

Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko-správní

Daňové aspekty vozového parku

Diplomová práce

2023

Bc. Kateřina Pospíšilová

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Kateřina Pospíšilová**
Osobní číslo: **E21844**
Studijní program: **N0413A050009 Ekonomika a management**
Specializace: **Ekonomika a management podniku**
Téma práce: **Daňové aspekty vozového parku**
Zadávací katedra: **Ústav podnikové ekonomiky a managementu**

Zásady pro vypracování

Cílem práce je na základě případové studie identifikovat daňové dopady pořízení a provozu vozového parku vzhledem k přechodu na elektromobilitu.

Osnova:

- Daňový systém ČR.
- Elektromobilita ve světě.
- Daňové aspekty vozového parku.
- Případová studie –daňové dopady pořízení a provozu vozového parku.
- Shrnutí a vyhodnocení výsledků.

Rozsah pracovní zprávy: **cca 50 stran**
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

ECONOMIDOU, M., VALENTOVA, M., ZANCANELLA, P., TSEMEKIDI TZEIRANAK, S., ZANGHERI, P., PACI, D., RIBEIRO SERRENHO, T., PALERMO, V. BERTOLDI, P., National Energy and Climate Plans for 2021-2030 under the EU Energy Union. EUR 30487 EN. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020. 124 s. ISBN 978-92-76-27013-3.
HNÁTEK, Miloslav. Daňové a nedaňové náklady 2021. 4. vydání. Praha: Grada, 2021. 296 s. ISBN 978-80-907398-4-0.
JANOŮŠEK, Karel. Automobil v podnikání. 1. vydání. Praha: ANAG, 2011. 400 s. ISBN 978-80-7263-668-6.
KUBÁTOVÁ, Květa. Daňová teorie a politika. 7. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2018. 272 s. ISBN 978-80-7598-165-3.
PIKAL, Václav. Automobil (nejen) v podnikání. 4. vydání. Praha: Wolters Kluwer (ČR), 2015. 160 s. ISBN 978-80-7478-705-8.
STEPNIAK, M., GKOUMAS, K., MARQUES DOS SANTOS, F., GROSSO, M. PEKAR, F., Public transport research and innovation in Europe. EUR 31091 EN. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2022. 35 s. ISBN 978-92-76-53066-4.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Vít Jedlička, Ph.D.**
Ústav podnikové ekonomiky a managementu

Datum zadání diplomové práce: **1. září 2022**
Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2023**

L.S.

prof. Ing. Jan Stejskal, Ph.D. v.r.
děkan

doc. Ing. Michaela Kotková Stříteská, Ph.D. v.r.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. září 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem Daňové aspekty vozového parku jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 28. června 2023

Kateřina Pospíšilová v. r.

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucímu své práce Ing. Vítovi Jedličkovi Ph.D., za jeho odbornou pomoc, poskytnutí cenných rad a připomínek, které mi pomohly při zpracování diplomové práce.

ANOTACE

Diplomová práce se zabývá daňovými dopady pořízení a provozu vozového parku, a to vzhledem k přechodu na elektromobilitu. První část práce je věnována teorii v oblasti daňového systému ČR a následně daňovým aspektům vozového parku. Hlavní část práce obsahuje případovou studii, která je zaměřena na identifikaci a vyčíslení daňových dopadů při pořízení a provozu vozidel na elektrickou energii oproti vozidlům na fosilní paliva. V případové studii zjištěné výsledky jsou na závěr shrnuty a vyhodnoceny.

KLÍČOVÁ SLOVA

daňové zatížení, vozový park, elektromobilita, pořízení a provoz, případová studie

TITLE

Tax Aspects of the Vehicle Fleet

ANNOTATION

The diploma thesis deals with the tax implications of the acquisition and operation of the vehicle fleet, given the transition to electromobility. The first part of the work is devoted to the theory in the area of the tax system of the Czech Republic and subsequently the tax aspects of the vehicle fleet. The main part of the work contains a case study, which is focused on identifying and quantifying the tax impacts of the purchase and operation of electric vehicles compared to fossil fuel vehicles. The results found in the case study are summarized and evaluated at the end of the thesis.

KEYWORDS

tax burden, vehicle fleet, electromobility, acquisition and operation, case study

OBSAH

OBSAH.....	7
SEZNAM ILUSTRACÍ.....	9
SEZNAM TABULEK.....	10
SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK.....	12
ÚVOD.....	13
1 Daňový systém ČR.....	14
1.1 Přímé daně.....	15
1.1.1 Daně z příjmů.....	15
1.1.2 Daně majtkové.....	15
1.2 Nepřímé daně.....	16
1.2.1 Univerzální daň.....	16
1.2.2 Selektivní daně.....	17
1.2.3 Daň z užívání.....	17
1.3 Ostatní daňové příjmy.....	18
2 Daňové aspekty vozového parku.....	19
2.1 Pořízení.....	19
2.1.1 Ocenění dlouhodobého majetku.....	19
2.1.2 Operativní leasing.....	20
2.1.3 Finanční leasing.....	21
2.2 Provoz.....	22
2.2.1 Daně a poplatky v silniční dopravě.....	22
2.2.2 Odpisování.....	24
2.2.3 Pohonné hmoty.....	27
2.2.4 Výdaje na opravy, údržbu a technické zhodnocení.....	29
2.2.5 Pojistné.....	30
2.2.6 Použití služebního vozidla k soukromým účelům.....	31

