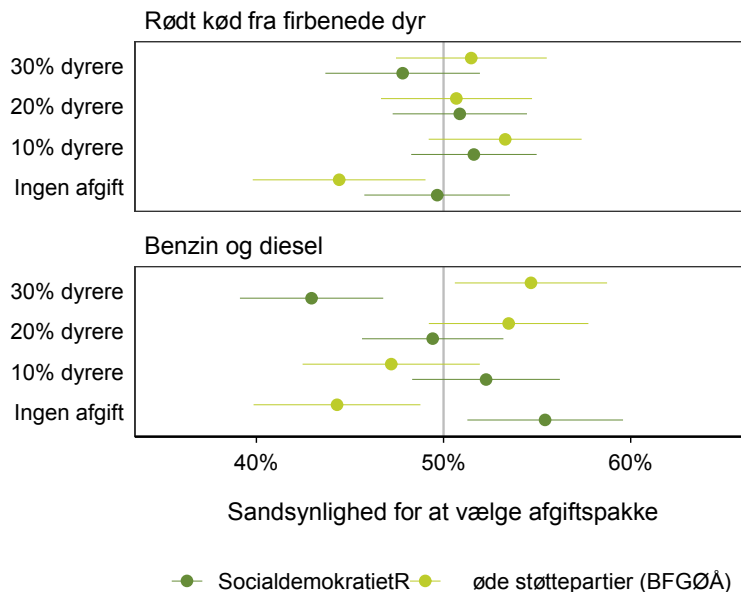
For det tredje er blå bloks vælgere utrolig kritiske over for høje afgifter på benzin og diesel. Ved en 30% afgift på benzin, er der kun 39% sandsynlighed for, at den samlede afgiftspakke tilvælges af blå bloks vælgere. Rød bloks vælgere har ikke umiddelbart samme klare præferencer overfor afgifter på benzin.

Mens der i blå blok i høj grad er en ensretning i, hvilke afgifter man ønsker på rødt kød og brændstof, så er der noget mere uklare holdninger i rød blok. Der er nemlig ikke entydig enighed om størrelsen på de afgifter, man ønsker. Dette kan skyldes en lang række faktorer, men zoomer man yderligere ind på rød blok tegner der sig en mulig forklaring.

2.2 Socialdemokratiet – det blå får i rød blok?

Resultaterne viser nemlig, at de uklare holdninger internt i blokken på disse to områder skyldes en stor uenighed ift. afgiftsspørgsmålet mellem Socialdemokratiets og resten af rød bloks vælgere. Denne markante uenighed er fremstillet i figur 4 nedenfor:

Figur 4



Det fremgår tydeligt, at de øvrige partier i rød blok er meget kritiske over for afgiftspakker, der ikke indeholder afgifter på rødt kød, hvorimod Socialdemokratiets vælgere er mere kritiske over for afgifter. Modstanden mod fraværet af afgifter på rødt kød blandt rød bloks vælgere drives altså alene af vælgere fra rød bloks støttepartier, der adskiller sig væsentligt fra regeringspartiets vælgere.

