

CENTRUM BADANIA OPINII SPOŁECZNEJ

SEKRETARIAT
ZESPÓŁ REALIZACJI
BADAŃ

29-35-69, 628-37-04
21-07-57, 628-90-17

UL. ŻURAWIA 4A, SKR. PT. 24
00-503 W A R S Z A W A
TELEFAX: 29-40-89

BS/41/36/94

◆ UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE

◆ OPINIE O PODATKU DROGOWYM

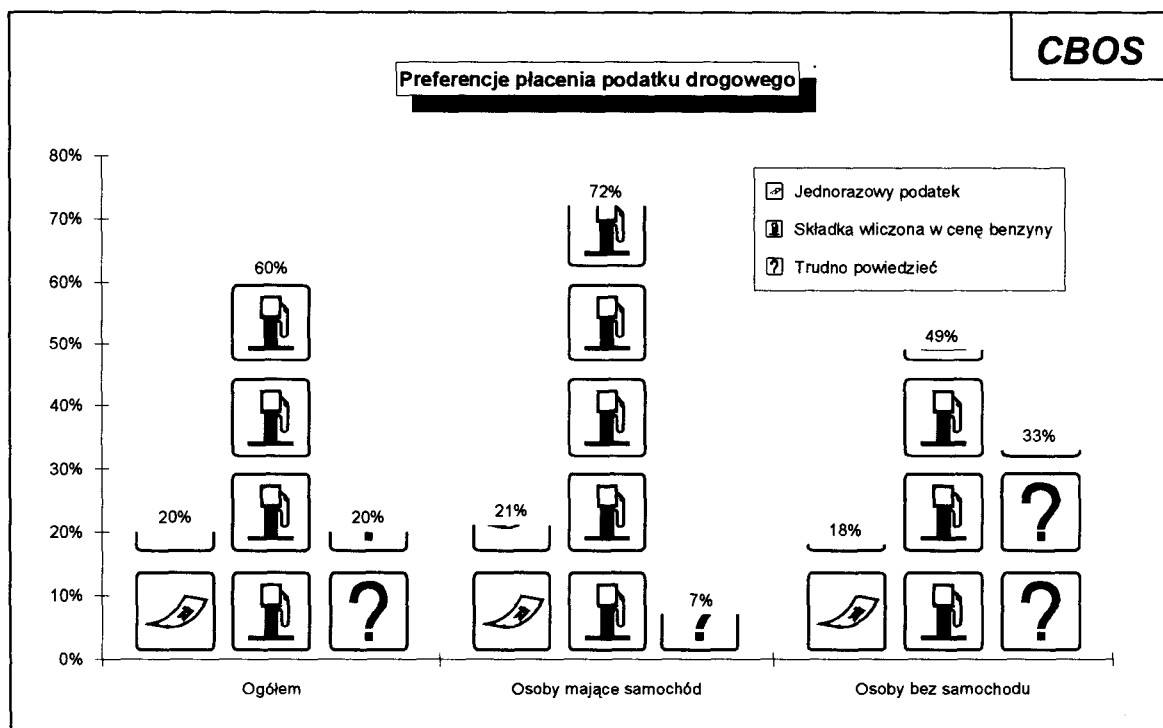
Komunikat z badań

Warszawa, marzec '94

UWAGA: Przedruk materiałów CBOS w całości lub w części oraz wykorzystanie danych empirycznych jest dozwolone wyłącznie z podaniem źródła.

◆ UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE ◆ OPINIE O PODATKU DROGOWYM

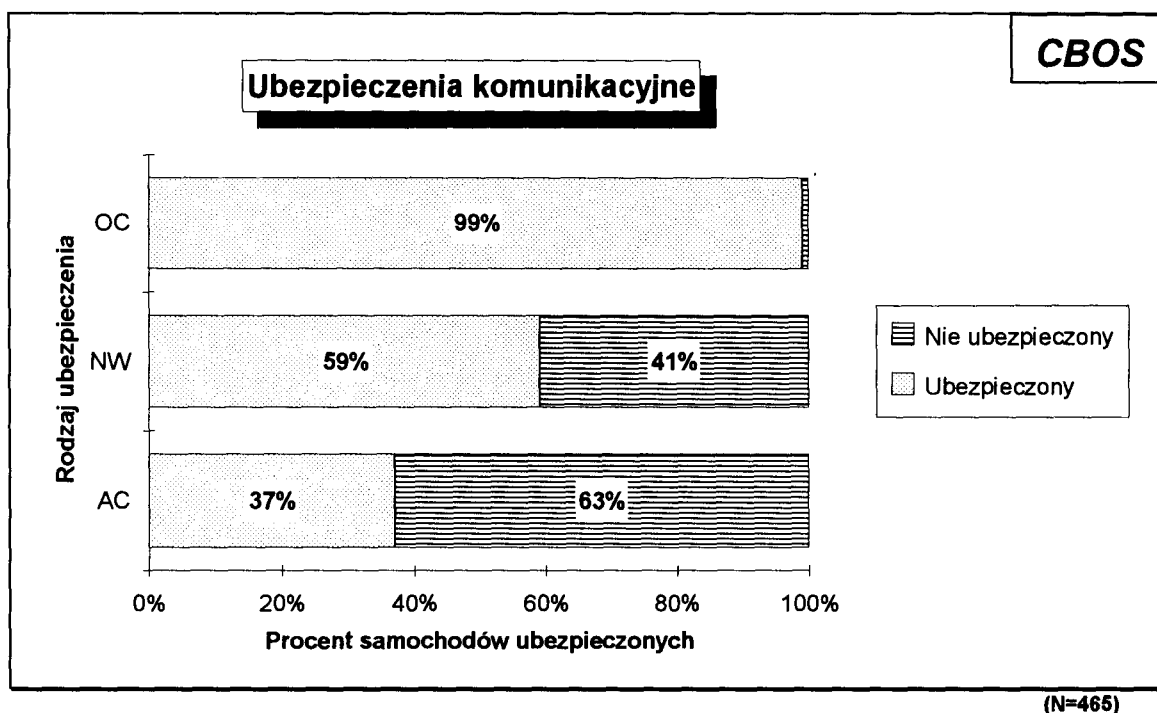
- Obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej (OC) ma 99% samochodów, "od nieszczęśliwych wypadków" (NW) - 59%, a od kradzieży lub zniszczenia, czyli tzw. autocasco (AC) - tylko nieco ponad jedna trzecia samochodów (37%).
- Firmą ubezpieczeniową, która obsługuje największą liczbę kierowców, jest PZU (85%), drugą pod względem wielkości jest Warta (7%), a na pozostałe przypada 8% indywidualnych ubezpieczeń komunikacyjnych.
- Większość badanych przychyliła się do propozycji zastąpienia obecnie obowiązującego podatku drogowego dopłatami do ceny benzyny. Użytkownicy samochodów częściej niż pozostali są przychylni temu rozwiązaniu.



