

Lažne i obmajujuće informacije o električnim vozilima u mediteranskom dijelu Evrope

Uvidi iz Španije, Francuske, Italije,
Grčke, Hrvatske i Crne Gore



Lažne i obmajujuće informacije o električnim vozilima u mediteranskom dijelu Evrope

Uvidi iz Španije, Francuske, Italije,
Grčke, Hrvatske i Crne Gore

Autori:

Faktograf.hr

Raskrinkavanje.me



Ovaj izvještaj je finansiran od strane Evropske klimatske fondacije u partnerstvu sa Evropskom mrežom za provjeru činjenica i standarde (EFCSN).

Novembar, 2025.

Sadržaj:

4	Sažetak
5	Uvod
9	Podaci, metodologija i ograničenja
11	Informativni listovi o državama
17	Izvještavanje o provjeri činjenica
18	Dominantni narativi
20	Korelacije i pokretači lažnih i obmanjujućih informacija
23	Sažetak nalaza po zemljama
25	Zaključak
26	Izvori

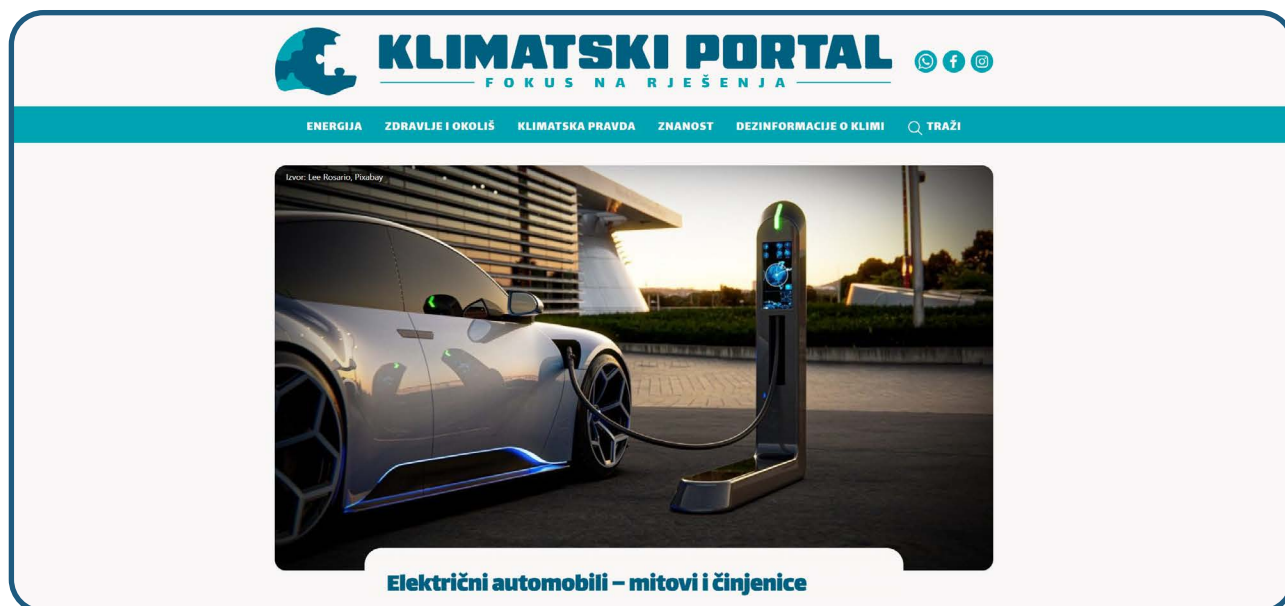
Ovaj izvještaj predstavlja analizu lažnih i obmanjujućih informacija u vezi s električnim vozilima u šest mediteranskih zemalja: Španiji, Francuskoj, Italiji, Grčkoj, Hrvatskoj i Crnoj Gori. U svrhu analize, prikupili smo relevantne provjere činjenica iz baze podataka Euro Climate Check Evropske mreže za standarde provjere činjenica (engl. skr. EFCSN) i uporedili ih sa skupom pokazatelja na nivou svake zemlje (povjerenje, usvajanje električnih vozila, pristup infrastrukturi i BDP). Nalazi ukazuju na to da je obim lažnih i obmanjujućih informacija neujednačen, a narativi se uglavnom grupišu u tri porodice: (1) električna vozila su nebezbedna/nepouzdana; (2) klimatske politike su štetne ili besmislene; (3) naučna saznanja o električnim vozilima su nepouzdana. Dominantni narativ se razlikuje u zavisnosti od konteksta, pa tako tvrdnje o sigurnosti/pouzdanosti prevladavaju u Španiji, Italiji, Hrvatskoj i Crnoj Gori; tvrdnje koje odražavaju skeptičnost prema nauci dominiraju u Grčkoj, a tvrdnje o klimatskim politikama dominantne su u Francuskoj. Čini se da neki od pokazatelja na nivou zemalja koje smo odabrali za posmatranje doprinose nastanku i oblikovanju lažnih i obmanjujućih informacija, dok drugi ne pokazuju jasnu vezu s tim. Zaključujemo da obim lažnih i obmanjujućih informacija, kao i sadržaj narativa zasnovanih na lažnim i obmanjujućim informacijama o električnim vozilima, u velikoj mjeri zavise od specifičnog nacionalnog konteksta u kome se vodi debata o električnim vozilima, što znači da i mjere ublažavanja moraju biti prilagođene svakom konkretnom kontekstu.

Iz perspektive klimatologā, mapa puta je jasna: globalnu ekonomiju moramo učiniti niskokarbonskom i to što je prije moguće. Ako svijet želi da postigne ciljeve utvrđene u Pariskom sporazumu, karbonska neutralnost mora se postići najkasnije do sredine ovog vijeka. Prioriteti za dekarbonizaciju podjednako su jasni: većina emisija gasova sa efektom staklene bašte (GHG) potiče iz energetike, poljoprivrede i saobraćaja.

Preovlađujući naučni konsenzus o klimatskim promjenama trebalo bi da bude dovoljan razlog za hitnu akciju. Ipak, čini se da upozorenja naučnika do sada nisu uzimana u obzir dovoljno ozbiljno. Prema izvještaju UN-a iz 2024. godine, trenutni kurs politika vodi svijet ka zagrijavanju od 2,6 do 3,1 °C do kraja ovog vijeka [1]. Pariski sporazum, koji je usvojila gotovo svaka zemlja svijeta, postavlja cilj u pogledu ograničavanja zagrijavanja na 1,5 °C, da se porast temperature zadrži što je moguće bliže tom pragu i ispod 2 °C – budući da i najmanje povećanje, čak i za desetinu stepena, ima ozbiljne posljedice po stvarni svijet.

Mnogo je razloga zbog kojih prelazak na čistiju ekonomiju s manjim udjelom ugljenika nema željenu dinamiku. Najočigledniji je činjenica da je riječ o skupoj tranziciji. Procjenjuje se da će samo energetska tranzicija neophodna za ograničavanje zagrijavanja na 1,5 °C zahtijevati prosječno ulaganje od 5,6 biliona dolara godišnje do kraja decenije [2]. Ipak, cijena bi vjerovatno bila manji izazov kada bi zaista postojao globalni konsenzus o ozbiljnosti ovog problema. Umjesto toga, čini se da podjela raste, sa sve više izabranih političara koji sumnjaju u nauku o klimatskim promjenama i redovno pribjegavaju lažnim i obmanjujućim informacijama dok to čine. Ova podjela oko teme koja je očigledno hitno pitanje svjedoči o efikasnosti organizovane kampanje lažnih i obmanjujućih informacija o klimi, koja traje decenijama i čiji su mehanizmi dobro dokumentovani [3, 4, 5]. Kako je vrijeme prolazilo, narativ kampanje se mijenjao. Prvobitno otvoreno poricanje klimatskih promjena preraslo je u nove oblike lažnih i obmanjujućih informacija. Nakon što su efekti klimatskih promjena postali vidljivi golim okom, u obliku rekordnih vrućina i povećane prijetnje od ekstremnih vremenskih prilika, novi oblik poricanja počeo je da uzima maha [6]. Ovi novi narativi bili su nijansirani od prethodno dominantne pojednostavljene tvrdnje „klimatske promjene su prevara“. Oni uključuju pokušaje da se naruši kredibilitet stručnjaka i ospori korisnost klimatskih politika, kao i da se diskredituju nove tehnologije koje mogu doprinijeti dekarbonizaciji – poput solarnih panela, vjetroelektrana, toplotnih pumpi i električnih vozila. Upravo će i posljednja pomenuta tehnologija biti predmet ove analize.

Električna vozila (EV) predstavljaju kamen temeljac evropske strategije za dekarbonizaciju saobraćaja. Ipak, javna rasprava o usvajanju istih u sjenci je brojnih lažnih i obmanjujućih informacija. Širom svijeta i Evrope kruže lažne ili obmanjujuće tvrdnje o tehnologijama usmjerenim na potrošače čije je usvajanje neophodno kako bi se prilagodili i prevazišli izazovi koje donose klimatske promjene. Električna vozila nisu izuzetak: njihova sigurnost i pouzdanost, uticaj na životnu sredinu, kao i politike koje ih promovišu, redovna su tema lažnih i obmanjujućih informacija na internetu [7, 8].