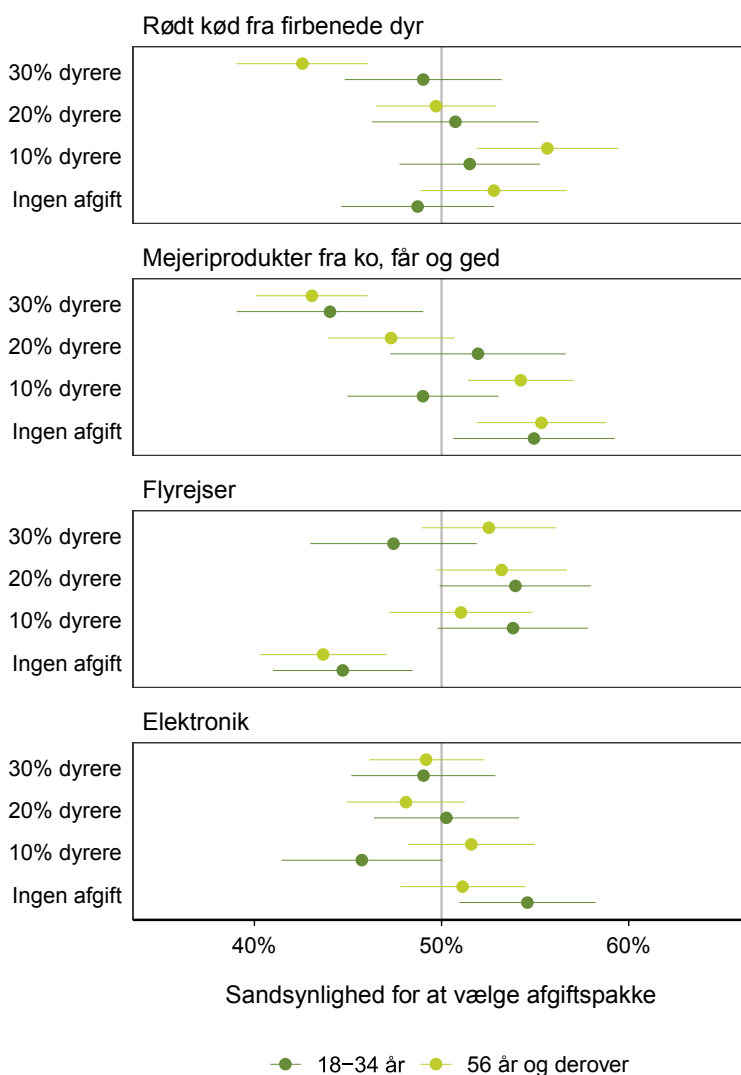
På spørgsmålet om afgifter på benzin og diesel er der direkte modstridende holdninger mellem Socialdemokratiets og de øvrige partiers vælgere. Vælgere, der stemmer på Socialdemokratiet, er meget negativt stemt over for afgifter på brændstof – og de bliver mere og mere kritiske desto højere afgiften bliver. De øvrige partier i rød bloks vælgere foretrækker den højest mulige afgift på 30% på benzin og diesel, og de ser hellere, at der indføres afgifter end ingen afgifter.

Den store afgifts-uenighed mellem partierne internt i rød blok tegner et interessant billede og kan forklare dele af de lidt uklare præferencer i blokken, der blev identificeret i figur 3.

2.3 Uddannelse, indkomst og alder som grønne skillelinjer

Til Folketingets åbning i år stod en række unge med et stort skilt. ”KLIMALOV-BRUD” stod der, og kløften mellem generationerne viser sig også i holdningen til grønne afgifter på fire områder. Vi fokuserer her på to grupper af respondenter – de unge, som er fra 18-34 år, og de ældre, der er respondenter over 56 år. Forskellene er fremstillet grafisk i figur 5:

Figur 5



På fire af de i alt syv afgiftsområder varierer danskernes foretrukne afgiftspakke med vælgerens alder. Forskellene mellem aldersgrupperne er dog ikke så store, som dem, der blev identificeret mellem rød og blå blok.

Blandt vælgerne over 56 år eksisterer der særligt modstand mod høje afgifter på rødt kød. Omvendt er det også kun blandt ældre vælgere, at der eksisterer støtte til en afgift på 10%.

På mejeriprodukter hælder de unge mellem 18 og 34 mere til større afgifter og foretrækker en afgift på 20% over en afgift på 10%. Hos den ældre generation er det omvendt. Begge grupper foretrækker dog, at der ikke indføres afgifter.

Ser man på holdningen til flyafgifter, så er det især de ældre, der er positive over for den størst mulige afgift på flyrejser, nemlig 30%. De unge mener, at denne afgift er for høj og foretrækker i stedet en afgift på 10% eller 20%. Både unge og ældre er dog enige om, at ingen afgift er et uønskeligt scenarie – på tværs af aldersgrupperne er der altså enighed om, at der skal indføres afgifter på flyrejser.

Nogle af de klassiske skillelinjer i dansk politik som uddannelse og indkomst ser ikke ud til at have betydning for holdningen til de specifikke klimaafgifter, som vi undersøger. Det er interessant, at danskernes foretrukne afgiftspakke hverken varierer med indkomst (over/under 400.000) eller uddannelse (grundskole og erhvervsfaglig uddannelse vs. gymnasie og videregående uddannelse). Det generelle spørgsmål om, hvorvidt vi skal have CO2-afgifter i det hele taget varierer kraftigt med uddannelse, men altså ikke på spørgsmålet om, hvilke afgifter, vi skal have.

