



Green
Poland Tech

RAPORT #2

Z BADANIA OPINII PUBLICZNEJ DOTYCZĄCEGO STOSUNKU
SPOŁECZEŃSTWA DO POSZCZEGÓLNYCH ROZWIĄZAŃ
PROEKOLOGICZNYCH STOSOWANYCH PRZEZ RZĄD I SAMORZĄDY

Dopłaty do wymiany pieca grzewczego oraz ograniczenia wjazdu pojazdów spalinowych do centrów miast

Stary Toruń, 31.12.2021 r.



**KOMITET
DO SPRAW
POŻYTKU
PUBLICZNEGO**



Narodowy Instytut Wolności
Centrum Rozwoju Społeczności Obywatelskich

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO
INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU
SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH
RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW
OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021 - 2030



Program
Fundusz Inicjatyw
Obywatelskich
na lata 2021–2030

NOWE FIO



Think Tank

Stowarzyszenie Rozwoju Technologii, Energetyki i Ochrony Środowiska

Stary Toruń, 2021

Wprowadzenie

W drugiej części raportu z badania opinii publicznej dotyczącego stosunku społeczeństwa do wybranych rozwiązań proekologicznych stosowanych przez rząd i samorządy dokonano analizy wyników dalszej części badania, przeprowadzonego na zlecenie Stowarzyszenia Rozwoju Technologii, Energetyki i Ochrony Środowiska.

Badanie przeprowadzono z wykorzystaniem panelu Ariadna. Panel Ariadna to nowatorskie rozwiązanie funkcjonujące w przestrzeni wirtualnej, które skupiając wokół siebie internautów, zajmuje się pozyskiwaniem opinii społecznej na różnorodne tematy. Firma współpracuje z wiodącymi ośrodkami w dziedzinie nauk społecznych w Polsce, zapewnia też wstępne opracowanie danych statystycznych. Badanie przeprowadzono w dniach 12 - 15 listopada 2021 roku na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1069 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania

Badanie wykonano metodą CAWI. Jest to bardzo dynamicznie rozwijający się rynek badań statystycznych. W gruncie rzeczy oznacza wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony www. Innymi słowy jest to metoda zbierania danych i informacji, w której respondent wypełnia ankiety w formie elektronicznej.

Celem badania było pozyskanie opinii społeczeństwa na temat najpopularniejszych aktualnie rozwiązań proekologicznych stosowanych przez rząd i samorządy, tzn.:

1. dopłata do paneli słonecznych,
2. dopłata do modernizacji termicznej (docieplenia) budynku,
3. dopłata do wymiany pieca grzewczego,
4. ograniczenie wjazdu samochodów spalinowych do centrów miast.

Metodologia badania oraz oceny dopłat do paneli słonecznych i dopłat do modernizacji termicznej budynku zostały opisane w pierwszej części raportu.

W niniejszej, drugiej części raportu zawarto analizę wyników przeprowadzonego badania w zakresie oceny dopłat do wymiany pieca grzewczego oraz propozycji zakazu wjazdu pojazdów spalinowych do centrów miast. Na końcu znalazło się podsumowanie i najważniejsze wnioski z całego badania (obydwu jego części). Podobnie jak część pierwsza, tak i druga część zawiera spis tabel i rysunków.



KOMITET
DO SPRAW
POZYTKU
PUBLICZNEGO



SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO
INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU
SPOŁECZYSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH
RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW
OBYWATELSKICH NOWE FIO NA LATA 2021 – 2030



Program
Fundusz Inicjatyw
Obywatelskich
od 2014 r. do 2030 r.
NOWE FIO

Ocena dopłat do wymiany pieca grzewczego

Dopłaty do wymiany pieca grzewczego realizowane są w ramach, opisanego w pierwszej części raportu, programu „Czyste powietrze”. Dotacja przysługuje na:

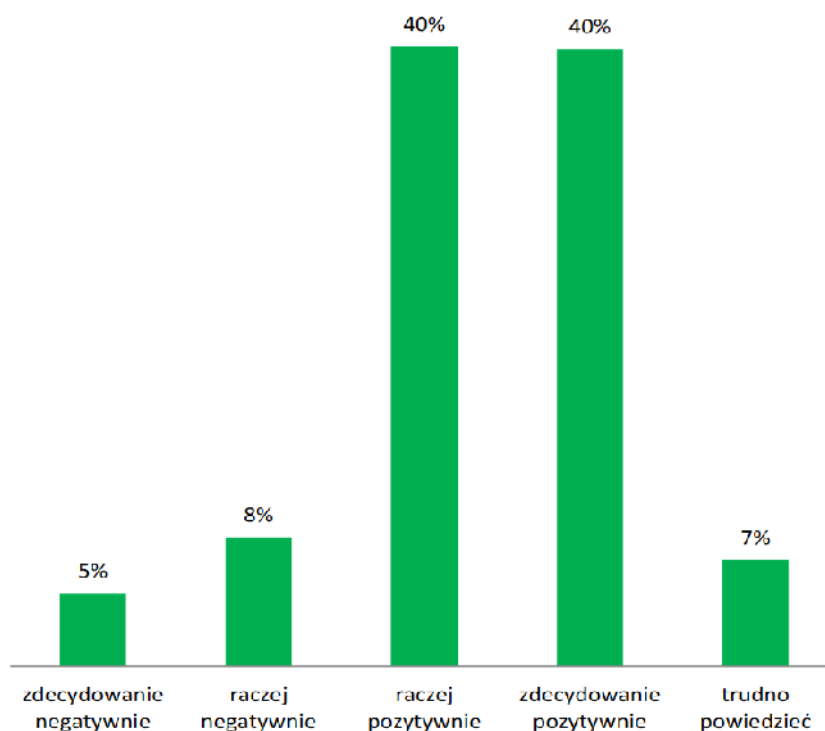
- wymianę, zakup i montaż źródła ciepła;
- instalację centralnego ogrzewania i ciepłej wody użytkowej;
- wentylację mechaniczną z odzyskiem ciepła;
- ocieplenie przegród budowlanych;
- stolarkę okienną i drzwiową;
- dokumentację (audyt energetyczny, projekty, ekspertyzy);
- mikroinstalację fotowoltaiczną (wymóg: wymiana źródła ciepła).