Vodeći mediji nerijetko su zauzimali neprijateljski ton ili objavljivali obmanjujuće izvještaje o električnim vozilima, a društveni mediji preplavljeni su mitovima, među kojima je najčešći onaj da električna vozila nisu bezbjedna jer se njihove baterije često zapale ili eksplodiraju. Takvi narativi mogu ozbiljno narušiti povjerenje javnosti u tehnologiju električnih vozila i usporiti sprovođenje klimatskih mjera u sektoru saobraćaja [9]. Razumijevanje ovih narativa i faktora koji određene zemlje ili javnost čine podložnijima njima, od suštinskog je značaja za suzbijanje lažnih i obmanjujućih informacija i obezbjeđivanje informisane javne debate o neophodnosti dekarbonizacije saobraćaja prelaskom s fosilnih goriva na čistije i održivije izvore energije.



Ovaj izvještaj predstavlja analizu informacija o električnim vozilima u šest evropskih mediteranskih zemalja (Španija, Italija, Francuska, Grčka, Hrvatska i Crna Gora). naliza se zasniva na podacima iz baze Euro Climate Check, koja sadrži provjerene članke o lažnim i obmanjujućim informacijama o klimatskim pitanjima, uključujući one koji se odnose na električna vozila, a koju vodi Evropska mreža za standarde provjere činjenica (EFCSN).

Izbor ovih zemalja nije slučajna. Kada je riječ o uticajima klimatskih promjena, mediteranska regija predstavlja jedno od svjetskih „žarišta“, što iziskuje hitne mjere ublažavanja i prilagođavanja njihovim efektima. Kako lažne i obmanjujuće informacije mogu ugroziti ove napore, fokus istraživanja usmjeren je upravo na grupu evropskih mediteranskih zemalja koje, iako geografski, politički, ekonomski i infrastrukturno različite, dijele sličnu klimu i zajedničke izazove.

U ovom istraživanju ispitujemo rasprostranjenost lažnih i obmanjujućih informacija o električnim vozilima u svakoj od posmatranih zemalja, identifikujemo dominantne narative i analiziramo način na koji se ovi obrasci prepliću sa specifičnim kontekstom svake države. U obzir uzimamo nivo javnog povjerenja u institucije i medije, stopu usvajanja električnih vozila, dostupnost infrastrukture za punjenje, kao i širi skup socioekonomskih faktora – poput prosječnog bogatstva stanovništva i stanja razvoja željezničke saobraćajne mreže. Cilj je da se otkrije šta podstiče širenje lažnih i obmanjujućih informacija o električnim vozilima u različitim okruženjima i da se ispita da li faktori poput niskog povjerenja u institucije ili niske stope usvajanja električnih vozila čine određenu zemlju podložnijom određenim oblicima lažnih i obmanjujućih informacija i širim narativima koje one stvaraju.

Nedavni izvještaj Evropske mreže za standarde provjere činjenica (EFCSN) potvrđuje da su električna vozila glavna meta klimatskih lažnih i obmanjujućih informacija širom Evrope [10]. Ove poruke često prelaze državne granice, a isti obrasci narativa – poput onih o zapaljivosti baterija, „prijava“ proizvodnji, nedostatku infrastrukture ili navodnoj neodrživosti tehnologije – ponavljaju se u više zemalja, uz prilagođavanje lokalnom društvenom i političkom kontekstu. Takve razlike ukazuju da domaći faktori imaju važnu ulogu u oblikovanju narativa o električnim vozilima koji postaju dominantni u javnom prostoru.

U tom kontekstu, sprovedena je analiza baze podataka Euro Climate Check kako bi se identifikovali obrasci u šest ciljnih zemalja, i kako bi se došlo do odgovora na niz pitanja. Koje vrste lažnih i obmanjujućih informacija o električnim vozilima su najčešće u mediteranskoj Evropi? Kako i zašto se lažne i obmanjujuće informacije šire različitim intenzitetom među zemljama i regionima sa sličnom klimom, ali različitim političkim, ekonomskim i infrastrukturnim karakteristikama? Na koji način lažne i obmanjujuće informacije koreliraju s nivoom povjerenja u medije i institucije, stopom usvajanja električnih vozila i razvijenošću infrastrukture za punjenje? Da li zemlje s većim brojem električnih vozila i boljom infrastrukturom bilježe manji intenzitet lažnih i obmanjujućih informacija (ili drugačije dominantne narative) u odnosu na zemlje u kojima su električna vozila još uvijek rijetkost? Nalazi su tumačeni kroz prizmu ovih pitanja, s ciljem da se prepoznaju uzročne veze i potencijalna objašnjenja. Ispitivanjem ovih obrazaca, želimo da rasvijetlimo razloge zbog kojih određeni narativi snažnije odjekuju u pojedinim sredinama, te da ukažemo na njihove implikacije po napore u borbi protiv lažnih i obmanjujućih informacija. U konačnici, analiza informacija o električnim vozilima u šest evropskih mediteranskih zemalja ima za cilj da doprinese oblikovanju efikasnijih strategija za suzbijanje lažnih i obmanjujućih narativa.

Podaci, metodologija i ograničenja

Izvori podataka

Sastavili smo skup podataka koji proističu iz članaka koji se bave lažnim i obmanjujućim informacijama o električnim vozilima, objavljenih u periodu od marta 2023. do oktobra 2025. godine. Članci su preuzeti iz EFCSN-ovog repozitorijuma Euro Climate Check, koji je filtriran prema zemlji, tematskoj oblasti („saobraćaj“) i podtemi („električni automobili“). Svi članci u našem **skupu podataka** potiču od organizacija članica Evropske mreže za standarde provjere činjenica (EFCSN) iz šest zemalja: **Španije, Italije, Francuske, Grčke, Hrvatske i Crne Gore**. Članci koji se odnose na klimatske lažne i obmanjujuće informacije u Crnoj Gori nisu bili uključeni u EFCSN-ovu bazu podataka, te su prikupljeni direktnim pristupom arhivi [Raskrinkavanje.me](https://raskrinkavanje.me) jedine crnogorske organizacije za provjeru činjenica koju je verifikovao EFCSN. Ukupno gledano, **ovaj skup podataka obuhvata 34 članka – i provjere činjenica i preventivno raskrinkavanje lažnih i obmanjujućih informacija** – koji se bave lažnim ili obmanjujućim tvrdnjama o električnim vozilima, a koje su izradile profesionalne platforme za provjeru činjenica. Za svaki objavljeni članak, naš skup podataka bilježi zemlju, datum, izvor, naslov članka, da li se radi o provjeri činjenica ili preventivnom raskrinkavanju lažnih i obmanjujućih informacija, i kategorizaciju po narativu. Vrijedi napomenuti da EFCSN-ov repozitorijum Euro Climate Check obuhvata ukupno 53 članka objavljena u ovoj potkategoriji. Trideset tih članaka (56%) dolazi iz pet zemalja koje smo odabrali za posmatranje (ne računajući četiri članka iz Crne Gore, koji su prikupljeni odvojeno).

Ove zemlje su odabrane jer nam je cilj da ispitamo kako se lažne i obmanjujuće informacije u vezi s električnim vozilima šire u zemljama Mediterana, poznatim kao „žarište“ globalnog zagrijavanja, kao i da pokušamo da prepoznamo faktore koji bi mogli uticati na njihovo širenje. Dakle, paralelno s tim, prikupili smo **pokazatelje na nivou zemalja** koji predstavljaju faktore koji bi mogli uticati na širenje ili primjenu informacija o električnim vozilima: konkretno, prikupili smo mjere javnog povjerenja u medije i vladine institucije, podatke o usvajanju električnih vozila i dostupnosti stanica za punjenje, podatke o razvoju željezničke infrastrukture i BDP-u po glavi stanovnika. Podaci su preuzeti iz relevantnih izvora kao što su Evropsko udruženje proizvođača automobila (ACEA), Evropska opservatorija za alternativna goriva (EAFO), Eurostat, Svjetska banka i drugi. Kompletan pregled korišćenih izvora naveden je na kraju izvještaja, u poglavlju „Izvori“.

Ovi pokazatelji su odabrani jer se smatra da značajno utiču na javni diskurs o električnim vozilima. Poznato je da je nivo institucionalnog povjerenja jedan od ključnih faktora u širenju lažnih i obmanjujućih informacija, koje se uspješnije propagiraju u okruženju niskog povjerenja. Podaci o stepenu usvajanja električnih vozila (kao što su udio električnih vozila u saobraćaju ili broj stanica za punjenje) pružaju uvid u to koliko je ova tehnologija poznata ili nova građanima. Razvijenost željezničke infrastrukture ukazuje na stepen zavisnosti od automobila u svakodnevnom prevozu, dok BDP po glavi stanovnika služi kao dobar pokazatelj pristupačnosti automobila za stanovništvo određene zemlje.

