

## STÁVKA V DOPRAVĚ

### O co ve stávce jde?

Stát chtěl touto novelou zamezit daňovým únikům. Evropské unii se totiž nelíbí, že si mezi sebou propojené firmy prodávají výhodně zboží a služby.

Nově se z nich má platit stejná DPH, jako kdyby se prodávaly za "cenu obvyklou". V praxi to znamená, že zaměstnavatelé musí nyní DPH odvést z ceny srovnatelné služby na trhu, což je ovšem většinou cena jiná, než ta, za kterou zaměstnanci benefit reálně kupují.

"V případě některých benefitů je rozdíl značný (režijní jízdenky), ve většině jiných případů je rozdíl zanedbatelný (obědy v závodní jídelně)," sdělil mluvčí vlády Roman Prorok.

Jiným příkladem je, že pokud zaměstnanec například hradí zaměstnavateli soukromé telefonní hovory, nemůže se DPH odvádět z ceny, kterou platí zaměstnavatel, ale z ceny vyšší. Zaměstnavatel má totiž od operátora množstevní slevu, na kterou by zaměstnanec neměl nárok a která tedy není cenou obvyklou.

### Co je to obvyklá cena?

"Největším problémem této novely je právě stanovení obvyklé ceny. Například benefity týkající se ubytování zaměstnanců by se tak mohly odvozovat od cen za ubytování v hotelích. Tím by se benefit stal velmi nevýhodným," řekla tn.cz mluvčí Českomoravské konfederace odborových svazů Jana Kašparová.

Změnu zákona podporují i někteří zaměstnavatelé, protože benefity jsou často v kolektivních smlouvách. Pokud by je ale zrušili, zaměstnanci by zřejmě žádali vyšší platy. Dalším důvodem, proč se změna nelíbí ani zaměstnavatelům, je i fakt, že vzali dodanění na sebe.

### Kterých benefitů se navýšení daně týká?

Benefit	Zvýšení (přibližné)
Režijní jízdenky	stovky korun
Závodní stravování	desítky korun
Příspěvky na ubytování	stovky korun
Příspěvky na rekreace a kulturu	stovky korun
Příspěvek na hromadnou dopravu	desítky korun
Příspěvky na rehabilitace	desítky korun
Příspěvky na benzín	stovky korun
Příspěvek na telefonní hovory	desítky korun
Příspěvek na rekvalifikace	stovky korun
Služby vlastní mateřské školky	stovky korun
Příspěvek na vlastní tábory ve vlastním zařízení	stovky korun

Změna zákona se dotýká benefitů, které zaměstnanci dostávají v podobě levnějšího zboží a služeb od firmy, v níž pracují. Pracovníci se mohli těšit hned ze dvou výhod. Z levnější ceny a také z nižší daně – státu totiž odváděli DPH jen ze snížené ceny výrobků. To bylo nespravedlivé vůči ostatním daňovým poplatníkům, protože obyčejný zákazník, který si totéž zboží koupil, musel státu zaplatit daň se vším všudy.

V případě režijních jízdenek tak zaměstnanci drah odvádějí státu na DPH jen dvacetikorunu (platí 200 Kč za režijku), zatímco normální cestující s roční jízdenkou (v první třídě) platí daň 2 200 Kč. Nešlo tedy o chybu v zákoně, jak nyní odboráři uvádějí, ale pouze o srovnání podmínek pro všechny daňové poplatníky.

### Dopady stávky na České dráhy

Podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly už jen samotná hrozba stávky snížila tržby. Jen v pondělí, kdy stávka hrozila (poprvé), zaznamenaly ČD propad tržeb o 1,5 milionu korun. Kdyby ke stávce opravdu došlo, propad tržeb by byl značný. Na pondělí se počítalo se ztrátou 20 milionů korun.

**4. února 1997** - Začala stávka železničářů, která měla trvat 48 hodin. Byla ale několikrát prodloužena a skončila až 8. února. Hlavním organizátorem bylo Odborové sdružení železničářů (OSŽ), které spolu s dalšími odborovými svazy působícími na železnici předložilo několik požadavků (odvolat vedení ČD, zastavit nesystémové kroky na železnici, neuplatňovat sankce vůči stávkujícím, uzavřít dohodu s premiérem o závazku vlády předložit koncepci dopravní politiky). Stávky se zúčastnila asi polovina zaměstnanců ČD. Výsledkem byla dohoda mezi OSŽ, ministerstvem dopravy, Správní radou Českých drah a ČD.

