



21 czerwca 2021

Wyniki badań: Polacy wiedzą o zagrożeniach klimatycznych, ale ekologiczny potencjał elektromobilności nadal wymaga popularyzacji

- 52 procent respondentów wskazuje poprawną definicję śladu węglowego
- czterech na dziesięciu ankietowanych wie, że udział węgla w produkcji energii elektrycznej w Polsce zmniejsza się
- 48 procent ankietowanych poprawnie wskazuje, że – nawet biorąc pod uwagę sposób produkcji energii elektrycznej w Polsce – auto elektryczne jest bardziej ekologiczne niż spalinowe
- 49 procent badanych wie, że auto elektryczne powoduje najmniejszą emisję CO₂ w zestawieniu z hybrydami i tradycyjnymi samochodami spalinowymi

Z badania Volkswagena i InsightOut Lab wynika, że połowa respondentów ma świadomość globalnych zagrożeń klimatycznych. Tyle samo zna różnice w emisji CO₂ między autami w pełni elektrycznymi a pozostałymi rodzajami samochodów. Wiedza o wpływie elektromobilności na środowisko potrzebuje jednak dalszej popularyzacji, bo wraz z postępem technologii „elektryki” będą coraz bardziej ekologicznym rozwiązaniem.

Kryzys klimatyczny jest obecnie jednym z najważniejszych światowych wyzwań. Ale czy Polacy wiedzą, co to jest „ślad węglowy” albo który typ samochodów jest najbardziej lub najmniej przyjazny środowisku? Świadomość zagrożeń klimatycznych oraz wpływu różnych rodzajów aut na poziom emisji CO₂ są tematem najnowszego badania InsightOut Lab i Volkswagena.

W 2015 roku niemal 200 państw przyjęło tzw. Porozumienie Paryskie, dotyczące działań na rzecz ograniczenia globalnego ocieplenia. Sygnatariusze zobowiązali się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Tymczasem według Europejskiej Agencji Środowiska w UE transport odpowiada za ¼ emisji gazów cieplarnianych do atmosfery. Dlatego koncerny motoryzacyjne są jednym z głównych interesariuszy planów ograniczania emisji i inwestują w elektromobilność.

Tropem „śladu węglowego”

51 procent ankietowanych słyszało o pojęciu „ślad węglowy”, a 49 procent nie zetknęło się z tym terminem. To, czy badani spotkali się wcześniej z tym określeniem, zależy w dużej mierze od miejsca ich zamieszkania. Z porównania odpowiedzi mieszkańców wsi i największych miast (+500 tys. mieszkańców) wynika, że w pierwszej grupie o śladzie węglowym słyszało 44 procent ankietowanych, a w drugiej 60 procent. Nie zmienia to faktu, że względnie duża grupa Polaków słyszała o jednym z kluczowych terminów związanych z ekologią.

Jednak znajomość „ze słyszenia” niekoniecznie musi iść w parze z wiedzą na dany temat. Dlatego kolejne pytanie w badaniu dotyczyło znajomości popularnej definicji śladu węglowego. Okazuje się, że wyniki drugiego pytania praktycznie nie różnią się od pierwszego. 52 procent respondentów wskazuje poprawną definicję, zaczerpniętą z

Kontakt

Volkswagen PR

Hubert Niedzielski

Kierownik ds. PR

Tel: +48 690 406 278

hubert.niedzielski@volkswagen.pl

Izabela Czarnecka

Specjalista ds. PR

Tel: +48 690 406 354

izabela.czarnecka@volkswagen.pl



Więcej informacji:

www.vw-press.pl

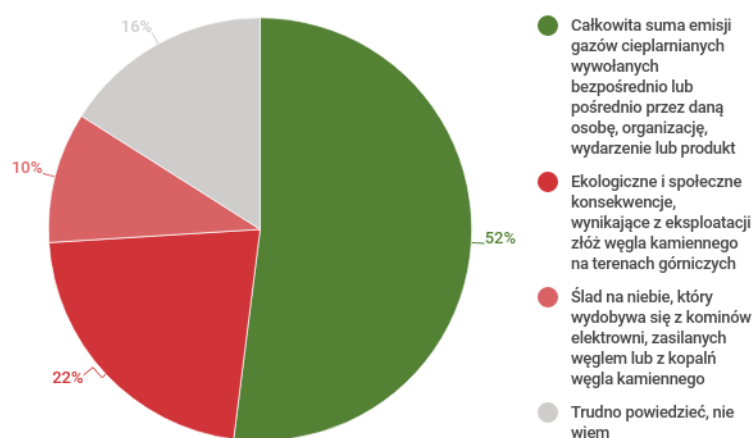




Wikipedii, wedle której ślad węglowy oznacza całkowitą sumę emisji gazów cieplarnianych wywołanych bezpośrednio lub pośrednio przez daną osobę, organizację, wydarzenie lub produkt. Bardziej dokładne spojrzenie na wyniki pokazuje, że 74 procent osób, które słyszały o śladzie węglowym zna też jego poprawną definicję.