Metodologija

Naša analiza sprovedena je u nekoliko koraka. Prvo smo **kvantifikovali obim lažnih i obmanjujućih informacija** u vezi s električnim vozilima u svakoj zemlji, identifikujući koliko se članaka o toj temi nalazi u bazi podataka EFCSN-a. Ovaj pokazatelj služi kao zamjena za procjenu toga koliko je problem lažnih i obmanjujućih informacija o električnim vozilima bio prisutan u javnom diskursu pojedine zemlje (uzimajući u obzir da broj članaka može takođe odražavati aktivnost organizacija za provjeru činjenica, njihove kapacitete, kao i uredničke i metodološke preferencije). Zatim smo sproveli analizu **sadržaja narativa**: svaki članak označen je jednom ili više narativnih kategorija. Na taj način identifikovali smo najčešće teme narativa u cjelini i utvrdili koji su narativi bili dominantni u svakoj zemlji. U skup podataka odlučili smo da uključimo ne samo provjere činjenica, već i sadržaje koji preventivno razotkrivaju potencijalne lažne i obmanjujuće informacije (engl. prebunks). Iako provjere činjenica predstavljaju pouzdaniji pokazatelj obima lažnih i obmanjujućih informacija o električnim vozilima, jer nastaju kao reakcija na konkretne netačne tvrdnje, sadržaji koji preventivno razotkrivaju potencijalne lažne i obmanjujuće informacije mogu pružiti dodatni uvid u učestalost i prirodu određenih narativa zasnovanih na lažnim i obmanjujućim informacijama (budući da odražavaju stručno prosuđivanje onih koji se bave provjerom činjenica o vrstama narativa koji su bili uobičajeni u prošlosti i za koje se može očekivati da će se ponovo pojavljivati u budućnosti).

Na kraju, ispitali smo **kako se pokazatelji na nivou zemalja mogu dovesti u vezu** sa brojem članaka i vrstama narativa koje smo analizirali. S obzirom na mali broj zemalja, riječ je o kvalitativnoj korelacionoj analizi. Cilj nije statistička potvrda, već identifikovanje obrazaca. Tokom cijelog istraživanja, zapažanja su potkrijepljena podacima iz našeg skupa članaka i relevantnim eksternim izvorima. Svi korišćeni podaci odnose se na posljednju dostupnu godinu.

Ograničenja

Naša analiza zasniva se na provjerenim člancima, koji predstavljaju posredan pokazatelj obima i sadržaja lažnih i obmanjujućih informacija u vezi s električnim vozilima. Ovaj uzorak odražava ono što su organizacije za provjeru činjenica prepoznali kao prioritet, a ne cjelokupni spektar obmanjujućeg sadržaja. Posljedično, rezultati mogu varirati u zavisnosti od broja, kapaciteta i uredničkih pristupa organizacija za provjeru činjenica u svakoj zemlji. Takođe, zbog ograničenog broja posmatranih zemalja i malog uzorka provjerenih članaka, uočeni obrasci ne bi se smjeli tumačiti kao dokaz uzročnosti. Pojedini pokazatelji na nivou zemlje potiču iz različitih referentnih godina, a postoje i određene praznine u podacima — naročito za Crnu Goru u evropskim bazama — što dodatno ograničava mogućnost direktnog poređenja među zemljama.

Informativni listovi o državama

Španija

Povjerenje u vijesti, 2024: **31%**

Povjerenje u nacionalnu vladu, 2024: **29%**

Povjerenje u nacionalni parlament, 2024: **24%**

Povjerenje u lokalnu ili regionalnu vlast, 2024: **54%**

Udio električnih vozila u voznom parku putničkih automobila, 2023: **0,6%**

Udio električnih vozila u registracijama novih putničkih automobila, 2024: **16,8%**

Broj stanica za punjenje električnih vozila, 2024: **28 655**

Gustina nacionalnih željezničkih mreža, 2023: **32,1 m/km²**

Brze željezničke pruge, 2023: **3190 km**

BDP po glavi stanovnika, 2024: **35 297 \$**

Broj članaka u vezi s električnim vozilima: **13 provjera činjenica + 5 preventivnih raskrinkavanja lažnih i obmanjućih informacija**

De la recalificación a los coches eléctricos: la desinformación sobre los incendios que están asolando España

14 de agosto de 2025

Por Diego Navarro



Fotografía del incendio de Ourense, el 18 de agosto de 2025 / Fuente: Brais Lorenzo (EFE) | Montaje: Newtral.co



Pregunta a nuestro equipo de verificación

627 280 815

En portada



TRANSPARENCIA

El 75% de los alcaldes en España son hombres, pero las alcaldesas ganan un 13% más

4 min



ACTUALIDAD

Cuatro incógnitas y una certeza sobre la peste porcina africana que escala entre jabalíes de Cataluña

6 min



ACTUALIDAD

¿Puede saltar a humanos la peste porcina africana? Así se transmite realmente entre cerdos y jabalíes

3 min

Francuska

Povjerenje u vijesti, 2024: **29%**

Povjerenje u nacionalnu vladu, 2024: **19%**

Povjerenje u nacionalni parlament, 2024: **24%**

Povjerenje u lokalnu ili regionalnu vlast, 2024: **63%**

Udio električnih vozila u voznom parku putničkih automobila, 2023: **2,2%**

Udio električnih vozila u registracijama novih putničkih automobila, 2024: **16,90%**

Broj stanica za punjenje električnih vozila, 2024: **127.530**

Gustina nacionalnih željezničkih mreža, 2023: **43,6 m/km²**

Brze željezničke pruge, 2023: **2.748 km**

BDP po glavi stanovnika, 2024: **46.150,50 \$**

Broj članaka u vezi s električnim vozilima: **1 provjera činjenica + 2 preventivna raskrinkavanja lažnih i obmanjujućih informacija**

CLIMAT SANTÉ | VÉRIFICATIONS ÉCLAIRAGES

CLIMAT

Les voitures sont une source de pollution de l'air, particulièrement en ville

7 MAI 2025



PARTAGER

[FACEBOOK](#) [WHATSAPP](#) 

ÉDITEUR

 Anaïs Maréchal
Climate Editor, Science Feedback

INSCRIPTION À LA NEWSLETTER

Recevez nos analyses scientifiques directement dans votre boîte de réception.

[INSCRIPTION](#)

SOUTENIR NOTRE TRAVAIL

Italija

Povjerenje u vijesti, 2024: **36%**

Povjerenje u nacionalnu vladu, 2024: **31%**

Povjerenje u nacionalni parlament, 2024: **35%**

Povjerenje u lokalnu ili regionalnu vlast, 2024: **44%**

Udio električnih vozila u voznom parku putničkih automobila, 2023: **0,5%**

Udio električnih vozila u registracijama novih putničkih automobila, 2024: **4,16%**

Broj stanica za punjenje električnih vozila, 2024: **44.429**

Gustina nacionalnih željezničkih mreža, 2023: **56,5 m/km²**

Brze željezničke pruge, 2023: **1.097 km**

BDP po glavi stanovnika, 2024: **40 226 \$**

Broj članaka u vezi s električnim vozilima: **2 provjere činjenica**

Cerca

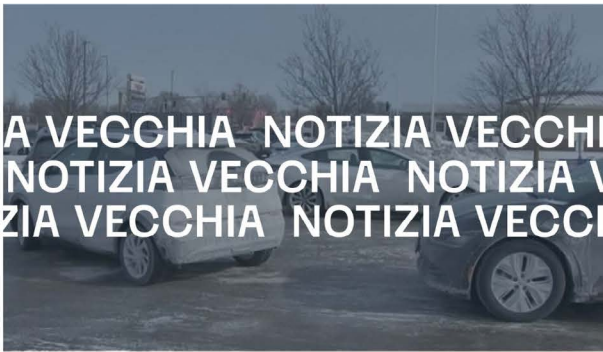
1 dicembre 2025 - 17:31

FACTA

ARTICOLIANTIBUFALEARGOMENTICHI SIAMOREDAGIONEPODCASTNEWSLETTER

11 DICEMBRE 2024

CONDIVIDI



La notizia delle auto elettriche a Chicago che non si ricaricano per il freddo intenso è vecchia

Grčka

Povjerenje u vijesti, 2024: **22%**

Povjerenje u nacionalnu vladu, 2024: **26%**

Povjerenje u nacionalni parlament, 2024: **26%**

Povjerenje u lokalnu ili regionalnu vlast, 2024: **32%**

Udio električnih vozila u voznom parku putničkih automobila, 2023: **0,2%**

Udio električnih vozila u registracijama novih putničkih automobila, 2024: **6,35%**

Broj stanica za punjenje električnih vozila, 2024: **4.268**

Gustina nacionalnih željezničkih mreža, 2023: **14 m/km²**

Brze željezničke pruge, 2023: **0 km**

BDP po glavi stanovnika, 2024: **24.752,10 \$**

Broj članaka u vezi s električnim vozilima: **2 provjere činjenica**

AFP ελληνικό Fact Check

Επικοινωνία Ελληνικά

Κλίμα

Κοινοποίηση: f X in



Αυτοκίνητα κατευθύνονται ανατολικά από το Λος Άντζελες σε ώρας αιχμής το βράδυ της 25ης Ιανουαρίου 2024 (AFP / Frederic J. BROWN)

Έκθεση δεν διαπίστωσε ότι τα ηλεκτρικά οχήματα ρυπαίνουν περισσότερο από τα βενζινοκίνητα

Hrvatska

Povjerenje u vijesti, 2024: **36%**

Povjerenje u nacionalnu vladu, 2024: **34%**

Povjerenje u nacionalni parlament, 2024: **32%**

Povjerenje u lokalnu ili regionalnu vlast, 2024: **45%**

Udio električnih vozila u voznom parku putničkih automobila, 2023: **0,4%**

Udio električnih vozila u registracijama novih putničkih automobila, 2024: **3%**

Broj stanica za punjenje električnih vozila, 2024: **1.378**

Gustina nacionalnih željezničkih mreža, 2023: **46,8 m/km²**

Brze željezničke pruge, 2023: **0 km**

BDP po glavi stanovnika, 2024: **23.931,50 \$**

Broj članaka u vezi s električnim vozilima: **5 provjera činjenica**

RAZOTKRIVENO

Švedski vozači Tesle čekaju u dugim redovima na punjenje jer tvrtka ne želi potpisati kolektivni ugovor

Autor/ica: Matea Grgurinović 10 siječnja, 2025

Zbog odbijanja kolektivnog ugovora sindikat električara odbija spojiti nove punjače kao dio akcije solidarnosti s članovima sindikata IF Metall.



