

Richard Priesol, Berenika Tužilová, Paulína Jalakšová, Jakub Zapotocký
Matúš Sloboda, Jakub Szabó

Slovensko, podobne ako aj iné krajiny, čelí otázke vhodného nastavenia zdaňovania emisií v súvislosti so znečistením životného prostredia. Jedným z často využívaných nástrojov sú environmentálne poplatky za vozidlá, ktoré slúžia na znižovanie emisií skleníkových plynov a podporu udržateľnej dopravy. Zavádzanie takýchto politík však môže byť výrazne ovplyvnené verejnou mienkou. Sériou dotazníkových experimentov sme skúmali, ako rôzne prvky dizajnu tohto nástroja, vrátane názvu poplatku, cenovej štruktúry, dodatočných informácií a použitia výnosov, ovplyvňujú jeho verejnú podporu. Zistenia ukazujú, že ľudia na Slovensku sú citliví najmä na výšku poplatku, jeho solidárne nastavenie a využitie. Naopak, nemajú výraznú preferenciu medzi rovným a progresívnym zdanením, ak je celková finančná záťaž rovnaká. Postoje ľudí ovplyvňuje aj dôvera v inštitúcie, informovanosť o klimatických zmenách či preferencie automobilov.

Prechod k ekologickejšej doprave si vyžaduje implementáciu nástrojov, ktoré znižujú emisie skleníkových plynov. Jedným z takýchto nástrojov sú environmentálne dane a poplatky, ako napríklad registračný poplatok za vozidlá. Výzvou však je kompromis medzi ich účinnosťou a politickou priechodnosťou (Lichtin et al., 2024). Aj keď takéto nástroje môžu byť efektívne, ich prijatie verejnosťou je kľúčové (Wan et al., 2017).

Podpora environmentálnych daní a poplatkov verejnosťou závisí od viacerých faktorov. Patria medzi nich najmä socio-demografické charakteristiky, ekonomická situácia, postoje ku klimatickým zmenám a osobná zodpovednosť (Davidovic et al., 2020; Rotaris & Danielis, 2019; Wan et al., 2017). Väčšiu ochotu platiť environmentálne poplatky majú mladší a vzdelanejší ľudia, zatiaľ čo nižšiu akceptáciu vykazujú napríklad obyvatelia vidieka alebo ľudia vlastniaci viac áut (Achtnicht, 2012; Grimsrud et al., 2020; Umit & Schaffer, 2020). Dôležitú úlohu zohráva aj dôvera vo vládu a politikov, vnímaná efektívnosť a spravodlivosť poplatkov, ako aj pochopenie ich prínosov (Baranzini & Carattini, 2017; Dreyer & Walker, 2013). Nedostatočné porozumenie výhodám environmentálnych daní môže znižovať ich akceptáciu, pričom podpora rastie, ak sú spojené s úľavami na iných daniach (Baranzini & Carattini, 2017; Fairbrother, 2019).

Doterajší výskum sa sústreďoval najmä na uhlíkové dane a krajiny západného sveta. Región strednej a východnej Európy je však špecifický nižšou dôverou v štátne inštitúcie, nižšou daňovou disciplínou a nižšou ochotou podporovať environmentálne opatrenia (Kallbekken & Aasen, 2010; OECD, 2022; Poniatowski et al., 2022). Slovensko je práve jednou z krajín, kde je podpora environmentálnych politík nízka (Andrew et al., 2023).

Registračný poplatok sa na Slovensku platí pri registrácii auta alebo pri zmene vlastníka. Jeho výška závisí od výkonu motora a ekologického koeficientu. Vek alebo typ vozidla sa pri výpočte nezohľadňujú. S typickým rozpätím od 33 do 360 eur patrí medzi najnižšie v porovnaní s inými krajinami EÚ (Nánásiová et al., 2023). Potenciálne efektívnejšou možnosťou, ktorú odporúča OECD, je zohľadniť množstvo emisií CO₂ a hmotnosť vozidla (OECD, 2020). Podobný systém už funguje vo viacerých krajinách EÚ, napríklad vo Fínsku a Dánsku (ACEA, 2022).

Uskutočnili sme štyri dotazníkové experimenty na reprezentatívnej vzorke slovenskej populácie. Testovali sme vplyv rôznych aspektov registračného poplatku na jeho akceptáciu a vnímanú spravodlivosť. Porovnali sme rôzne názvy, výšky a nastavenia poplatku, rôzne informačné signály a alternatívne využitia výnosov.

