Stručný report zo Štúdie 4: The Effect of Revenue Earmarking on Vehicle Fee Acceptance in Slovakia[1]

Realizácia: December 2025
Predregistrácia: https://aspredicted.org/3rp7f7.pdf

Cieľ Štúdie 4:
Testovanie vplyvu earmarkingu (naviazanie výnosu poplatku na konkrétny účel) na mieru akceptácie a vnímanú spravodlivosť registračného poplatku pri zaregistrovaní automobilu. Zámerom je (1) overiť, či earmarking zvyšuje mieru akceptácie registračných poplatkov podobne ako pri carbon tax a car tolls, a (2) identifikovať, ktorý typ earmarkingu (priamy benefit, mitigácia externalít, redistribúcia výnosu) je účinnejší pre zvýšenie miery akceptácie a vnímanej spravodlivosti.

VO: Do akej miery zmení informácia o earmarkingu registračného poplatku mieru akceptácie poplatku a vnímanú spravodlivosť poplatku?

H1: Informácia o earmarkingu registračného poplatku zvýši mieru akceptácie poplatku v porovaní s alternatívou bez informácie o earmarkingu.

H2: Informácia o earmarkingu registračného poplatku v podobe priameho benefitu s naviazaním na rozvoj dopravy zvýši mieru akceptácie poplatku viac ako alternatívne rámcovania earmarkingu (mitigácia externalít, redistribúcia výnosu).

H3: Informácia o earmarkingu registračného poplatku v podobe redistribúcie výnosu v prospech nízkopríjmových domácností, zvýši vnímanú spravodlivosť poplatku viac ako alternatívne rámcovania earmarkingu (priamy benefit, mitgácia externalít).

Dizajn
Dotazníkový experiment na reprezentatívnej vzorke 1 100 účastníkov/čok (MedianSK)

Tabuľka: Prehľad intervencií (1 x 4 factorial design)

Prezentácia registračného poplatku bez earmarkingu.	S follow-up otázkou na využitie poplatku na (miera súhlasu 7-bodová škála): - znižovanie verejného dlhu - zníženie iných daní a odvodov - zvýšenie výdavkov na verejné služby

[1] Štúdia je súčasťou projektu Miera akceptácie a účinnosť poplatkov a daní na preferenciu ekologickejšieho automobilu (GV-2024-11-P11-Z1), ktorý podporila Nadácia NBS

Prezentácia registračného poplatku so **"source-use alignment" -> priamy benefit ("you get what you pay for").** Celý výnos poplatku bude použitý na rozvoj dopravy.	S follow-up otázkami na alternatívne využitie poplatku na rozvoj (miera súhlasu 7-bodová škála): - oprava ciest a mostov - modernizácia železničných tratí a vozňov - budovanie nabíjačiek pre elektromobily
Prezentácia registračného poplatku so **"source-use alignment" -> mitigácia externalít ("you break it, you buy it").** Celý výnos poplatku bude použitý na ochranu životného prostredia.	S follow-up otázkami na alternatívne využitie poplatku na rozvoj (miera súhlasu 7-bodová škála): - zmiernenie extrémnych horúčav v mestách - ochranu obcí pred prívalovými dažďami a povodňami - rozvoj národných parkov
Prezentácia registračného poplatku s **equity-based / tax rebate -> redistribúcia výnosu.** Celý výnos poplatku bude prerozdelený v prospech nízkopríjmových domácností.	S follow-up otázkami na alternatívne využitie poplatku na adresnú pomoc: - adresnú pomoc s cenami energií pre domácnosti s nízkymi príjmami - dotácie na zateplenie budov a výmenu kotlov pre domácnosti s nízkymi príjmami - zníženie dane z príjmu pre ľudí s nízkym príjmom

Analýza

Dve závisle premenné (7-bodová Likert scale):

- Miera akceptácie poplatku
- Vnímanie spravodlivosti poplatku

Analýza: non-parametric ANOVA a OLS regresia

Výber automobilov do experimentu (kritériá):

- Podľa popularity automobilov - predaje FO
- Podobnosť výkonu
- Podobnosť obstarávacej ceny v daných segmentoch
- Informácia o sume poplatku v EUR a informácia o % z približnej sumy automobilu

