

Troels Fage Hedegaard

Danskernes holdninger til klimaskatter på flyrejser og oksekød

Klimaskatter er et af de vigtigste politiske redskaber i den grønne omstilling af økonomien. I Danmark har debatterne om klimaskatter ofte fokuseret på flyrejser og oksekød. Derfor undersøger jeg i denne artikel, hvor stor opbakning der er til sådanne politikker, på baggrund af en undersøgelse indsamlet efter folketingsvalget i 2019. Resultaterne viser, at der er stor opbakning til en klimaskat på flyrejser, men ikke til en klimaskat på oksekød, og at der er variationer i opbakningen til klimaskatterne på tværs af aldersgrupper, indkomst, uddannelse og politisk tillid. Effekten af disse forklaringer varierer mellem klimaskatter på oksekød og flyrejser.

Nøgleord: grøn omstilling, global opvarmning, klimaskat, flyrejser, oksekød

Hvis verden skal undgå de værste konsekvenser ved global opvarmning, så kræver det, at økonomierne udleder langt færre drivhusgasser og dermed bliver ”grønnere”. Derfor har EU-landene, i forlængelse af Paris-aftalen, besluttet at reducere udledningen af drivhusgasser med 40 pct. i 2030 sammenlignet med 1990 (European Union, 2021). Efter valget i 2019 valgte Danmark yderligere at hæve ambitionerne og har nu et mål om en reduktion på 70 pct. i 2030 (Klima-, Energi og Forsyningsministeriet, 2021). Et af de vigtigste redskaber, politikerne har til at nå dette mål, er klimaskatter, da de kan påvirke, hvordan borgere og virksomheder agerer. Igennem skatter kan staten øge prisen på produkter, der udleder flere drivhusgasser, og dermed påvirke borgere og virksomheder til at vælge alternativer med et mindre klimaaftryk (Klimarådet, 2016).

I den danske debat om klimaskatter er der særligt to eksempler, der bliver ved med at dukke op: flyrejser og oksekød (Danmarks Radio, 2019; TV2, 2021). Det er tre årsager til fokus på netop disse to produkter. For det første er flyrejser og oksekød produkter, som begge udleder mange drivhusgasser, når de forbruges. For det andet har begge produkter grønnere alternativer, som forbrugerne kunne styres hen imod, eksempelvis kollektiv transport og grøntsager. For det tredje er begge produkter nogle af dem, som Klimarådet (2016, 2020) har foreslået at pålægge klimaskatter. Det vakte da også opmærksomhed og en del kritik, da Klimarådet præsenterede beregninger, der viste, at oksekød bør stige i pris med 26 kr. pr. kilo frem mod 2030 for at kompensere for forureningen og begrænse forbruget (Klimarådet, 2020; TV2, 2021).

Der er dog store forskelle på, hvem der forbruger de to produkter. Selvom fremvæksten af lavprisflyselskaber har gjort flyrejser billigere og dermed økonomisk tilgængelige for flere, så er der stadig en stor skævhed i, hvem der flyver mest. En undersøgelse fandt, at på globalt plan er 1 pct. af verdens befolkning ansvarlig for 50 pct. af al CO₂-udledning fra private flyrejser (Gössling og Humpe, 2020). I Danmark er mønsteret ligeledes skævt. Klimarådet (2019) har dokumenteret, at folk med højere indkomster bruger både flere penge og en større andel af deres budget på flyrejser. Eksempelvis brugte danske husstande med en indkomst på under 300.000 kr. årligt 540 kr. på private flyrejser, husstandsindkomster på 300.000-499.999 kr. brugte årligt 981 kr., husstandsindkomster på 500.000-799.999 kr. brugte årligt 1300 kr., og husstande med en indkomst på over 800.000 kr. brugte årligt 3050 kr. på private flyrejser (Danmarks Statistik, 2016).

Forbruget af oksekød er langt mere ligeligt fordelt i befolkningen. En opgørelse fra DTU Fødevarer (2018) viser, at ca. 97 pct. af danskerne i alderen fire til 75 år ugentligt spiser oksekød, og at hver dansker i gennemsnit spiser ca. 17 kg. oksekød årligt. Det gennemsnit dækker dog over store variationer, og det største forbrug af oksekød finder man blandt mænd, unge og personer uden uddannelse eller med en erhvervsuddannelse (Biltoft-Jensen et al., 2016). Ligeledes viser Danmarks Statistiks opgørelser, at forbruget på oksekød er langt mere jævnt fordelt over indkomst og husstandstyper end private flyrejser (Danmarks Statistik, 2016).

Kombinationen af medieinteresse og store forskelle i forbrug gør dette til to interessante cases til at sammenligne, hvem der bakker mere eller mindre op om klimaskatter. Samlet bliver det til følgende forskningsspørgsmål: ”Hvor stor er danskernes opbakning til klimaskatter på flyrejser og oksekød, og hvilke grupper i befolkningen bakker mere eller mindre op om dette?”

