


INSIGHT OUTLAB

2023

Prywatne punkty ładowania „elektryków” coraz bardziej w cenie!



Raport zrealizowany przez **INSIGHT OUTLAB**

we współpracy z marką 

Patronem honorowym raportu jest **pspa**

Jakie inne zmiany zaszły w wiedzy i postrzeganiu elektromobilności przez Polaków w latach 2020-2023?

SPIS TREŚCI

KOMENTARZE PARTNERÓW RAPORTU	3
RAPORT. KLUCZOWE DANE	5
CZĘŚĆ I: Jak zmieniły się opinie Polaków nt. elektromobilności na przestrzeni minionych lat?	6
Coraz bardziej doceniamy nieruchomości z infrastrukturą ładowania	7
Lepiej orientujemy się w możliwych zasięgach „elektryków”	8
Oczekujemy większych zasięgów na co dzień	9
Jeśli koszty użytkowania „elektryka” są podobne lub niższe niż „spalinówki” to wybieramy „elektryka”	10
Już połowa tych, którzy prowadzili auto z bateriami miała okazję jechać „czystym elektrykiem”	11
Nasze szacunki nie nadążają za szybko zwiększającą się liczbą „elektryków” na drogach	12
CZĘŚĆ II: Podsumowanie najważniejszych wyników badań z 2022 r.	13
Elektryfikacja flot mile widziana	15
Nowe auta są drogie, zarówno spalinowe jak i elektryczne	16
Ceny paliw skłaniają do zastanowienia się nad autem elektrycznym	17
Era „spalinówek” dobiega końca	18
W domu dobrze, ale za granicą lepiej	19
Użytkownicy ID. jeżdżą więcej niż średnio Polacy	20
Wciąż mała wiedza na temat recyklingu baterii samochodowych	21

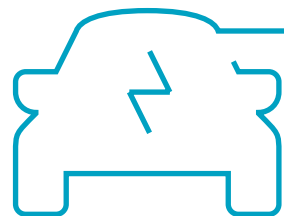
KOMENTARZE PARTNERÓW RAPORTU



Oddajemy do rąk czytelników już drugi „elektromobilnościowy” raport roczny InsightOut Lab i marki Volkswagen. Publikacje z tej serii mają za zadanie przede wszystkim monitorowanie zmian w postawach Polaków wobec elektromobilności, poczynając od 2020 r., gdy zaczęliśmy nasze badania. Wybrane pytania badawcze zadajemy ponownie dzięki czemu

prezentujemy najnowszy stan wiedzy i najważniejsze trendy. Drugim celem raportów rocznych jest zebranie i podsumowanie najciekawszych wyników badań z poprzedniego roku.

Tegoroczny raport roczny pokazuje przede wszystkim, że Polacy coraz większe znaczenie przypisują prywatnej infrastrukturze ładowania w nieruchomościach. Już blisko 2/3 z nas uważa, że jeśli w nieruchomości jest punkt ładowania to jest ona przez to bardziej atrakcyjna. Ten wynik badania to ważny sygnał zarówno dla deweloperów, jak i firm, działających w szerokim polu infrastruktury ładowania. Pokazuje bowiem, jakie są wyobrażenia, a może również – oczekiwania konsumentów.



Wyniki prezentowane w raporcie świadczą również, że lepiej orientujemy się w zasięgach aut na prąd, a nasze oczekiwania wobec liczby kilometrów możliwych do przejechania rosną. Nie oznacza to jednak, że wiedza na temat elektromobilności jest już powszechna. Wciąż wydaje nam się, że „elektryków” na ulicach jest mniej niż w rzeczywistości.

Projekt „Volkswagen napędza elektromobilność w Polsce” prowadzony wspólnie przez markę Volkswagen i InsightOut Lab ma już trzy lata. W tym czasie przeprowadziliśmy 30 badań, na podstawie których powstało tyle samo raportów oraz kilkadziesiąt bardziej szczegółowych analiz. Stanowią one największą w Polsce publicznie dostępną bazę wiedzy na temat postaw społecznych wobec aut zasilanych prądem, ich właścicieli oraz kluczowych aspektów „elektrycznych” zmian w motoryzacji.

Warto sięgnąć do raportu i przekonać się, jak zmienia się elektromobilność oczami Polaków. Zachęcamy do tego zwłaszcza dziennikarzy i ekspertów, ale także wszystkie osoby zainteresowane elektryczną rewolucją, która ma obecnie miejsce w motoryzacji.

Mariusz Pleban
CEO InsightOut Lab



Projekt, który prowadzimy razem z Insightout Lab już od trzech lat pokazuje, że konfrontowanie wyobrażeń z rzeczywistością to podstawa w zakresie zaznajamiania Polaków z tematem elektromobilności. Nie poprzestajemy na regularnym dostarczaniu raportów, związanych ze zróżnicowanymi kwestiami dotyczącymi samochodów elektrycznych – docieramy do nowych grup respondentów, inspirujemy naszym projektem nowych interesariuszy i dokładamy swoją cegiełkę do tego, by po naszych drogach poruszało się więcej samochodów elektrycznych.

Oferujemy coraz więcej aut napędzanych energią elektryczną: kompaktowego ID.3, SUVy: ID.4 i ID.5 a niedługo także limuzynę, czyli ID.7. Doskonale wiemy jednak, że oferowanie takich samochodów to jedynie wierzchołek góry lodowej: poza działaniami edukacyjnymi prowadzonymi wraz z Insightout Lab, inwestujemy w infrastrukturę pozwalającą na ładowanie „elektryków” w naszych salonach oraz udostępniamy wallboxy wraz z fachową instalacją. Liczymy, że z każdym kolejnym rokiem na polskich drogach będzie pojawiać się więcej pojazdów przyczyniających się do niższej emisji CO₂ w sektorze transportowym.

Hubert Niedzielski
Kierownik ds. PR marki Volkswagen



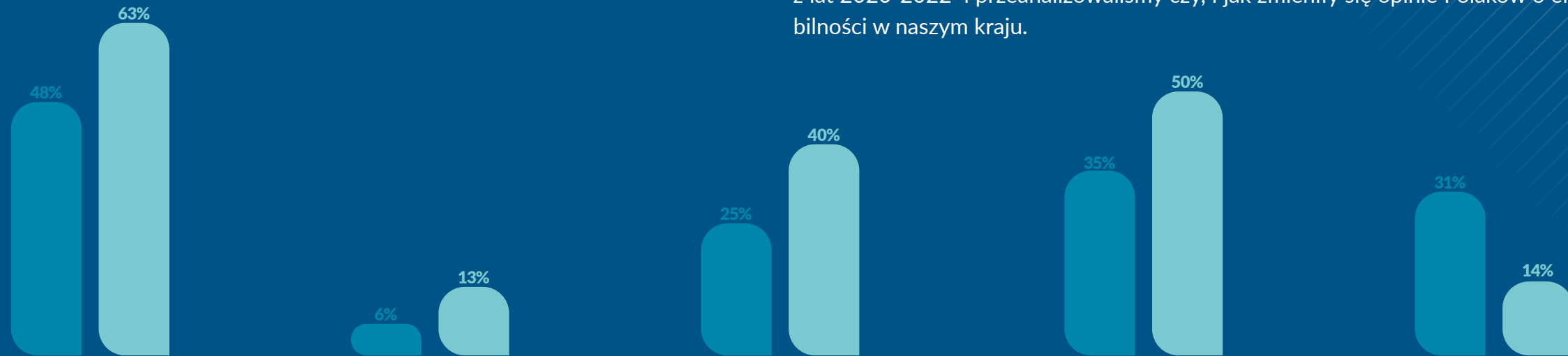
Wnioski z raportu nastrajają umiarkowanym optymizmem. Polacy wiedzą o elektromobilności coraz więcej, ich wiedza jest w coraz większym stopniu zbieżna ze stanem faktycznym, a połowa ankietowanych prowadzi już samochód zeroemisyjny. Respondenci wykazują też coraz lepszą świadomość postępu technologicznego, który w ostatnich latach miał miejsce w segmencie pojazdów elektrycznych (np. w zakresie zasięgu na jednym ładowaniu). Na pewno cieszy fakt, że już prawie 2/3 ankietowanych kojarzy możliwość ładowania w domu z potencjalnymi korzyściami. Podobne wnioski wynikają m.in. z badań EV Klub Polska, na podstawie których aż 83% kierowców preferuje ładowanie samochodów zeroemisyjnych właśnie w domu lub w miejscu pracy. To rozwiązanie, które z jednej strony jest najbardziej komfortowe, a z drugiej może przynieść wymierne oszczędności (przejechanie 100 tys. km za kierownicą miejskiego samochodu elektrycznego ładowanego w domu w taryfie nocnej może być o nawet o ponad 30 tys. zł tańsze niż pokonanie takiego dystansu pojazdem spalinowym). Z kolei odsetek Polaków, którzy oczekują od pojazdów elektrycznych bardzo dużych zasięgów, mimo że wzrasta - wciąż jest stosunkowo niewielki. Wyniki badania korespondują w tym zakresie z rezultatami „Barometru Nowej Mobilności” PSPA, z którego wynika, że 4 na 5 Polaków nie przejeżdża na co dzień dystansów dłuższych niż 50 kilometrów. Mimo coraz lepszej wiedzy respondentów, raport dowodzi jednak, że w wielu obszarach konieczna jest dalsza, kompleksowa edukacja na temat elektromobilności. W tym celu PSPA - wspólnie z wiodącymi uczestnikami rynku e-mobility, w tym Grupą Volkswagen - uruchomiło kampanię edukacyjno-społeczną elektromobilni.pl, której naczelnym celem jest wzrost świadomości w zakresie zrównoważonego transportu.