Respondenti/ky najprv odpovedali na otázky o využívaní áut a ich postojoch k politike, klíme, inštitúciám a korupcii. Potom si prečítali experimentálne materiály a hodnotili mieru súhlasu s tvrdením „Poplatok, o ktorom som čítal/a, je pre mňa prijateľný“ na 7-bodovej škále. Okrem jeho prijateľnosti sme merali aj vnímanú spravodlivosť poplatku.

Box 1: Dizajn a realizácia experimentov

Štúdia 1 skúmala, ako názov a nastavenie poplatku ovplyvňujú jeho prijatie verejnosťou.

V súčasnosti sa používa názov registračný poplatok, no keďže jeho výpočet zohľadňuje ekologický koeficient vozidla, a teda vyprodukované emisie, bolo by možné použiť aj názov emisný poplatok. Preto sme tieto dva názvy experimentálne porovnali a skombinovali ich s rôznymi sadzbami poplatku. Rovná sadzba slúžila ako referenčný poplatok, ktorý je blízko aktuálnemu nastaveniu. Progresívna sadzba vychádzala z environmentálnych politík zameraných na emisie CO₂ s cieľom vyššieho zdanenia áut s vyššou mierou znečistenia. Respondenti/ky boli náhodne rozdelení/é do štyroch skupín (2×2 dizajn). K dispozícii mali popis poplatku a jeho výšku ako percento z ceny auta pre tri kategórie vozidiel. Rovná sadzba zahŕňala výšku poplatku 0,9 % pre všetky vozidlá a progresívna sadzba 0,6 % pre malé, 0,9 % pre rodinné a 1,6 % pre SUV vozidlá.

Štúdia 2 skúmala, ako prijatie poplatku ovplyvňuje vysvetlenie jeho účelu, spôsobu výpočtu a zohľadnených parametrov.

Zároveň nadväzovala na predchádzajúcu štúdiu, keďže vysvetlenie kombinovala s rôznymi nastaveniami poplatku. Respondenti/ky boli rozdelení/é do šiestich skupín (2×3 dizajn). K dispozícii mali príklady vozidiel v jednom z troch nastavení. Nízke rovné nastavenie (0,2 % pre všetky vozidlá) odrážalo aktuálne nastavenie poplatku, vysoké rovné nastavenie (1,1 % pre všetky vozidlá) zohľadňovalo zvýšenie poplatku na úroveň progresívneho nastavenia a vysoké progresívne nastavenie (0,4 % pre malé, 0,7 % pre rodinné a 1,7 % pre SUV vozidlá) priradzovalo vyššie poplatky autám s vyššou mierou znečistenia. Polovica respondentov/tiek v každej z týchto skupín mala okrem výšky poplatku uvedené aj jeho vysvetlenie. Pri rovnom poplatku sa toto vysvetlenie opieralo o výkon motora a európske emisné normy. Pri progresívnom poplatku zase o emisie CO₂ a hmotnosť vozidla.

Štúdia 3 skúmala, či prijatie poplatku ovplyvňujú aj rôzne typy dodatočných informácií.

Respondenti/ky boli rozdelení/é do troch experimentálnych skupín a jednej kontrolnej skupiny. Všetci dostali základný opis poplatku, pričom experimentálne skupiny dostali aj doplňujúce informácie o (i) negatívnych dôsledkoch klimateckej zmeny a úlohy poplatku pri ich zmierňovaní, (ii) nastavení poplatku, podľa ktorého väčšie a drahšie autá platia väčšinu z vyzbieraného výnosu, a (iii) podobných opatreniach, ktoré už fungujú vo viacerých európskych krajinách. Následne videli príklady konkrétnych áut a výšky poplatkov, ktoré boli rovnaké naprieč skupinami. Vo všetkých prípadoch bola použitá progresívna sadzba s výpočtom založeným na emisiách CO₂ a hmotnosti vozidla.

Štúdia 4 skúmala, ako prijatie poplatku ovplyvňuje účelové viazanie výnosov (tzv. earmarking).