Holdninger til klimaskatter

At verden står over for klimaforandringer, er ikke en nyhed. Derfor findes der efterhånden også en del studier, der beskæftiger sig med holdninger til politikker, der skal bekæmpe klimaforandringer, herunder klimaskatter. Et litteraturstudie konkluderede, at feltet er præget af mangel på konsensus, både når det kommer til, hvad der undersøges, og hvad der konkluderes (Kyselá, Ščasný og Zvěřinová, 2019). Det skyldes delvis, at mange artikler, som denne, tager udgangspunkt i lokale eller nationale klimainitiativer. Det kunne eksempelvis være holdninger til specifikke forbrugsskatter som trængselsafgifter eller nationale CO₂-afgifter (Adaman et al., 2011; Akter og Bennett, 2011; Douenne og Fabre, 2020; Stubager, 2021). I denne artikel vil jeg trække på tre forklaringer,

når jeg skal finde forskelle mellem grupper – alder, socioøkonomi og politisk tillid. Således trækker jeg på flere af de gængse forklaringer i litteraturen (Drews og van der Bergh, 2016). Dog inddrages ideologi eller klimaholdninger ikke, da de kan være meget svære at adskille fra de afhængige variabler om holdninger til klimaskatter.

Alder

Både i debatten og i litteraturen har der været stor fokus på alders- og generationsforskelle i holdningerne til klimainitiativer. I debatten har det blandt andet været symboliseret ved Greta Thunbergs skolestrejker og #FridagsForFuture-kampagnerne (Andersen og Hansen, 2021). I den akademiske litteratur har interessen for de yngre generationer oftest taget udgangspunkt i teorien om postmaterielle værdier (Inglehart, 1971; Inglehart, 1997). Her er grundhypotesen, at holdninger og værdier rodfæstes i de unge år, og at forskellige generationer derfor præges af at vokse op i forskellige grader af materiel knaphed eller overflod (Frederiksen, 2019; Inglehart og Norris, 2016). Forventningen er således, at de yngre generationer, som er vokset op i større grad af materiel overflod end tidligere generationer, i højere grad vil se bort fra materielle behov og fokusere på postmaterielle værdier. En af disse værdier er klima og miljøspørgsmål, og forventningen er derfor, at yngre generationer i højere grad vil bakke op om en klimadagsorden, inklusive klimaskatter. Ydermere kan man argumentere for, at der er et element af egeninteresse i dette. De yngre generationer skal potentielt leve med konsekvenserne af global opvarmning i længere tid og har derfor en større interesse. Modsat vil ældre generationer skulle afgive noget af deres velstand på kort sigt for noget, de får mindre ud af. Litteraturen bakker også generelt op om hypotesen. De fleste studier inkluderer alder som forklarende eller kontrolvariabel og finder generelt, at højere alder fører til mindre opbakning til klimaskatter (Fairbrother, Sevä og Kulin, 2019; Kulin og Sevä, 2020; Otto og Gugushvili, 2020). Specifikt for Danmark finder Andersen og Hansen (2021), at danskere under 40 år har en smule mere klimavenlige holdninger end ældre grupper. Samlet set giver det grundlag for hypotesen om en aldersforskel i holdningerne til klimaskatter.

Hypotese 1: Yngre danskere har større sandsynlighed for at bakke op om klimaskatter på flyrejser og oksekød.

Socioøkonomiske faktorer

Klimaskatter er oftest direkte eller indirekte forbrugsskatter, da de gør forbruget af et produkt dyrere i håbet om, at forbrugerne vælger et mindre forurenen-

de alternativ. Danske politikere er traditionelt varsomme med at bruge netop det redskab, da forbrugsskatter notorisk vender ”den tunge ende nedad”. For langt de fleste produkter og services er det simpelthen svært at designe en forbrugsskat, så den ikke rammer husstande med lavere indkomster hårdere end husstande med højere indkomster (Chernick og Reschovsky, 2000). Af samme grund har man tidligere forsøgt at kompensere for grønne afgifter på el og varme gennem den ”grønne check”, som også i stigende grad er blevet målrettet lavindkomstgrupper (SKAT, 2021). Klimaskatter på flyrejser kan dog være undtagelsen, der bekræfter reglen, da Klimarådets (2019) beregninger viser, at det faktisk ville ramme højindkomster hårdest, både i kroner og øre og i forhold til indkomst. Det skyldes den førnævnte skævhed i forbruget.

Derfor er det interessant at sammenligne holdningerne, og om holdningerne er styret af socioøkonomiske faktorer som indkomst og uddannelse. Ser jeg på litteraturen, så er det meget forskelligt, om studierne finder, at socioøkonomiske faktorer påvirker holdninger til klimaskatter. En del studier finder, at socioøkonomiske faktorer har en ret lille indflydelse på holdningerne til klimapolitikker, og at det nemt kan kontrolleres blot ved at inkludere holdninger eller værdier relateret til emnet (se fx Douenne og Fabre, 2020; Kantenbacher et al., 2018; Kulin og Sevä, 2020). Andre studier finder derimod, at uddannelse og indkomst er blandt de vigtigste forklaringer på holdningerne (Armingeon og Bürgisser, 2021; CEVEA, 2020; Otto og Gugushvili, 2020). For eksempel sammenligner Otto og Gugushvili (2020) holdninger til klimapolitikker over for socialpolitikker. De finder, at både indkomst og uddannelse betyder meget i forhold til, hvem der vælger klima, socialpolitik eller begge dele til. Andersen og Hansen (2021) finder også, at uddannelse er der, hvor man finder nogle af de mest markante forskelle i danskernes generelle klimaholdninger. Ligeledes viser en rapport fra CEVEA (2020) markante uddannelsesmæssige skel i, hvem der foretrækker velfærd, og hvem der fortrækker klimapolitik. Her foretrak 62 pct. af dem med en erhvervsuddannelse velfærd over klima, mens 65 pct. af dem med lange videregående uddannelser foretrak klima over velfærd. Jeg formoder, at disse studier finder klare socioøkonomiske effekter, da de mere tydeligt præsenterer valg og fravalg og forankrer det i noget konkret. Som beskrevet ovenfor, er der klare socioøkonomiske skel i, hvem der forbruger flyrejser og oksekød. Af samme grund forventer jeg ikke, at effekten af socioøkonomiske effekter er ens mellem de to klimaskatter. I stedet forventer jeg, at dem med lavere indkomster og kortere uddannelser bakker mindre op om en klimaskat på oksekød end om en klimaskat på flyrejser. Den socioøkonomiske effekt måles både med indkomst og uddannelse, da jeg forventer, at de tilsammen kan indfange både de fordelings- og værdimæssige konflikter i dette (Inglehart og