**8. března 2000** - Výstražná patnáctiminutová stávka Asociace samostatných odborů (ASO) způsobilá zpoždění 101 vlaků. Podle ČD se většina zaměstnanců společnosti od stávky distancovala. Stávku vyhlásila ASO na protest proti údajnému neřešení sociálních problémů.

**3. února 2003** - Uskutečnila se stávka řidičů pražských tramvají organizovaná Federací řidičů tramvají. Protestující si chtěli vymoci stejné podmínky, jako měli řidiči autobusů, a chtěli odvolání tehdejšího generálního ředitele dopravních podniků Milana Houfka. Z 80 procent řidičů rozhodnutých stávkovat, jich po policejním zásahu zůstalo ve stávce 30 procent. Veřejná doprava nebyla narušena.

**21. června 2004** - Řidiči pražských autobusů měli od 08:00 na protest proti připravovanému zákonu o dopravě 20 minut stávkovat. Zúčastnilo se něco málo přes deset procent řidičů, takže se stávka cestujících významněji nedotkla.

**16. března 2006** - Půlhodinová polední stávka strojvedoucích na železnici ovlivnila pravidelnost železničního provozu jen minimálně. Zastavením provozu strojvůdci protestovali proti tomu, že by podle připravovaného zákoníku práce mohl zaměstnavatel uzavřít kolektivní smlouvu jen s nejsilnější odborovou organizací.

**24. června 2008** - Hodinová výstražná stávka proti reformám kabinetu Mirka Topolánka pořádaná Českomoravskou konfederací odborových svazů (ČMKOS) se dotkla i dopravy. Největší dopady měl hodinu a čtvrt trvající protest strojvůdců, kteří ve 13:00 zastavili vlaky po celé ČR. Podle Českých drah stálo zhruba 80 procent všech spojů, tedy asi tisíc vlaků. V mnoha městech nejezdila hromadná doprava - největší rozsah měla stávka asi v Brně, autobusy, tramvaje či trolejbusy nejezdily různě dlouho ani v Ostravě, Opavě, Ústí nad Labem a dalších městech. Naopak pražská MHD většinou fungovala.

### Výběr případů větších stávek městské hromadné dopravy ve světových velkoměstech

**Červenec 2005** - Ve většině velkých italských měst se zastavily místní autobusové linky, tramvaje i metro, protože zaměstnanci dopravních podniků vstoupili do 24hodinové stávky. Odboráři protestovali proti přesunování nákladů zdravotního pojištění ze státu na přepravní firmy.

**Prosinec 2005** - New York před Vánocemi zcela ochromila třídní stávka zaměstnanců veřejné dopravy, která začala poté, kdy ztroskotala jednání o zvýšení mezd a o výši spoluúčasti zaměstnanců na zdravotní péči a důchodovém pojištění. Protest soud bezprostředně označil za protizákonný, protože podle právního řádu státu New York nesmějí zaměstnanci ve veřejných službách stávkovat. Odborový svaz zaměstnanců hromadné dopravy v New Yorku stávku ukončil pod podmínkou, že vyjednávání o nové kolektivní smlouvě budou pokračovat. U soudu ale dostal pokutu 2,5 milionu dolarů (přibližně 58 milionů korun). Stávka stála asi miliardu dolarů.

**Červen 2005** - Amsterdam, Rotterdam a Utrecht ochromila jednodenní stávka řidičů autobusů a tramvají. Na nouzový provoz přešli také hasiči, kteří s ostatními zaměstnanci veřejných služeb nesouhlasili s postupem jednání ohledně platů.

**Květen 2007** - Jednodenní generální stávka, kterou svolaly hlavní řecké odborové svazy, ochromila veřejnou dopravu v Aténách a způsobilá zpoždění letů z místního letiště. Důvodem rozsáhlé akce odborářů a státních zaměstnanců byly dohady o nestandardním nákupu vládního dluhopisu státním penzijním fondem. Protest ochromil železniční dopravu i provoz aténského metra. Přerušena byla také přeprava autobusy, tramvajemi a trolejbusy. Fungovala jen lodní doprava spojující řecké ostrovy.

**Listopad 2007** - Francouzskou železniční a pařížskou městskou dopravu zasáhla desetidenní stávka, jejíž příčinou byl záměr vlády odebrat dopravákům, energetikům a zaměstnancům několika málo dalších odvětví výhodu dosažení plné penze už po odpracování 37,5 roku místo po 40 letech, jak je tomu u ostatních. Přímé ztráty odhadlo ministerstvo financí a hospodářství na 400 milionů eur (11 miliard korun) denně.

**Březen 2008** - Berlín zasáhla na několik dní stávka zaměstnanců veřejné dopravy za vyšší platy. V německé metropoli tak nejezdily tramvaje, metro ani většina autobusů.