Obowiązują dwa poziomy dofinansowania, w zależności od uzyskiwanych przez inwestora dochodów. Do tzw. podstawowego poziomu dofinansowania uprawnieni są inwestorzy, których roczny dochód nie przekracza kwoty 100 tys. zł (według ostatniego zeznania podatkowego). Poza podstawowym poziomem dofinansowania jest jeszcze poziom podwyższony, w którym wsparcie jest większe. Uprawnia do niego miesięczny dochód poniżej 1564 zł na głowę w gospodarstwie wieloosobowym i do 2189 zł w gospodarstwie jednoosobowym.

Przy podstawowym poziomie dofinansowania maksymalna dopłata do wymiany przestarzałego źródła ciepła i termomodernizacji wynosi 25 tys. zł - o ile kopciucha zastąpimy pompą ciepła. Jeśli wybierzemy inne urządzenie grzewcze, maksymalna kwota dopłaty spadnie do 20 tys. zł. W każdym przypadku dotacja wzrośnie o 5 tys. zł, jeśli wnioskodawca zdecyduje się na instalację fotowoltaiczną finansowaną w ramach programu Mój Prąd.

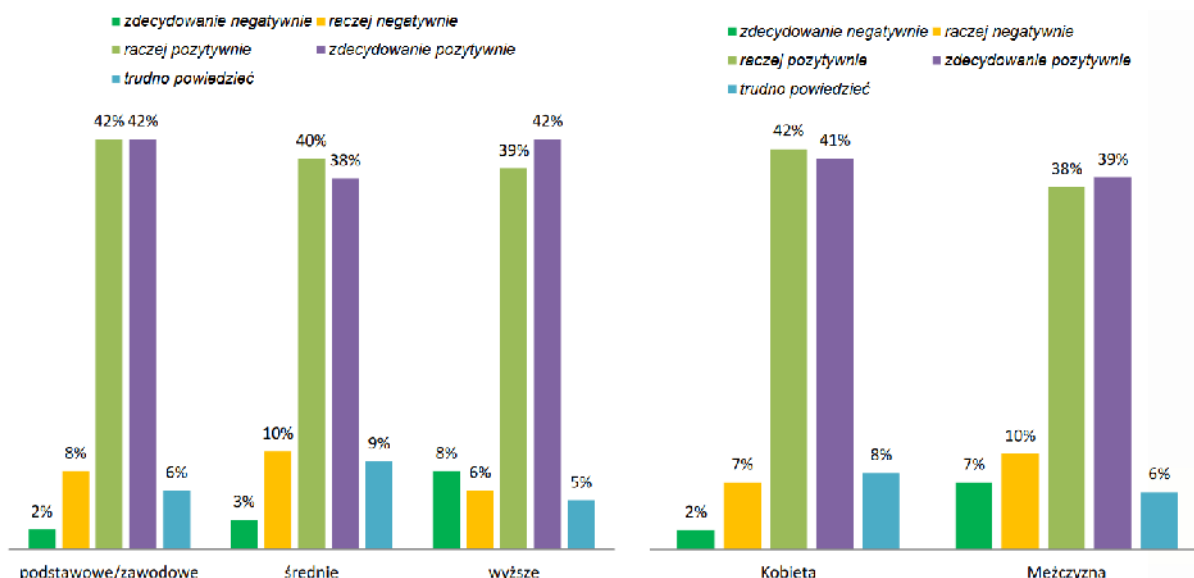
Jest to jedno z najlepiej ocenianych rozwiązań poddanych badaniu (prawie na równi z opisaną wyżej termomodernizacją budynku).

Rys. 9. Ocena dofinansowania wymiany pieca grzewczego



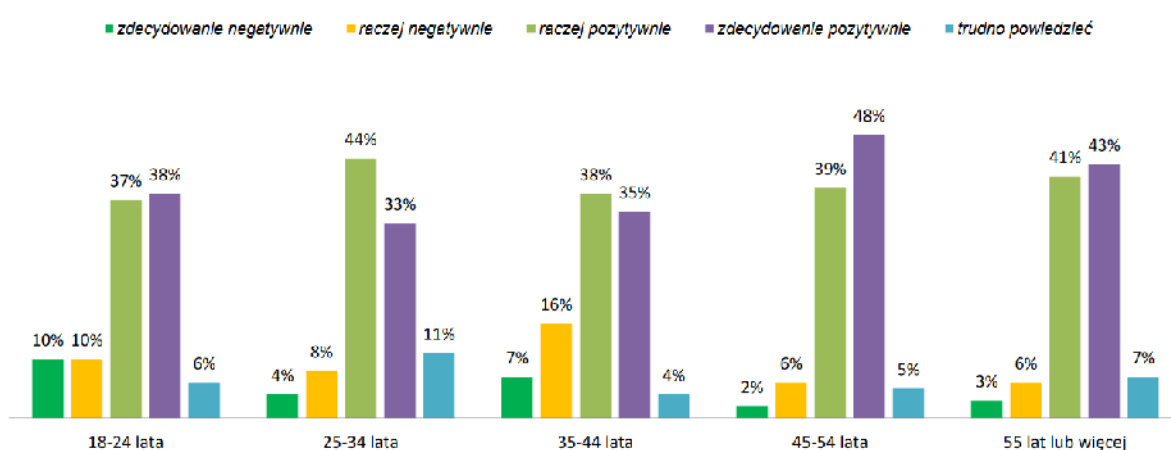
Ponownie jak poprzednie i ta propozycja jest stosunkowo dobrze oceniana przez respondentów. Aż 80% z nich odnosi się do badanego rodzaju dofinansowania pozytywnie, w tym 40% zdecydowanie pozytywnie. Negatywnie do ocenianego rozwiązania podchodzi 13% badanych, w tym 5% zdecydowanie negatywnie. 7% nie ma zdania co do przedmiotowej oceny.