Norris, 2016). Effekten af uddannelse og indkomst testes separat, og den tredje hypotese indfanger den potentielle forskel i effekten. Samlet udgør dette grundlaget for de tre hypoteser om en socioøkonomisk effekt.

Hypotese 2a: Danskere med kortere uddannelser har mindre sandsynlighed for at bakke op om klimaskatter på flyrejser og oksekød.

Hypotese 2b: Danskere med lavere indkomster har mindre sandsynlighed for at bakke op om klimaskatter på flyrejser og oksekød.

Hypotese 2c: Effekten af indkomst og uddannelse er større for klimaskatter på flyrejser, end den er for klimaskatter på oksekød.

Politisk tillid

Når man bor i et lille nordisk land som Danmark, kan klimaforandringer virke relativt diffuse. Vi mærker endnu ikke konsekvenserne af klimaforandringerne i vores hverdag. I en undersøgelse af Contico (2020) svarer 64 pct., at de slet ikke eller i mindre grad oplever klimaforandringerne i deres hverdag. Hvis man skal bakke op om klimaskatter på flyrejser og oksekød, så kræver det en tro på, at klimaforandringerne er et alvorligt problem, samt tillid til politikerne, da det kan være svært at se, hvad pengene går til, og om det gør en forskel. Opbakningen til, at klimaforandringerne er et alvorligt problem, virker til at findes i den danske befolkning, da hele 86 pct. er enige i dette (Concito, 2020). Når det kommer til tillid, er holdningerne dog noget mere blandede. Selvom Danmark normalt scorer højt på generel social tillid, så er tilliden til politikerne og politiske partier mindre universel. I European Social Survey (ESS) 2018 er tilliden til andre mennesker 7,1 på en skala fra 0 til 10 (hvor en højere score er lig højere tillid), mens tilliden til politikere kun er på 5,2 på samme skala. Drews og van den Berg (2016) fremhæver således også tillid som en af de primære forklaringer på holdninger til klimainitiativer, og det er en af de mest brugte teoretiske forklaringer i litteraturen. Et eksempel er et tværnationalt studie af Kulin og Sevä (2020), baseret på ESS i 23 lande, som finder, at en af de variable, der bedst forklarer variationer både indenfor og mellem lande, er, om respondenterne mener, at regeringen og de politiske institutioner handler upartisk og fair (lignende resultater findes i fx Jagers, Löfgren og Stripple, 2010; Umit og Schaffer, 2020). Som ved alder har jeg ikke nogen klar forventning om, at denne effekt af tillid skulle variere mellem holdningerne til klimaskatter på flyrejser og oksekød.

Hypotese 3: Danskere, som har lavere politisk tillid, har mindre sandsynlighed for at bakke op om klimaskatter på flyrejser og oksekød.

Data og variable

Data stammer fra en valgundersøgelse med 5924 respondenter, der blev indsamlet af YouGov i månederne efter folketingsvalget 19. juni 2019. YouGov bruger et panel, hvor respondenterne har mulighed for at melde sig til undersøgelserne, indtil en kvote er fyldt. Derfor giver det ikke mening at snakke om svarprocent i traditionel forstand. For at gøre respondenterne i undersøgelsen sammenlignelige med den danske befolkning er data vægtet på køn, alder, uddannelse og region (NUTS2). Kategorierne er de samme, som er brugt her i undersøgelsen, på nær region. Tabel 3 i det supplerende materiale viser fordelingerne for variablene i analysen uvægtet, vægtet og for populationen. Tallene for population er trukket fra Danmarks Statistik (for +18 år), på nær for politisk tillid som stammer fra Det Danske Valgprojekts Valgundersøgelse 2019. Det viser overordnet, at fordelingerne er rimelig repræsentative, når vægtene anvendes. Der er dog ret markante forskelle på indkomst og politisk tillid.

Variabler

De afhængige variable er to udsagn: ”Der bør indføres klimaafgifter på flyrejser”, og ”Der bør indføres en klimaafgift på oksekød”. Det kunne respondenterne erklære sig helt uenige, delvist uenige, hverken enige eller uenige, delvist enige eller helt enige i. Der var også mulighed for at svare ”ved ikke” eller at skippe spørgsmålet, hvilket lidt under 10 pct. gjorde. For dette og alle andre spørgsmål har jeg udeladt disse svar, medmindre der står andet.

Til at indfange hypotese 1 har jeg inddraget alder, opdelt i seks grupper. Desværre har jeg ikke alder udenfor grupperingerne. Det har dog den fordel, at jeg så ikke behøver at antage en lineær effekt af alder. Her sammenlignes de 18-29-årige med de 30-39-årige, 40-49-årige, 50-59-årige, 60-69-årige og gruppen over 70 år.