- Zdecydowana większość zmotoryzowanych Polaków (81%) jest nastawiona sceptycznie do tego, że pieniądze z podatku drogowego przyczyniają się bezpośrednio do poprawy stanu dróg w kraju.

Ubezpieczenia komunikacyjne

Pod koniec każdego roku wiele emocji wśród osób zmotoryzowanych wzbudzają dyskusje o tym, jak i w której firmie ubezpieczyć swój samochód. Celem sondażu było zbadanie, jakich wyborów dokonują nasi rodacy¹.



Ubezpieczenie "od odpowiedzialności cywilnej" (OC) jest obligatoryjne, nie dziwi więc, że 99% posiadaczy samochodów deklaruje, że wypełnia ten obowiązek. OC zabezpiecza kierowcę przed ponoszeniem kosztów za różne zniszczenia powstałe z jego winy u innych uczestników ruchu i na drodze. Być może groźba płacenia dużych odszkodowań z własnej kieszeni za różne wykroczenia jest na tyle silna, że skłania większość kierowców do poddania się temu obowiązkowi.

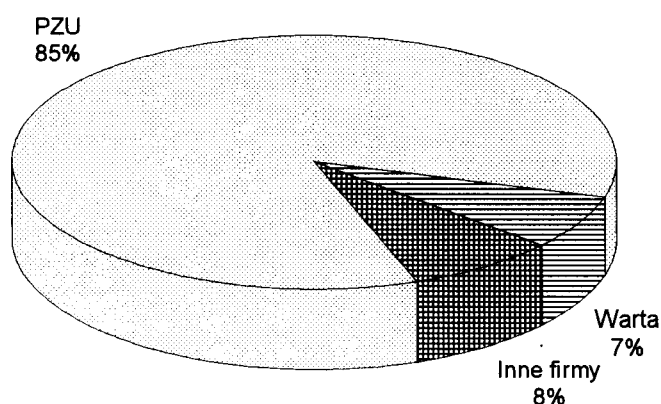
¹ Badanie "Aktualne problemy i wydarzenia" (44) przeprowadzono w dniach 27-31 stycznia '94 na 1172 - osobowej reprezentatywnej próbie losowej dorosłej ludności Polski.

Więcej niż połowa samochodów (59%) ma ubezpieczenie "od nieszczęśliwych wypadków" (NW), które pokrywa szkody powstałe u pasażerów pojazdu w razie wypadku. Około 41% kierowców "oszczędza" jednak na nim, mimo że składka nie jest wysoka, ryzykując brak odszkodowań dla ofiar ewentualnego wypadku.

Niewiele, bo tylko nieco ponad 1/3 samochodów jest ubezpieczona od kradzieży lub zniszczenia, czyli ma tzw. autocasco (AC). Powody rezygnacji z tego ubezpieczenia mogą być różne: brak pieniędzy, "oszczędność" lub nieopłacalność takiego ubezpieczenia, jak w przypadku samochodów starych, o małej wartości. Bywa ono bowiem dość kosztowne, gdyż wysokość składki zależy m.in. od wartości samochodu. Poza tym dla aut starszych niż 10-letnie, których jeździ jeszcze sporo po naszych drogach², większość firm ubezpieczeniowych nie przyjmuje autocasco. Innym powodem niepłacenia AC może być poczucie, że samochód jest bezpieczny, nie narażony na kradzież. Być może z tego powodu mieszkańcy wsi rzadziej realizują tego typu ubezpieczenie. Im niższy dochód na głowę w rodzinie, wykształcenie oraz pozycja zawodowa właściciela samochodu, tym częściej samochód nie ma ubezpieczenia AC. Z AC częściej rezygnują osoby zamieszkałe w regionach wschodnim i południowo-wschodnim.