Rys. 10. Ocena dofinansowania wymiany pieca grzewczego ze względu na płeć i wykształcenie respondentów



I tym razem kobiety odnoszą się nieco lepiej do badanej formy dofinansowania. 83% z nich ocenia ją pozytywnie, w tym 41% zdecydowanie pozytywnie. Adekwatnie mężczyźni ocenili pozytywnie dofinansowanie wymiany pieców grzewczych w 77%, w tym w 39% zdecydowanie pozytywnie. 17% mężczyzn oceniło ten rodzaj dofinansowania negatywnie (w tym 7% zdecydowanie negatywnie) przy negatywnej ocenie 9% kobiet (w tym tylko 2% zdecydowanie negatywnie). Nieco więcej kobiet było też niezdecydowanych – 8% przy 6% u mężczyzn.

Rys. 11. Ocena dofinansowania wymiany pieca grzewczego ze względu na wiek respondentów



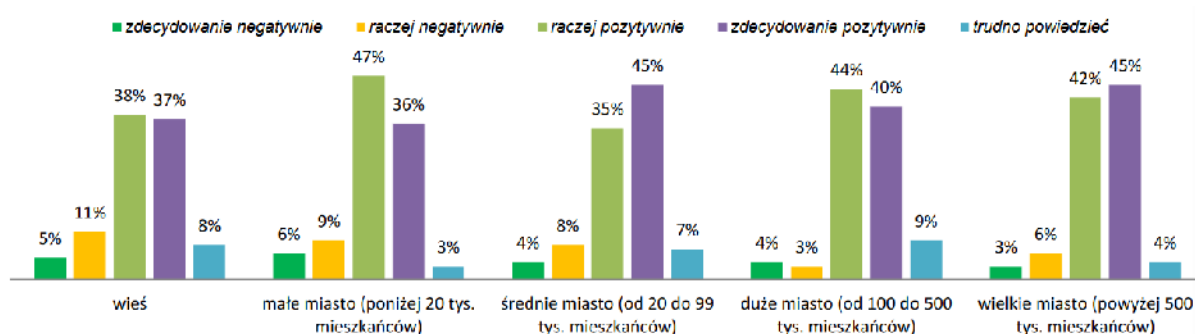
Najlepiej ocenili dofinansowanie wymiany pieca grzewczego respondenci z wykształceniem podstawowym i zawodowym (zob. rys.10). 84% oddało zaznaczyć odpowiedź z oceną

pozytywną, w tym 42% zdecydowanie pozytywną. Najgorzej odnieśli się do tego typu działań respondenci z wykształceniem wyższym. Łącznie 14% przydzieliło noty negatywne, w tym 8% zdecydowanie negatywne.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę rozkład ocen dofinansowania wymiany pieca grzewczego ze względu na wiek respondentów (zob. rys.11) wyraźnie widać, że wysokość tej oceny rośnie wraz z wiekiem respondentów. Choć należy tu uwzględnić pewne zastrzeżenie. Rzeczywiście najlepiej oceniają to rozwiązanie respondenci z dwóch najstarszych grup wiekowych: 45-54 lata i 55 lat i więcej, przy czym z grupy 45-54 lata pozytywnie wypowiedziała się nieco większa liczba osób – 87% wobec 84% w grupie 55 lat i więcej.

Zdecydowanie najmniej ocen pozytywnych było w grupie osób 35-44 lata – 73%. Dodatkowo respondenci z tej grupy byli też najbardziej negatywnie do omawianego rozwiązania. 23% z nich oceniło je negatywnie, w tym 7% zdecydowanie negatywnie. Dość negatywnie odnieśli się również do dofinansowania wymiany pieca grzewczego najmłodsi. 20% z nich oceniło to rozwiązanie negatywnie, w tym 10% zdecydowanie negatywnie.

Rys. 12. Ocena dofinansowania wymiany pieca grzewczego ze względu na miejsce zamieszkania respondentów