Cieľom bolo zistiť, či účelové viazanie výnosov, teda ich použitie na vopred stanovené účely, zvyšuje podporu poplatku a ktorý typ využitia financií je najúčinnnejší. Respondenti/ky boli rozdelení/é do troch experimentálnych skupín a jednej kontrolnej skupiny. Vo všetkých prípadoch dostali základný opis poplatku, kto ho platí a podľa čoho sa

počíta, pričom experimentálne skupiny mali medzi týmito informáciami doplnené vysvetlenie o využití vyzbieraných výnosov. Ich využitie bolo zamerané na (i) priame benefity určené na rozvoj dopravy, (ii) ochranu životného prostredia a environmentálne opatrenia, alebo (iii) redistribúciu výnosov nízkopríjmovým domácnostiam. Následne respondenti/ky hodnotili prijatie poplatku a konkrétne spôsoby využitia financií v rámci danej kategórie.

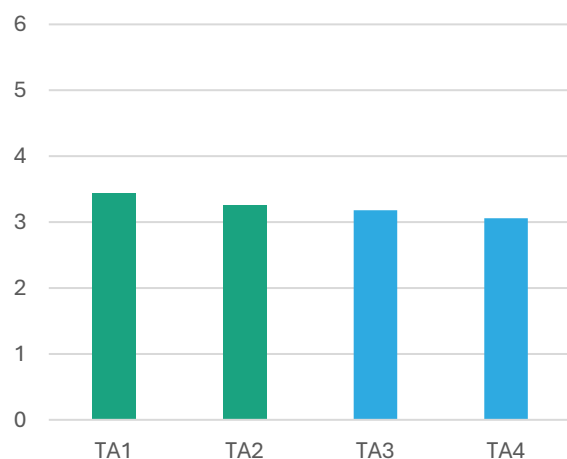
Tabuľka 1: Prehľad experimentov

	Veľkosť vzorky	Obdobie zberu	Intervencia
Štúdia 1	700	jún 2024	názov a nastavenie
Štúdia 2	1320	február 2025	vysvetlenie a nastavenie
Štúdia 3	1050	jún 2025	dodatočné informácie
Štúdia 4	1145	december 2025	viazanie výnosov

Výsledky ukazujú, že prijatie registračného poplatku závisí od viacerých externých faktorov. Vyššia dôvera v štátne inštitúcie a vyššia informovanosť o klimatických zmenách vedú k vyššej podpore environmentálnych poplatkov. Naopak, vnímanie vysokej korupcie znižuje ochotu podporovať takéto opatrenia.

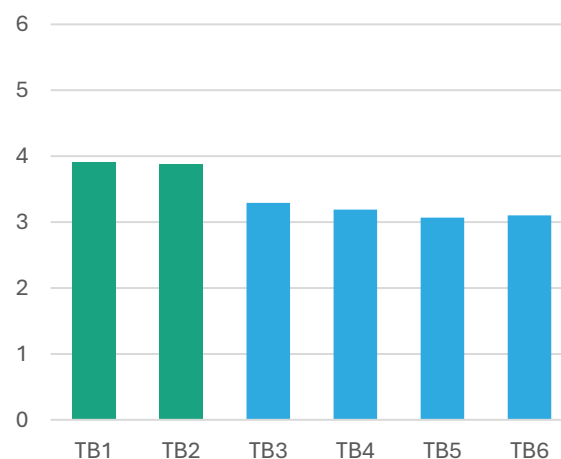
Respondenti/ky reagujú na výšku registračného poplatku, pričom vyššie poplatky sú menej akceptované. Naopak preferencia nastavenia poplatku ako rovného alebo progresívneho nie je výrazná, pokiaľ je celkové finančné zaťaženie rovnaké¹. Ani zmena názvu poplatku či poskytovanie vysvetlení, prečo je poplatok zavedený a ako sa počíta, nemá významný vplyv na jeho prijatie.

Graf 1: Priemerná akceptácia poplatku v štúdiu 1 na 7-bodovej škále



Vysvetlivky: TA1 – rovný registračný poplatok, TA2 – rovný emisný poplatok, TA3 – progresívny registračný poplatok, TA4 – progresívny emisný poplatok.