Crna Gora

Povjerenje u vijesti, 2024: **46%**

Povjerenje u nacionalnu vladu, 2024: **41%**

Povjerenje u nacionalni parlament, 2024: **40,1%**

Povjerenje u lokalnu ili regionalnu vlast, 2024: **67%**

Udio električnih vozila u voznom parku putničkih automobila, 2023: **0,2%**

Udio električnih vozila u registracijama novih putničkih automobila, 2024: **0,24%**

Broj stanica za punjenje električnih vozila, 2024: **180**

Gustina nacionalnih željezničkih mreža, 2023: **18,4 m/km²**

Brze željezničke pruge, 2023: **0 km**

BDP po glavi stanovnika, 2024: **12.935,50 \$**

Broj članaka u vezi s električnim vozilima: **4 provjere činjenica**



Početna Politika (Kvazi) Nauka Svijet Klima AI

MANIPULISANJE ČINJENICAMA

Električni automobil se nije zapalio, zapaljen je

Otkako su električni automobili postali češća slika na drumovima širom svijeta, prati ih narativ da lako planu, odnosno da nijesu bezbjedni. Dominantnija je i teorija da električna vozila nijesu tako "zeleni", a o svemu tome smo već pisali.

AUTOR/KA: MARKO VUKAJLOVIĆ

24.04.2024.

Podijeli ovaj članak:

Podijeli



foto: pixabay

Izveštavanje o provjeri činjenica

Količina provjerenih lažnih i obmanjujućih informacija o električnim vozilima značajno se razlikovala među šest zemalja obuhvaćenih našim istraživanjem. Španija je imala ubjedljivo najveći broj lažnih tvrdnji o električnim vozilima koje su opovrgle organizacije za provjeru činjenica, kao i najveći broj objavljenih **preventivnih raskrinkavanja lažnih i obmanjujućih informacija**. Španske organizacije za provjeru činjenica objavile su ukupno 18 članaka – od čega 13 provjera činjenica i 5 **preventivnih raskrinkavanja lažnih i obmanjujućih informacija**. Nasuprot tome, Francuska je imala najmanji broj provjera činjenica, svega jednu. Francuske organizacije za provjeru činjenica su takođe objavile dva preventivna raskrinkavanja lažnih i obmanjujućih informacija na tu temu, što je ukupno tri članka. U Hrvatskoj su organizacije za provjeru činjenica objavile pet članaka o električnim vozilima, pri čemu su svi bili u formi provjere činjenica. Crna Gora je imala četiri objavljene provjere činjenica, dok su Grčka i Italija zabilježile po dvije. U našem uzorku u posmatranom periodu nisu pronađena objavljena preventivna raskrinkavanja lažnih i obmanjujućih informacija iz Hrvatske, Crne Gore, Italije ili Grčke.

Može se zaključiti da su lažne i obmanjujuće informacije o električnim vozilima bile prisutne u svim analiziranim zemljama, ali u vrlo različitom obimu. To pokazuje da ovaj fenomen nije imao podjednaku vidljivost u javnom diskursu svake zemlje. Ova razlika posebno dolazi do izražaja kada se uporede tri najveće, najmnogoljudnije i ekonomski najrazvijenije zemlje u uzorku – Španija, Francuska i Italija. Visok broj članaka u Španiji ukazuje na izuzetno aktivan javni i medijski diskurs o električnim vozilima, dok relativno mali broj objava iz Francuske i Italije ostavlja prostor za različita tumačenja.

Jedan od ključnih faktora koji treba uzeti u obzir jeste broj organizacija za provjeru činjenica verifikovanih od strane EFCSN-a u svakoj zemlji: pet u Španiji, tri u Francuskoj, dvije u Italiji, dvije u Hrvatskoj i jedna u Crnoj Gori. Logično je očekivati da će u zemljama s većim brojem aktivnih organizacija biti objavljeno i više provjera činjenica o klimatskim i saobraćajnim lažnim i obmanjujućim informacijama. Međutim, manji broj članaka ne mora nužno značiti manju prisutnost lažnih i obmanjujućih informacija, već može odražavati niži nivo prioriteta koji organizacije za provjeru činjenica daju ovoj temi.

U posmatranom periodu, Španija se istakla kao zemlja s najvećim obimom zabilježenih lažnih i obmanjujućih informacija o električnim vozilima – sa 52% svih članaka u našem uzorku. Slijede Hrvatska (15%), Crna Gora (12%), Francuska (9%), Italija (6%) i Grčka (6%). Takva raspodjela djeluje donekle neočekivano, jer su Hrvatska i Crna Gora znatno manje zemlje od Francuske i Italije, ali broj aktivnih organizacija za provjeru činjenica verifikovanih od EFCSN-a ne odstupa značajno: jedna u Crnoj Gori, dvije u Italiji i Hrvatskoj, te tri u Francuskoj.

Dominantni narativi

Svakom članku u našem skupu podataka dodijelili smo narativnu kategoriju koja opisuje stvarnu priču koja opisuje osnovnu poruku ili priču koju data lažnih i obmanjujućih informacija prenosi. Identifikovali smo tri glavna narativa:

1) „Električna vozila su nebezbedna i/ili nepouzdana“ – tvrdnje da su električni automobili opasni, nepouzdati ili nepraktični (na primjer, da su električna vozila sklona katastrofalnim zapaljenjima ili da ne mogu funkcionisati u određenim uslovima).

2) „Klimatske politike su štetne i/ili nepotrebne“ – tvrdnje usmjerene na vladine politike ili ekološke inicijative koje uključuju električna vozila, prikazujući ih kao nedjelotvorne ili čak štetne.

3) „Naučna saznanja o električnim vozilima su nepouzdana“ – tvrdnje koje iskrivljuju naučne činjenice o električnim vozilima (kao što je lažna tvrdnja da električna vozila zagađuju više od onih na fosilna goriva).

U cjelokupnom uzorku članaka, narativ o pouzdanosti i bezbednosti električnih vozila bio je daleko najzastupljeniji. Identifikovan je u 22 od ukupno 34 članka, od čega 14 u Španiji, tri u Hrvatskoj, tri u Crnoj Gori i dva u Italiji. Nijedan članak iz Grčke ni Francuske ne spada u ovu kategoriju narativa. Drugi po učestalosti bio je narativ o klimatskim politikama, prisutan u sedam članaka (četiri iz Španije, dva iz Francuske i jedan iz Hrvatske). Narativ o pouzdanosti naučnih nalaza javlja se u šest članaka (dva iz Grčke, po jedan iz Španije, Francuske, Hrvatske i Crne Gore).

Većina tvrdnji koje su organizacije za provjeru činjenica osporili ili preventivno raskrinkali oslanja se na strahove da su električna vozila sama po sebi nebezbedna ili tehnološki manjkava. Tvrdnje usmjerene na diskreditovanje klimatskih politika ili iskrivljavanje naučnih nalaza bile su podjednako zastupljene na ukupnom planu, ali ne i u svakoj zemlji. Na primjer, narativ o klimatskim politikama nije primijećen u Italiji, Grčkoj i Crnoj Gori, dok se narativ o nepouzdanosti naučnih nalaza ne pojavljuje u italijanskim člancima.

Jedine zemlje u kojima su prisutna sva tri narativa su Španija i Hrvatska. U obje zemlje najdominantniji je narativ o nebezbednosti i nepouzdanosti električnih vozila (14 članaka u Španiji i 3 u Hrvatskoj). U Španiji je drugi najčešći narativ o klimatskim politikama (četiri članka), dok se narativ o naučnoj pouzdanosti pojavljuje u jednom članku. U Hrvatskoj nijedan od preostala dva narativa ne dominira – oba su prisutna u po jednom članku.

U dvije zemlje zabilježen je samo jedan tip narativa. U Italiji, oba analizirana članka predstavljaju provjere činjenica o tvrdnjama da su električna vozila nebezbedna. U Grčkoj, obje objavljene provjere činjenica odnose se na istu lažnu i obmanjujuću informaciju – lažno tumačenje studije prema kojoj električna vozila navodno zagađuju više od onih na fosilna goriva.

U Francuskoj i Crnoj Gori prisutna su po dva od tri narativa. U Francuskoj dominira narativ o klimatskim politikama (2 članka), dok treći članak ima za cilj da diskredituje naučna saznanja u oblasti klimatologije. U Crnoj Gori, dominantan narativ je da su električna vozila nebezbedna (3 članka), dok četvrti članak pripada kategoriji narativa koji dovodi u pitanje pouzdanost naučnih dokaza.