Maciej Mazur
Dyrektor Zarządzający PSPA

RAPORT. KLUCZOWE DANE

Coraz większe znaczenie przypisujemy prywatnej infrastrukturze ładowania w nieruchomościach. Lepiej orientujemy się także w zasięgach aut na prąd, a nasze oczekiwania wobec liczby kilometrów możliwych do przejechania rosną. Nie oznacza to jednak, że wiedza na temat elektromobilności jest już powszechna.

Elektromobilność w Polsce to branża, która - choć szybko się rozwija - to wciąż jeszcze jest na początku swojej drogi. Razem z marką Volkswagen, zespół InsightOut Lab niemal od samego początku przygląda się narodzinom polskiego rynku samochodów w pełni elektrycznych, które to w najbliższych latach mają wyprzeć tradycyjne silniki spalinowe. W tandemie stworzyliśmy wiele cennych publikacji i przeprowadziliśmy dziesiątki badań, by jak najrzetelniej informować, a jeśli trzeba - obalać mity krążące wokół tematu elektromobilności. Dysponujemy unikalną bazą kilkudziesięciu badań, która stwarza możliwości porównań i śledzenia trendów. W naszym corocznym raporcie proponujemy zatem sprawdzenie, jak auta elektryczne były postrzegane przez Polaków w przeszłości i co zmieniło się w tym względzie w ostatnich latach? W tym celu powtórnie zadaliśmy wybrane pytania z lat 2020-2022 i przeanalizowaliśmy czy, i jak zmieniły się opinie Polaków o elektromobilności w naszym kraju.



Z 48% w badaniu z 2020 r. do 63% w 2023 r. wzrósł odsetek Polaków, którzy zgadzają się z tezą, że jeśli miejsce parkingowe lub garaż posiada dedykowany punkt ładowania samochodu elektrycznego zwiększa to atrakcyjność kupowanej nieruchomości.

Z 6% w 2020 r. do 13% w 2023 r. - czyli dwukrotnie - wzrósł odsetek Polaków, którzy wiedzą, że „elektryki” dostępne w sprzedaży mogą przejechać na jednym ładowaniu nawet 400-500 km.

Z 25% w 2020 r. do 40% w 2023 r. wzrósł odsetek Polaków, którzy oczekują od auta elektrycznego co najmniej 400 km zasięgu.

Spośród osób, które deklarują, że kiedykolwiek jeździły autem z napędem elektrycznym jako kierowca połowa (50%) miała okazję prowadzić samochód w pełni elektryczny. Jest to o 15 pkt proc. więcej niż w 2020 r. (35%).

Obecnie tylko 14% Polaków poprawnie szacuje liczbę aut elektrycznych na drogach, wskazując na przedział 25-100 tys. W badaniu ze stycznia 2022 r. poprawnych odpowiedzi było wyraźnie więcej, bo 31%.



Część I

**Jak zmieniły
się opinie Polaków
nt. elektromobilności
na przestrzeni
minionych lat?**

CORAZ BARDZIEJ DOCENIAMY NIERUCHOMOŚCI Z INFRASTRUKTURĄ ŁADOWANIA

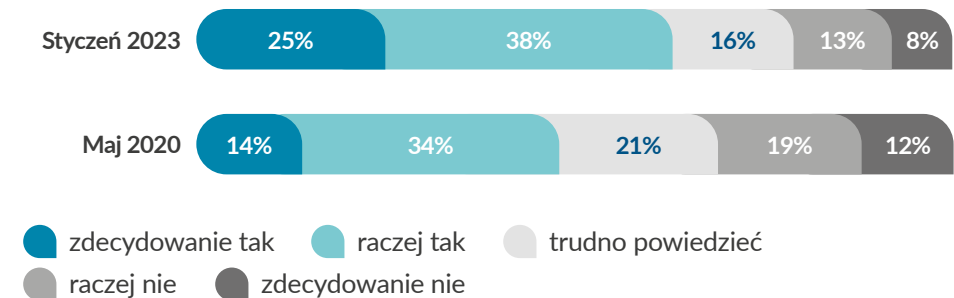
W Polsce co roku przybywa samochodów w pełni elektrycznych, a w ślad za tym pojawia się coraz więcej publicznych stacji ich ładowania. Jednak bez wątplenia najwygodniejszą opcją jest możliwość uzupełniania baterii we własnym miejscu zamieszkania. W kwietniu 2020 r. respondenci zapytani o to, gdzie chcieliby ładować samochód elektryczny, gdyby go posiadali, najczęściej wskazywali na garaż (48%). W związku z tym można zakładać, że ładowarka na własnym podwórku czy w garażu wpłynie na atrakcyjność samej nieruchomości – i potwierdzają to dane. Z 48% w badaniu z 2020 r. do 63% w 2023 r. wzrósł odsetek Polaków, którzy zgadzają się z tezą, że jeśli miejsce parkingowe lub garaż posiada punkt ładowania samochodu elektrycznego zwiększa to atrakcyjność tej nieruchomości. Warto też wspomnieć, że udział osób, które odpowiedziały „zdecydowanie tak” wzrósł prawie dwukrotnie – z 14% w 2020 r. do 25% w 2023 r. Tych, którzy udzielili negatywnych odpowiedzi ubyło (z 31% do 21%), podobnie jak tych, którzy nie mieli zdania na ten temat (z 21% do 16%).



WYKRES 1

W porównaniu z 2020 r., znacznie wzrósł odsetek osób, które uważają nieruchomości z własną ładowarką za bardziej atrakcyjne

Wyobraź sobie, że kupujesz mieszkanie albo dom wraz z miejscem parkingowym lub garażem dla auta. Czy fakt, że to miejsce parkingowe lub garaż posiada punkt ładowania samochodu elektrycznego zwiększy atrakcyjność kupowanej przez Ciebie nieruchomości?