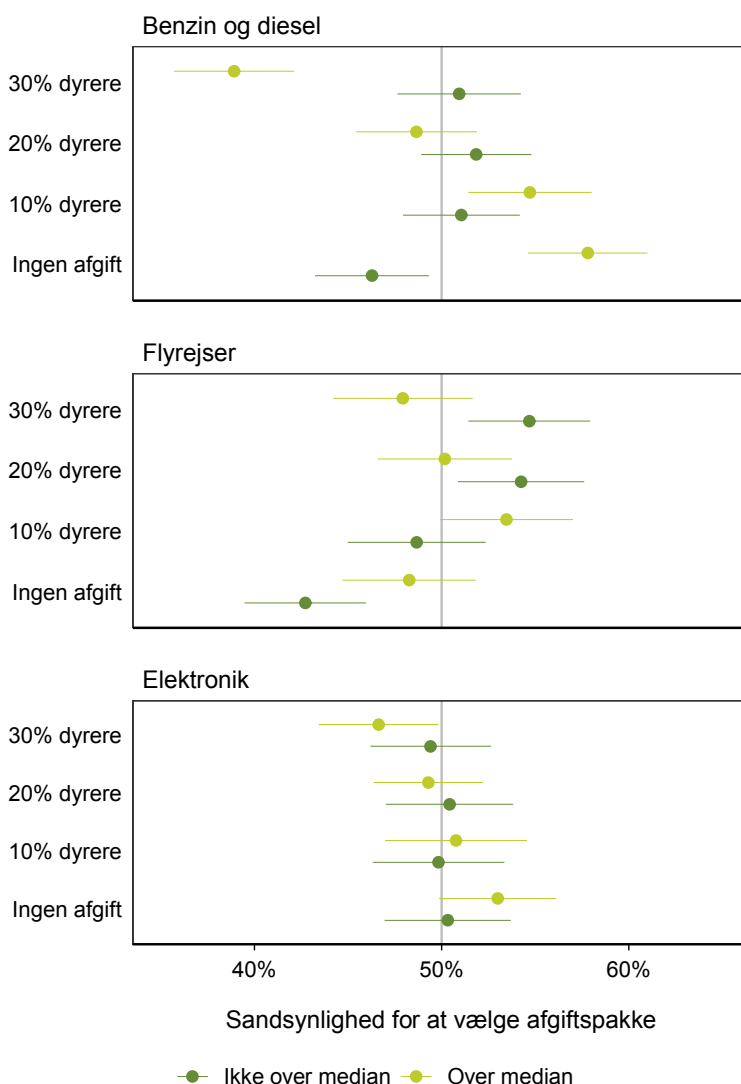
3. Et spadestik dybere: Mekanismen bag holdningen

I det følgende afsnit undersøger vi, hvorvidt holdningen til afgifter varierer på tværs af forbrug og den forventede effekt af en afgift. Det er en meget svær disciplin at beskrive de komplekse kognitive og affektive mekanismer, der kan lægge bag dannelsen af en tilkendegivet politisk holdning. Ikke desto mindre kan vores conjointeksperiment give et fingerpeg om, hvilke tandhjul der drejes på, når danskerne vælger afgiftspakke.

3.1 Er holdningen til afgifter drevet af pengepungen?

I undersøgelsen defineres en afgift som nævnt som en procentvis stigning på hhv. 10, 20 eller 30%. Dermed kan det forventes, at holdningen til en afgift varierer med, hvor stor en del af ens indkomst, man bruger på en given vare – da en procentvis afgift vil ramme hårdere for individer, der bruger flere penge på den givne vare. Eksempelvis kan det antages, at en vælger, der bruger en tiendedel af sin månedlige indkomst på røde bøffer, vil være mere kritisk over for afgifter på kød end én vælger, der aldrig køber kød. I figur 6 nedenfor ser vi tegn på, at nogle afgiftspræferencer potentielt er drevet af pengepungen. Det gælder for afgifter på benzin og diesel, flyrejser og elektronik.