Nije iznenađujuće što su se upravo ova tri narativa pokazala najdominantnijima. Nedavna istraživanja potvrđuju da su upravo ovakve vrste narativa – usmjerene na diskreditovanje nauke koja potvrđuje postojanje klimatskih promjena, na osporavanje politika namijenjenih njihovom ublažavanju, kao i na diskreditovanje „zelenih tehnologija“ poput električnih vozila – postale osnovne teme savremenih klimatskih lažnih i obmanjujućih informacija [11, 12]. Ove vrste narativa se ponekad opisuju kao „novo poricanje klime“. Dok je „staro poricanje“ Ove narative istraživači ponekad opisuju kao oblik „novog poricanja klimatskih promjena“. Dok je „staro poricanje“ nastojalo da negira samo postojanje klimatskih promjena, narativi novog poricanja su suptilniji – oni nevoljno prihvataju da problem postoji, ali ga umanjuju, prikazujući ga kao nedovoljno važnog i značajnog da bi se preduzele neke konkretne mjere.

Ukratko, većina zemalja obuhvaćenih ovom analizom bila je prvenstveno izložena narativu o bezbjednosti i pouzdanosti električnih vozila, koji ih prikazuje kao opasnu, nepouzdanu ili manjkavu tehnologiju. Izuzeci su Francuska i Grčka, gdje je dominantan bio skepticizam prema stvarnom uticaju električnih vozila na klimatske promjene i zagađenje. Ovi narativi često kombinuju elemente stvarnih činjenica s netačnostima i preuveličavanjima, što ih čini uvjerljivijima od potpuno izmišljenih tvrdnji (baterije se zaista mogu zapaliti i teško je ugasiti takav požar, a proizvodnja električnih vozila emituje gasove s efektom staklene bašte).

Kao ilustraciju, uzmimo najrasprostranjeniji narativ – onaj o bezbjednosti i pouzdanosti električnih vozila. Empirijski podaci o stvarnoj upotrebi pokazuju da se električna vozila kvare znatno rjeđe od automobila s motorima na fosilna goriva [13] a slučajevi zapaljenja su statistički mnogo rjeđi [14]. Ipak, kada do požara dođe, litijumske baterije predstavljaju ozbiljniji bezbjednosni rizik jer ih je izuzetno teško ugasiti [15]. Sličan obrazac vidljiv je i u drugom široko rasprostranjenom mitu – tvrdnji da električna vozila zapravo zagađuju više od konvencionalnih automobila. Djelimično je tačno da proces proizvodnje pojedinih električnih vozila oslobađa više gasova s efektom staklene bašte nego proizvodnja vozila s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem [16], ali to je prvenstveno posljedica zagađenja koje nastaje tokom eksploatacije sirovina za proizvodnju baterija [17]. Kada se, međutim, posmatra cijeli životni ciklus – od proizvodnje do upotrebe i odlaganja – naučna istraživanja jasno pokazuju da su električna vozila dugoročno znatno ekološki prihvatljivija [18]. Oni koji šire lažne i obmanjujuće informacije često zloupotrebljavaju ove nijanse, svjesno se fokusirajući na pojedine segmente šire slike kako bi ojačali željeni narativ i stvorili pogrešan utisak. Nakon što smo identifikovali dominantne narative prisutne u svakoj zemlji, u nastavku analiziramo kontekstualne faktore koji bi mogli objasniti zašto su pojedini narativi preovlađujući upravo u određenim državama.

Korelacije i pokretači lažnih i obmanjujućih informacija

U ovom odjeljku predstavljamo ključne karakteristike svake zemlje koje smo identifikovali kao pokazatelje koji mogu uticati na širenje lažnih i obmanjujućih informacija u vezi s električnim vozilima. Među njima su: nivo javnog povjerenja u medije i institucije, stepen napretka u usvajanju električnih vozila (uključujući broj vozila i punjača), dostupnost željezničke infrastrukture, te bogatstvo stanovništva mjereno bruto domaćim proizvodom po glavi stanovnika. Upoređivanjem ovih faktora s provjerama činjenica i kategorizacijom dezinformacionih narativa, moguće je uočiti obrasce i potencijalne korelacije.

Povjerenje javnosti u vijesti i institucije

Zemlje obuhvaćene ovom analizom pokazuju znatne razlike u nivou povjerenja građana u medije i državne institucije, što može značajno uticati na način na koji se lažne i obmanjujuće informacije šire i primaju u javnosti. Grčka bilježi najniži nivo povjerenja u vijesti – tek oko 22% građana navodi da vjeruje medijima. Francuska pokazuje sličan obrazac, s povjerenjem od 29%, što odražava generalno skeptičan odnos javnosti prema medijskim izvorima. Povjerenje u Španiji iznosi oko 31%, dok je u Italiji i Hrvatskoj nešto više – oko 36%. Crna Gora, zanimljivo, pokazuje relativno visok stepen povjerenja u vijesti od 46%, iako taj podatak potiče iz drugog izvora, budući da Crna Gora nije obuhvaćena Rojtersovim Izveštajem o digitalnim vijestima. Sličan obrazac primjećuje se i kod povjerenja u vladu i parlament. Francuska i Grčka imaju nisko povjerenje u nacionalne vlade (19% i 26%) i parlamente (24% i 26%), dok Crna Gora bilježi najveći nivo povjerenja u obje institucije – 41% i 40,1%. Španija, Italija i Hrvatska nalaze se u srednjem rasponu, s povjerenjem u vladu između 29% i 34%, te u parlament između 24% i 35%. Povjerenje u lokalne vlasti je generalno više u svim zemljama, ali ima manju direktnu relevantnost za politiku usvajanja električnih vozila. Opšti zaključak je da Francuska i Grčka predstavljaju okruženja s niskim povjerenjem u institucije, Španija, Italija i Hrvatska nalaze se na srednjem nivou, dok Crna Gora pokazuje visok stepen povjerenja i u medije i u vlast.

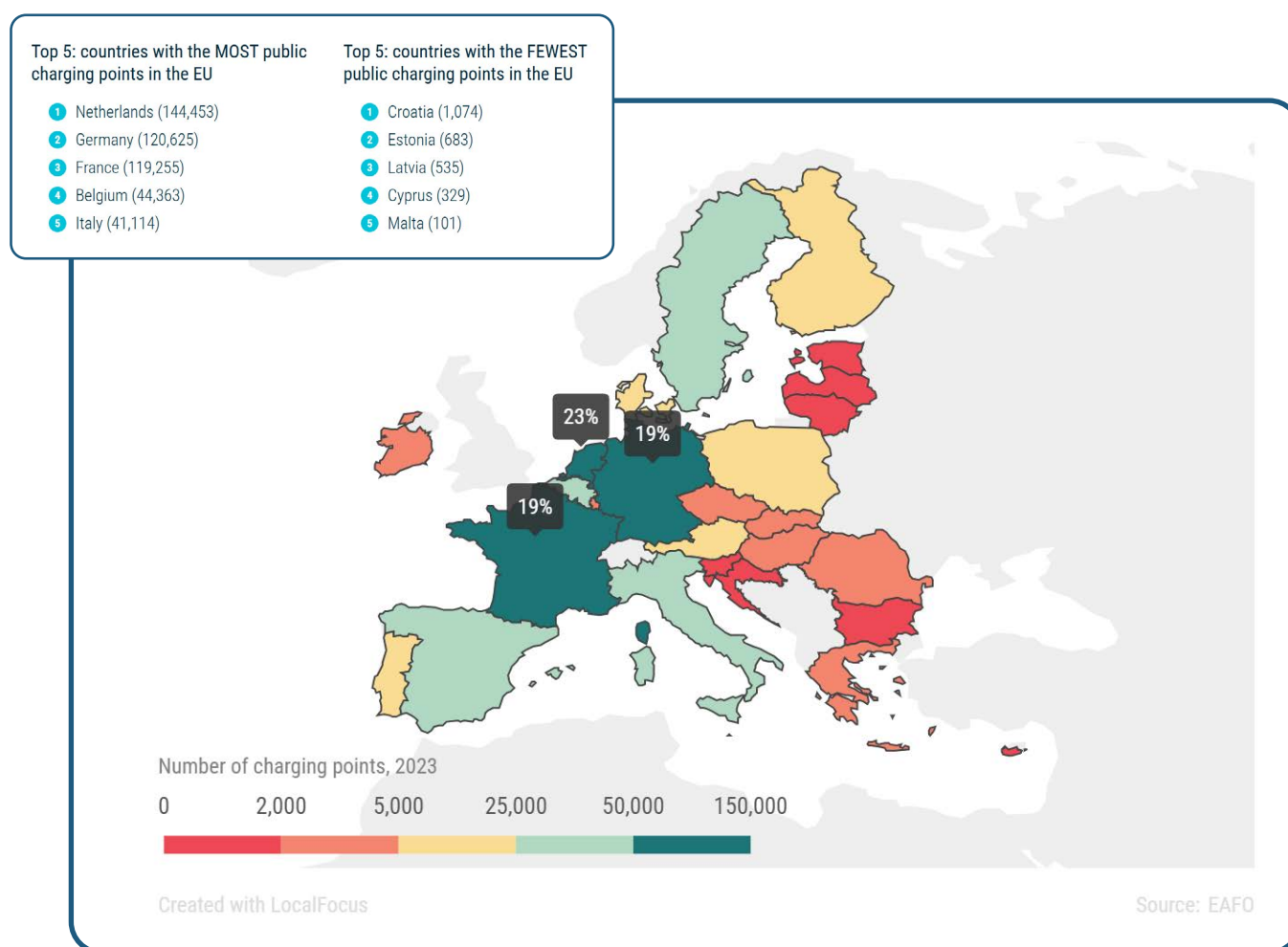
Generalno posmatrano, nizak nivo povjerenja u medije ili institucije može stvoriti pogodno tlo za širenje lažnih i obmanjujućih informacija i teorija zavjere. Građani koji ne vjeruju zvaničnim informacijama skloniji su da prihvate tvrdnje poput: „vlasti lažu o električnim vozilima“ ili „glavni mediji kriju istinu“. Zanimljivo je da upravo Francuska i Grčka, zemlje s najnižim povjerenjem u institucije, pokazuju najveću prisutnost narativa koji osporavaju „zvanični narativ“ o električnim vozilima, bilo da je riječ o naučnim nalazima ili klimatskim politikama. Iako je uzorak mali, nalazi sugerišu da nivo povjerenja ne mora direktno uticati na količinu lažnih i obmanjujućih informacija, ali da nizak stepen povjerenja društva čini podložnijim određenim vrstama narativa koji dovode u pitanje autoritet i namjere stručnjaka i donosilaca odluka.