Badania przeprowadzone w maju 2020 i styczniu 2023 r. na panelu Ariadna, na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1000 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

LEPIEJ ORIENTUJEMY SIĘ W MOŻLIWYCH ZASIĘGACH „ELEKTRYKÓW”

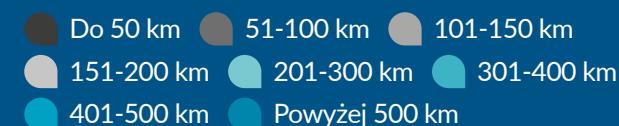
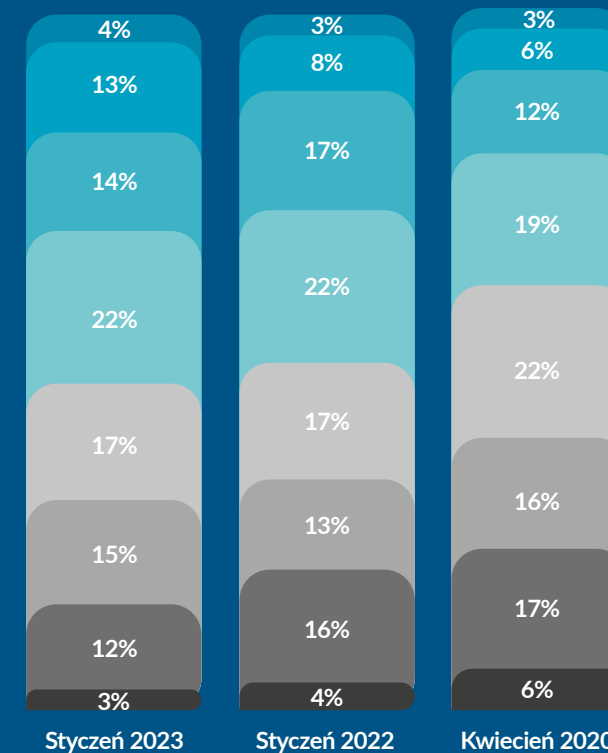
Z 6% w 2020 r. do 13% w 2023 r., czyli ponad dwukrotnie wzrósł odsetek Polaków, którzy wiedzą, że „elektryki” obecnie dostępne w sprzedaży mogą przejechać na jednym ładowaniu nawet 400-500 km. Można więc podsumować, że coraz częściej ankietowani zauważają fakt ciągłego rozwoju technologii bateryjnych, montowanych w „elektrykach”. Niemniej najwyższe odsetki wskazań dotyczą przedziału 201-300 km (19% w 2020 vs 22% w 2023 r.) Warto tutaj przytoczyć [ranking](#) portalu Wybór Kierowców, który zebrał dane producentów o zasięgu dla ponad 150 modeli z 2022 r. Wynika z niego, że średnia deklarowanych zasięgów wyniosła 442 km. Wracając do naszych ankietowanych, z 23% do 15% spadł odsetek tych, którzy wskazują na zasięg maksymalnie 100 km. Takich w pełni elektrycznych samochodów właściwie już się nie produkuje. Warto tutaj również przytoczyć wyniki badania InsightOut Labu i Volkswagena we współpracy z EV Klub Polska wśród członków tej organizacji – największego w Polsce stowarzyszenia skupiającego użytkowników „elektryków”. Wprawdzie najwięcej respondentów, 30%, deklaruje posiadanie auta o zasięgu 200-300 km. Jednakże kolejna, tylko nieznacznie mniej liczna grupa (28%), może przejechać na jednym ładowaniu między 400 a 500 km. 23% badanych dysponuje zasięgiem 300-400 km. Natomiast niemal 1/5 badanych posiada auto o zasięgu przekraczającym 500 km.



WYKRES 2

Wzrasta odsetek osób oceniających średni zasięg „elektryków” na 400-500 km, a maleje w przedziale 0-100 km

Jak Ci się wydaje - jaki zasięg na jednym ładowaniu mają teraz auta elektryczne dostępne w sprzedaży?



Badania przeprowadzone w kwietniu 2020, styczniu 2022, oraz styczniu 2023 r. na panelu Ariadna, na ogólnopolskich próbach liczących N=1000 osób każda. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

OCZEKUJEMY WIĘKSZYCH ZASIĘGÓW NA CO DZIEŃ

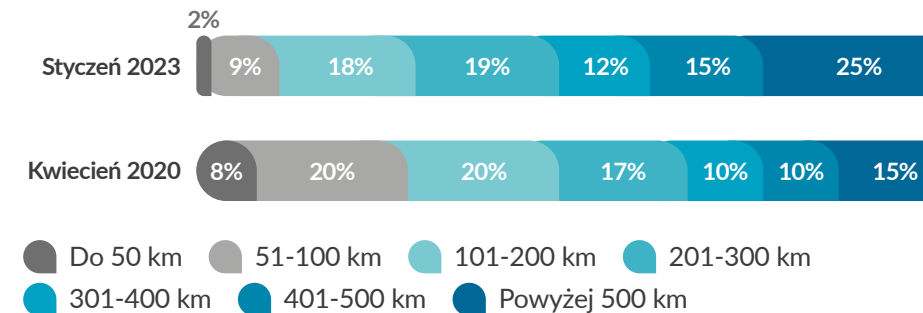
Porównanie danych historycznych z sytuacją obecną pokazuje, że w miarę upływu czasu rosną nasze wymagania co do dystansu, jaki „elektryk” powinien pokonać na jednym ładowaniu. Z 25% w 2020 r. do 40% w 2023 r. wzrósł odsetek Polaków, którzy oczekują od auta elektrycznego co najmniej 400 km zasięgu. Jednocześnie z 28% do 11% spadł odsetek tych, którym wystarczyłoby maksymalnie 100 km zasięgu. W 2023 r. aż ¼ respondentów życzyłaby sobie możliwości przejechania na jednym ładowaniu więcej niż 500 km (15% w 2020 r.) Słowem komentarza można podsumować, że to wysoko postawiona poprzeczka, z drugiej jednak strony producenci wychodzą naprzeciw oczekiwaniom klientów. Według danych [PSPA](#), baterie trakcyjne z roku na rok mają coraz większą pojemność, dzięki czemu średni zasięg samochodów elektrycznych w roku modelowym 2022 r. wyniósł 430 km, a najdłuższe zasięgi przekraczają 700 km.

Co najmniej
400 km
zasięgu
40%

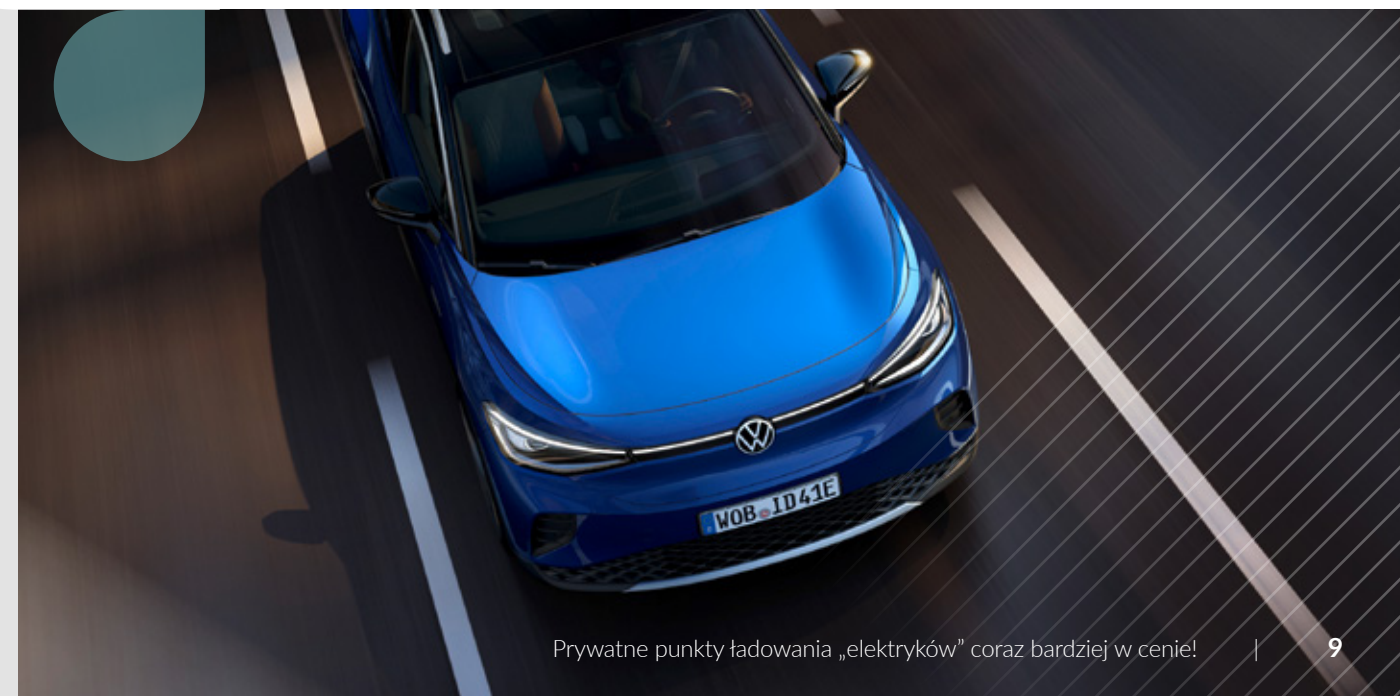
WYKRES 3

Coraz więcej badanych życzyłoby sobie elektryka z zasięgiem ponad 400 km, a coraz mniej – z mniejszym niż 100 km na jednym ładowaniu

Jaki minimalny zasięg powinno mieć auto elektryczne na jednym ładowaniu, żeby było dla Ciebie użyteczne na co dzień?