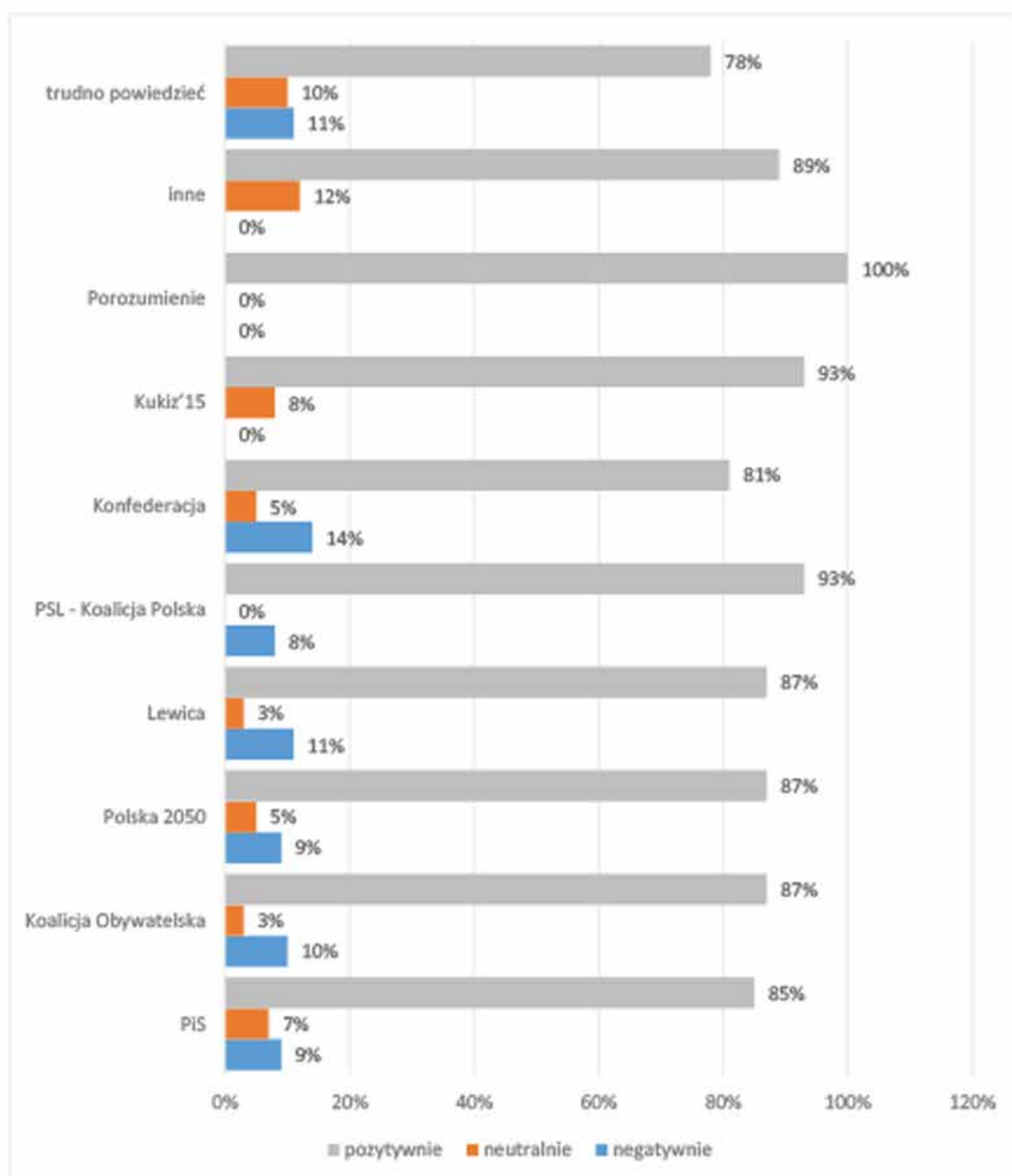


Rozkład odpowiedzi ze względu na miejsce zamieszkania respondentów wskazuje, że lepiej odnoszą się do badanego rozwiązania mieszkańcy dużych miast – ponad 8% zaznaczyło oceny pozytywne. Najślabiej ocenili przedmiotowe rozwiązanie mieszkańcy wsi (16% przydzieliło oceny negatywne, w tym 5% zdecydowanie negatywne) oraz małych miast (15% ocen negatywnych, w tym 6% zdecydowanie negatywnych).

Rozkład ocen dofinansowania modernizacji termicznej budynków ze względu na preferencje polityczne pokazuje zdecydowanie pozytywne nastawienie respondentów bez względu na wskazaną partię polityczną. W prawie wszystkich wypadkach widać (zob. rys. 13), że odsetek ocen pozytywnych (zdecydowanie i raczej pozytywnych) kształtuje się na poziomie powyżej 80%. Jedynie respondenci niezdecydowani co do swoich preferencji politycznych ocenili pozytywnie omawiane rozwiązanie na poziomie 78%.

Najwięcej pozytywnych ocen oddali potencjalni wyborcy Porozumienia (100%) oraz Kukiz'15 i PSL (po 93%). Najwięcej negatywnych ocen zanotowano wśród zwolenników Konfederacji (14%) oraz Lewicy (11%). Podobny do Lewicy odsetek ocen negatywnych odnotowali respondenci o niesprecyzowanych preferencjach partyjnych.

Rys.13. Ogólny rozkład ocen dofinansowania wymiany pieca grzewczego ze względu na preferencje polityczne respondentów



Najbardziej pozytywnie nastawieni (zdecydowanie pozytywnie) są do dofinansowania wymiany pieca grzewczego respondenci, którzy zadeklarowali też wybór opcji politycznej w postaci Kukiz 15 oraz PIS. Przydzielili oni odpowiednio 70% oraz 51% ocen zdecydowanie pozytywnych. Ocen zdecydowanie negatywnych było stosunkowo niewiele: od 0% do 5%. Największy odsetek ocen negatywnych zanotowano wśród zwolenników konfederacji – 5% głosów zdecydowanie negatywnych.

Tab. 3. Rozkład ocen dofinansowania wymiany pieców grzewczych ze względu na preferencje polityczne respondentów

	PiS	Koalicja Obywatelska	Polska 2050	Lewica	PSL - Koalicja Polska	Konfederacja	Kukiz' 15	Porozumienie	inne	trudno powiedzieć
zdecydowanie negatywnie	3%	2%	3%	3%	0%	5%	0%	0%	0%	4%
raczej negatywnie	6%	8%	6%	8%	8%	9%	0%	0%	0%	7%
raczej pozytywnie	34%	40%	41%	37%	47%	47%	23%	82%	25%	39%
zdecydowanie pozytywnie	51%	47%	46%	50%	46%	34%	70%	18%	64%	39%
trudno powiedzieć	7%	3%	5%	3%	0%	5%	8%	0%	12%	10%

Najwięcej niezdecydowanych respondentów było wśród tych, którzy zadeklarowali wybór „innej” partii – 12%. Nieco mniej respondentów zaznaczyło opcję „trudno powiedzieć” i jednocześnie zadeklarowało partię Kukiz’15 – 8%.