Stope usvajanja električnih vozila

Zemlje obuhvaćene analizom razlikuju se i po stepenu napretka u tranziciji ka električnim vozilima. Francuska i Španija prednjače u ovoj grupi, sa približno 16% novih putničkih automobila prodatih u 2024. godini koji su bili električna vozila na baterije. Francuska ima i najveći ukupni udio električnih vozila u vroznom parku – oko 2,2% svih putničkih automobila, dok je u Španiji taj udio manji

(0,6%), ali u porastu. Italija, Grčka, Hrvatska i Crna Gora značajno zaostaju. U Italiji su električna vozila činila svega 4% prodaje novih automobila u 2024. godini što je među najnižim stopama u bogatijim evropskim zemljama [19]. U Hrvatskoj je taj udio iznosio 3%, dok za Crnu Goru nisu dostupni zvanični podaci, ali se procjenjuje da je udio sličan ili nešto niži. U ukupnom voznom parku, električna vozila čine približno 0,4% u Hrvatskoj i 0,2% u Crnoj Gori. Grčka se nalazi između ovih vrijednosti: električna vozila čine oko 0,2% ukupnog voznog parka, ali 6,3% novih registracija u 2024. godini – iako je to i dalje ispod prosjeka Evropske unije od oko 15% [20].

Dostupnost infrastrukture za punjenje jedan je od povezanih pokazatelja i ključnih faktora koji omogućavaju širu upotrebu električnih vozila. Razlike među zemljama su izražene. Francuska je, na primjer, razvila jednu od najgušćih mreža u Evropi, s više od 127.000 javnih stanica za punjenje [21]. Uprkos skromnijem usvajanju električnih vozila, Italija ima više od 44.000 stanica za punjenje. Španija je prema podacima Evropske opservatorije za alternativna goriva (EAFO) iz 2023. godine imala oko 28.000 punjača, a noviji izvještaji pokazuju da taj broj ubrzano raste [22]. Grčka znatno zaostaje, s oko 4.000 javnih punjača, iako je u 2024. godini zabilježila rast od 480% [23]. Hrvatska takođe ima skromnu mrežu punjača, s nešto više od hiljadu dostupnih stanica za punjenje. Nisu pronađeni pouzdani zvanični podaci za Crnu Goru, ali različite internet stranice posvećene putovanjima električnim vozilima navode da u zemlji postoji svega nekoliko desetina lokacija za punjenje. Ukratko, u našem uzorku nalaze se dvije zemlje s visokim stepenom prihvatanja električnih vozila (Francuska i Španija), dvije sa srednjim stepenom prihvatanja (Grčka i Italija) i dvije zemlje s niskim stepenom prihvatanja (Hrvatska i Crna Gora).



U obje zemlje s niskim stepenom prihvatanja električnih vozila, najdominantniji narativ zasnovan na lažnim i obmanjujućim informacijama fokusiran je na njihovu bezbjednost i pouzdanost. Takav ishod je očekivan – građani ovih zemalja imali su manje prilika da električno vozilo vide na putu ili da poznaju nekoga ko ga posjeduje. Budući da je riječ o relativno novoj tehnologiji, stepen upoznatosti s njom je niži nego u zemljama u kojima je prihvatanje električnih vozila značajnije. Nedostatak neposrednog iskustva stvara prostor da se lažne i obmanjujuće informacije koje se oslanjaju na strah – naročito one koje naglašavaju rizike po bezbjednost i pouzdanost – lakše prihvate i ukorijene u javnom diskursu. Kako građani postaju bolje upoznati s tehnologijom električnih vozila, počinju da se oblikuju drugačiji narativi. U Francuskoj i Grčkoj, dominantni su narativi koji dovode u pitanje klimatske i ekološke prednosti električnih vozila, dok su u Španiji takvi narativi prisutni, ali ih i dalje nadmašuje zabrinutost u vezi s bezbjednošću. Kada je riječ o ukupnoj količini informacija po zemljama, ne može se uočiti jasna korelacija koja bi ukazivala na to da veći broj električnih vozila ili razvijenija infrastruktura za punjenje automatski znači i veću prisutnost lažnih i obmanjujućih informacija – ili obrnuto. Umjesto toga, čini se da taj odnos u najvećoj mjeri zavisi od specifičnog nacionalnog konteksta svake zemlje.

Ekonomski pokazatelji i dostupnost saobraćajnih opcija

BDP po glavi stanovnika značajno varira među analiziranim zemljama. Francuska (46 hiljada dolara) i Italija (40 hiljada dolara) spadaju među ekonomski razvijenije zemlje, Španija (35 hiljada dolara) zauzima sredinu, dok su Grčka (25 hiljada dolara), Hrvatska (24 hiljade dolara) i Crna Gora (13 hiljada dolara) znatno siromašnije. Viši nivoi prihoda generalno su povezani s većim stepenom prihvatanja električnih vozila i većom otpornošću na lažne i obmanjujuće informacije [24, 25, 26, 27], iako se taj obrazac samo djelimično odražava u našem skupu podataka. Francuska ima relativno visok stepen usvajanja električnih vozila, što je u skladu s višim nivoom prihoda, dok Italija pokazuje suprotan trend – nižu stopu usvajanja, uprkos ekonomskom bogatstvu (pri čemu je obim uočenih lažnih i obmanjujućih informacija u obje zemlje nizak). Španija, s druge strane, pokazuje veći obim uočenih lažnih i obmanjujućih informacija od ekonomski slabijih zemalja u uzorku, ali i brže prihvatanje električnih vozila od nešto bogatije Italije. Čini se da bogatstvo stanovništva nema jasnu korelaciju s dominantnim narativima zasnovanim na lažnim i obmanjujućim informacijama. U našem skupu podataka nisu zabilježene lažne i obmanjujuće informacije koje bi bile direktno usmjerene na troškove električnih vozila, ali je vjerovatno da se zabrinutost zbog cijene implicitno ogleda unutar drugih narativa, povećavajući spremnost građana – naročito u manje bogatim zemljama – da povjeruju u pojedine lažne i obmanjujuće informacije. U tom smislu, lažne i obmanjujuće informacije funkcionišu kao opravdanje za otpor promjeni koja se doživljava kao nepriuštiva. Crna Gora i Hrvatska jasno se uklapaju u taj obrazac: nizak BDP, mali broj električnih vozila u upotrebi i prisustvo brojnih narativa koji električna vozila prikazuju kao nepouzdana i nesigurna. Takvi narativi dodatno učvršćuju uvjerenje da je „bolje ostati pri starom“, odnosno da su tradicionalni automobili sigurniji i praktičniji izbor.

Osim toga, podaci o željezničkoj infrastrukturi pružaju uvid u alternativne mogućnosti saobraćaja u svakoj zemlji. Francuska, Španija i Italija imaju opsežne željezničke mreže i razvijene brze željezničke linije, što ukazuje na postojanje kvalitetnog javnog prevoza za putovanja na duže relacije i može uticati na obrasce korišćenja automobila. Grčka i Crna Gora imaju minimalno razvijene željezničke sisteme – nisku gustinu mreže i bez brzih pruga – dok Hrvatska ima umjerenu pokrivenost željeznicom, ali takođe bez brzih linija. Zemlje s razvijenim željezničkim sistemima mogu drugačije doživljavati tranziciju ka električnim vozilima: urbano stanovništvo koje se oslanja na vozove može biti manje neposredno zainteresovano za pitanja povezana s električnim vozilima i infrastrukturom za punjenje. Naše istraživanje pokazuje da su u zemljama s najrazvijenijim željezničkim mrežama – Francuskoj i Italiji – količine uočenih lažnih i obmanjujućih informacija o

električnim vozilima među najnižima u uzorku. Međutim, Grčka, koja ima nerazvijenu željezničku mrežu, takođe pokazuje nizak obim lažnih i obmanjujućih informacija, dok se Španija ponovo izdvaja – uprkos dobro razvijenoj željezničkoj infrastrukturi, bilježi najveći broj lažnih i obmanjujućih informacija. Dakle, razvijenost željezničkog sistema ne pokazuje jasnu korelaciju s dominantnim narativima zasnovanim na lažnim i obmanjujućim informacijama u svakoj zemlji. Čini se da na oblikovanje i intenzitet tih narativa presudniji uticaj imaju društveni i politički konteksti, a ne samo raspoloživost alternativnih oblika prevoza.

Sažetak nalaza po zemljama

Čini se da se svaka zemlja u okviru našeg istraživanja nalazi na specifičnom spoju analiziranih faktora, što pomaže objašnjenju njenog informacionog profila u vezi s električnim vozilima.