Graf 2: Priemerná akceptácia poplatku v štúdiu 2 na 7-bodovej škále

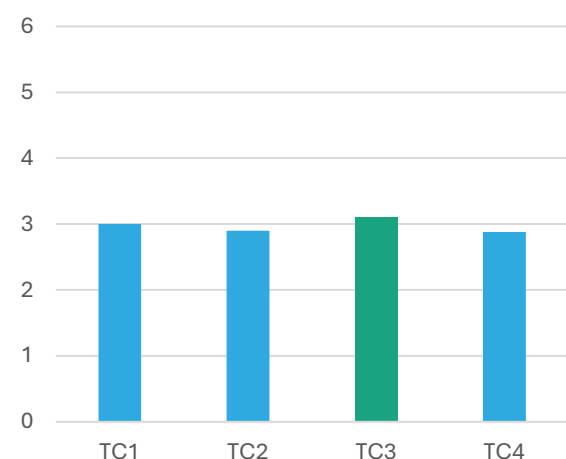


Vysvetlivky: TB1 – rovný nízky poplatok bez vysvetlenia, TB2 – rovný nízky poplatok s vysvetlením, TB3 – rovný vysoký poplatok bez vysvetlenia, TB4 – rovný vysoký poplatok s vysvetlením, TB5 – progresívny vysoký poplatok bez vysvetlenia, TB6 – progresívny vysoký poplatok s vysvetlením.

¹ V štúdiu 1 je rozdiel medzi rovným registračným poplatkom (TA1) a progresívnym emisným poplatkom (TA4) signifikantný, ide však o rozdiel, ktorý kombinuje nastavenie a názov poplatku. V štúdiu 2, kde bolo jediným rozdielom nastavenie, ktoré bolo buď rovné (TB3) alebo progresívne (TB5), sa signifikantný rozdiel v akceptácii nepotvrdil.

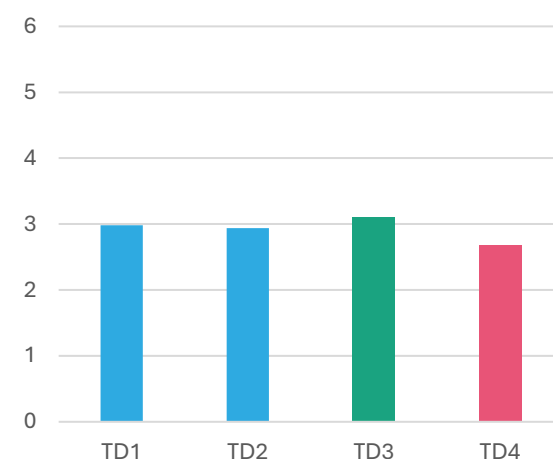
Respondenti/ky hodnotia prijateľnosť opatrení nielen podľa ich nákladovosti, ale aj podľa spravodlivosti, transparentnosti a dôveryhodnosti. Zdôraznenie toho, že väčšiu záťaž znášajú majitelia drahších vozidiel, zvyšuje vnímanú spravodlivosť aj podporu poplatku. Akceptácia poplatku tiež rastie, keď je jasne určené, na čo budú finančné prostriedky použité. Najvyššiu podporu získavajú konkrétne a viditeľné účely, ako oprava ciest, ochrana národných parkov alebo ochrana pred povodňami. Dôležitým faktorom je aj dôveryhodnosť komunikácie, čo znamená, že čím viac ľudia veria poskytnutým informáciám, tým viac poplatok akceptujú.

Graf 3: Priemerná akceptácia poplatku v štúdiu 3 na 7-bodovej škále



Vysvetlivky: TC1 – bez informácií, TC2 – s informáciami o environmentálnom význame, TC3 – s informáciami o solidárnom nastavení, TC4 – s informáciami o podobných opatreniach v iných krajinách.

Graf 4: Priemerná akceptácia poplatku v štúdiu 4 na 7-bodovej škále



Vysvetlivky: TD1 – bez viazania výnosov, TD2 – s viazaním výnosov na rozvoj dopravy, TD3 – s viazaním výnosov na ochranu životného prostredia, TD4 – s viazaním výnosov na redistribúciu nízkoprijímovým domácnostiam.

Výsledky zdôrazňujú význam behaviorálnych faktorov pri tvorbe verejných politík a poukazujú na potrebu komplexného prístupu pri zavádzaní environmentálnych opatrení. Dôležitým zistením je, že samotné vysvetľovanie environmentálnych cieľov nestačí na zvýšenie podpory verejnosti zavedenia takýchto opatrení. Oveľa väčší význam má komunikácia konkrétneho využitia výnosu z environmentálnych daní a poplatkov alebo zdôraznenie spravodlivého rozloženia finančného bremena. Pre zvýšenie akceptácie takýchto opatrení je nevyhnutné zamerať sa aj na budovanie dôvery v inštitúcie a transparentne komunikovať využitie výnosov. Úspešná implementácia environmentálnych politík totiž závisí nielen od ich ekonomickej efektívnosti, ale aj od dôvery verejnosti, vnímania spravodlivosti a vhodnej komunikácie.