Badania przeprowadzone w kwietniu 2020 i styczniu 2023 r. na panelu Ariadna, na ogólnopolskich próbach liczących N=1000 osób każda. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

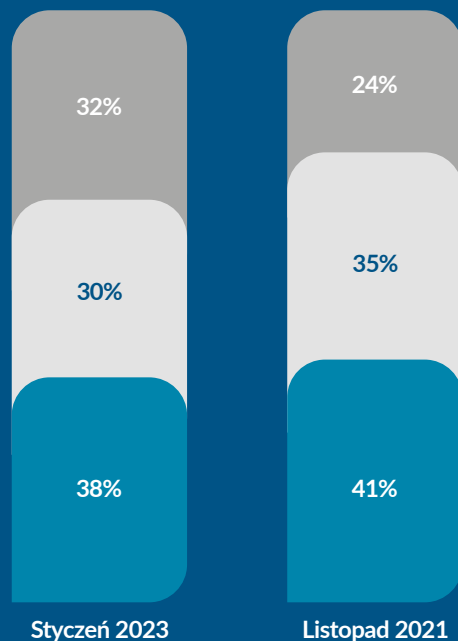




WYKRES 4

Choć „elektryki” wciąż przeważają, nieco więcej osób niż w 2021 r. wybrałoby auto spalinowe nawet, jeśli napęd elektryczny okazałby się tańszy lub porównywalny w kosztach

Wyobraź sobie, że bierzesz auto w leasing lub wynajem. Jeśli miesięczne koszty użytkowania auta elektrycznego byłyby porównywalne lub niższe od kosztów użytkowania auta spalinowego, to jakie auto byś wybrał?



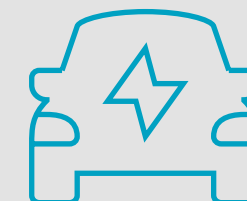
● Elektryczne
 ● Trudno powiedzieć
 ● Spalinowe

Badania przeprowadzone w listopadzie 2021 oraz styczniu 2023 r. na panelu Ariadna, na ogólnopolskich próbach liczących N=1000 osób każda. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

JEŚLI KOSZTY UŻYTKOWANIA „ELEKTRYKA” SĄ PODOBNE LUB NIŻSZE NIŻ „SPALINÓWKI” TO WYBIERAMY „ELEKTRYKA”

Kolejne pytanie w analizie porównawczej dotyczyło kwestii wyboru pomiędzy braniem w leasing lub wynajem samochodem spalinowym a elektrycznym, jeśli ten drugi byłby porównywalny lub tańszy w użytkowaniu. Okazuje się, że odsetek Polaków, którzy w najnowszym badaniu wybierają elektryka (38%) utrzymuje się na podobnym poziomie, co pod koniec 2021 r. (41%). Natomiast obecnie częściej niż ponad rok temu wskazujemy auto spalinowe (32% vs. 24%). Aż 30% z nas wciąż ma problem z wyborem, co oznacza to spadek z 35% w 2021 r. Historyczne dane z badań wskazują, że odsetek osób, które rozważają zakup auta w pełni elektrycznego oscyluje wokół 20%. Niemniej, w naszych ostatnich badaniach z października (16%) i grudnia (17%) 2022 r. nieco spadł. Jednym z możliwych powodów tej sytuacji są drastycznie rosnące ceny energii elektrycznej.

„elektryki” wciąż **przeważają**



JUŻ POŁOWA TYCH, KTÓRZY PROWADZILI AUTO Z BATERIAMI MIAŁA OKAZJĘ JECHAĆ „CZYSTYM ELEKTRYKIEM”



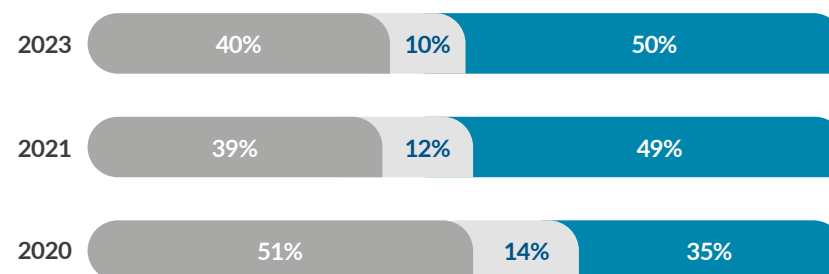
Spośród osób, które deklarują, że kiedykolwiek jeździły autem z napędem elektrycznym jako kierowca w 2023 r. połowa (50%) miała okazję prowadzić samochód w pełni elektryczny. Oznacza to minimalny wzrost w porównaniu z badaniem z 2021 r. (49%), lecz aż o 15 pkt proc. od 2020 r. (35%). Wzrost ten nastąpił głównie kosztem hybryd, ponieważ odsetek wskazań w tym wypadku spadł z 51% w 2020, do 40% w 2023 r. Zmniejszył się również udział osób, które nie potrafiły jednoznacznie odpowiedzieć na tak postawione pytanie, z 14% w 2020, do 10% w ostatnim badaniu.

W tym kontekście warto zwrócić uwagę ile jest w Polsce obecnie samochodów z poszczególnymi układami napędu elektrycznego. Według ostatnich danych PSPA, w grudniu 2022 r. było zarejestrowanych ponad 31 tys. w pełni elektrycznych aut (BEV), i nieznacznie ponad 30 tys. hybryd plug-in (PHEV). Do tego warto dodać dane IBRM Samar na temat klasycznych hybryd HEV, których w Polsce sprzedaje się sporo – w 2022 r. nowych właścicieli znalazło ok. 55 tys. egzemplarzy.

WYKRES 5

W porównaniu do 2020 r., znacznie więcej osób, które w ogóle miały do czynienia ze zelektryfikowanym autem prowadziło samochód w pełni elektryczny

Jakim rodzajem auta z napędem elektrycznym miał(eś/aś) okazję jechać jako kierowca? Dane dotyczą osób, które zadeklarowały wcześniejszy kontakt z napędem elektrycznym jako kierowca



- Hybrydowym
- Trudno powiedzieć
- W pełni elektrycznym



Badania przeprowadzone w kwietniu 2020, styczniu 2021, oraz styczniu 2023 r. na panelu Ariadna, na ogólnopolskich próbach liczących N<1000 osób każda. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.