■ **Španija:** Srednji nivo povjerenja, visoka upotreba električnih vozila, robusna, ali i dalje rastuća infrastruktura, srednje visoki prihodi i umjerena zavisnost od automobila. Ishod: velika količina lažnih i obmanjujućih informacija, dominantni narativi o bezbjednosti i pouzdanosti.

Moguće objašnjenje: nagli rast tržišta električnih vozila stvorio je strah i otpor, dok je politička klima obilježena umjerenim nepovjerenjem i oslanjanjem na automobil kao osnovno prevozno sredstvo pogodovala širenju lažnih i obmanjujućih informacija.

■ **Italija:** Srednji nivo povjerenja, niska stopa korišćenja električnih vozila (uprkos proširenoj infrastrukturi), visoki prihodi i snažno razvijena željeznička mreža. Ishod: mali obim lažnih i obmanjujućih informacija, dominiraju narativi o bezbjednosti i pouzdanosti.

Moguće objašnjenje: budući da električna vozila još nisu široko rasprostranjena, tema nije u središtu pažnje dezinformacionih kampanja, dok je srednji nivo povjerenja bio dovoljan da donekle zaštiti javnost od lažnih i obmanjujućih informacija. Osim toga, razvijen željeznički sistem mogao je učiniti temu električnih vozila manje relevantnom za širu javnost.

■ **Francuska:** Nizak nivo povjerenja, visoka upotreba električnih vozila, snažna infrastruktura, visoki prihodi i dobro razvijena željeznička infrastruktura. Ishod: mali obim lažnih i obmanjujućih informacija, dominirana zabrinutošću zbog efikasnosti klimatske politike.

Moguće objašnjenje: visoka dostupnost infrastrukture, široko poznavanje tehnologije i postojanje alternativnih prevoznih opcija ublažili su uticaj lažnih i obmanjujućih informacija i ograničili njihovo širenje.

■ **Grčka:** Nizak nivo povjerenja, umjereno niska upotreba električnih vozila, ograničena infrastruktura, niži prihodi i visoka zavisnost od automobila. Ishod: mali obim lažnih i obmanjujućih informacija, usmjerenih na propitivanje naučno utvrđenih prednosti električnih vozila.

Moguće objašnjenje: zbog niskog institucionalnog povjerenja, građani su skloniji preispitivanju mišljenja stručnjaka o tehnologiji koja je još uvijek relativno nova i rijetko prisutna u svakodnevnom životu. Kombinacija nepovjerenja i niske, ali rastuće upoznatosti s tehnologijom mogla je dovesti do širenja lažnih i obmanjujućih informacija koje diskredituju naučne nalaze.

■ **Hrvatska:** Srednji nivo povjerenja, niska upotreba električnih vozila, slaba infrastruktura, niži prihodi i visoka zavisnost od automobila. Ishod: umjerena količina lažnih i obmanjujućih informacija, dominantni narativi o bezbjednosti i pouzdanosti.

Moguće objašnjenje: nizak nivo prihoda ograničava mogućnost kupovine električnih vozila, što usporava njihovo šire prihvatanje. Nedostatak iskustva i znanja o tehnologiji podstiče zabrinutost zbog bezbjednosti, dok snažna oslonjenost na automobil kao osnovno prevozno sredstvo povećava interesovanje za pitanja pouzdanosti.

■ **Crna Gora:** Visok nivo povjerenja, niska upotreba električnih vozila, slaba infrastruktura, niski prihodi i visoka zavisnost od automobila. Ishod: umjerena količina lažnih i obmanjujućih informacija, dominantan narativ o bezbjednosti električnih vozila.

Moguće objašnjenje: ograničena upoznatost s električnim vozilima podstiče sumnju u njihovu bezbjednost i pouzdanost.

U grubim crtama, čini se da je rasprostranjenost informacija o električnim vozilima u svakoj zemlji povezana s njihovom stvarnom relevantnošću u datom društvu, dok predispozicije javnosti prema povjerenju ili nepovjerenju, zajedno sa stanjem infrastrukture, utiču na to koji će se narativi zadržati. Jedan od ključnih zaključaka jeste da lažne i obmanjujuće informacije ciljano iskorišćavaju ranjivosti svake zemlje – bilo da se zasnivaju na strahu od nepoznatog, nepovjerenju prema institucijama, ekonomskoj nesigurnosti ili infrastrukturnim ograničenjima. Ovi nalazi potvrđuju zapažanja nedavnog izvještaja EFCSN-a, prema kojem se informisanje o električnim vozilima i saobraćaju u velikoj mjeri razlikuje u zavisnosti od nacionalnog konteksta [28]. Naša analiza podržava to gledište: narativi nisu univerzalni, već prilagođeni lokalnim okolnostima, ali zajedno oblikuju uobičajeni obrazac odlaganja klimatskih akcija – koristeći lažne i obmanjujuće informacije da bi se širile sumnja i strah.

Razumijevanje ovih korelacija pokazuje da odgovori na narative zasnovane na lažnim i obmanjujućim informacijama moraju biti prilagođeni nacionalnom kontekstu. Provjeravači činjenica i novinari treba da prepoznaju koje vrste lažnih i obmanjujućih informacija imaju najveći potencijal da se ukorijene u njihovim zemljama i da blagovremeno reaguju pružanjem tačnih i provjerenih informacija. Istovremeno, edukatori, javne institucije i organizacije civilnog društva koje se bave integritetom informacija i medijskom pismenošću moraju razumjeti dominantne narative kako bi efikasnije jačali otpornost društva na lažne i obmanjujuće informacije.

Prelazak na električna vozila nije samo tehnički i ekonomski izazov, već i informacijski izazov. Ova komparativna analiza šest evropskih zemalja pokazuje da su lažne i obmanjujuće informacije o električnim vozilima sveprisutne, ali da se njihovi oblici i intenzitet značajno razlikuju u zavisnosti od lokalnih uslova. Svaka od analiziranih varijabli – javno povjerenje, stopa usvajanja električnih vozila, razvijenost infrastrukture za punjenje i ekonomski pokazatelji – na određen način povezana je s ovim narativnim obrascima, stvarajući složenu i ne uvijek jasnu sliku. Ova analiza bi se svakako mogla produbiti pristupom većem uzorku podataka i uključivanjem dodatnih pokazatelja na nivou zemalja (uključujući i one koji uzimaju u obzir kulturne i komunikacione razlike).

Na osnovu dostupnih podataka može se zaključiti da **dominantni narativi u svakoj zemlji koriste lokalne „slabe tačke“** – bilo da je riječ o strahu od novih tehnologija, nezadovoljstvu političarima ili nepovjerenju u stručnjake. U Španiji, Italiji, Hrvatskoj i Crnoj Gori dominira narativ o bezbjednosti i pouzdanosti električnih vozila, u Francuskoj sumnja u efikasnost klimatskih politika, dok je u Grčkoj najizraženiji narativ nepovjerenja prema nauci. Razumijevanje ovih nijansi od ključne je važnosti za oblikovanje efikasnih odgovora na lažne i obmanjujuće informacije. **Naši nalazi pokazuju da svaka strategija za suzbijanje lažnih i obmanjujućih informacija o električnim vozilima mora biti prilagođena lokalnom kontekstu.** Jednako **važna je i saradnja** između organizacija za provjeru činjenica, novinara i onih koji obrazuju i edukuju. Mnogi lažni narativi koje smo identifikovali nisu ograničeni na jednu zemlju – oni prelaze granice i ponavljaju se u različitim kontekstima. Senzacionalistička priča o požaru električnog automobila može nastati u jednoj državi, a zatim biti prevedena, prepakovana i distribuirana široj evropskoj publici. Zbog toga je **koordinisano praćenje i rano prepoznavanje narativa** od presudne važnosti. Pravovremeno raskrinkavanje lažnih i obmanjujućih informacija i njihovo objašnjenje preko jezičkih i kulturnih granica može značajno smanjiti njihov uticaj. Slično tome, **proaktivno saopštavanje činjenica** – na primjer, o sigurnosnim standardima električnih vozila – može unaprijed zaštititi javnost od obmanjujućih tvrdnji prije nego što se one rašire. **Dezinformacije uspijevaju jer podstiču strah i nesigurnost**, a efikasan odgovor mora kombinovati činjenično raskrinkavanje sa razumijevanjem i adresiranjem tih emocija.

Električna vozila predstavljaju značajan potencijal za zaštitu klime i unapređenje javnog zdravlja, ali samo ako ih javnost razumije i prihvati. Kao što ova analiza pokazuje, izgradnja i očuvanje tog razumijevanja zahtijeva kontinuiranu provjeru činjenica, pažljivo osmišljenu komunikaciju i dugoročno ulaganje u povjerenje. Postoji, međutim, razlog za optimizam koji proističe iz dobijenih podataka: narativi se mogu identifikovati, a njihov uticaj ublažiti ciljanom strategijom. Osvjetljavanje istine – na pravi način i za pravu publiku – ostaje naš najvažniji alat u borbi protiv lažnih i obmanjujućih informacija i u osiguravanju da debata o električnim vozilima ostane zasnovana na činjenicama, a ne na strahu.