Podakovanie

Tento výskum bolo možné uskutočniť vďaka finančnej podpore Nadácie NBS z výskumného projektu GV-2024-11-P11-Z1.

Literatúra

- ACEA. (2022). Tax guide 2022 (Annual report). European Automobile Manufacturers' Association. https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf
- Achtnicht, M. (2012). German car buyers' willingness to pay to reduce CO2 emissions. Climatic Change, 113(3), 679–697. <https://doi.org/10.1007/s10584-011-0362-8>
- Andrew, K., Rhodes, E., & Ebner, M. (2023). Size of government and willingness-to-pay for environmental policy: Evidence from a cross-country survey (Scholarly paper). Social Science Research Network.

<https://doi.org/10.2139/ssrn.4329050>

- Baranzini, A., & Carattini, S. (2017). Effectiveness, earmarking and labeling: Testing the acceptability of carbon taxes with survey data. *Environmental Economics and Policy Studies*, 19(1), 197–227. <https://doi.org/10.1007/s10018-016-0144-7>
- Davidovic, D., Harring, N., & Jagers, S. C. (2020). The contingent effects of environmental concern and ideology: Institutional context and people's willingness to pay environmental taxes. *Environmental Politics*, 29(4), 674–696. <https://doi.org/10.1080/09644016.2019.1606882>
- Dreyer, S. J., & Walker, I. (2013). Acceptance and support of the Australian carbon policy. *Social Justice Research*, 26(3), 343–362. <https://doi.org/10.1007/s11211-013-0191-1>
- Fairbrother, M. (2019). When will people pay to pollute? Environmental taxes, political trust and experimental evidence from Britain. *British Journal of Political Science*, 49(2), 661–682. <https://doi.org/10.1017/S0007123416000727>
- Grimsrud, K. M., Lindhjem, H., Sem, I. V., & Rosendahl, K. E. (2020). Public acceptance and willingness to pay cost-effective taxes on red meat and city traffic in Norway. *Journal of Environmental Economics and Policy*, 9(3), 251–268. <https://doi.org/10.1080/21606544.2019.1673213>
- Kallbekken, S., & Aasen, M. (2010). The demand for earmarking: Results from a focus group study. *Ecological Economics*, Special Section - Payments for Ecosystem Services: From Local to Global, 69(11), 2183–2190. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2010.06.003>
- Lichtin, F., Smith, E. K., Axhausen, K. W., & Bernauer, T. (2024). How to design publicly acceptable road pricing? Experimental insights from Switzerland. *Ecological Economics*, 218, 108102. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2023.108102>
- Nánásiová, K., Slučiaková, S., Hollý, D., Hrnčiarová, K., & Havetta, A. (2023). Čisto a zbesilo (Policy paper). Institute for Environmental Policy. https://minzp.sk/files/iep/analyzy/iep_cisto_a_zbesilo.pdf
- OECD. (2020). Towards a green fiscal reform in the Slovak Republic: Proposals for strengthening the role of market-based environmental policy instruments (Policy paper). Organization for Economic Cooperation and Development. <https://www.minzp.sk/files/iep/oecd-2020-towards-green-fiscal-reform-slovak-republic.pdf>
- OECD. (2022). Trust in government. Available online: <https://data.oecd.org/gga/trust-in-government.htm>
- Poniatowski, G., M. Bonch-Osmolovskiy, A. Śmietanka. (2022). Directorate-general for taxation and customs union VAT gap in the EU – Executive summary 2022, Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2778/109823>
- Rotaris, L., & Danielis, R. (2019). The willingness to pay for a carbon tax in Italy. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 67(1), 659–673. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.01.001>
- Umit, R., & Schaffer, L. M. (2020). Attitudes towards carbon taxes across Europe: The role of perceived uncertainty and self-interest. *Energy Policy*, 140, 111385. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2020.111385>
- Wan, C., Shen, G. Q., & Choi, S. (2017). A review on political factors influencing public support for urban environmental policy. *Environmental Science & Policy*, 75(1), 70–80. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2017.05.005>