NASZE SZACUNKI NIE NADAŻAJĄ ZA SZYBKO ZWIĘKSZAJĄCĄ SIĘ LICZBĄ „ELEKTRYKÓW” NA DROGACH

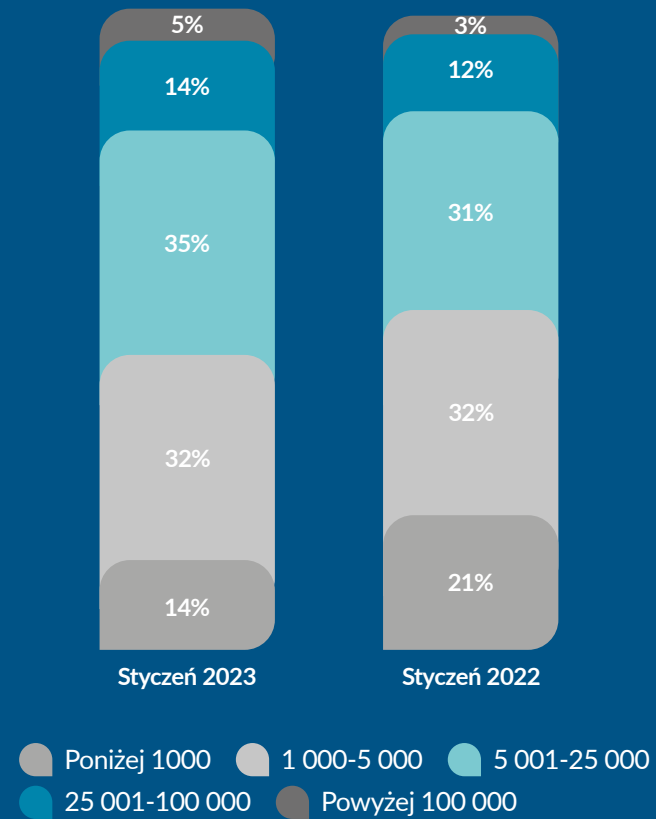
Obecnie tylko 14% Polaków poprawnie szacuje liczbę aut elektrycznych na drogach, wskazując na przedział 25-100 tys., który dla ułatwienia jest bardzo szeroki. W badaniu ze stycznia 2022 r. poprawnych odpowiedzi było wyraźnie więcej, bo 31%. W tym czasie (w grudniu 2021 r.) liczba zarejestrowanych pojazdów osobowych i użytkowych na prąd wynosiła według danych [PSPA](#) blisko 19 tys. Jednak od tamtej pory w ciągu roku wzrosła wyraźnie do ponad 31 tys. Nie zmienia to faktu, że najczęściej osób (35%) w styczniu 2023 r. wskazało na przedział 5-25 tys. Możemy więc wysnuć wniosek, że rynek „elektryków” w Polsce rośnie szybciej, niż oceniają to statystycy Polacy. Co zduławiające, w styczniu 2023 r. wciąż znalazło się względnie sporo osób (14%), które uważają, że w Polsce jest zarejestrowanych mniej niż 1 tys. „elektryków”, choć i tak jest to niższy odsetek niż rok wcześniej (21%), i ponad 2 razy mniejszy niż w 2020 r. (33%).

Ponad
30 000
zarejestrowanych
„elektryków”

WYKRES 6

Zarejestrowanych „elektryków” w Polsce przybywa szybciej niż zdają sobie z tego sprawę badani. Na koniec 2022 r. było ich już ponad 30 tys., vs. ok. 19 tys. w grudniu 2021 r.

Jak ci się wydaje - ile jest wg Ciebie jest w Polsce zarejestrowanych samochodów elektrycznych?



Badania przeprowadzone w styczniu 2022 oraz styczniu 2023 r. na panelu Ariadna, na ogólnopolskich próbach liczących N=1000 osób każda. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI.





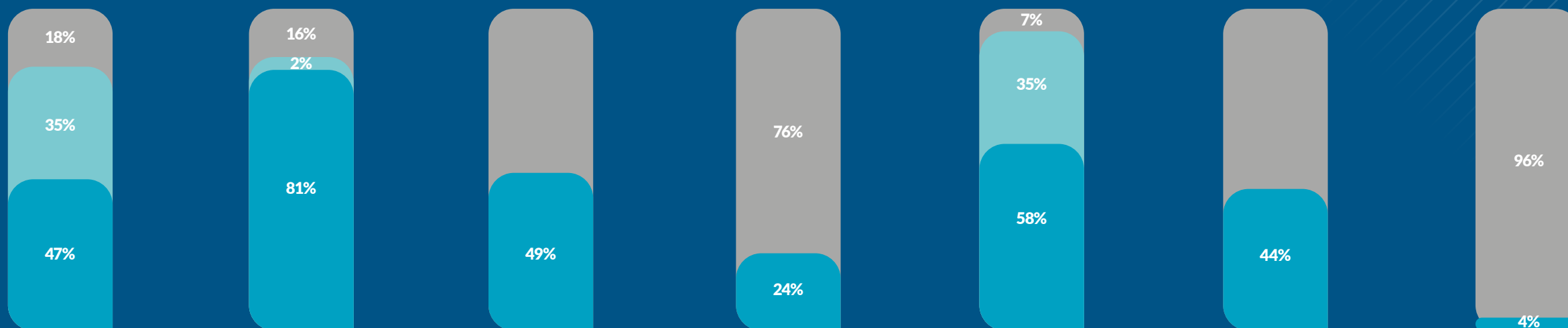
Część II

**Podsumowanie
najważniejszych
wyników badań
z 2022 r.**

W 2022 r. InsightOut Lab we współpracy z marką Volkswagen opublikował 11 raportów z badań opinii publicznej. Wśród poruszanych tematów znalazły się kwestie takie jak elektryfikacja flot, zadowolenie użytkowników VW ID, czy recykling baterii. Każdy z nich uzupełniony został szeregiem analiz. Poniżej przedstawiamy omówienie najciekawszych wyników.

Rok 2022 r. był burzliwy zarówno w wymiarze politycznym i gospodarczym, a wiele działo się również w branży elektromobilności. Był to rok, kiedy władze Unii Europejskiej posta-

wiły zdecydowany krok ku zaprzestaniu produkcji aut spalinowych. Na tym tle InsightOut Lab i marka Volkswagen bacznie przyglądali się rozwojowi wypadków na rynku elektromobilności. Spośród 11 raportów i dziesiątków analiz, które wydaliśmy w ciągu 2022 r. wybraliśmy najciekawsze wyniki badań, które razem tworzą panoramiczny obraz minionego roku z perspektywy użytkownika samochodów elektrycznych w Polsce.



Niemal połowa Polaków (**47%**) chciałaby, żeby w ich miejscu pracy auta służbowe były elektryczne. Aż **35%** nie miało zdania na ten temat, a **18%** było przeciwko.

Polacy uważają, że nowe auta są drogie bez względu na rodzaj napędu. 70% ankietowanych zgadza się, że nowe auta spalinowe są drogie, a **81%** było takiego zdania w odniesieniu do aut elektrycznych. Tylko **2-4%** uważało inaczej, a pozostali nie mieli zdania na ten temat.

Osoby deklarujące rozważanie zakupu auta na prąd, zostały zapytane o czynniki, które wpłynęły na ich zainteresowanie „elektrykami”. Nr 1 na liście są rosnące ceny paliw. Wskazała je niemal połowa ankietowanych (**49%**).

Tylko **24%** badanych słyszała o „elektryfikacyjnych” zamiarach koncernów. Innymi słowy, ponad **76%** ankietowanych nie wiedziało, by którakolwiek z marek motoryzacyjnych planowała zakończenie produkcji „spalinówek” w bliskiej przyszłości.

58% ankietowanych uznało, że poziom rozwoju rynku elektromobilności w Polsce jest niższy niż w krajach naszego regionu, **35%** odpowiedziało, że poziom ten jest podobny, a **7%**, że wyższy niż w sąsiednich państwach.

44% właścicieli VW ID, tygodniowo przejeżdża powyżej 400 km.

Tylko **4%** respondentów poprawnie określiło, ile procent materiałów ze zużytych baterii można ponownie odzyskać i wykorzystać, czyli około 90%.

ELEKTRYFIKACJA FLOT MILE WIDZIANA

Elektryfikacja flot, zarówno w firmach prywatnych, jak i instytucjach publicznych to bardzo ważny aspekt elektromobilności. W Polsce jest on wręcz kluczowy, ponieważ według IBRM Samar w naszym kraju w 2021 r. około ¼ nowych aut trafiło nie do osób fizycznych, ale do przedsiębiorców. Z badania InsightOut Lab i Volkswagena, przeprowadzonego w marcu 2022 r., wynika, że nastawienie Polaków do wymiany aut spalinowych na elektryczne w firmach jest pozytywne, choć przykłady takich działań powinny być bardziej nagłaśniane. Niemal połowa Polaków (47%) odpowiedziała, że chciałaby, żeby w ich miejscu pracy auta służbowe były elektryczne. W tym samym czasie aż 35% nie miała zdania na ten temat, a 18% było przeciwko.