Firmą ubezpieczeniową, która obsługuje największą liczbę kierowców jest PZU - 85% ubezpieczanych samochodów (na podstawie OC płaconego praktycznie powszechnie). Drugą pod względem wielkości jest Warta (7%), a na pozostałe firmy przypada 8% indywidualnych ubezpieczeń komunikacyjnych.

² Prawie połowa samochodów polskich rodzin ma 10 lat lub więcej. Zobacz komunikat "Samochody w gospodarstwach domowych Polaków", marzec '94.

Firmy ubezpieczeniowe na podstawie OC

(N=461)

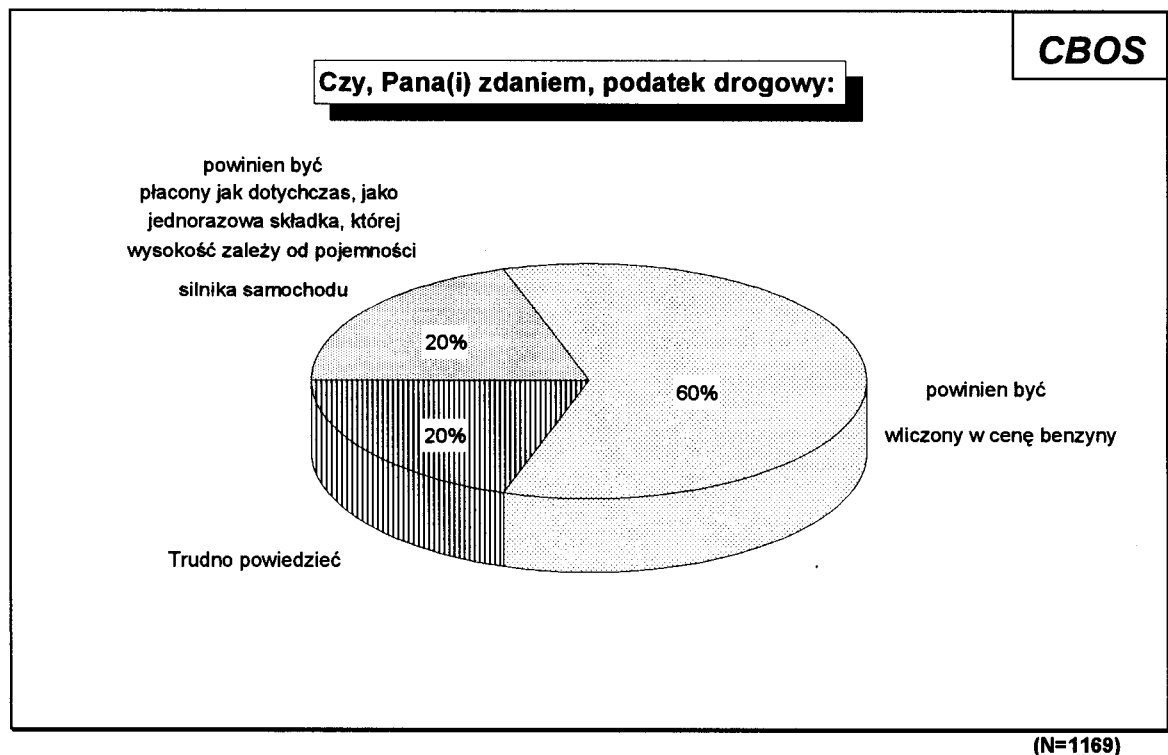
Pomimo wielości firm ubezpieczeniowych, konkurujących z sobą, przyciągających klienta różnego rodzaju ułatwieniami, dodatkowymi premiami itp., PZU nadal zdecydowanie dominuje na rynku ubezpieczeń. Spowodowane to może być przyzwyczajeniem klientów, dostępnością usług, jakością oferty, atrakcyjnością reklamy, zaufaniem do firmy państwowej i szeregiem innych czynników, które wymagałyby oddzielnego zbadania.

Opinie o podatku drogowym

Coraz częściej w ostatnim czasie mówi się o propozycji zmian w zasadach płacenia podatku drogowego. Obecnie podatek ten ma charakter jednorazowej składki od użytkowników samochodów, która wpływa do kasy gminy na terenie ich zamieszkania. Występują jednak trudności ze ściąganiem należności, często krytykowane są też zasady obliczania podatku, którego wysokość zależy od pojemności silnika. Podatek jest