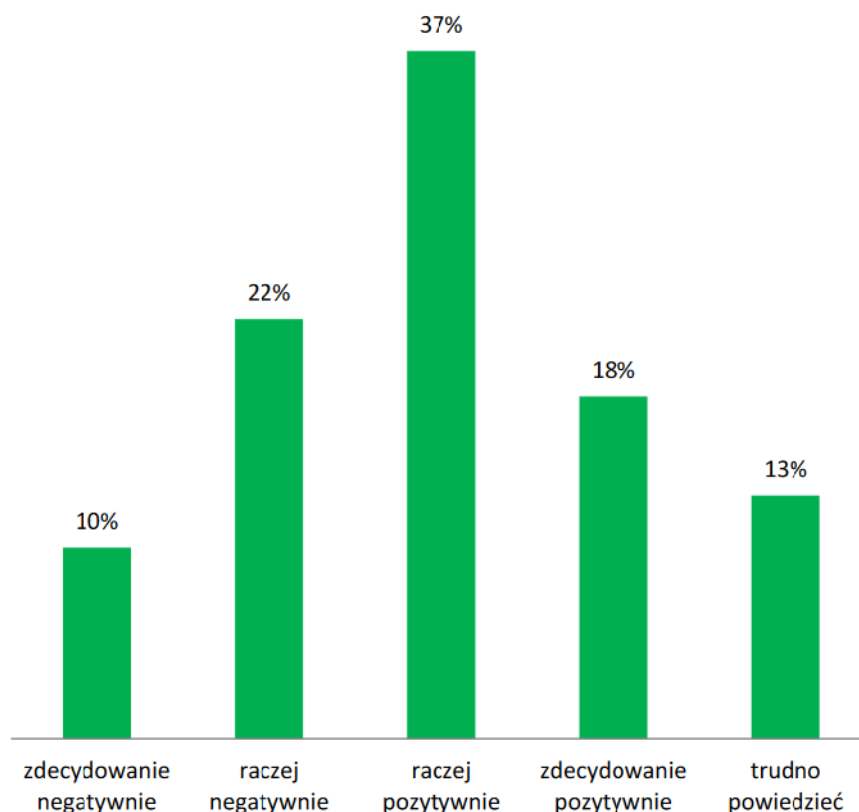
Ocena ograniczenia wjazdu samochodów spalinowych do centrów miast

Dwudziestego czwartego grudnia 2021 roku weszły w życie przepisy umożliwiające samorządom ustanawianie własnych zasad wjazdu do stref czystego transportu. Efektem tego może być zakaz wjazdu do centrów miast samochodów benzynowych, starszych diesli oraz wprowadzenie dodatkowych opłat za taki wjazd. Tego typu rozwiązania dopuszcza nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Przy ustanawianiu zakazów wjazdu do stref czystego transportu gminy mogą kierować się wytycznymi norm Euro 3 i Euro 4. W pierwszym przypadku zakaz wjazdu objąłby blisko co piąty samochód zarejestrowany w Polsce. W drugim przypadku więcej niż co trzeci. Wciąż auta zarejestrowane w roku 2006 i we wcześniejszych latach mają bowiem spory udział w rynku aut używanych.

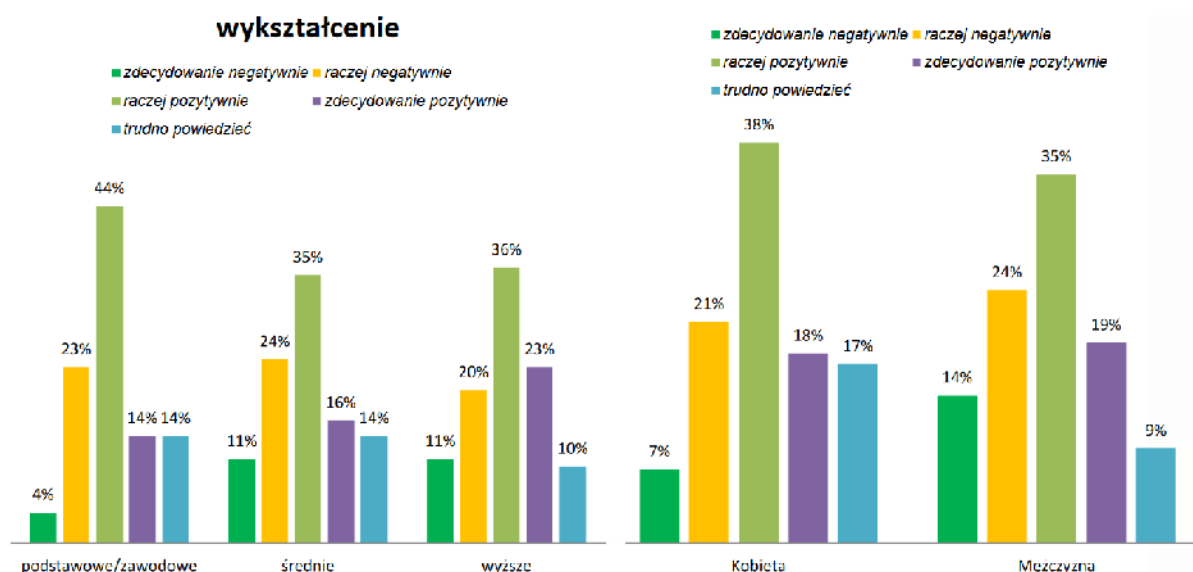
Wcześniej podejmowano już próby wprowadzenia tego typu stref w Polsce (np. w 2019 roku w Krakowie), jednak w związku z protestami przedsiębiorców zrezygnowano z nich. W miastach europejskich tego typu rozwiązania funkcjonują, chociażby w Berlinie, Brukseli czy Londynie. Wydatnie przyczynia się to do poprawy jakości powietrza w centrach.