Być może osób z pozytywnym nastawieniem do elektryfikacji flot byłoby jeszcze więcej gdyby przykłady takich działań były bardziej nagłaśniane. Okazuje się bowiem, że Polacy nie znają przykładów firm lub instytucji publicznych, które zamieniły auta spalinowe na elektryczne. Zaledwie 10% ankietowanych słyszało o firmie, a 11% o instytucji publicznej w Polsce, która elektryfikuje swoją flotę, czyli wymienia auta spalinowe na elektryczne. Połowa Polaków wskazuje, że to pojazdy komunikacji publicznej w pierwszej kolejności powinny zostać wymienione na elektryczne. Był to zdecydowanie najwyższy wynik spośród możliwych do wyboru odpowiedzi.

Odpowiedzi ankietowanych na pytanie o korzyści, wynikające z elektryfikacji flot, do pewnego stopnia są zaskakujące. Okazuje się bowiem, że według przeciętnego „Kowalskiego” liczą się bardziej aspekty ekologiczno-zdrowotne niż finansowe. Tylko 18% ankietowanych wskazało na „oszczędność pieniędzy” jako główny pożytek wynikający z wymiany „spalinówek” na „elektryki” przez firmy i instytucje. Natomiast zdaniem połowy (51%) elektryfikacja flot komercyjnych i tych, używanych w instytucjach publicznych to przede wszystkim szansa na poprawę stanu środowiska.

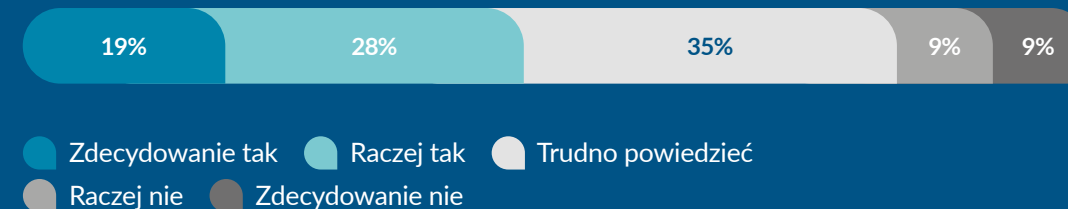
Więcej na ten temat w raporcie: [„Polacy chcą elektrycznych aut służbowych”](#)



WYKRES 7

Prawie połowa badanych chciałaby, aby samochody w ich miejscu pracy były elektryczne. Ponad ¼ nie ma wyrobionego zdania

Czy chciałbyś, żeby w Twoim miejscu pracy auta służbowe były elektryczne?



Badanie przeprowadzone na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1074 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Termin realizacji: 18-21 marca 2022 r. Metoda: CAWI.

NOWE AUTA SĄ DROGIE, ZARÓWNO SPALINOWE JAK I ELEKTRYCZNE

Koncerny samochodowe inwestują zarówno czas, jak i zasoby, by „elektryki” były coraz tańsze zarówno w produkcji, jak i w użytkowaniu. Według prognoz Bloomberg New Energy Finance, elektryczne auta typu sedan i SUV zrównają się w kosztach produkcji ze „spalinówkami” w 2026 r. Natomiast wyliczenia Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA) wskazują, że już dzisiaj „elektryk” jest w stanie przegonić spalinowego konkurenta podobnej klasy nawet o ¼ pod względem całkowitych kosztów użytkowania (TCO). Wyniki badania przeprowadzonego przez InsightOut Lab i markę Volkswagen pokazują, że Polacy zaczynają dostrzegać ekonomiczne przewagi aut elektrycznych nad spalinowymi.

Polacy uważają, że nowe auta są drogie bez względu na rodzaj napędu. W badaniu z kwietnia 2022 r. 70% ankietowanych uznało nowe auta spalinowe za drogie, a 81% było takiego zdania w odniesieniu do aut elektrycznych. Tylko odpowiednio 4 i 2% uważało inaczej, a pozostali nie mieli zdania na ten temat.



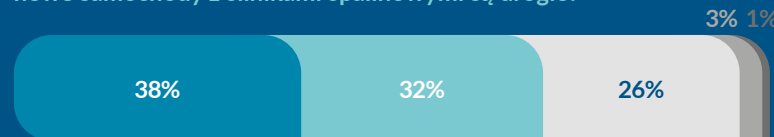
WYKRES 8

Polacy uważają, że nowe auta są drogie bez względu na rodzaj napędu

Czy zgadzasz się z opinią, że obecnie sprzedawane nowe samochody z napędem elektrycznym są drogie?



Czy zgadzasz się z opinią, że obecnie sprzedawane nowe samochody z silnikami spalinowymi są drogie?



● Zdecydowanie tak ● Raczej tak ● Trudno powiedzieć
● Raczej nie ● Zdecydowanie nie

Badanie przeprowadzone na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1079 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Termin realizacji: 8-11 kwietnia 2022 r. Metoda: CAWI.

Warto jednak wspomnieć, że 41% respondentów jest świadomych, że nowy samochód elektryczny może kosztować mniej lub tyle samo, co auto z silnikiem tłokowym. Przeciwnego zdania jest 27% pytanym. Niższa cena pojazdów z zielonymi tablicami rejestracyjnymi wynika z publicznych systemów dofinansowań.

O ile ceny nowych aut w pełni elektrycznych, a mówiąc precyzyjniej: koszty ich użytkowania mogą być zbliżone lub niższe od spalinowych dzięki publicznym dotacjom, o tyle całkowite koszty posiadania (TCO) nawet bez uwzględnienia dotacji są niższe dla „elektryków”. Większość ankietowanych (71%) uważa zgodnie z prawdą, że przejechanie 100 km „elektrykiem” stanowi niższy wydatek, niż ta sama podróż samochodem spalinowym. Odwrotnie odpowiedziało jedynie 29% badanych.

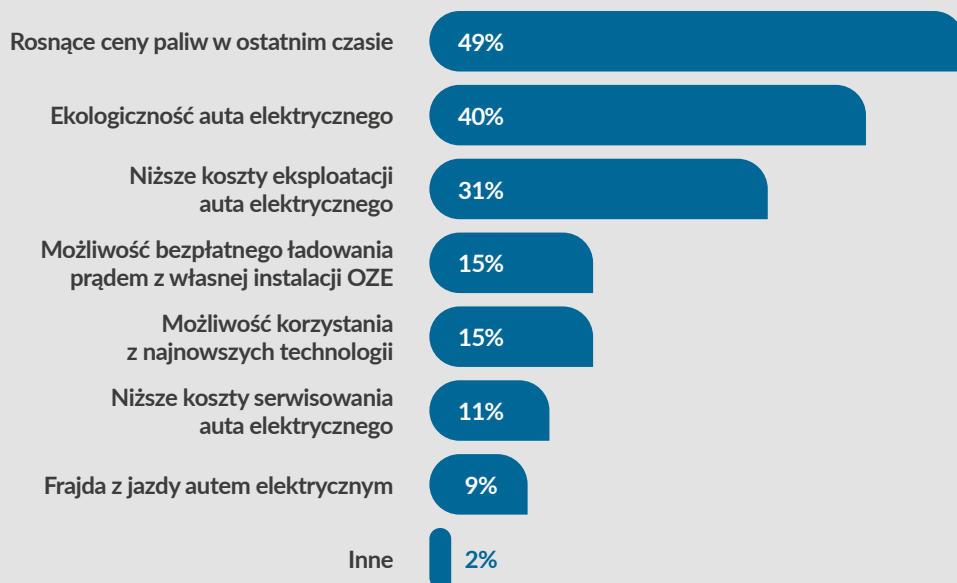
Więcej na ten temat w raporcie: [„Polacy uważają nowe auta elektryczne za drogie, ale... nie różni ich to od „spalinówek”](#)”

CENY PALIW SKŁANIAJĄ DO ZASTANOWIENIA SIĘ NAD AUTEM ELEKTRYCZNYM

WYKRES 9

Wśród czynników, które wpływają na rozważanie zakupu „elektryka” dominują te praktyczne, a na czoło wysuwa się aktualny temat rosnących cen paliw

Co wpłynęło na Twoją decyzję o rozważaniu zakupu auta w pełni elektrycznego?
Zaznacz maks. 2 odpowiedzi. Podstawa: osoby rozważające zakup BEV



Podwyżki na stacjach benzynowych to numer jeden wśród czynników, które wpływają na rozważanie zakupu auta elektrycznego przez Polaków. Wyższe ceny benzyny mogą budzić zainteresowanie nowymi lub używanymi autami elektrycznymi.