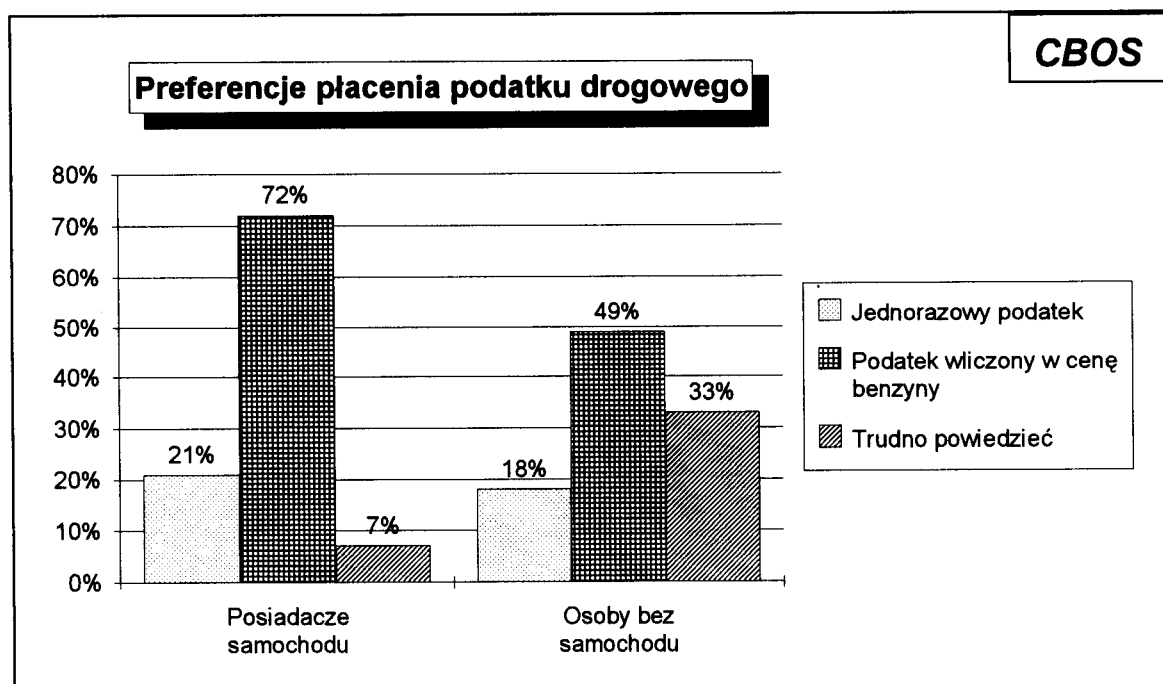
bowiem łagodny dla posiadaczy małych samochodów³ (wynosi kilkaset tysięcy złotych rocznie), a ma charakter restrykcyjny dla właścicieli dużych (dochodzi do kilku milionów złotych). Coraz częściej proponuje się - wzorem krajów zachodnich - wliczanie podatku drogowego w cenę benzyny.

W styczniowym sondażu pytaliśmy wszystkich respondentów, niezależnie od tego, czy mają samochód czy też nie, o zdanie na temat podatku drogowego.



Większość badanych przychyliła się do propozycji zmian. Stosunek liczby zwolenników płacenia podatku wliczonego w cenę benzyny do liczby przeciwników tego rozwiązania wynosi 3 do 1. Gdy rozpatrzemy oddzielnie opinie użytkowników samochodów i osób nie posiadających samochodu, okazuje się, że ci pierwsi (osobiście zainteresowani sprawą - chodzi tu przecież o ich pieniądze) są bardziej przychylni temu rozwiązaniu niż pozostali.

³ Samochody o małej pojemności silnika stanowią większość pojazdów poruszających się po naszych drogach. Zobacz komunikat "Samochody w gospodarstwach domowych Polaków", marzec '94.



Aż 80% posiadaczy samochodów woli płacić podatek drogowy rozłożony na drobne sumy, dopłacane do benzyny. Można by ten rodzaj podatku określić jako "ukryty" - wyciągający małe, "niezauważalne" pieniądze z kieszeni - w przeciwieństwie do podatku "jawnego", prawdopodobnie bardziej przykrego, bo wymagającego rozstawania się z większą sumą jednorazowo.

Paradoksalnie, użytkownicy samochodów skłonni są zaakceptować podwyżkę ceny benzyny (mówi się o wzroście rzędu 500-600 zł za litr) w zamian za rezygnację z konieczności płacenia jednorazowej, wyższej składki podatku.

Prosiliśmy także respondentów o uzasadnienie swoich wyborów. W pytaniu otwartym zebrano swobodne wypowiedzi ankietowanych, które następnie zostały zaliczone do kilku kategorii.

Argumenty zwolenników płacenia podatku drogowego w dotychczasowej formie - jako jednorazowej składki	
➤ Jest to lepsze, korzystniejsze rozwiązanie - ogólne wypowiedzi	18%
➤ Stary podatek jest wygodniejszy - płaci się go jednorazowo; przyzwyczajenie	16%
➤ Nowy podatek będzie droższy dla osób, które dużo jeżdżą samochodem	14%
➤ Wzrost ceny benzyny - ogólnie	13%
➤ Wzrost cen benzyny spowoduje wzrost wszystkich innych cen, podwyżki	10%
➤ Pieniądze z podatku nie trafią tam, gdzie powinny, na bałaganie ktoś inny skorzysta	5%
➤ Inwalidzi, emeryci i osoby zwolnione z podatku stacilyby słuszne przywileje	5%
➤ Jest to bardziej sprawiedliwe, uczciwe - ogólne wypowiedzi	5%
➤ Inne wypowiedzi	11%
➤ Trudno powiedzieć	3%

(N=237)

Najwięcej konkretnych argumentów przeciwników zmiany w zasadach płacenia podatku dotyczy wzrostu cen benzyny. Respondenci obawiają się, że benzyna stanie się zbyt droga, mniej dostępna i że podwyżka ta spowoduje wzrost innych cen. Użytkownicy samochodów, częściej niż pozostali, wskazywali, że nowy podatek będzie kosztowniejszy dla osób dużo jeżdżących niż obowiązujący obecnie.

Jednorazowa składka bywa postrzegana także jako wygodniejsza - "płacę raz i mam spokój".