Rys. 14. Ocena ograniczenia wjazdu samochodów spalinowych do centrów miast



Ograniczenie wjazdu samochodów spalinowych do centrów miast jest zdecydowanie najsłabiej ocenianą ze wszystkich poddanych badaniu propozycją. Trzeba jednak podkreślić, że pomimo tego faktu przeważająca jednak jest liczba opinii pozytywnych. Było ich łącznie 55%, ale już w tym tylko 18% zdecydowanie pozytywnych. 13% ocen wystawiły osoby niezdecydowane (najwięcej spośród wszystkich ocenianych rozwiązań). 22% respondentów oceniło to rozwiązanie negatywnie, w tym 10% zdecydowanie negatywnie.

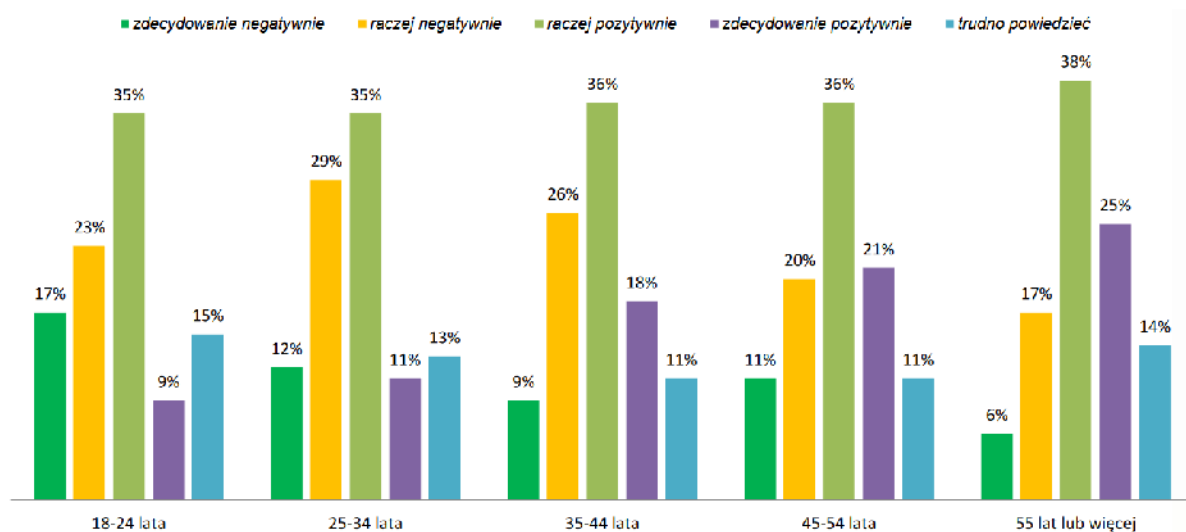
Rys. 15. Ocena ograniczenia wjazdu samochodów spalinowych do centrów miast ze względu na płeć i wykształcenie respondentów



Podobnie jak w poprzednich przypadkach zdecydowanie bardziej pozytywnie do omawianego rozwiązania odnoszą się kobiety niż mężczyźni. Łącznie 56% pań pozytywnie wyraziło się o przedmiotowym ograniczeniu wjazdu, podczas gdy w przypadku mężczyzn odsetek ten wynosił 54%. Kobiety oddały też mniej ocen negatywnych – łącznie 28%, przy 38% negatywnych ocen mężczyzn. Panie natomiast były o wiele bardziej niezdecydowane. Aż 17% z nich stwierdziło, że nie ma zdania (9% u mężczyzn).

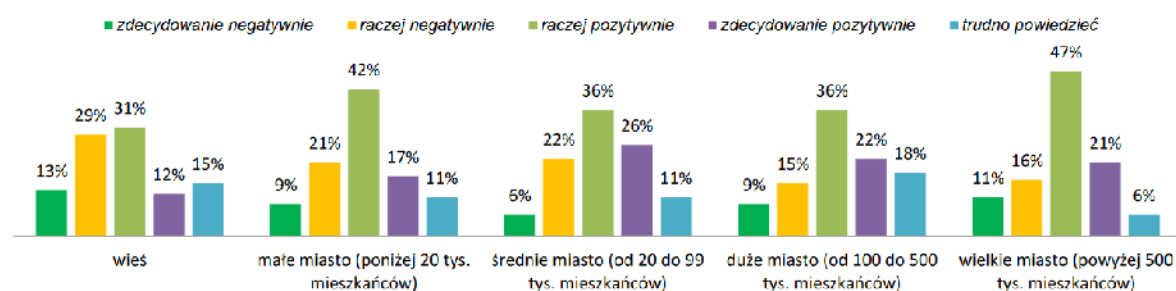
Dość duże znaczenie dla oceny proponowanego rozwiązania miało wykształcenie respondentów. W szczególności jeśli chodzi o oceny negatywne. Najmniej negatywnie ocenili ograniczenie wjazdu samochodów spalinowych do centrów miast respondenci z wykształceniem podstawowym i zawodowym (łącznie 27%, w tym tylko 4% zdecydowanie negatywnie). W tym samym ujęciu 35% respondentów z wykształceniem średnim i 31% z wyższym zagłosowało negatywnie. Jeśli jednak weźmiemy pod uwagę oceny pozytywne okaże się, że najlepiej do tego rozwiązania nastawione są osoby z wykształceniem wyższym (59% ocen pozytywnych, w tym 23% zdecydowanie pozytywnych).