W ankiecie, która została przeprowadzona w lipcu 2022 r. osoby, które deklarują rozważanie zakupu auta na prąd, zostały zapytane o czynniki, które wpłynęły na ich zainteresowanie „elektrykami”. W odpowiedziach najczęściej powtarzają się motywacje natury praktycznej. Numerem jeden na liście są rosnące ceny paliw w ostatnim czasie. Wskazała je niemal połowa ankietowanych (49%). Istotną motywacją (31% odpowiedzi) są również niższe koszty eksploatacji aut na prąd. Osoby badane na przygotowanej liście miały do wyboru także dwa aspekty obejmujące motywacje ideowe i związane z doświadczeniem. Ekologiczność „elektryków” znalazła się na drugim miejscu (40% wskazań), a przyjemność z jazdy dopiero na ostatniej pozycji (9%).

Z badania wynika, że w sumie 13% Polaków rozważa zakup używanego samochodu na prąd. Aż ⅓ badanych mówi „elektrykom” z drugiej ręki „nie”, w tym aż 40% – zdecydowane „nie”. Jeden na pięciu ankietowanych pozostaje niezdecydowany.

Więcej na ten temat w raporcie:

[„Wyższe ceny benzyny skłaniają Polaków do rozważenia zakupu „elektryka””](#)

Badanie przeprowadzone na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1067 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Termin realizacji: 22 - 25 lipca 2022. Metoda: CAWI.

ERA „SPALINÓWEK” DOBIEGA KOŃCA

Parlament Europejski (PE) 8 czerwca 2022 r., przegłosowując 100% redukcję emisji CO₂ z aut osobowych i dostawczych do 2035 r., zrobił krok w stronę faktycznego zakazu sprzedaży nowych samochodów spalinowych począwszy od tej daty. Tymczasem producenci aut w szybkim tempie elektryfikują swoje modele, chcąc dostosować się lub wyprzedzić europejską legislację. Z badania z maja 2022 r. wynika jednak, że tylko ¼ (24%) badanych słyszała o „elektryfikacyjnych” zamiarach koncernów. Innymi słowy, ponad ¾ (76%) ankietowanych nie wiedziała, by którakolwiek z marek motoryzacyjnych planowała zakończenie produkcji „spalinówek” w bliskiej przyszłości.

Omawiane badanie poruszało również tematy ekologicznych aspektów tworzenia stref czystego transportu (SCT) w miastach oraz autonomizacji transportu. Okazuje się, że prawie połowa respondentów (48%) uważa, że wprowadzenie SCT pomoże zredukować emisję spalin w polskich miastach, a prawie ⅓ (32%) spodziewa się mniejszego hałasu. Ponadto 41% Polaków uważa, że częściowa lub całkowita autonomizacja pojazdów pozwoli zmniejszyć korki na drogach i emisję spalin. Odsetek ten wyraźnie przewyższa część głosów przeciwnych, których było 27%. Jednakże 32% odpowiadających nie miało zdania na ten temat, co może wskazywać, że temat ten wciąż nie jest dość dobrze znany zwykłym obywatelom.

Więcej na ten temat w raporcie: [„Koniec produkcji aut spalinowych coraz bliżej. Polacy dostrzegają pozytywne konsekwencje zmian”](#)



WYKRES 10

Zaledwie ¼ respondentów słyszała, że koncerny motoryzacyjne planują zakończenie sprzedaży aut spalinowych

Czy słyszałeś o planach któregoś z producentów samochodów, by w najbliższych latach sprzedawać wyłącznie auta w pełni elektryczne?

24%

76%

Tak Nie

Badanie przeprowadzone na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1074 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Termin realizacji: 20-23 maja 2022 r. Metoda: CAWI.

W DOMU DOBRZE, ALE ZA GRANICĄ LEPIEJ

Polacy dostrzegają, że rynek elektromobilności w naszym kraju się rozwija. Jednak, porównując Polskę z państwami naszego regionu, są dość sceptyczni. Niestety dane potwierdzają ich wątpliwości. W badaniu przeprowadzonym w sierpniu 2022 r. aż 58% ankietowanych uznało, że poziom rozwoju rynku elektromobilności w Polsce jest niższy niż w krajach naszego regionu, 35% odpowiedziało, że poziom ten jest podobny, a 7%, że wyższy niż w sąsiednich państwach.

69% badanych jest zdania, że w Polsce liczba ładowarek na 100 aut elektrycznych w Polsce jest mniejsza niż w Czechach, Litwie, Słowacji, Rumunii i Węgrzech. 26% uważa, że jest ich podobna ilość, a tylko 5%, że w naszym kraju jest ich więcej. Dla zobrazowania różnic warto przyjrzeć się danym statystycznym. Raport Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA) podaje, że w 2021 r. liczba punktów ładowania w Holandii na 100 km dróg (od autostrad po drogi gminne) wyniosła aż 64, a w Niemczech – 26. Natomiast w Polsce wskaźnik ten wynosił jedynie 0,7, a za nami uplasowały się tylko takie kraje jak Estonia (0,6), Cypr (0,4), Grecja (0,4), i Litwa (0,2). Już choćby ten wskaźnik uzmysławia, jak wiele jeszcze mamy do zrobienia jako kraj w kwestiach elektromobilności, by dogonić liderów.

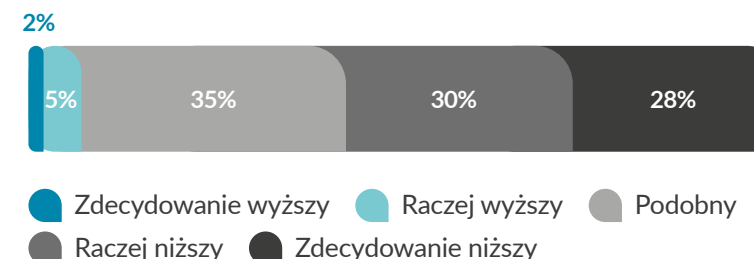
Niemniej jednak warto zauważyć, że niemal połowa Polaków (48%) dostrzega, że rynek elektromobilności w Polsce w ciągu 3 lat rozwinął się.



WYKRES 11

Aż 58% ankietowanych uważa, że poziom rozwoju rynku elektromobilności w naszym kraju jest niższy niż w krajach naszego regionu. Niestety pesymizm badanych znajduje potwierdzenie w danych

Jaki jest według Ciebie poziom rozwoju rynku elektromobilności w Polsce na tle innych państw naszego regionu, takich jak Czechy, Słowacja, Rumunia i Węgry?



Badanie przeprowadzone na panelu Ariadna na ogólnopolskiej próbie liczącej N=1079 osób. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Termin realizacji: 8-11 kwietnia 2022 r. Metoda: CAWI.

Przeciwnego zdania jest aż 1 na 3 badanych przy 19% osób niezdecydowanych. Wyrażna przewaga osób dostrzegających rozwój rynku na pewno cieszy. Jednak z drugiej strony wspomniane 33% Polaków wciąż nie zwraca uwagi na zieloną rewolucję w motoryzacji. Obiektywnie rzecz biorąc rynek „elektryków” rozwija się, i to w zawrotnym tempie. Warto choćby wspomnieć, że liczba zarejestrowanych zelektryfikowanych aut osobowych i użytkowych (BEV + hybrydy) wzrosła w 2022 r. aż o 33% rok-do-roku, jak podaje PSPA.