For at indfange de socioøkonomiske effekter beskrevet i hypotese 2a og 2b, inkluderes indkomst og uddannelse. Indkomst måles som personlig årsindkomst før skat og opdeles i under 200.000 kr., 200-299.999 kr., 300-399.999 kr., 400-599.999 kr. og 600.000 kr. Desuden er der tilføjet en kategori for dem, der har svaret ”ved ikke” eller ikke har svaret. Den er inkluderet, da 18 pct. har svaret en af de to ting, og det at udelade dem ville tilføre en del bias til resultaterne, da de ikke kan forventes at være tilfældigt fordelt igennem stikprøven (dette bekræftes også senere af resultaterne). Af samme grund behandles variabelen som en kategorisk variabel med højeste indkomst som referencekate-

gori. Uddannelse er opdelt i kategorierne grundskole, gymnasial uddannelse, erhvervsuddannelse, kort videregående uddannelse, mellemlang videregående uddannelse og lang videregående uddannelse. Denne variabel behandles som en kategorisk variabel med folkeskole som referencekategori.

For at indfange hypotese 3 om politisk tillid har jeg brugt dette spørgsmål: ”Hvor stor tillid har du til danske politikere i almindelighed?” Her kunne respondenterne svare, at de havde meget stor tillid, ret stor tillid, ret lille tillid og meget lille tillid. Da meget få ($n = 77$) svarede meget stor tillid, er den kategori lagt sammen med ret stor. Udsagnet behandles som en kategorisk variabel, hvor det første svar er referencekategorien.

Jeg vil også kontrollere for køn og urbanisering, da andre studier har vist, at det kan påvirke holdninger til klimainitiativer. Køn er inddraget, da kvinder ofte er mere for klimaløsninger (Andersen og Hansen, 2021; Kulin og Sevä, 2020). Her er referencekategorien kvinder. Bopæl er inkluderet, da folk i store byer har vist sig mere positive over for klimapolitiker (Andersen og Hansen, 2021; Umit og Schaffer, 2020). Her sammenlignes danskere bosat i en by med over 100.000 indbyggere (København, Aarhus, Odense eller Aalborg) med folk bosat i byer på 40.000-99.999 indbyggere, byer med 20.000-39.999, byer med 5000-19.999 indbyggere, byer med under 5000 indbyggere og folk der bor på landet (selvbeskrevet). Da disse ikke er centrale for analysen, inkluderes de, men vises ikke i figuren. Det er således udelukkende kontrolvariable.

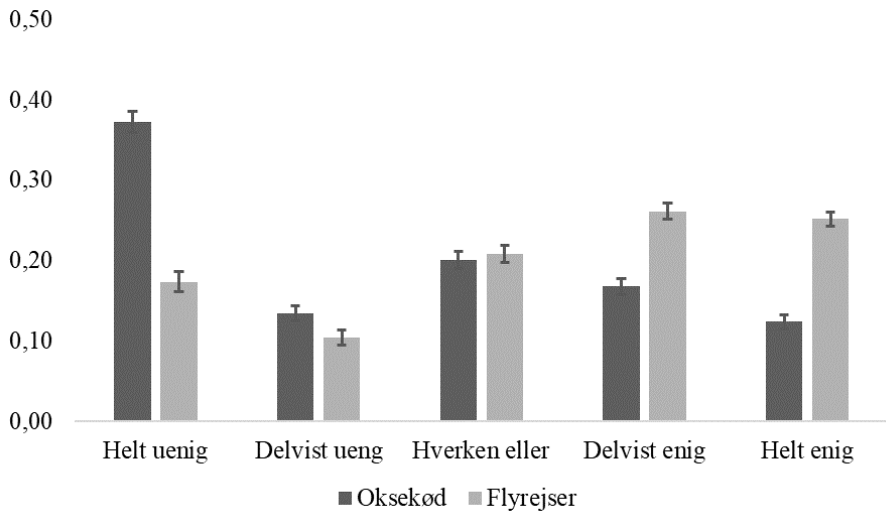
Resultater

Jeg vil præsentere resultaterne i to trin, der passer med forskningsspørgsmålets todelte struktur. Først præsenteres de overordnede mønstre i opbakningen til de to klimaskatter, og i anden del præsenterer jeg, hvilke grupper bakker mere eller mindre op om klimaskatterne.

I figur 1 kan man se nogle ret interessante variationer i opbakningen til klimaskatterne på flyrejser og oksekød. I den danske befolkning er der overordnet set opbakning til en klimaskat på flyrejser. Her er 51,4 pct. af danskerne helt eller delvist enige med forslaget, og kun 27,8 pct. svarer, at de er helt eller delvist uenige. Det mønster er modsat for en klimaskat på oksekød. Her finder jeg, at 29,4 pct. bakker op om forslaget, mens 50,6 pct. er helt eller delvist imod. I forhold til den første del af forskningsspørgsmålet tyder det altså på, at det ville være muligt at gennemføre en klimaskat på flyrejser, mens en klimaskat på oksekød ville møde modstand i befolkningen.

I den anden del af forskningsspørgsmålet sættes der fokus på, hvem der bakker mere eller mindre op om klimaskatterne, og om det varierer mellem de to klimaskatter. Til at besvare dette benytter jeg en ordinary least squares model

Figur 1: Opbakningen til klimaskatter på flyrejser og oksekød. Vist som andele med 95 pct. konfidensintervaller



Note: Spørgsmål: ”Der bør indføres klimaafgifter på flyrejser”, og ”Der bør indføres en klimaafgift på oksekød”. Det kunne respondenterne erklære sig helt uenige, delvist uenige, hverken enige eller uenige, delvist enige eller helt enige i. n = 5383 for klimaskatter på oksekød og n = 5361 for klimaskatter på flyrejser.