Figur 6



Figuren viser holdningen til afgifter for danskere, der bruger hhv. under eller over medianen for indkomstandelen forbrugt på hver af de tre varer. For afgifter på benzin og diesel, ser vi, at det er de danskere, der månedligt bruger over medianandelen på benzin og diesel (1,6 % af månedlig indkomst), der driver modstanden mod høje benzinafgifter. Omvendt ser vi, at de danskere, der bruger færre penge på benzin og diesel, er mere positivt stillede overfor benzinafgifter.

For flyrejser ser vi også, at danskernes holdning varierer med, hvor stor en andel af deres indtægt, som de bruger på området: Det er primært danskere, der bruger under medianandelen på flyrejser (0,3 % af årlig indkomst), der er negativt indstillet overfor et fravær af flyafgifter. Hos disse danskere foretrækkes afgifter med 20% eller 30% prisstigninger på flytrafik. Danskere, der bruger over medianandelen på flyrejser foretrækker omvendt en afgiftspakke med 10 % prisstigninger og er ikke kritiske overfor et fravær af flyafgifter.

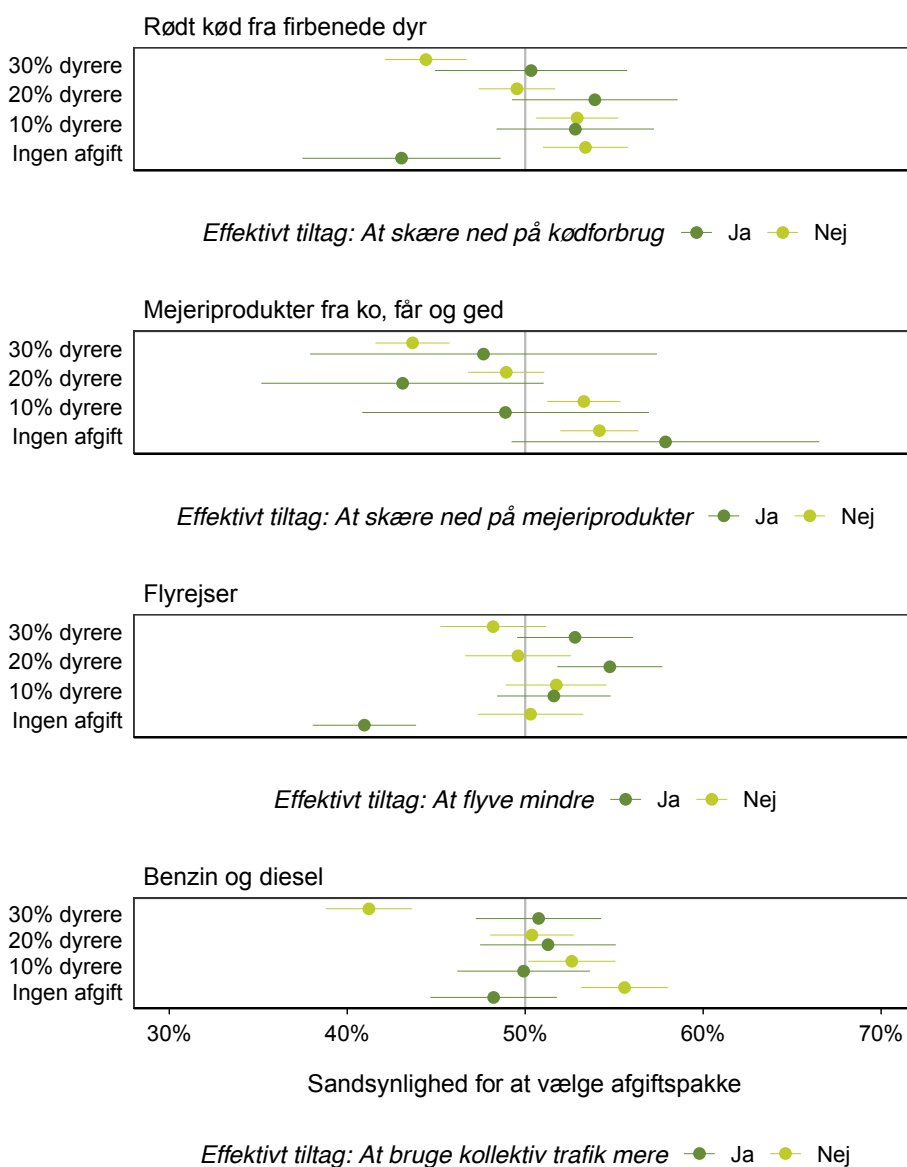
Ligeledes kan vi se, at de danskere, der bruger medianandelen på elektronik (0,33 % af månedlig indkomst), foretrækker lavere elektronikaftgifter end dem, der bruger under medianandelen. Omvendt forskellen ikke er så stor.