Połowa ankietowanych zna **pojęcie "śladu węglowego"**

Co według Ciebie oznacza pojęcie "ślad węglowy"?



Badanie zostało przeprowadzone w dn. 27 - 31 maja 2021 r. przez InsightOut Lab i markę Volkswagen na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1083 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

Made with **infogram**

Wyniki badania pokazują, że około połowa Polaków słyszała i zna jeden z kluczowych terminów, używanych w dyskusjach publicznych o ochronie środowiska. We wcześniejszych analizach InsightOut Lab i Volkswagena ankietowani również deklarowali zainteresowanie kwestiami ekologicznymi i zradzali świadomość globalnych problemów klimatycznych. Przykładowo, 74 procent ankietowanych deklaruje, że ekologia i ochrona środowiska istotnie wpływają na ich decyzje dotyczące zakupu produktów.

Elektryk bardziej ekologiczny także w Polsce

Węgiel od lat jest dominującym źródłem energii elektrycznej w Polsce. Jednak jego udział w produkcji prądu w ostatnich latach maleje a rośnie znaczenie odnawialnych źródeł energii. Według branżowego portalu WysokieNapięcie.pl w 2020 r. „najbardziej emisyjne źródła węglowe odpowiadały za 70% krajowej generacji prądu, czyli najmniej w ponadstuletniej historii polskiej elektroenergetyki”. Czterech na dziesięciu ankietowanych dobrze orientuje się w tych trendach. Mieszkańcy wsi o 10-12 punktów procentowych częściej niż mieszkańcy miast wskazują poprawną odpowiedź.



4 na 10 ankietowanych wskazuje zgodnie z prawdą, że udział węgla w produkcji energii elektrycznej w Polsce w ostatnich latach się zmniejsza



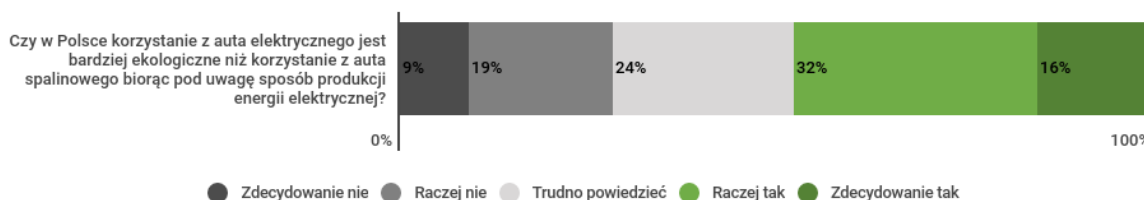
Badanie zostało przeprowadzone w dn. 27 - 31 maja 2021 r. przez InsightOut Lab i markę Volkswagen na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1083 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

Made with **infogram**

Wciąż duży udział węgla w produkcji energii elektrycznej w Polsce jest argumentem dla krytyków rozwoju elektromobilności. Powtarzają oni, że skoro prąd bierze się z „brudnego” węgla to auta elektryczne w rzeczywistości nie zmniejszą emisji CO₂ w sektorze transportowym. Jednak badania mówią co innego. Według analizy *How clean are electric cars?* organizacji Transport&Environment, nawet obecnie w Polsce auto elektryczne (BEV) jest emisyjne o 22 procent mniej niż samochód z silnikiem Diesla i o 28 procent mniej niż spalinowe. Natomiast w krajach z mniejszym udziałem węgla w produkcji prądu, np. w Szwecji, różnica może sięgać nawet 80 procent.

48 procent ankietowanych zgadza się, że nawet biorąc pod uwagę sposób produkcji energii elektrycznej w Polsce korzystanie z BEV jest bardziej ekologiczne niż korzystanie z auta spalinowego. Przeciwnego zdania jest 28 procent badanych, natomiast aż 24 procent nie ma w tej sprawie opinii. Kobiety częściej niż mężczyźni udzielają prawidłowej odpowiedzi (53 do 42 procent).