COUNTRY LEVEL INDICATORS

Povjerenje u vijesti:

Reuters Digital News Report 2025. Dostupno na:

<https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/digital-news-report/2025>

*Analiza javnog mnjenja o radu medija i nezavisnosti novinara/ki 2025. Dostupno na:

<https://www.gov.me/dokumenta/cc8bc4ed-694f-4596-89d2-3102e520fb9d>

Povjerenje u nacionalne vlade:

Standard Eurobarometer 101 – Spring 2024. Dostupno na:

<https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3216>

Političko javno mnjenje, CEDEM, Available from:

<https://www.cedem.me/wp-content/uploads/2024/03/Prezentacija-MART-2024-.pdf> *data for Montenegro:

Povjerenje u nacionalne parlamente:

Standard Eurobarometer 101 – Spring 2024. Available from:

<https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3216>

Političko javno mnjenje, CEDEM, Available from:

<https://www.cedem.me/wp-content/uploads/2024/03/Prezentacija-MART-2024-.pdf> *data for Montenegro:

Povjerenje u regionalne ili lokalne vlasti:

Standard Eurobarometer 101 – Spring 2024. Dostupno na:

<https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3216>

Udio električnih vozila (BEV) u voznom parku ličnih automobila:

ACEA, Vehicles on European Roads 2025. Dostupno na:

<https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>

Uprava za statistiku Crne Gore (MONSTAT). Dostupno na:

[https://monstat.org/uploads/files/publikacije/statistika%20saobracaja/2023/PUBLIKACIJA-%20GODISNJA%20STATISTIKA%20SAOBRAKAJA%202023-cg%20\(1\).pdf](https://monstat.org/uploads/files/publikacije/statistika%20saobracaja/2023/PUBLIKACIJA-%20GODISNJA%20STATISTIKA%20SAOBRAKAJA%202023-cg%20(1).pdf)

Udio električnih vozila s baterijama među novoregistrovanim ličnim automobilima:

ACEA New Car Registrations, 2024. Dostupno na:

<https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-0-8-in-2024-battery-electric-13-6-market-share/>

Ministarstvo unutrašnjih poslova Crne Gore

Ukupan broj mjesta za punjenje:

European Alternative Fuels Observatory, Dostupno na:

<https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/eafo-analysis-trends-ev-charging-infrastructure-across-europe>

Plugshare:

Gustoća nacionalne željezničke mreže:

Eurostat. Dostupno na:

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Characteristics_of_the_railway_network_in_Europe

Pruge brzih vozova:

Eurostat. Dostupno na:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/rail_if_line_sp/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=72afb6f5-8b88-424c-a228-15dca8659135

BDP po glavi stanovnika:

Svjetska banka. Dostupno na:

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD>

DODATNI IZVORI

[1] United Nations Environment Programme (UNEP). Emissions Gap Report 2024: No more hot air... please! Nairobi: UNEP; 2024. Dostupno na: <https://www.unep.org/resources/emissions-gap-report-2024>

[2] BloombergNEF. New Energy Outlook 2025. BloombergNEF; 2025. Dostupno na: <https://about.bnef.com/insights/clean-energy/new-energy-outlook/>

[3] Oreskes N, Conway EM. Merchants of Doubt: How a Handful of Scientists Obscured the Truth on Issues from Tobacco Smoke to Global Warming. Bloomsbury Publishing; 2010. Dostupno na: <https://www.bloomsbury.com/uk/merchants-of-doubt-9781408824832/>

[4] Dembicki G. The Petroleum Papers: Inside the Far-Right Conspiracy to Cover Up Climate Change. Greystone Books; 2022. Dostupno na: <https://greystonebooks.com/products/the-petroleum-papers>

[5] DeSmog. ExxonMobil's Funding of Climate Science Denial. DeSmog; 2015. Dostupno na: <https://www.desmog.com/exxonmobil-funding-climate-science-denial/>

[6] Center for Countering Digital Hate (CCDH). The New Climate Denial: How Social Media Platforms and Content Producers Profit from Misinformation About the Climate Crisis. CCDH; 2024. Dostupno na: <https://counterhate.com/research/new-climate-denial/>

[7] Benačić A, Vidov P. Električni automobili: najčešći mitovi i činjenice. Klimatski portal; 2024. Dostupno na: <https://klimatski.hr/2024/05/03/elektricni-automobili-najcesci-mitovi-i-cinjenice/>

- [8] Evans S. Factcheck: How electric vehicles help to tackle climate change. Carbon Brief; first published 24 Oct 2023, updated 28 Aug 2025. Dostupno na (interaktivna mapa): <https://interactive.carbonbrief.org/factcheck/electric-vehicles/index.html>
- [9] Science Feedback, Newtral. The road to disinformation: Mapping climate disinformation about transport in Europe. EFCSN; 2025. Dostupno na: <https://euroclimatecheck.com/reports/>
- [10] Science Feedback, Newtral. The road to disinformation: Mapping climate disinformation about transport in Europe. EFCSN; 2025. Dostupno na: <https://euroclimatecheck.com/reports/>
- [11] Center for Countering Digital Hate (CCDH). The New Climate Denial: How Social Media Platforms and Content Producers Profit from Misinformation About the Climate Crisis. CCDH; 2024. Dostupno na: <https://counterhate.com/research/new-climate-denial/>
- [12] Broz T. Fabricating Doubt and Persecuting Science: Analysis of Misinformation About the Climate Crisis in Croatia. Zagreb: Faktograf; 2024. Dostupno na: <https://faktograf.hr/wp-content/uploads/2025/03/fabricating-doubt-and-persecuting-science.pdf>
- [13] Rudschies W. ADAC Pannenstatistik 2025: Sind Elektroautos zuverlässiger? ADAC; 10 Apr 2025. Dostupno na: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/unfall-schaden-panne/adac-pannenstatistik/>
- [14] Energy Saving Trust. EV Fire Risk: Evidence Review. Energy Saving Trust; 2025. Dostupno na: https://energysavingtrust.org.uk/wp-content/uploads/2025/02/EV-fire-risk_report.pdf
- [15] Science Feedback. Do Electric Vehicles Catch Fire More Often? Early Evidence Says No. Science Feedback; 25 Sep 2025. Dostupno na: <https://science.feedback.org/do-electric-vehicles-catch-fire-more-often/>
- [16] Hill N, Amaral S, et al. Lifecycle Analysis of UK Road Vehicles. Ricardo Energy & Environment for the UK Department for Transport; 2022. Dostupno na: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1062603/lifecycle-analysis-of-UK-road-vehicles.pdf
- [17] Hall D, Lutsey N. Effects of Battery Manufacturing on Electric Vehicle Life-Cycle Greenhouse Gas Emissions. International Council on Clean Transportation (ICCT); 2018. Dostupno na: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/EV-life-cycle-GHG_ICCT-Briefing_09022018_vF.pdf
- [18] International Energy Agency (IEA). Comparative Life-Cycle Greenhouse Gas Emissions of a Mid-Size Battery Electric Vehicle and Internal Combustion Engine Vehicle. IEA; 2021. (Interactive chart.) Dostupno na: <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/comparative-life-cycle-greenhouse-gas-emissions-of-a-mid-size-bev-and-ice-vehicle>
- [19] European Alternative Fuels Observatory (EAFO). Italy's €600 Million EV Incentive Push: Can It Revive the New Car Market? EAFO; 2025. Dostupno na: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/italys-eu600-million-ev-incentive-push-can-it-revive-new-car-market>

- [20] European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). New Car Registrations: -1.9% in Q1 2025; Battery-Electric 15.2% Market Share. Press release; 24 Apr 2025. Dostupno na: <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-1-9-in-q1-2025-battery-electric-15-2-market-share/>
- [21] European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). Interactive Map – Correlation Between Electric Car Sales and Charging Point Availability (2023 data). ACEA; 2024. Dostupno na: <https://www.acea.auto/figure/interactive-map-correlation-between-electric-car-sales-and-charging-point-availability-2023-data/>
- [22] Xinhua. Spain Installs Record Number of EV Charging Points in Q1 of 2025. Xinhua; 8 Apr 2025. Dostupno na: <https://english.news.cn/20250408/b384ee78c3924f398f61528f6352d1de/c.html>
- [23] EVBoosters. Europe Surpasses 900,000 Public EV Charge Points. EVBoosters; 2025. Dostupno na: <https://evboosters.com/ev-charging-news/europe-surpasses-900-000-public-ev-charge-points/>
- [24] Altay S. Who Is Concerned About Misinformation and Why? Exploring Structural and Ideological Determinants of Concern About Misinformation Across 142 Countries. PsyArXiv preprint; 2023. Dostupno na: https://osf.io/preprints/psyarxiv/fz6wu_v1
- [25] Shirish A. Impact of Human and Economic Development on Fake News Propensity During the COVID-19 Crisis. Journal of Global Information Management; 2023. Available from: <https://www.igi-global.com/article/impact-of-human-and-economic-development-on-fake-news-propensity-during-the-covid-19-crisis/322401>
- [26] Cha M, Cha C, Singh K, Lima G, Ahn YY, Kulshrestha J, Varol O. Prevalence of Misinformation and Factchecks on the COVID-19 Pandemic in 35 Countries: Observational Infodemiology Study. JMIR Human Factors; 2021. Available from: <https://humanfactors.jmir.org/2021/1/e23279>
- [27] European Alternative Fuels Observatory (EAFO). Regional Insights: Electric Vehicle Adoption Across Europe – New Data. EAFO; 2025. Available from: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/regional-insights-electric-vehicle-adoption-across-europe-new-data>
- [28] Science Feedback, Newtral. The road to disinformation: Mapping climate disinformation about transport in Europe. EFCSN; 2025. Available from: <https://euroclimatecheck.com/reports/>