(OLS) med robuste standardfejl. Det er valgt over andre alternativer som eksempelvis logistisk regression, da de robuste standardfejl tager højde for heteroskedastitet i residualernes varians (Gomila, 2020). Dermed er der ikke noget vundet ved at bruge en logistisk regression i forhold til at undgå bias, og så er det ikke værd at benytte en modeltype, som giver koefficienter, som er sværere at fortolke og præsentere. Jeg har også kørt modellerne i en ordered logit model og det viste samme overordnede resultater i forhold til, hvilke koefficienter var signifikante og deres fortegn (ikke vist).

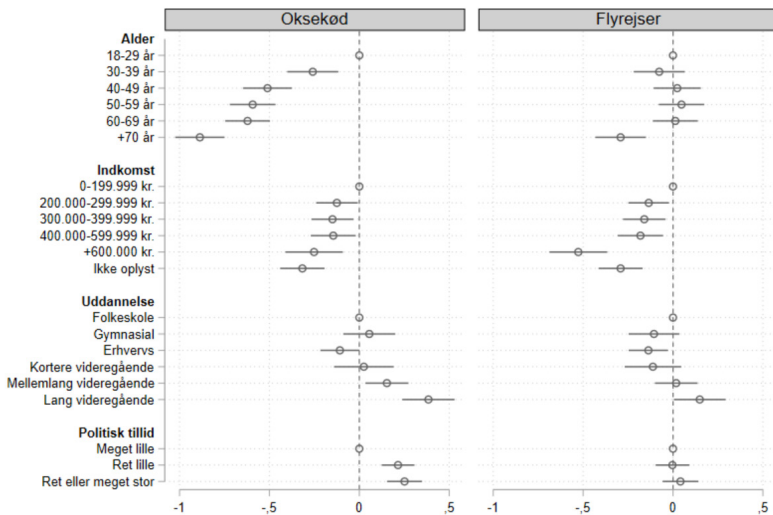
Resultaterne vises som figurer, da det gør det nemt at fortolke og sammenligne de to klimaskatter. I figuren vises to modeller sammen – en for holdninger til klimaskatter på oksekød og en for holdninger til klimaskatter på flyrejser. Modellerne er estimeret i fem trin, svarende til hypoteserne. Først er der kontrolleret for køn og bopæl. Derefter tilføjes alder, dernæst de to socioøkonomiske variable og sidst politisk tillid. Disse modeller er bygget kumulativt op, men kun den fulde model vises i figur 2. Da alle variable behandles kategorisk, er der en referencekategori til hver, som effekterne måles op imod. I alle tilfælde er det den første kategori, altså de yngste, dem med de laveste indkomster, korteste

uddannelse og laveste politiske tillid. Punkterne repræsenterer effekten sammenlignet med referencekategorien, og ”vingerne” 95 pct. konfidensintervaller. Tolkningen er således rimelig simpel. Punkterne viser størrelsen af effekten, og hvis vingerne ikke krydser den lodrette 0-streg, er effekten statistisk signifikant forskellig fra referencekategorien (med 95 pct. sikkerhed). Koefficienterne er vist standardiserede, hvilket betyder, at effektstørrelserne skal tolkes direkte på 1-5-skalaen fra figur 1. Tallene bag figuren er også vist i tabel 1 og 2 som kumulative modeller i det supplerende materiale.

Figur 2 viser, hvor godt de variable, der er knyttet til hypoteserne, forklarer holdningerne til klimaskatter på oksekød og flyrejser. Øverst i modellen er der en markant forskellig effekt af alder på tværs af de to klimaskatter. For holdningerne til klimaskatter, hvor referencegruppen er de 18-29-årige, er der en klar og stærk effekt af alder. Sammenlignet med den yngste gruppe på 18-29 år er alle de andre aldersgrupper langt mere kritiske over for en klimaskat på oksekød. Alternativt kan man sige, at de unge er markant mere positive, da fortællingen lidt er drevet af referencepunktet. Effekten bliver stærkere, jo højere alderen er. Således er der en signifikant forskellig effekt på de unge på 18-29 år og dem på 30-39 år (-0,28**). For grupperne mellem 40 og 69 år er effekten mere eller mindre ens (mellem -0,61** og 0,71**), og endelig er +70-årige (-0,94**) signifikant mere kritiske over for denne klimaskat. Effektstørrelserne er værd at bemærke, siden de er mellem et halvt og næsten et helt point på fempunkt-skalaen. Der er altså en klar alders- eller generationskløft for netop dette. For klimaskatten på flyrejser finder jeg derimod ikke samme lineære mønster. Her er de 18-29-årige ikke signifikant forskellige fra grupperne mellem 30 og 69 år og kun signifikant forskellige fra gruppen på +70 år (-0,27**). Den alders- eller generationskløft kan jeg altså ikke genfinde her. Jeg kan dermed delvis bekræfte hypotese 1 om en alderseffekt. Det var dog uventet, at den primært eksisterer for klimaskatten på oksekød og ikke på flyrejser, på nær når der sammenlignes med gruppen på +70 år.