<u>Soc. demo distribúcia - zaujímavé:</u>

- 86 % účastníkov/čok vlastní automobil a najčastejšie vlastnia jedno auto
- Väčšina hodnotí svoju situáciu ako neutrálnu (35 %) alebo ťažkú (41 %)
- Menej ako 12 % účastníkov/čok si kúpilo auto v roku 2025
- Najviac preferované typy automobilov sú rodinné (43%), malé mestské (29,5 %), SUV (23 %)
- Účastníci/čky najčastejšie cestovali autom (60 %)
- Väčšina účastníkov/čok súhlasí, že ľudia sú zodpovední za klimatickú krízu a že korupcia je rozšírený problém vo verejnej správe

- Takmer 50% ľudí nedôveruje Európskemu parlamentu
- Len približne 14 % účastníkov/čok súhlasí s tým, že ľudia vlastniaci automobily by mali platiť poplatok ako kompenzáciu environmentálnej záťaže.

Obmedzenie dát:

- Mierna nadreprezentácia mladých vekových skupín a podreprezentácia skupiny 65+
- Približne 23 % účastníkov/čok bolo identifikovaných ako potenciálne nedostatočne pozorných na základe extrémne nízkeho času vyplnenia dotazníka (< 90 s.) a nedosiahnutia odhadovaného času potrebného na čítanie experimentálnych materiálov (pravidlo 400 slov za minútu)
- Približne 32 % účastníkov/čok bolo identifikovaných ako potenciálne nedostatočne pozorných na základe nesprávnej odpovede v attention check a manipulation check položkách.
- Obe kritéria (čas a pozornosť) nesplnilo až 41 % pôvodnej vzorky.

Hlavné zistenia

Pozitívny vplyv viazania príjmov (earmarking) sa nepotvrdil jednoznačne na celej vzorke. Viazanie príjmov na výdavky výhradne na ochranu životného prostredia ukázalo síce pozitívny, ale štatisticky nevýznamný efekt (~+0.2 bodu). Viazanie príjmov na ich ďalšiu redistribúciu vo forme spravodlivého prerozdelenia príjmov v prospech domácností s nízkymi príjmami naznačuje dokonca negatívny efekt na mieru akceptácie registračného poplatku. Uvedené môže naznačovať, že viazanie príjmov na redistribúciu pre nízkopríjmové domácnosti nemusí byť účinná komunikačná stratégia na celú populáciu. V rozpore s našimi očakávaniami, viazanie príjmov výhradne na rozvoj dopravy malo efekt na akceptáciu len na úrovni kontrolnej skupiny.

Po zohľadnení rýchlosti vyplnenia dotazníka a kontrole pozornosti čítania textu, mimálny časový limit na základe pravidla 400 slov za minútu, pozorujeme mierne silnejšie efekty intervencií. Na tejto podskupine účastníkov/čok výskumu sledujeme štatisticky významný efekt viazanie príjmov na výdavky výhradne na ochranu životného prostredia (~+0.27 bodu).

Efekt dôveryhodnosti popisu poplatku je štatisticky významný prediktor akceptácie a sila tohto efektu naznačuje, že komunikačná stratégia a dôveryhodnosť zdroja sú minimálne rovnako dôležité než samotný typ earmarkingu.

Výsledky ukazujú, že ľudia, ktorí vlastnia automobil a využívajú ho denne majú výrazne nižšiu akceptáciu registračného poplatku a podobne negatívny efekt to má aj na vnímanie spravodlivosti tohto poplatku. Na druhej strane, vyššia dôvera v EP a vnímanie zodpovednosti človeka za klimatickú zmenu, zvyšujú mieru akceptácie a aj vnímanie spravodlivosti registračného poplatku.

V každej experimentálnej skupine hodnotili účastníci/ky výskumu ďalšie možnosti špecifického viazania príjmov v rámci im priradenej experimentálnej skupine. Špecifický earmarking na konkrétnu oblasť bol vnímaný ako viac akceptovateľný v porovnaní so všeobecným earmarkingom predovšetkým v skupine doprava (investície do opravy ciest 1. triedy, modernizácia železníc) a životného prostredia (ochrana pred povodňami, investície do národných parkov). Tieto špecifické viazania príjmov dosahovali vyššiu priemernú akceptáciu ako všeobecný earmarking o 1,5 až 2 body. Toto zistenie naznačuje, že konkrétnosť a zrozumiteľnosť viazania príjmov môže mať väčší vplyv než všeobecný earmarkingu (výdavky na širokú oblasť).