Rzadko pojawiają się obawy, że dopłaty do benzyny przeznaczone na podatek nie trafią do właściwej kasy, że uzyska się w ten sposób mniej pieniędzy.

Argumenty zwolenników płacenia podatku drogowego wliczonego w cenę benzyny	
➤ Prosta akceptacja zasady - <i>więcej jeździsz, więcej płacisz</i>	40%
➤ <i>Więcej jeździsz, więcej płacisz</i> - z dodaniem, że jest to sprawiedliwe	17%
➤ Kto dużo jeździ - zużywa drogi i powinien pokrywać koszty ich eksploatacji	18%
➤ Korzystne dla tych co mało jeżdżą, tańsze dla posiadaczy samochodów	8%
➤ Płacenie podatku będzie powszechne - obejmie ruch tranzytowy, TIR-y, turystów	5%
➤ Płacenie podatku będzie powszechne, więcej pieniędzy na utrzymanie dróg	4%
➤ Wygodniejsza forma płacenia podatku - nie trzeba pamiętać o płaceniu itp.	3%
➤ Jest to lepsze, korzystniejsze - ogólnie	1%
➤ Inne wypowiedzi	2%
➤ Trudno powiedzieć	2%

(N=704)

Nowy podatek, którego wysokość będzie zależeć od intensywności używania samochodu, a nie, jak dotąd, od pojemności silnika, jest odbierany jako bardziej naturalny, zrozumiały. Ten, kto więcej jeździ powinien ponosić wyższe opłaty, które nie powinny, tak jak dotychczas, zależeć od rodzaju posiadanego samochodu. Część osób podkreśla dodatkowo, że jest to rozwiązanie sprawiedliwe, a część akcentuje aspekt praktyczny. Kto częściej korzysta z dróg, powinien w większym stopniu pokrywać koszty związane z ich eksploatacją, płacić za ich użytkowanie.

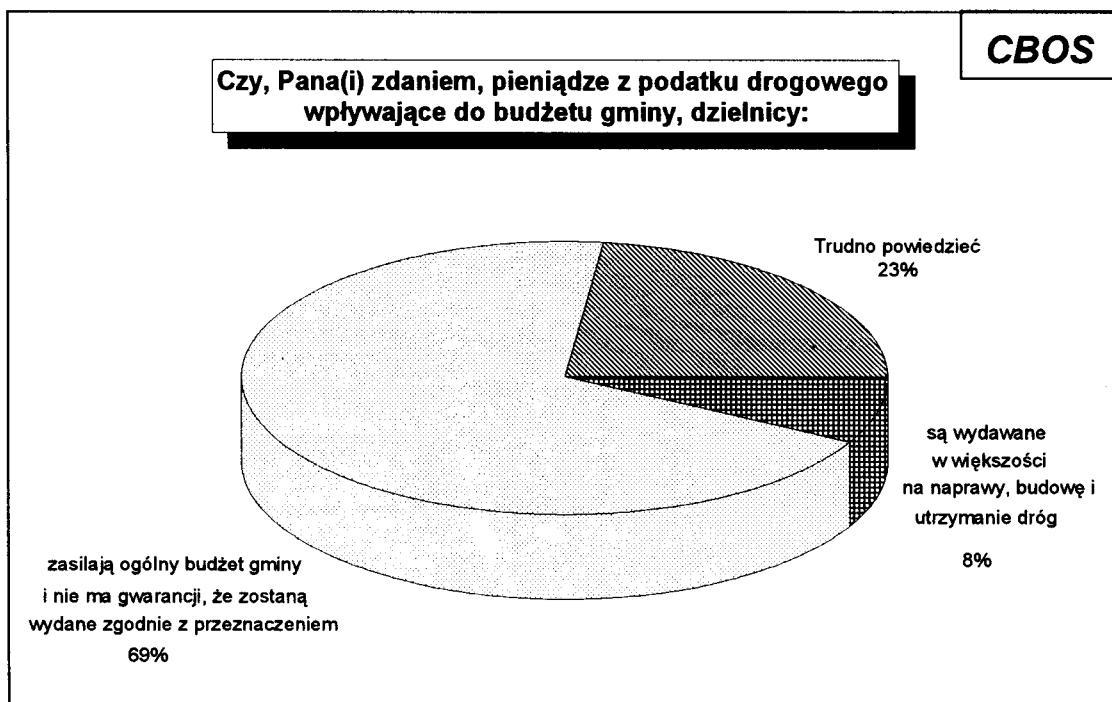
Część respondentów dostrzega w nowym rozwiązaniu szansę na większą ściągalność podatku, w tym pobieranie opłat od osób nie ponoszących obecnie żadnych kosztów za poruszanie się po drogach - zagranicznych turystów i transportu międzynarodowego.

Niewiele osób mówi wprost, że podatek drogowy wliczony w cenę benzyny będzie dla właścicieli samochodów korzystniejszy, niższy niż płacony w obecnej formie. O coś podobnego chodzi prawdopodobnie przynajmniej

części respondentów, twierdzących, że kto więcej jeździ, powinien więcej płacić. Każdy bowiem będzie miał szansę regulować wysokość podatku, ograniczając jeżdżenie samochodem, co będzie korzystne dla tzw. niedzielnych kierowców i osób sezonowo używających tego środka lokomocji.