Więcej na ten temat: [„Elektromobilność w Polsce i za granicą. Widzimy postęp, ale uważamy, że jest gorzej niż u sąsiadów”](#)

UŻYTKOWNICY ID. JEŹDŹĄ WIĘCEJ NIŻ ŚREDNIO POLACY

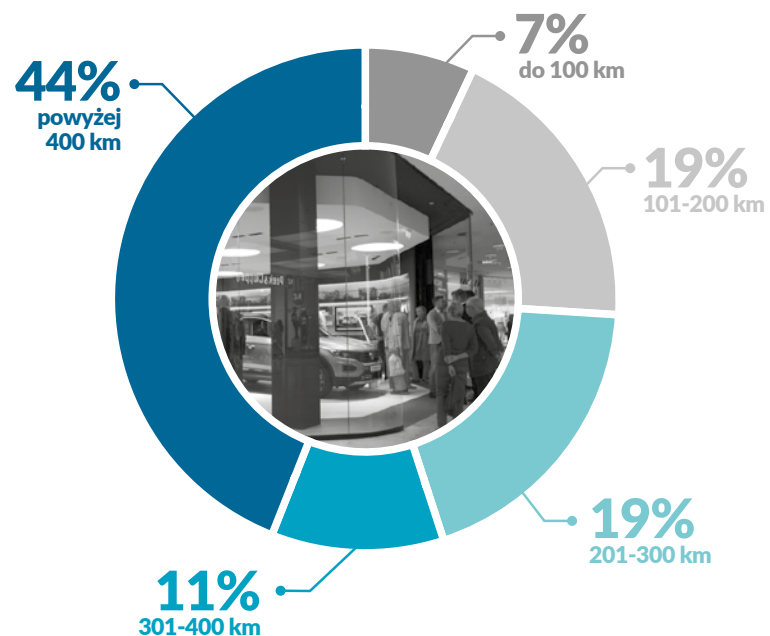
Ponad
400 km
tygodniowo
44%

Użytkownicy elektrycznych Volkswagenów bardzo aktywnie korzystają ze swoich aut. Poza załatwianiem codziennych spraw nie stronią od krótszych i dłuższych wyjazdów za miasto. Wysoko oceniają technologie w swoich autach. Co ciekawe, aż 44% właścicieli VW ID. tygodniowo przejeżdża powyżej 400 km, co wykazało badanie z przełomu sierpnia i września 2022 r. Daje to ponad 20 tys. km rocznie. To więcej niż średnio kierowcy samochodów w Polsce – według popularnej porównywarki ubezpieczeń średnia dla Polski wynosi ok. 8 600 km.

WYKRES 12

Aż 44% użytkowników pokonuje ponad 400 km tygodniowo VW ID. To więcej niż średnio kierowcy w Polsce

Jaki dystans średnio tygodniowo pokonuje Pan/Pani swoim autem?



Badanie przeprowadzone metodą CATI na przestrzeni sierpnia i września 2022 r. wśród klientów, którzy zakupili którykolwiek z elektrycznych modeli VW serii ID. Próba N=100. Wcześniejsze badania InsightOut Lab i Volkswagena wśród członków EV Klub Polska pokazały, że liczebność próby ca. 100 jest wystarczająca dla tak niewielkiej populacji.

Po analizie zebranych danych, okazało się, że statystyczny właściciel elektrycznego Volkswagena najczęściej – 95% wskazań – porusza się po mieście załatwiając różne codzienne sprawy. Niewielu mniej badanych wskazało przemieszczanie się do pracy (88%) oraz na wycieczki za miasto (87%). W dłuższe wypadki rekreacyjne (ponad 100 km w jedną stronę) regularnie wybiera się 81% respondentów.

W swoich odpowiedziach na pytania o spostrzeżenia na temat wpływu warunków atmosferycznych na zasięg VW ID., zaledwie 4% ich użytkowników nie odnotowało takiego wpływu. Poza tym ponad połowa (55%) właścicieli elektrycznych Volkswagenów deklaruje, że zmiany w zasięgu wynikające z pogody nie mają wpływu na ich codzienne korzystanie z auta, w tym aż 41% odpowiedziało „zdecydowanie nie”. 40% badanych ma przeciwne zdanie (w tym 27% odpowiedziało „zdecydowanie tak”).

Jeśli chodzi o najnowsze technologie zastosowane w elektrycznych VW ID., użytkownicy najwyżej ocenili system reflektorów matrycowych IQ. Light. Średnia ocen wyniosła aż 8,4 na skali od 1 do 10, gdzie 1 znaczy „bardzo niezadowolony”, a 10 „bardzo zadowolony”. Oceny systemów Travel Assist i Inforozrywki (infotainment), także są pozytywne. Jednak ich średnie ocen nie są aż tak wysokie, jak w przypadku reflektorów matrycowych, i wynoszą odpowiednio 7,6 i 7.

Więcej na ten temat w raporcie: [„Volkswagen sprawdził, jak jego klienci korzystają z elektrycznych modeli ID.”](#)



WCIĄŻ MAŁA WIEDZA NA TEMAT RECYCLINGU BATERII SAMOCHODOWYCH

Niewielu mieszkańców naszego kraju wie, że technologia w samochodach elektrycznych pozwala ponownie wykorzystywać zarówno surowce, jak i baterie, a także uczynić proces produkcji aut neutralny pod względem emisji CO₂. W ankiecie z października 2022 r. tylko 4% respondentów poprawnie określiło ile procent materiałów ze zużytych baterii można ponownie odzyskać i wykorzystać, czyli około 90%.

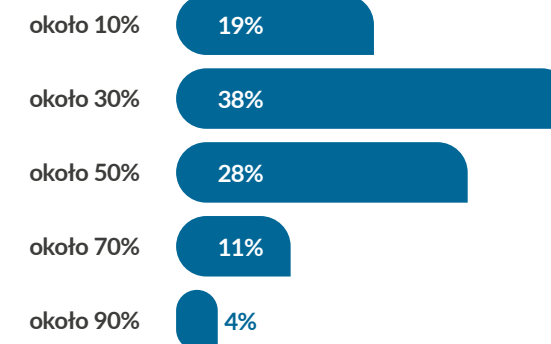
Dokładnie 1/3 badanych wie, że jeśli akumulator w aucie elektrycznym ulegnie awarii to można go naprawić i nadal z niego korzystać. Przeciwnego zdania jest nieco więcej, bo 37% ankietowanych. Trzecia, również liczna grupa respondentów wstrzymuje się od jednoznacznej deklaracji, odpowiadając „trudno powiedzieć” (30%).

Polacy zapytani o neutralność produkcji aut pod względem emisji CO₂ dzielą się na trzy grupy, zbliżone do siebie jeśli chodzi o liczebność. Badanych, którzy wiedzą o takiej możliwości, jest niemal tyle samo, co tych, którzy o niej nie wiedzą (35 vs 38%). Trzecia, nieco mniejsza grupa, nie zajmuje jednoznacznego stanowiska, udzielając odpowiedzi „trudno powiedzieć” (27%). Wynik około 1/3 prawidłowych odpowiedzi nie jest zadowalający, ale okazuje się lepszy niż w pytaniach o ponowne wykorzystanie akumulatorów, a zwłaszcza w kontekście recyklingu baterii.

WYKRES 13

Zaledwie 4% ankietowanych poprawnie szacuje odsetek surowców możliwych do odzyskania w procesie recyklingu baterii w aucie elektrycznym

Jaki procent surowców używanych do budowy baterii jest obecnie możliwy do odzyskania w procesie recyklingu?



Badanie przeprowadzone na panelu Ariadna w dniach 7-10 października 2022 roku. Próba ogólnopolska losowo-kwotowa N=1077 osób od 18 lat wżwyż. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI



Więcej na ten temat w raporcie: [„Technologia daje drugie i trzecie życie bateriom do „elektryków”, ale większość z nas o tym nie wie”](#)



Notka metodologiczna

Badania przeprowadzone na przestrzeni lat 2020-2022 oraz w styczniu 2023 r. na panelu Ariadna, na ogólnopolskich próbach liczących N=1000 osób każda. Kwoty dobrane wg reprezentacji w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej dla płci, wieku i wielkości miejscowości zamieszkania. Metoda: CAWI. Ankieta wśród klientów marki Volkswagen obejmowała próbę ok. 100 osób.