

# Glosář Štěpána Havlase: nejen o „zastávkové“ dani



Author: Štěpán Havlas | Published: 20.09.2012

O zastávkové dani, která může vypadat na první pohled velmi atraktivně, se začaly ihned objevovat pochybnosti. A nelze se tomu divit. Není totiž prokázáno, že by měli lidé žijící v blízkosti metra, tramvaje nebo autobusu, na něž je nová daň namířena, automaticky nějakou výhodu nebo by jim tento „nadstandard“ zlepšoval životní úroveň.

## Daň vs. ekologie

Obávám se, že výsledek zavedení zastávkové daně může mít opačný dopad, než se od tohoto nového příjmové nástroje původně očekávalo. Zastávková daň by totiž postihla většinou méně solventní občany nebo střední třídu, tedy lidi, kteří žijí na jednom místě desetiletí, byty v centru měst zdědili nebo žijí v oblastech s hustou zástavbou (panelové domy), kde má městská doprava spíše regulativní účel. Městskou dopravu tito lidé primárně využívají a jsou na ní ekonomicky závislí. Ti, kteří se dopravují hromadně a tedy také ekologicky, by tak podle principu zastávkové daně zaplatili za svou nemovitost mnohem více než lidé bohatí - kteří si naopak vybírají místa pro život v lokalitách bez dostupné hromadné dopravy, v klidném prostředí a mimo hlavní dopravní tepny. U těchto lidí se předpokládá mnohem intenzivnější užití osobní automobilové dopravy, a tím i větším negativní dopad na životní prostředí.

Je skutečně důležité význam takové daně promyslet a položit si otázku, zda je pro město výhodnější zatěžovat dalšími náklady občany, kteří používají městskou hromadnou dopravu, neznečišťují ovzduší, nezpůsobují dopravní kolony.... na úkor těch, kteří sice nemají městskou hromadnou dopravu za plotem, ale jezdí vlastním vozem, zvyšují dopravní zatížení města a jejich chování má vliv na zhoršování životních podmínek ve městech (a jsou také bohatší, tedy pro město při výběru daní zajímavější).

Město by se nepochybně mělo pokoušet zajistit maximálně ekologický způsob dopravy a naopak omezovat osobní automobilovou dopravu. Zavedením zastávkové daně jde ovšem zcela proti takové strategii. Zastávková daň bude lidi, kteří využívají ekologickou městskou hromadnou dopravu, penalizovat.

## Další zátěž pro rodinné rozpočty

Druhý případ, na který je potřeba upozornit, se týká koeficientu pro výpočet daně z nemovitosti. Města a

obce mohou koeficienty pro určení výše daně z nemovitosti používat od roku 2009. Nevzpomínám si, že by média tomuto tématu někdy věnovala takovou pozornost jako na konci roku 2011 a na počátku roku 2012. A není divu. Velká část měst a obcí se kvůli propadům ve svých rozpočtech rozhodla tyto koeficienty zvýšit a jejich občané tak budou platit na dani několikanásobně více než v předchozích letech.

Případ koeficientu daně z nemovitosti a tzv. zastávkové daně přitom mají mnoho společného. Asi nejvíce v tom, že jsou to opatření, která ještě více zatíží rozpočty českých domácností. Tím se trh s bydlením ještě více přibrzdí, protože lidé budou ve svých výdajích mnohem opatrnější. Otázkou ovšem zůstává, zda radnice při úvahách o těchto novinkách promýšlejí vše v kontextu dalších dopadů a v delším čase. Je skutečně pro radnice výhodnější raději zvýšit daně za bydlení pro „běžné“ obyvatele, anebo se zamyslet nad jiným systémovým opatřením, které může příjmy obcí a měst zvýšit, aniž by to muselo mít automaticky dopad na občana/voliče?

## Šlo by to i beze změn

Novým směrem, zdá se, jde vývoj kolem tvorby územního plánu. Alespoň nyní to vypadá tak, že hlavní město má zájem vytvořit koncepční dokument, který stanoví strategii dalšího rozvoje Prahy v oblasti bytové a další výstavby, a to prostřednictvím jednoduššího a průhlednějšího územního plánu. Na první pohled změna chvályhodná, ale i tady vznikají pochybnosti.

Podnikatelé v realitním sektoru se na příjmech městských rozpočtů (daň z přidané hodnoty, daně z příjmů fyzických a právnických osob, daň z převodu nemovitosti apod.) podíleli poměrně velkým objemem. Navíc každá výstavba nového projektu nebo rekonstrukce podporuje zaměstnanost. Tito podnikatelé se přitom snaží podnikat i přesto, že postavit dnes v Praze nebo v jiném větším městě nový projekt je cílem skutečně náročným. Běžný investor se musí probít složitou byrokracií (územní řízení, stavební řízení, EIA atd.), účelovými atakami občanských sdružení a dalšími bariérami, které cestu ke konečnému zisku, tedy i zaplacení daně státu a městu velmi komplikují. Průměrná doba výstavby jednoho většího rezidenčního projektu je v Praze kolem 900 dní od momentu, kdy má stavebník všechny vyjádření potřebná k zahájení řízení o vydání územního rozhodnutí! To je v porovnání s jinými evropskými a světovými městy velmi dlouhá doba.

Dávám tedy politikům a úředníkům, kteří vymýšlejí zastávkové daně, zvyšují koeficienty anebo se chystají měnit plány územního rozvoje, ke zvážení: není vhodnější místo nepopulárních opatření raději podporovat průhlednou a rychlou administraci nových a potřebných stavebních projektů? Myslím si, že i když může být tato cesta mnohem náročnější a pracnější, přinese do rozpočtů měst nebo obcí mnohem více peněz než další daňové zatížení jejich obyvatel.

*Autor pracuje jako finanční ředitel v developerské společnosti FINEP CZ.*

---

20.09.2012 08:12, Štěpán Havlas