Niemal połowa ankietowanych wie, że korzystanie z BEV jest bardziej ekologiczne niż z auta spalinowego nawet biorąc pod uwagę sposób produkcji energii elektrycznej w Polsce



Badanie zostało przeprowadzone w dn. 27 - 31 maja 2021 r. przez InsightOut Lab i markę Volkswagen na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1083 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

Made with **infogram**

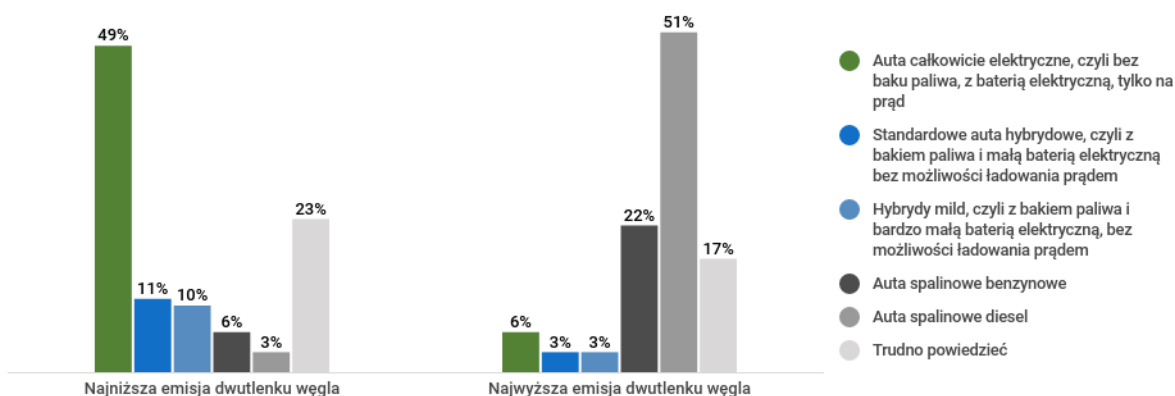


Informacja prasowa

Również około połowa Polaków uważa zgodnie z prawdą, że rodzajem samochodu, powodującym najmniejszą emisję dwutlenku węgla do atmosfery jest auto w pełni elektryczne. W dalszej kolejności ankietowani wskazywali standardowe hybrydy i hybrydy typu mild. Pytani o pojazdy najbardziej emisyjne, badani w pierwszej kolejności wymieniali diesle a następnie „benzyniaki”. W świetle najnowszych badań organizacji Transport&Environment nie odpowiada to prawdzie. W ciągu całego cyklu życia więcej CO₂ do atmosfery emitują samochody benzynowe niż diesle – odpowiednio 57 i 53 tony CO₂. W przypadku BEV ten wskaźnik waha się od 11 do 41 ton w zależności od miejsca produkcji baterii i źródeł energii elektrycznej. Gdy mowa o „elektrykach”, emisja dwutlenku węgla wiąże się przede wszystkim z procesem produkcji. Jednak wyższe emisje na tym etapie, rekompensują one na etapie eksploatacji. Wystarczy 13 do 23 tys. przejechanych kilometrów, aby samochód elektryczny „spłacił swój dług węglowy”, jak piszą eksperci Transport&Environment.

Niemal połowa ankietowanych prawidłowo wskazuje, że **najmniej emisyjne są BEV**. Ponad połowa błędnie sądzi, że najbardziej emisyjne są diesle

Który typ aut w Polsce powoduje najniższą/najwyższą emisję dwutlenku węgla do atmosfery?



Badanie zostało przeprowadzone w dn. 27 - 31 maja 2021 r. przez InsightOut Lab i markę Volkswagen na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1083 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

Made with **Infogram**

W przypadku pytań o ślad węglowy i udział węgla w produkcji prądu, około 50 procent prawidłowych odpowiedzi wydaje się pozytywnym zaskoczeniem. Natomiast podobny poziom w rankingu emisyjności samochodów, przy dominujących błędnych odpowiedziach w jednym z pytań, sugeruje potrzebę dalszej edukacji społecznej w tym zakresie.

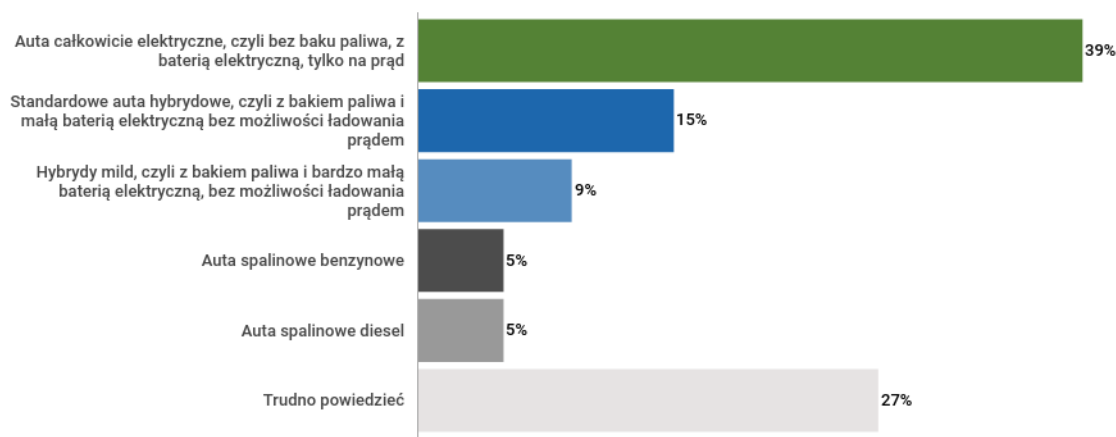
Ekologiczna przyszłość będzie elektryczna