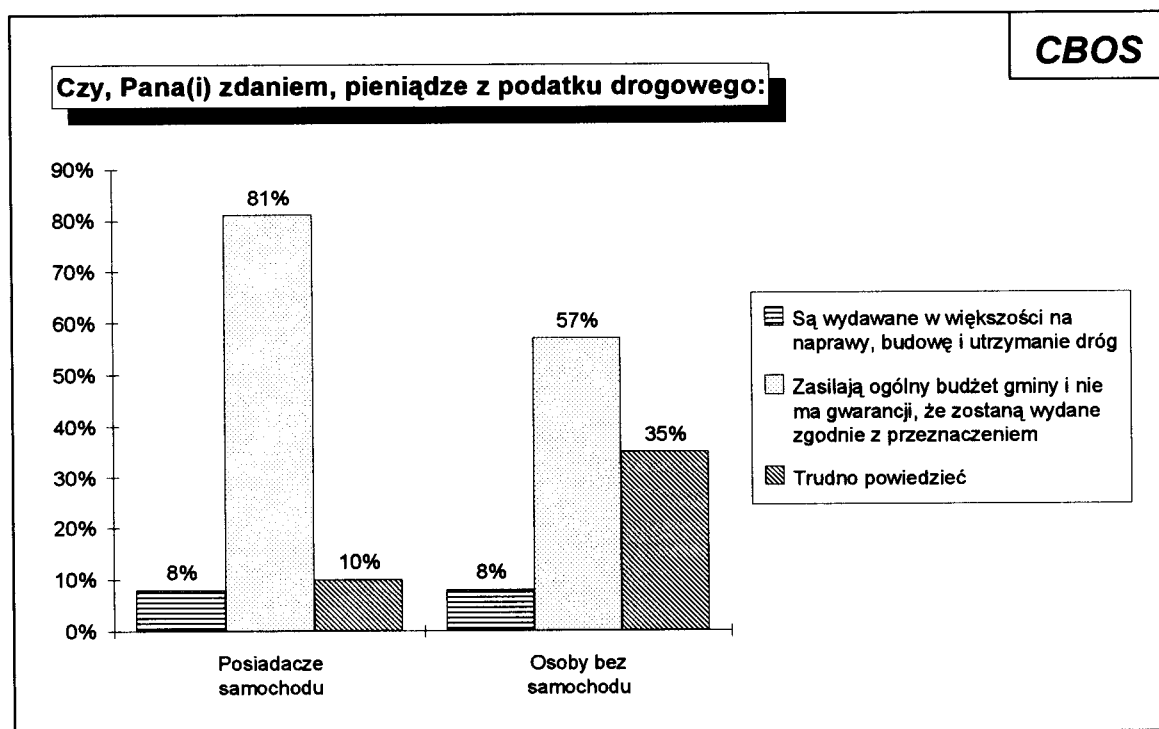
Na ogół właściciele samochodów oraz osoby nie zainteresowane tym podatkiem stosują podobną argumentację przy uzasadnianiu swoich wyborów. Wyjaśnienia mają częściej charakter ogólny, niewiele wypowiedzi dotyczy praktycznych konsekwencji płacenia podatku. Konkretnych odpowiedzi udzielają częściej użytkownicy samochodów, na przykład takich, że nowy podatek będzie wyższy dla osób intensywnie jeżdżących czy korzystających z różnego rodzaju ulg obowiązujących obecnie (m.in. dla inwalidów).

Co dzieje się z pieniędzmi pochodzącymi z podatku drogowego? Czy, jak by wynikało z nazwy podatku, przeznaczone są one na potrzeby osób zmotoryzowanych, na budowę i konserwację dróg czy też raczej stanowią opłatę od samochodu, nie powiązaną z wydatkami na te cele.



Ponad dwie trzecie respondentów jest nastawionych sceptycznie do tego, że pieniądze z podatku drogowego służą bezpośrednio osobom zmotoryzowanym. Takie przekonanie wyrażają częściej mężczyźni niż kobiety, mieszkańcy miast niż osoby mieszkające na wsi, częściej kadra kierownicza, pracownicy umysłowi i prywatni przedsiębiorcy niż osoby z innych grup zawodowych. Im wyższe wykształcenie respondentów, tym ten sceptycyzm jest większy.

Właściciele samochodów, w porównaniu z ogółem badanych i osobami nie mającymi samochodu, częściej są zdania, że pieniądze z podatku nie są przeznaczane bezpośrednio na poprawę stanu dróg.



Tylko ok. co dziesiąty posiadacz samochodu jest przekonany, że jego pieniądze na podatek drogowy przyczyniają się do poprawy stanu dróg, po których jeździ. Zdecydowana większość zmotoryzowanych Polaków (81%) wyraża swoje wątpliwości w tej kwestii. Może to osłabiać motywację do płacenia podatku, a nawet wywoływać poczucie, że jest to podatek zbędny albo niesprawiedliwy. Osoby nie posiadające samochodu częściej nie mają

zdania w kwestii przeznaczenia pieniędzy z podatku drogowego, niemniej również w większości przychylają się do opinii o braku związku między podatkiem drogowym a wydatkami na utrzymanie dróg.

