

Dálniční zlatý důl? Ale jak pro koho...

Na světě je návrh, s nímž přišla skupina expertů: zrušit dálniční známky a zavést satelitní dálniční mýtné pro všechna vozidla. Argumentem je, že kilometrovné je rozhodně spravedlivější, neboť není důvod, aby řidič, který dálnici použije několikrát do roka, platil stejně jako ti, kteří tudy jezdí dennodenně.

Stát potřebuje peníze, ber kde ber, a tak mají nové daně relativně dobrou šanci. Před zaváděním nových poplatků je však dobré se zamyslet, zda již náhodou nemáme daň, která daný účel plní. Samozřejmě, že ji máme. Je přímo úměrná naježděným kilometrům, a dokonce též efektivitě používaného vozidla: spotřební daň z pohonných hmot. Tak kde je chyba?

Zaměňujeme cíle. Ekonomickým důvodem pro zavedení spotřební daně z pohonných hmot bylo financování výstavby a údržby cest, silnic a dálnic. V ideálním případě by veškeré takto vybrané výnosy šly zpět do dopravy a částečně do životního prostředí jako náhrada způsobených škod. Jenže situace je poněkud tristní: na spotřební dani a dalších se vybere mnohem více, než kolik se vrací do dopravy zpět. Stát považuje takto vybrané prostředky za běžný příjem použitelný na cokoliv. A tak je dopravní infrastruktura dlouhodobě podfinancována. Pokud jsou výnosy daní a poplatků přímo svázaných s dopravou vyšší než státní výdaje do daného odvětví, jedná se principálně o sektorovou daň.

Jestliže přes uvedené výhrady o odvětvové dani budeme hledat, jak nastavit nový systém, který se co nejméně odchyluje od rovného přístupu, je nutné začít jinak. V ideálním případě jsou si všechna vozidla podobná, a tak spotřeba pohonných hmot zcela odpovídá intenzitě užití sítě a nic lepšího není. Nežijeme však v ideálním světě a jsou vozidla, která zatěžují silniční síť více než ostatní. S růstem velikosti vozu roste efektivita přepravy: klesá spotřeba na jednotku nákladu, a tedy zaplacená spotřební daň. Na druhou stranu však s růstem hmotnosti vozidel rostou náklady na infrastrukturu: mosty i silnice musí mít vyšší nosnost a být širší a zároveň tato vozidla více poškozují silnice. Tento paradox, kdy „škodlivější“ platí relativně méně na jednotku nákladu, dnes částečně koriguje dálniční mýtné pro velká vozidla a silniční daň.

V ideálním případě velká vozidla platí mýtné na všech silnicích diferencovaně podle své velikosti, zatímco spotřební daň je nastavena dle „většiny“, která již jiné dopravní daně neplatí. Dnes při zavedení satelitního mýtného odpadá historický důvod, proč takový systém nebyl zaveden - prostě to se starými technologie mi mýtných bran nešlo.

Systém, kde většina platí automaticky základní úroveň ve spotřební dani a jen část vozidel je nutné sledovat, je jednodušší na správu, tedy i levnější, přitom však alespoň v základech spravedlivý. Jiné přístupy mají charakter specifických daní porušujících princip daňové neutrality. Z hlediska občanské svobody navíc musíme preferovat systém, který neumožňuje automatické shromažďování dat a následnou identifikaci jednotlivců na cestách. Data, která neexistují, nemůžeme ani potenciálně zneužít.

Lubomír Lízal
CERGE-EI