For de øvrige fire afgiftsområder, som vi har inkluderet i undersøgelsen, varierer danskernes holdning ikke med, hvor stor en andel af deres indkomst, de bruger på områder.

3.2 Foretrækker man afgifter, der "virker"?

I undersøgelsen har vi også spurgt til, hvilke tiltag man tror vil have den største effekt på udledningen af drivhusgasser. Fire af de i alt 22 tiltag, vi præsenterer danskerne for, svarer hver især til ét afgiftsområde i eksperimentet.

Figur 7



I figuren ovenfor deler vi respondenterne op efter, hvorvidt de har svaret, at tiltaget vil være effektivt: Dette gør, at vi kan analysere, hvorvidt afgiftspræferencer varierer med, hvilke tiltag man tror vil have en effekt på udledningen af drivhusgasser.

Danskere, der ser et givent tiltag som effektivt, er også mere negative over for afgiftspakker, der undlader at indføre afgifter på dette område. Eksempelvis kan vi se, at danskere, der mener, at det at flyve mindre er et effektivt middel mod CO₂-udledning, også er markant mere negative over for afgiftspakker uden flyafgifter end de øvrige danskere. Danskernes holdning til afgifter synes altså at variere med, hvilke afgifter man tror har den største effekt på udledningen.

4. Metode: Sådan gjorde vi

I undersøgelsen bruger vi et såkaldt conjoint-eksperiment til at afdække danskernes holdninger til klimaafgifter. Vi har spurgt et repræsentativt udsnit af befolkningen på 1.000 respondenter.

Fremgangsmåden i nærværende analyse kan groft inddeles i to "steps", som vi gennemgår nedenfor:

I det første step lader vi respondenterne vælge deres foretrukne afgiftspakke blandt to tilfældigt genererede afgiftspakker, der hver især gør bestemte klimabelastende varer dyrere. Vi stillede hver respondent overfor fem af disse valgsituationer. Valgsituationen, hvor respondenterne skal vælge mellem to pakker, er illustreret nedenfor i tabel 1:

Tabel 1: Eksempel på valget mellem to tilfældige afgiftspakker

Her ses to klimaafgiftspakker, der i forskellig grad sætter ekstra afgifter på særligt klimabelastende varer. Hvilken af de to afgiftspakker foretrækker du?

	Afgiftspakke A	Afgiftspakke B
Rødt kød, dvs. kød fra dyr med fire ben (fx ko, gris og lam)	10% dyrere	30% dyrere
Mejeriprodukter fra ko, får og ged (fx ost og mælk)	10% dyrere	Ingen afgift
Flyrejser	30% dyrere	Ingen afgift
Benzin og diesel	Ingen afgift	10% dyrere
Nyt tøj og nye sko, dvs. ikke genbrugsvarer	20% dyrere	10% dyrere
Service til engangsbrug (fx papkrus eller engangsbestik)	Ingen afgift	30% dyrere
Elektronik, dvs. elektriske varer (fx. computer og elektrisk tandbørste)	Ingen afgift	20% dyrere

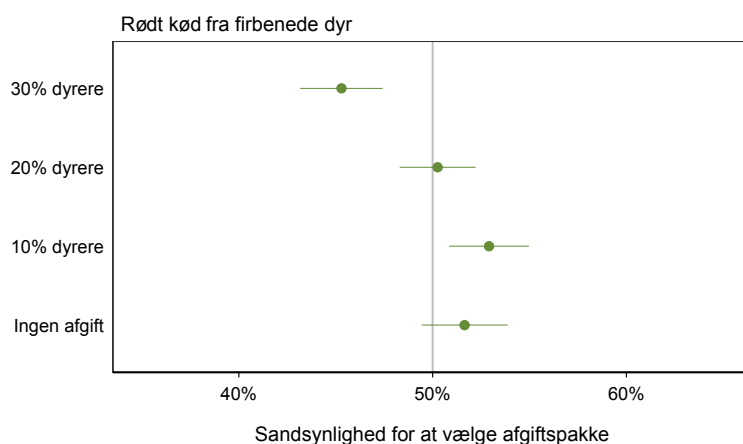


I analysens andet step analyserer vi hvilke pakker, som danskerne vælger til og hvilke, de vælger fra. På denne måde kan vi afdække, hvilke afgifter der er mere – og mindre – populære i den danske befolkning.