Rys. 16. Ocena ograniczenia wjazdu samochodów spalinowych do centrów miast ze względu na wiek respondentów



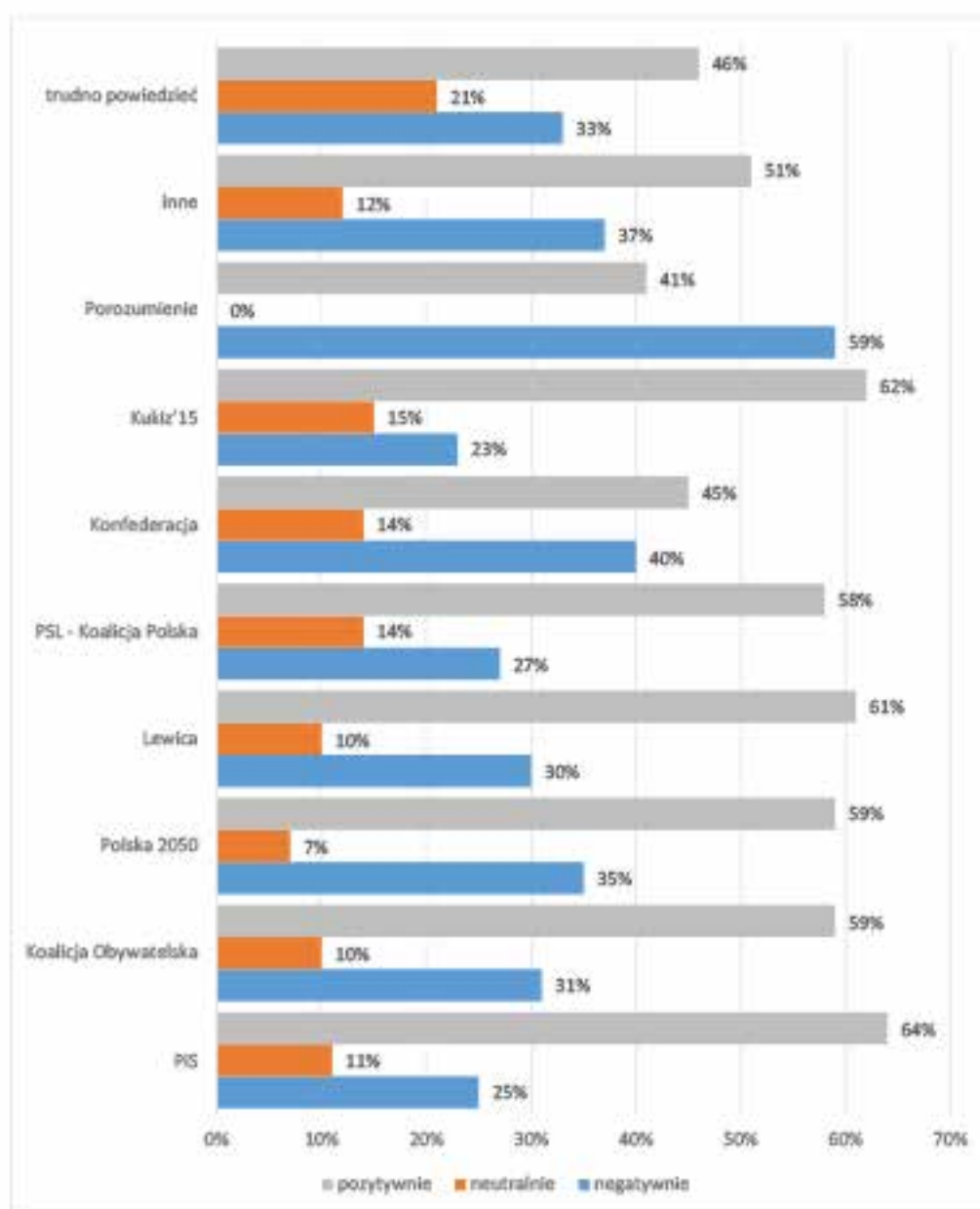
Jeśli weźmiemy pod uwagę wiek respondentów widać wyraźnie, że odsetek ocen pozytywnych zwiększa się wraz z wiekiem. Jednocześnie młodszy odnoszą się do ograniczenia wjazdu samochodów z napędem spalinowym do centrów miast zdecydowanie bardziej negatywnie.

Rys. 17. Ocena ograniczenia wjazdu samochodów spalinowych do centrów miast ze względu na miejsce zamieszkania respondentów



Biorąc pod uwagę rozkład odpowiedzi ze względu na miejsce zamieszkania respondentów można zauważyć, że najslabiej oceniają badane rozwiązanie mieszkańcy wsi, aż 42% ocen negatywnych. Najlepiej zaś odnoszą się do tego rozwiązania mieszkańcy wielkich miast. Jest to naturalny rozkład, bowiem z jednej strony mieszkańcy wielkich miast cierpią z powodu zakorkowanych dzielnic centralnych, z drugiej zaś mieszkańcy wsi obawiają się braku możliwości dojazdu np. do instytucji państwowych, które bardzo często znajdują się właśnie w dzielnicach centralnych.

Rys.18. Ogólny rozkład ocen ograniczenia wjazdu samochodów spalinowych do centrów miast ze względu na preferencje polityczne respondentów



Jak pokazują dane przedstawione na rysunku nr 17 za wyjątkiem jednego przypadku dopłaty do paneli słonecznych mają więcej ocen pozytywnych (zdecydowanie pozytywnie i raczej pozytywnie) aniżeli negatywnych (zdecydowanie negatywnie i raczej negatywnie). Wyjątek stanowią wyborcy, którzy jako preferencje partyjne wskazali „Porozumienie”. W tym przypadku przeważają oceny negatywne.

Najwięcej ocen pozytywnych było wśród zwolenników PIS (64%) oraz Kukiz'15 (62%).

Warto też podkreślić największy odsetek ocen negatywnych wśród respondentów, którzy jako preferencje partyjne wskazali „Konfederacja” (40%) oraz „Inne”. W tym ostatnim przypadku 37% badanych wskazało ocenę zdecydowanie negatywnie i raczej negatywnie. Biorąc pod uwagę statystyki poparcia dla partii politycznych w Polsce liczba tego typu respondentów była jednak z pewnością niewielka i ich ocenę należy traktować raczej w kategoriach „ciekawostki”.