Zastąpienie obecnego podatku drogowego nowym podatkiem, wliczonym w cenę benzyny, byłoby prawdopodobnie dobrze przyjęte przez właścicieli samochodów. Zasada, kto więcej jeździ, powinien więcej płacić, jest odbierana jako bardziej naturalna i sprawiedliwa niż podatek od posiadania samochodu, tym bardziej że stary podatek - w przekonaniu większości osób zmotoryzowanych - nie służy ich potrzebom. Być może zmiana zmniejszająca zauważalność tego podatku osłabi poczucie dyskomfortu płacenia za coś, czego się *de facto* nie otrzymuje - właściwej konserwacji i poprawy stanu dróg w kraju.

A N E K S

PODZIAŁ NA REGIONY W BADANIACH CBOS

1. Region północny:

09 woj. elbląskie
10 woj. gdańskie
17 woj. koszalińskie
26 woj. olsztyńskie
39 woj. słupskie
41 woj. szczecińskie

2. Region zachodni:

11 woj. gorzowskie
12 woj. jeleniogórskie
20 woj. legnickie
45 woj. wałbrzyskie
47 woj. wrocławskie
49 woj. zielonogórskie

3. Region środkowozachodni:

05 woj. bydgoskie
13 woj. kaliskie
16 woj. konińskie
21 woj. leszczyńskie
29 woj. pilskie
32 woj. poznańskie
44 woj. toruńskie
46 woj. wrocławskie

4. Region środkowy:

01 woj. warszawskie
07 woj. ciechanowskie
24 woj. łódzkie
30 woj. piotrkowskie
31 woj. płockie
34 woj. radomskie
37 woj. sieradzkie
38 woj. skierniewickie

5. Region wschodni:

02 woj. bielsko-podlaskie
03 woj. białostockie
06 woj. chełmskie
22 woj. lubelskie
23 woj. łomżyńskie
28 woj. ostrołęckie
36 woj. siedleckie
40 woj. suwalskie
48 woj. zamojskie

6. Region południowo-wschodni:

15 woj. kieleckie
18 woj. krakowskie
19 woj. krośnieńskie
25 woj. nowosądeckie
33 woj. przemyskie
35 woj. rzeszowskie
42 woj. tarnobrzeskie
43 woj. tarnowskie

7. Region południowo-zachodni:

04 woj. bielskie
08 woj. częstochowskie
14 woj. katowickie
27 woj. opolskie

Tabela 1. Czy Pana(i) samochód posiada autocasco?
(%)

	Tak	Nie	Liczba osób
Ogółem	37	63	464
Płeć			
Mężczyźni	32	68	214
Kobiety	41	59	250
Wiek			
do 24 lat	36	64	44
25-34	33	67	94
35-44	38	63	152
45-54	35	65	86
55-64	47	53	51
65 lat i więcej	35	65	37
Miejsce zamieszkania			
Wieś	27	73	171
Miasto do 20 tys.	61	39	54
od 21 do 100 tys.	38	62	110
101-500 tys.	38	62	73
501 tys. i więcej mieszk.	39	61	56
Region			
Północny	37	63	54
Zachodni	36	64	50
Środkowo-zachodni	37	63	91
Środkowy	42	58	66
Wschodni	30	70	40
Południowo-wschodni	25	75	85
Południowo-zachodni	49	51	78
Wykształcenie			
Podstawowe	32	68	110
Zasadnicze zawodowe	33	67	128
Średnie	39	61	160
Wyższe	48	52	66
Grupa społ.-zaw. pracujący			
Kadra kier., inteligencja	44	56	54
Prac. umysł. niż. szczebla	35	65	63
Pracownicy fiz.- umysł.	43	57	35
Robotnicy wykwalifikowani	28	72	36
Robotnicy niewykwalifik.	31	69	16
Rolnicy	29	71	51
Prywatni przedsiębiorcy	32	68	28
Bierni zawodowo			
Renciści i emeryci	41	59	92
Uczniowie i studenci	50	50	18
Bezrobotni	17	83	30
Gospodynie domowe i inni	46	54	41
Dochody na jedną osobę			
Poniżej 750 tys. zł	22	78	76
750 tys. - 1249 tys.	29	71	121
1250 tys. - 1749 tys.	37	63	89
1750 tys. - 2249 tys.	46	54	72
2250 tys. i powyżej	50	50	98
Ocena własnych war. mater.			
Złe	29	72	200
Średnie	41	59	174
Dobre	48	52	90
Zainteresowanie polityką			
Duże	36	64	59
Średnie	35	65	218
Małe lub żadne	40	60	187
Udział w prakt. religijnych			
Kilka razy w tygodniu	41	59	17
Raz w tygodniu	34	66	290
Kilka razy w roku	46	54	114
W ogóle nie uczestniczy	28	72	43
Poglądy polityczne			
Lewica	39	61	110
Centrum	33	67	144
Prawica	41	59	110
Trudno powiedzieć	36	64	100

Tabela 2. Czy, Pana(i) zdaniem, podatek drogowy powinien:
 1 - być płacony jak dotychczas, jako jednorazowa składka,
 której wysokość zależy od pojemności silnika samochodu
 2 - być wliczony w cenę benzyny

(%)