Dernæst kommer de to variable knyttet til socioøkonomiske effekter, nemlig indkomst og uddannelse. Ser jeg på modellerne, der handler om holdninger til klimaskatter på oksekød, finder jeg en svag effekt af indkomst. Her er referencegruppen dem med de laveste indkomster på op til 200.000 kr. Effekterne er dog kun signifikante, når der sammenlignes med gruppen med indkomster på over 600.000 kr. (-0,20*), selvom flere af de andre kommer tæt på (ved $p > 0,05$). Jeg finder også, at dem der ikke ønsker at oplyse deres indkomst (-0,28*), også er signifikant forskellige fra lavindkomstgruppen. Det er naturligt svært at vide, hvad det dækker over, men det viser da, at det ville være problematisk at udelukke den gruppe. For holdninger til klimaskatter på flyrejser finder jeg

Figur 2: Hvad forklarer danskernes opbakning til klimaskatter på flyrejser og oksekød? OLS regressioner med robuste standardfejl. Vist som ustandardiserede koefficienter med 95 pct. konfidensintervaller



Note: n = 5349 for modellen for holdninger til klimaskat på oksekød. n = 5330 for modelerne for holdninger til oksekød. R2 og koefficienternes præcise værdier kan ses i tabel 1 og 2 i supplerende materiale.

et tilsvarende, men dog mere markant mønster. Her er grupperne med en indkomst på 300.000 kr. og opad signifikant forskellige fra lavindkomstgruppen, og for dem med en indkomst mellem 200.000 og 299.999 kr. (-0,12) er forskellen meget tæt på at være signifikant. Særligt gruppen med indkomster på over 600.000 kr. om året (-0,52**) er markant forskellig fra lavindkomstgruppen, og igen er dem, der ikke ønsker at oplyse, også mere negative (-0,32**).

Uddannelse er den anden del af de socioøkonomiske variable. Her er referencegruppen dem, der kun har en folkeskoleuddannelse. For klimaskatter på oksekød finder jeg, at dem med mellemlange (0,16*) og især lange videregående uddannelser (0,38**) er mere positive over for denne klimaskat. Der er også en tendens til, at gruppen med erhvervsuddannelser er mindre positive (-0,11), men effekten er dog ikke signifikant. For klimaskatter på flyrejser finder jeg derimod ingen signifikante effekter, selvom mønsteret umiddelbart ligner. Det er dog sådan, at hvis jeg kontrollerer for politisk tillid, bliver gruppen med erhvervsuddannelser lige præcis signifikant forskellig (0,14*). Samlet set finder jeg dog ikke en stærk effekt af uddannelse. Det skyldes til dels, at jeg kontrollerer

for indkomst, hvilket er en af de klare afledte effekter af uddannelse. Hypotese 2a og 2b om en socioøkonomisk effekt kan således bekræftes. Her er effekten stærkest, når jeg måler på indkomst (H2b), og i mindre grad til stede, når der måles på uddannelse (H2a). Hypotese 2c om, at der skulle være en forskel på socioøkonomiske effekter, når der sammenlignes på tværs af de to skatter, kan derimod afkræftes. Jeg finder overordnet set, at mønsteret er ens mellem de to.

Nederst i modellen vises effekten af politisk tillid. Her er referencegruppen dem med meget lav politisk tillid. Når jeg ser på holdningerne til klimaskatter til oksekød, finder jeg, at der er en lille, men signifikant effekt af politisk tillid. Sammenlignet med dem med meget lille politisk tillid, så udtrykker dem med ret lille (0,22**) eller ret eller meget stor politisk tillid (0,25**) større opbakning til denne klimaskat. Effekterne er dog ret små, da de er cirka et kvart point på fempunktsskalaen. Ser jeg på holdningerne til klimaskatten på flyrejser, finder jeg ingen effekt. Hypotese 3 om effekten af politisk tillid kan dermed delvis bekræftes, da jeg finder en lille, men signifikant effekt af politisk tillid på holdninger til klimaskatter, men kun for oksekød. Altså finder jeg, at effekterne differencierer på de to variable, hvor de ikke var forventningen, og ingen forskel, hvor de var forventningen.

Konklusion

Der er stor politisk fokus på en grøn omstilling af økonomien, og et af de vigtigste redskaber i den forbindelse er klimaskatter, da de kan gøre produkter, der udleder særligt mange drivhusgasser, mindre attraktive. I Danmark har det ofte været eksemplificeret med klimaskatter på oksekød og flyrejser, da det er forurenende produkter med grønnere alternativer, og fordi Klimarådet (2016; 2019) har foreslået klimaafgifter på netop disse produkter.

Resultaterne af denne artikel bygger videre på den aktuelle diskussion og viser, at især en klimaskat på flyrejser kunne være levedygtig, mens en klimaskat på oksekød ville få noget sværere ved at finde opbakning i offentligheden. Selvom politikerne ikke er bundet af befolkningens holdninger, så er resultaterne interessante, da politikere ofte er varsomme med at gennemføre politikker, som de tror eller ved, gennem spørgeskemaer, er upopulære (Sharp, 1999). Resultaterne viser også, at der er markant forskellige holdningsmønstre i, hvem der bakker op om de to klimaskatter. For klimaskatten på oksekød finder jeg, at der er en klar alderseffekt, hvor yngre grupper bakker mere op. Det er ikke tilfældet for klimaskatten på flyrejser, hvor der kun er en effekt, når de yngste og ældste sammenlignes. Jeg finder også, at socioøkonomisk status har betydning. Her er det især indkomst og i mindre grad uddannelse, der betyder noget. Det er således lavindkomstgrupperne, der er mere imod klimaskatterne, mens dem med

højere indkomster har større tendens til at være for. Sidst finder jeg en lille effekt af politisk tillid, men kun når det kommer til klimaskatten på oksekød. Samlet set viser resultaterne, at klimaskatter ikke er noget, danskerne er entydigt for eller imod. Både den overordnede opbakning og variationen i, hvilke grupper der bakker mere eller mindre op, varierer markant med typen af skat eller afgift.