Tab. 4. Szczegółowy rozkład ocen ograniczenia wjazdu samochodów | spalinowych do centrów miast ze względu na preferencje polityczne respondentów

	PiS	Koalicja Obywatelska	Polska 2050	Lewica	PSL - Koalicja Polska	Konfederacja	Kukiz' 15	Porozumienie	inne	trudno powiedzieć
zdecydowanie negatywnie	9%	7%	7%	7%	0%	16%	6%	22%	0%	7%
raczej negatywnie	16%	24%	28%	23%	27%	24%	17%	37%	37%	26%
raczej pozytywnie	39%	35%	44%	33%	22%	34%	50%	0%	27%	34%
zdecydowanie pozytywnie	25%	24%	15%	28%	36%	11%	12%	41%	24%	12%
trudno powiedzieć	11%	10%	7%	10%	14%	14%	15%	0%	12%	21%

Najbardziej negatywnie (zdecydowanie negatywnie) odnoszą się do omawianego rozwiązania respondenci, którzy zadeklarowali sympatię polityczną z Porozumieniem – aż 22% wystawiło oceny negatywne. Zdecydowanie pozytywnie ocenili ograniczenia wjazdu do centrów miast wyborcy Porozumienia (41%) oraz PSL (36%). Widać zatem istotne rozbieżności wśród wyborców Porozumienia jeżeli chodzi o ocenę omawianego rozwiązania.

Najwięcej niezdecydowanych respondentów jest wśród zwolenników Kukiz'15.

Najważniejsze wnioski z przeprowadzonego badania

Odnosząc się do wyników przeprowadzonego badania należy podkreślić, że hipoteza numer 1, zakładająca, że: „generalnie Polacy pozytywnie oceniają dotowanie przez rząd i samorządy rozwiązań proekologicznych” została zweryfikowana pozytywnie. W istocie we wszystkich przypadkach widoczna jest silna przewaga ocen pozytywnych nad negatywnymi.

Ogólne wnioski, jakie można wysnuć z przeprowadzonego badania sprowadzają się zatem do analizy szczegółowych cech respondentów, którzy brali udział w badaniu. Pozwoli to lepiej sprofilować przekaz informacyjny i precyzyjniej docierać z nim do określonych grup odbiorców.

Należy wyraźnie podkreślić, że najmniej pozytywnie ocenianym rozwiązaniem spośród poddanych badaniu jest ograniczenie wjazdu dla samochodów spalających do centrów miast. Należy przy tym podkreślić wyraźną rozbieżność pomiędzy oceną tego aspektu przez mieszkańców samych miast (szczególnie dużych) oraz przez mieszkańców mniejszych miejscowości (szczególnie wsi). Mieszkańcom dużych miast przeszkadzają zakorkowane centra a w rezultacie wysoki poziom zanieczyszczonego powietrza. Mieszkańcy wsi obawiają się za to utrudnionego dostępu do centrów.

Wniosek: należy wzmocnić przekaz uświadamiający mieszkańców mniejszych miejscowości o potrzebie wprowadzenia opisywanego rozwiązania.

Zaobserwowano również różnice w ocenie poszczególnych rozwiązań przez respondentów poszczególnych płci. Przede wszystkim kobiety są mniej zdecydowane w ocenie poszczególnych rozwiązań. Po drugie mężczyźni mniej pozytywnie niż kobiety odnoszą się do proponowanych rozwiązań. Badanie nie daje odpowiedzi jaka jest przyczyna takiego stanu rzeczy. Być może jest to większa świadomość technologiczna, może lepsza znajomość szczegółowych rozwiązań prawnych czy związanych z finansowaniem.

Istotny wpływ na ocenę badanych wariantów ma poziom wykształcenia respondenta. Przy przeciętnie bardzo pozytywnej ocenie poszczególnych rozwiązań w przypadku osób z wykształceniem podstawowym i zawodowym zazwyczaj zauważa się mniej ocen negatywnych. Być może jest to związane ze względnie mniejszą znajomością szczegółów ocenianych zagadnień oraz ich potencjalnych skutków.

Ważnym aspektem wnioskowania na temat wyników oceny badanych rozwiązań jest wiek respondenta. Osoby powyżej 45 roku życia bardziej pozytywnie odnoszą się do wszystkich proponowanych rozwiązań. Jednocześnie osoby młodsze bardziej negatywnie odnoszą się do proponowanych rozwiązań.

Wniosek: należy postawić na uświadamianie młodszych członków społeczeństwa w kierunku proekologicznych rozwiązań. Być może warto rozważyć proponowanie większych zachęt dla osób w młodszym wieku.

Hipoteza numer 2: „preferencje partyjne nie są istotną determinantą oceny dotowania przez rząd i samorządy rozwiązań proekologicznych” została zweryfikowana negatywnie. Okazało

się, że bardzo silnym czynnikiem wpływającym na ocenę rozwiązań jest wybór partii politycznej. Najczęściej wśród respondentów oceniających badane rozwiązania negatywnie najwięcej jest tych, którzy zadeklarowali sympatię z Konfederacją, bardzo często też z Porozumieniem. Są to partie, które zdecydowanie promują wolny rynek i ograniczenie interwencyjnej roli państwa.

Wniosek: należy wzmocnić przekaz proekologiczny oraz wskazujący, że w dłuższym okresie rachunek ekonomiczny będzie pozytywny nie tylko dla wspieranych ale również dla państwa.



KOMITET
DO SPRAW
POZYTKU
PUBLICZNEGO



SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO
INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU
SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH
RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW
OBYWATELSKICH NOWE FIO NA LATA 2021 – 2030



Program
Fundusz Inicjatyw
Obywatelskich
okres 2021–2030
NOWE FIO