	1	2	Trudno powiedzieć	Liczba osób
Ogółem	20	60	20	1169
Płeć				
Mężczyźni	19	70	12	521
Kobiety	21	53	26	648
Wiek				
do 24 lat	27	62	11	131
25-34	17	74	9	178
35-44	19	67	14	306
45-54	29	55	16	195
55-64	17	54	29	175
65 lat i więcej	16	45	40	184
Miejsce zamieszkania				
Wieś	22	57	21	440
Miasto do 20 tys.	23	57	20	122
od 21 do 100 tys.	17	67	15	256
101-500 tys.	17	60	23	183
501 tys. i więcej mieszk.	21	60	19	168
Region				
Północny	19	61	19	142
Zachodni	18	67	15	115
Środkowozachodni	21	65	13	164
Środkowy	20	51	29	219
Wschodni	18	54	27	131
Południowo-wschodni	28	59	13	186
Południowo-zachodni	16	66	18	212
Wykształcenie				
Podstawowe	20	48	33	454
Zasadnicze zawodowe	24	66	10	304
Średnie	18	69	12	313
Wyższe	18	72	11	98
Grupa społ.-zaw. pracujący				
Kadra kier., inteligencja	18	72	10	82
Prac.umysł.niż.szczębla	18	72	10	99
Pracownicy fiz.-umysł.	11	79	9	58
Robotnicy wykwalifikowani	15	75	9	91
Robotnicy niewykwalifik.	24	52	24	55
Rolnicy	28	61	11	111
Prywatni przedsiębiorcy	19	72	8	39
Bierni zawodowo				
Renciści i emeryci	19	47	34	386
Uczniowie i studenci	18	77	5	41
Bezrobotni	28	60	11	115
Gospodynie domowe i inni	18	59	23	88
Dochody na jedną osobę				
Poniżej 750 tys.zł	24	56	20	226
750 tys. - 1249 tys.	23	57	20	324
1250 tys. - 1749 tys.	20	56	23	250
1750 tys. - 2249 tys.	16	60	25	174
2250 tys. i powyżej	15	76	9	184
Ocena własnych war. mater.				
Złe	19	57	24	595
Średnie	23	61	16	425
Dobre	15	74	11	149
Zainteresowanie polityką				
Duże	11	80	9	123
Średnie	20	68	12	485
Małe lub żadne	22	49	29	562
Udział w prakt. religijnych				
Kilka razy w tygodniu	11	55	34	52
Raz w tygodniu	21	59	20	716
Kilka razy w roku	19	63	18	292
W ogóle nie uczestniczy	21	61	17	107
Poglądy polityczne				
Lewica	16	73	11	253
Centrum	24	60	16	349
Prawica	20	70	10	258
Trudno powiedzieć	20	42	39	309

Tabela 3. Czy, Pana(i) zdaniem, pieniądze z podatku drogowego wpływające do budżetu gminy, dzielnicy:
1 - są wydawane w większości na naprawy, budowę i utrzymanie dróg,
2 - zasilają ogólny budżet gminy i nie ma gwarancji, że zostaną wydane zgodnie z przeznaczeniem

(%)

	1	2	Trudno powiedzieć	Liczba osób
Ogółem	8	69	23	1169
Płeć				
Mężczyźni	9	74	17	522
Kobiety	7	65	28	647
Wiek				
do 24 lat	5	80	15	129
25-34	9	81	11	179
35-44	9	77	15	307
45-54	9	73	18	196
55-64	8	60	33	175
65 lat i więcej	8	42	50	184
Miejsce zamieszkania				
Wieś	12	63	25	441
Miasto do 20 tys.	3	78	20	123
od 21 do 100 tys.	7	72	21	254
101-500 tys.	7	71	23	183
501 tys. i więcej mieszk.	5	71	24	168
Region				
Północny	4	76	20	142
Zachodni	3	85	13	115
Środkowo-zachodni	12	72	16	163
Środkowy	6	66	29	219
Wschodni	8	60	32	131
Południowo-wschodni	12	66	21	186
Południowo-zachodni	9	65	27	213
Wykształcenie				
Podstawowe	9	51	40	455
Zasadnicze zawodowe	11	75	15	302
Średnie	6	82	12	313
Wyższe	3	93	4	98
Grupa społ.-zaw. pracujący				
Kadra kier., inteligencja	2	93	5	82
Prac.umyśl.niż.szczebla	5	86	9	99
Pracownicy fiz.-umysł.	7	77	16	58
Robotnicy wykwalifikowani	9	77	14	92
Robotnicy niewykwalifik.	4	67	29	55
Rolnicy	15	65	20	111
Prywatni przedsiębiorcy	5	93	2	39
Bierni zawodowo				
Renciści i emeryci	9	52	40	387
Uczniowie i studenci	0	90	10	41
Bezrobotni	14	71	15	113
Gospodynie domowe i inni	6	73	21	88
Dochody na jedną osobę				
Poniżej 750 tys.zł	13	58	28	225
750 tys. - 1249 tys.	10	66	24	325
1250 tys. - 1749 tys.	6	71	23	250
1750 tys. - 2249 tys.	3	68	30	174
2250 tys. i powyżej	5	85	10	184
Ocena własnych war. mater.				
Złe	8	63	28	594
Średnie	8	72	20	426
Dobre	7	83	10	149
Zainteresowanie polityką				
Duże	5	80	15	123
Średnie	9	75	16	486
Małe lub żadne	8	61	31	560
Udział w prakt. religijnych				
Kilka razy w tygodniu	11	54	35	52
Raz w tygodniu	9	67	24	717
Kilka razy w roku	7	73	20	291
W ogóle nie uczestniczy	4	79	17	107
Poglądy polityczne				
Lewica	9	83	8	253
Centrum	7	71	22	350
Prawica	11	71	18	258
Trudno powiedzieć	5	53	42	308