Fremtidige studier kunne således dykke ned i, hvorfor der er denne variation mellem forskellige typer grønne skatter. Forskningen kunne også se på forbrugssiden i dette, for ligesom artikler om velfærdsholdninger tit overser skattesiden, så mangler forbrugssiden i det her (fx Denstadli og Veisten, 2020). Således kunne det være interessant at vide, hvad danskerne mener, de ekstra opkrævede penge skal bruges til. Skal de indgå i det generelle skatteprovenu eller måske reserveres til særlige grønne projekter?

Sidst er der spørgsmålet om, i hvilken grad resultaterne kan generaliseres. I min optik er der to dimensioner at overveje omkring dette. Den første dimension er tid. Resultaterne er indsamlet i sommeren og det tidlige efterår 2019, dvs. før Covid-19 nåede Europa og midlertidigt påvirkede både livet og økonomierne. I forhold til denne artikel er det særligt vigtigt, at flytrafikken til og fra Danmark under Covid-19 faldt med op imod 90 pct. (North Media Bureau, 2021), og forventningen er, at flytrafikken nok ikke når op på sit normale niveau inden for de næste par år (Business Insider, 2020). I forhold til resultaterne kunne det betyde, at folk ser flybranchen i et andet lys og måske derfor er mindre villige til at gennemføre en klimaskat, der skader branchens chance for at genvinde det tabte.

Den anden dimension er kontekst. Spørgsmålet er, hvorvidt disse danske resultater kan bruges til noget i en bredere europæisk kontekst. Desværre deltog Danmark ikke i European Social Survey i 2016, så der mangler gode komparative data på klimaholdninger. Danske undersøgelser viser dog, at befolkningen i stigende grad tror på, at klimaforandringerne er menneskeskabte, og er villige til at støtte løsninger (Concito, 2020). 2019-valget er også blevet beskrevet som et klimavalg, hvor netop det emne for første gang toppede dagsordenen (Hansen og Stubager, 2021).

Samlet set danner det et billede af, at dette er blevet indsamlet i en kontekst, som var rimelig positiv over for klimaskatter. På tværs af de to dimensioner skal man derfor være varsom med at tage de overordnede resultater til andre kontekster. Derimod kan man godt anvende de generelle mønstre i holdninger på andre tidspunkter eller i andre kontekster.

Supplerende materiale

Supplerende materiale findes [her](#).

Litteraturliste

- Adaman, Fikret, Nihan Karali, Gökhan Kumbaroğlu, İlhan Or, Begüm Özkaynak og Ünal Zenginobuz (2011). What determines urban households' willingness to pay for CO2 emission reductions in Turkey: A contingent valuation survey. *Energy Policy* 39 (2): 689-698.
- Akter, Sonia og Jeff Bennett (2011). Household perceptions of climate change and preferences for mitigation action: The case of the carbon pollution reduction scheme in Australia. *Climatic Change* 109 (3): 417-436.
- Andersen, Johannes og Kasper Møller Hansen (2021). Klimavalget, pp. 205-231 i Kasper Møller Hansen og Rune Stubager (red.), *Klimavalget*. København: DJØF.
- Armingeon, Klaus og Reto Bürgisser (2021). Trade-offs between redistribution and environmental protection: The role of information, ideology, and self-interest. *Journal of European Public Policy* 28 (4): 489-509.
- Biltoft-Jensen, Anja, Karsten Kørup, Tue Christensen, Katja Eriksen, Karin Hess Ygil og Sisse Fagt (2016). *Køds rolle i kosten*. Danmarks Tekniske Universitet: DTU Fødevarerinstitutionen.
- Business Insider (2020). The world's airlines say they won't recover until 2024, reflecting a new wave of pessimism as the pandemic rages on. [businessinsider.com/airlines-coronavirus-recovery-2024-delays-2020-7?r=US&IR=T](https://www.businessinsider.com/airlines-coronavirus-recovery-2024-delays-2020-7?r=US&IR=T) (17. november, 2021).
- CEVEA (2020). Danskerne er delte, når det gælder prioriteringen af klima og velfærd. cevea.dk/analyse/danskerne-er-delte-naar-det-gaelder-prioriteringen-af-klima-og-velfaerd/ (17. november, 2021).
- Chernick, Howard og Andrew Reschovsky (2000). Yes! consumption taxes are regressive. *Challenge* 43 (5): 60-91.
- Concito (2020). Klimabarometeret 2020. concito.dk/sites/concito.dk/files/media/document/Klimabarometeret%202020_f%C3%A6rdigrapport.pdf (17. november, 2021).
- Danmarks Radio (2019). Måling: Flertal af danskere klar til at betale 100 kroner i klimaafgift på flybilletten. dr.dk/nyheder/politik/maaling-flertal-af-danskere-klar-til-betale-100-kroner-i-klimaafgift-paa (17. november, 2021).
- Danmarks Statistik (2016). FU51: Husstandenes årlige forbrug efter forbrugsart, husstandsgrupper og prisniveau. statbank.dk/statbank5a/SelectVarVal/Define.asp?Maintable=FU51&PLanguage=0 (17. november, 2021).
- Denstadli, Jon Martin og Knut Veisten (2020). The flight is valuable regardless of the carbon tax scheme: A case study of Norwegian leisure air travelers. *Tourism Management* 81 104150.
- Douenne, Thomas og Adriane Fabre (2020). French attitudes on climate change, carbon taxation and other climate policies. *Ecological Economics* 169 106496.