Hvis en given afgift slet ikke har indflydelse på, hvilken afgiftspakke, man vælger, vil danskerne vælge en pakke, der indeholder denne afgift, halvdelen af gangene, den præsenteres for respondenter.

Det fremgår af figur 8 nedenfor, at nogle afgifter øger sandsynligheden for, at en pakke bliver valgt: Eksempelvis har pakker, der indfører en 10% afgift på oksekød, 53% sandsynlighed for at blive valgt som den foretrukne afgiftspakke. Derimod mindsker andre afgifter sandsynligheden for, at en pakke bliver valgt: Pakker, der indfører en 30% afgift på oksekød, har kun 45% sandsynlighed for at blive valgt som den mest foretrukne.

Figur 8



Referencer

Det Etiske Råd (2016).

"Etisk forbrug af klimabelastende fødevarer".

DR (2019).

"Forskerne har talt: Ja, det blev et klimavalg".

Folketinget (2019).

"B 58 Forslag til folketingsbeslutning om at indføre afgift på kød fra drøvtyggere".

Klimarådet (2016).

"Afgifter der forandrer. Forslag til klimavenlige afgiftsomlægninger".

Klimarådet (2020a).

"Klimarådet: Afgifter på CO2 behøver hverken koste jobs eller en stor regning til de fattigste".

Klimarådet (2020b).

"Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion. Retning og tiltag for de næste ti års klimaindsats i Danmark".

Kommissionen for grøn omstilling af personbiler (2020).

"DELRAPPORT 1: Veje til en grøn bilbeskatning".



Djof
Gothersgade 133
1123 København K
Telefon: 3395 9700
djof.dk

Om samarbejdet

I de kommende år skal vi afgøre, hvilket Danmark vi skal være i fremtiden. Næste kapitel af Danmarkshistorien skal skrives. Vi skal træffe beslutninger, der kommer til at definere vores børns liv. Hvordan øger vi ligestillingen i skyggen af #MeToo? Hvordan sikrer vi en værdig tilbagetrækning i et samfund, hvor vi lever længere og længere? Og hvordan når vi målet om at være CO2-neutrale i 2050?

Netop klimaspørgsmålet står centralt i disse tider: Kan vi som samfund satse på, at den famøse hockeystav skal redde os? Hvem skal tage ansvaret for verdens mest ambitiøse klimamål? Og er danskerne overhovedet villige til at ændre livsstil eller hive lidt ekstra op af lommen i den grønne sags tjeneste?

Nogle af de spørgsmål vil vi forsøge at besvare. Derfor er Epinion og Djof gået sammen i samarbejdet Nation Green, fordi de afgørende politiske beslutninger skal tages på så oplyst et grundlag som muligt. Det gælder fra alt fra arbejdsmarkeds- til klimapolitik. Sammen ønsker vi at sætte fokus på, hvad der rører sig i den politiske debat – og samtidig komme et spadestik dybere. Politik er følelser, men vi er som samfund nødt til at basere de vigtigste beslutninger på fakta, indsigt og viden. Det ønsker vi at bidrage til.

Debatten skal løftes væk fra enkeltsager og brandslukning til i stedet at handle om de store linjer og visioner for samfundet. Viden kan skabe visioner, og politikken skal sættes i perspektiv: Hvor er vi – og hvor vil vi hen?

Med en innovativ tilgang og nye analytiske greb ønsker vi at undersøge, hvad danskerne reelt mener om de store spørgsmål i samfundet for at bidrage med nye indsigter. Det gøres for at sikre et solidt faktuel ståsted, når verdens omskiftelige vinde blæser, og den samfundsmæssige kurs skal udstikkes på ny.

De første fem analyser i samarbejdet handler om klima og grøn omstilling. Vi vil sætte den grønne debat i perspektiv. Til gavn for beslutningstagerne. Til gavn for samfundet.