Ankietowani zapytani o rodzaj auta, które najbardziej może przyczynić się do ograniczenia emisji CO₂, najczęściej i trafnie wskazują samochody elektryczne. Jednak niemal 1 na 4 badanych sądzi błędnie, że są to hybrydy bez możliwości ładowania z gniazdka. Poprawną odpowiedź najczęściej – 47 procent – wskazują osoby w wieku +55 lat.



Niemal 4 na 10 ankietyowanych trafnie wskazuje, że BEV może najbardziej przyczynić się do ograniczenia emisji CO₂

Który typ aut może według Ciebie najbardziej przyczynić się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla?



Badanie zostało przeprowadzone w dn. 27 - 31 maja 2021 r. przez InsightOut Lab i markę Volkswagen na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1083 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

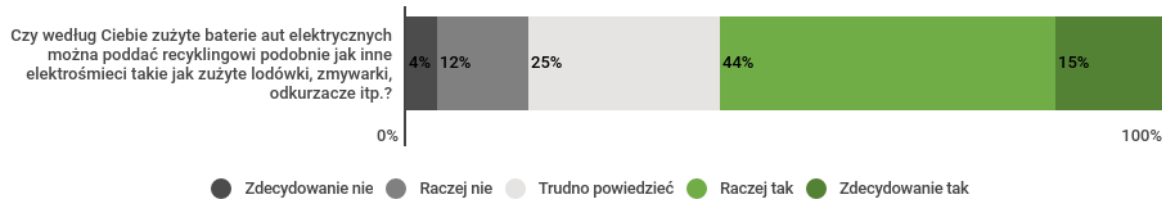
Made with **infogram**

Jak pokazują badania Transport&Environment już przy obecnym zaawansowaniu technologicznym „elektryki” są bardziej ekologiczne niż samochody spalinowe. Wraz z postępami prac badawczych i rozwojem elektromobilności auta napędzane prądem będą mogły pochwalić się jeszcze niższą emisją CO₂. Dotyczy to nie tylko użytkowania auta, ale także wcześniejszych etapów jego „życia”. Przykładowo, produkcja modelu ID.3 już teraz jest neutralna pod względem emisji dwutlenku węgla, także biorąc pod uwagę łańcuch dostaw.

Rozwój technologiczny w dziedzinie elektromobilności będzie dotyczył m.in. akumulatorów. Obecnie stanowią one główne źródło śladu węglowego „elektryków”. 59 procent ankietyowanych zgadza się, że akumulatory do aut elektrycznych można poddać recyklingowi podobnie jak inne elektrośmieci. Przeciwniej opinii jest tylko 16 procent, a ¼ badanych nie ma w tej sprawie zdania. Tymczasem skuteczny recykling jest jeszcze przed nami. Plany Volkswagena przewidują stworzenie obiegu zamkniętego akumulatorów, tak aby z ich recyklingu odzyskiwać ponad 90 procent materiałów.



Niemal 60 proc. ankieterów uważa, że baterie do "elektryków" można poddać recyklingowi



Badanie zostało przeprowadzone w dn. 27 - 31 maja 2021 r. przez InsightOut Lab i markę Volkswagen na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1083 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

Made with **infogram**

Volkswagen wdrażając strategię *Way to Zero* zobowiązał się do realizacji celów zawartych w Porozumieniu Paryskim. Do 2050 roku zamierza stać się przedsiębiorstwem neutralnym pod względem emisji CO₂. Do 2025 roku na ten cel przeznaczy 14 miliardów euro. Do 2030 roku w Europie marka zmniejszy emisję dwutlenku węgla, przypadającą na 1 auto o ok. 17 ton, a wszystkie zakłady produkcyjne będą korzystały z odnawialnych źródeł energii.

Nota metodologiczna

Badanie zostało przeprowadzone w dniach 27-31 maja 2021 r. przez InsightOut Lab i markę Volkswagen na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1083 osoby. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

O marce Volkswagen:

Marka Volkswagen Samochody Osobowe jest obecna na ponad 150 rynkach na całym świecie, produkując samochody w ponad 50 fabrykach. Volkswagen konsekwentnie napędza zmiany w świecie motoryzacji, stawiając na rozwój gamy aut elektrycznych z rewolucyjnej rodziny ID. W ramach strategii „Way To Zero”, marka zmierza do osiągnięcia pełnej neutralności węglowej w 2050 roku.