- Drews, Stefan og Jeroen van den Bergh (2016). What explains public support for climate policies? A review of empirical and experimental studies. *Climate Policy* 16 (7): 855-876.
- DTU fødevarerinstitutionen (2018). Gennemsnitsdanskere spiser 52 kilo kød om året. food.dtu.dk/nyheder/2018/12/gennemsnitsdanskere-spiser-52-kilo-koed-om-aaret?id=1481037a-8136-4db4-9d79-6767e6dc1592 (17. november, 2021)
- European Union (2021). Paris agreement. ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_en (17. november, 2021).
- Fairbrother, Malcom, Ingemar Sevä og Joakim Kulin (2019). Political trust and the relationship between climate change beliefs and support for fossil fuel taxes: Evidence from a survey of 23 European countries. *Global Environmental Change* 59 102003.
- Frederiksen, Morten (2019). *Usikker modernitet: Danskernes værdier 1981-2017*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Gomila, Robin (2020). Logistic or linear? Estimating causal effects of treatments on binary outcomes using regression analysis. *Journal of Experimental Psychology: General* 150 (4): 700–709.
- Gössling, Stefan og Andreas Humpe (2020). The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. *Global Environmental Change* 65 102194.
- Hansen, Kasper Møller og Rune Stubager (2021). *Klimavalget*. København: DJØF.
- Inglehart, Ronald (1971). The silent revolution in Europe: Intergenerational change in post-industrial societies. *The American Political Science Review* 65 (4): 991-1017.
- Inglehart, Ronald (1997). *Modernization and postmodernization cultural, economic, and political change in 43 societies*. Princeton: Princeton University Press.
- Inglehart, Ronald og Pippa Norris (2016). *Trump, Brexit, and the rise of populism: Economic have-nots and cultural backlash*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Jagers, Sverker, Åsa Löfgren og Johannes Stripple (2010). Attitudes to personal carbon allowances: Political trust, fairness and ideology. *Climate Policy* 10 (4): 410-431.
- Kantenbacher, Joseph, Paul Hanna, Scott Cohen, Graham Miller og Caroline Scarles (2018). Public attitudes about climate policy options for aviation. *Environmental Science & Policy* 81: 46-53.
- Klima-, Energi og Forsyningsministeriet (2021). Bred aftale om ambitiøs og bindende klimalov. regeringen.dk/nyheder/2019/bred-aftale-om-ambitioes-og-bindende-klimalov/ (17. november, 2021).
- Klimarådet (2016). Afgifter der forandrer – forslag til klimavenlige afgiftsoplæggninger. klimaraadet.dk/da/rapporter/afgifter-der-forandrer (17. november, 2021).
- Klimarådet (2019). Regulering af flysektoren – vurderingsnotat om mulighederne for at nedbringe luftfartens drivhusgasudledninger. klimaraadet.dk/da/analyser/regulering-af-flysektoren (17. november, 2021).

- Klimarådet (2020). Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion – retning og tiltag for de næste ti års klimaindsats i Danmark. klimaraadet.dk/da/rapporter/kendte-veje-og-nye-spor-til-70-procents-reduktion (17. november, 2021).
- Kulin, Joakim og Ingemar Sevä (2020). Who do you trust? How trust in partial and impartial government institutions influences climate policy attitudes. *Climate Policy* 21 (1): 1-14.
- Kyselá, Eva, Milan Ščasný og Iva Zvěřinová (2019). Attitudes toward climate change mitigation policies: A review of measures and a construct of policy attitudes. *Climate Policy* 19 (7): 878-892.
- North Media Bureau (2021). Københavns lufthavn forventer fald på 85-95 procent i flytrafik. ugeavisen.dk/amager/artikel/k%C3%B8benhavns-lufthavn-forventer-fald-p%C3%A5-85-95-procent-i-flytrafik (17. november, 2021).
- Otto, Adeline og Demitri Gugushvili (2020). Eco-social divides in Europe: Public attitudes towards welfare and climate change policies. *Sustainability* 12 (1): 404-422.
- Sharp, Elaine (1999). *The sometime connection: Public opinion and social policy*. New York: SUNY Press.
- SKAT (2021). Grøn check – en historisk oversigt. skm.dk/skattetal/satser/skattehistorik/groen-check-en-historisk-oversigt/ (17. november, 2021).
- Stubager, Rune (2021). Klima og pension flyttede vælgere over midten: holdninger til politiske emner og partiskift, pp. 69-103 i Kasper Møller Hansen og Rune Stubager (red.), *Klimavalget*. København: DJØF.
- TV2 (2021). Sådan kan CO2-afgifter påvirke prisen på hverdagsvarer. nyheder.tv2.dk/samfund/2021-02-26-saadan-kan-co2-afgifter-paavirke-prisen-paa-hverdagsvarer (17. november, 2021).
- Umit, Resul og Lena Maria Schaffer (2020). Attitudes towards carbon taxes across Europe: The role of perceived uncertainty and self-interest. *Energy Policy* 140 111385.