3	Elektromobilita ve světě	32
3.1	Zastoupení na trhu	32
3.2	Vývoj trhu	33
3.3	Evropa.....	34
4	Případová studie – daňové dopady pořízení a provozu vozového parku.....	35
4.1	Modelová situace	35
4.2	Pořízení	40
4.2.1	Nákup majetku – úvěrové financování	40
4.3	Provoz	44
4.3.1	Daně a poplatky	44
4.3.2	Odpisování	44
4.3.3	Pohonné hmoty	48
4.3.4	Opravy, údržba a technické zhodnocení	50
4.3.5	Pojistné.....	51
4.3.6	Použití služebního vozidla k soukromým účelům	51
4.4	Daňové aspekty.....	52
5	Shrnutí a vyhodnocení výsledků.....	57
	ZÁVĚR	66
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	68

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obrázek 1: Daně daňového systému ČR.....	14
Obrázek 2: Nepřímé daně v České republice	16
Obrázek 3 Elektrobus SOR NS 12 electric	37
Obrázek 4 Tesla model 3	39
Obrázek 5 Dobíjecí stanice EV365 Model DC2	40

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Doba odpisování dle odpisových skupin	25
Tabulka 2 Porovnání vybraných osobních elektromobilů.....	38
Tabulka 3 Daňové zatížení majetku při elektromobilitě	41
Tabulka 4 Daňové zatížení majetku při nákupu vozidel na fosilní paliva	41
Tabulka 5 Pořízení majetku na úvěr při elektromobilitě – splátky v letech.....	43
Tabulka 6 Pořízení majetku na úvěr v případě vozidel na fosilní paliva – úroky	43
Tabulka 7 Rovnoměrné odpisy elektrobuse SOR NS 12 electric	45
Tabulka 8 Zrychlené odpisy elektrobuse SOR NS 12 electric	45
Tabulka 9 Výše odpisů autobusu SOR NS 12 diesel	46
Tabulka 10 Rovnoměrné odpisy elektromobilu Tesla model 3.....	46
Tabulka 11 Zrychlené odpisy elektromobilu Tesla model 3	47
Tabulka 12 Výše odpisů pro automobil Škoda Octavia 3 (Active).....	47
Tabulka 13 Výše odpisů dobíjecí stanice EV365 Model DC2.....	48
Tabulka 14 Roční daňové zatížení pohonných hmot	49
Tabulka 15 Předpokládané roční náklady na provoz automobilu	50
Tabulka 16 Daňové zatížení elektrických vozidel v 1. roce.....	53
Tabulka 17 Daňové zatížení vozidel na fosilní paliva v 1. roce.....	54
Tabulka 18 Daňové zatížení elektrických vozidel ve 2. roce	55
Tabulka 19 Daňové zatížení vozidel na fosilní paliva ve 2. roce	56
Tabulka 20 Uznatelné náklady – úroky z úvěru	58

Tabulka 21 DPH jako součást pořizovací ceny majetku	59
Tabulka 22 Rozdíl v daňovém zatížení v 1. roce	60
Tabulka 23 Rozdíl v daňovém zatížení v 2. roce	60
Tabulka 24 Rozdíl v daňovém zatížení ve 3. roce.....	61
Tabulka 25 Rozdíl v daňovém zatížení ve 4. roce.....	61
Tabulka 26 Rozdíl v daňovém zatížení v 5. roce	62
Tabulka 27 Daňové zatížení pohonných hmot	62
Tabulka 28 Daňové aspekty vozového parku v 1. roce od pořízení.....	63
Tabulka 29 Daňové aspekty vozového parku v 2. roce od pořízení.....	64
Tabulka 30 Daňové aspekty vozového parku za 5 let užívání	65

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ČR – Česká republika

ČNB – Česká národní banka

Cca – Cirka

CO₂ – Oxid Uhličitý

č. – číslo

DPH – Daň z přidané hodnoty

EU – Evropská Unie

g – gram

h – hodina

Kč – Koruna česká

Kg – kilogram

km – kilometr

kW – kilowatt

kWh – kilowatthodina

l – litr

m² – metr čtvereční

MWh – Megawatthodina

PO – právnická osoba

s – sekunda

Sb. – Sběrka zákonů

SPZ – Státní poznávací značka

TSI – Twincharged Stratified Injection

USD – Americký dolar

ZTP – Zvlášť těžké postižení

ZTP/P – Zvlášť těžké postižení s průvodcem

ÚVOD

Ve světě dopravy se v posledních letech stávají stále významnějším fenoménem vozidla s alternativním pohonem, kdy jedněmi z nejvíce skloňovaných jsou konkrétně elektromobily. Se stále se zvyšujícím se povědomím o enviromentálních dopadech využívání fosilních paliv a při snaze o redukci emisí skleníkových plynů se elektromobilita ukazuje jako inovativní řešení pro přechod k udržitelnějšímu a ekologičtějšímu dopravnímu systému. Tímto trendem vzniká v oblastech daní a financování velké množství příležitostí a zároveň i výzev.

Vozidla s pohonem na elektrickou energii jsou stále více oblíbená, a to i přes významně vyšší pořizovací cenu oproti vozidlům na fosilní paliva. Tato vyšší pořizovací cena se dá v současnosti považovat za největší překážku jejich masového rozšíření. V souvislosti se snahou vytvořit čistší a zelenější dopravní systém a přispět tak k rozšíření elektromobility je tedy jistě důležité analyzovat a porovnávat daňové dopady v souvislosti s hodnocením ekonomiky provozu elektromobilů v podmínkách České republiky.

Pozornost je směřována nejen na elektromobilitu, ale i na problematiku městské autobusové dopravy. Velká města se často potýkají se špatnou kvalitou ovzduší a vysokým hlukem z dopravy. Vozidla s konvenčním pohonem k této hlukové zátěži jistě významně přispívají. Vysoký potenciál, který nabízejí elektrobusy v oblasti snižování emisí a tím i zlepšení kvality ovzduší ve městech, je tedy přirozeně motivací k pořízení elektrobusů dopravními podniky, které tím plní zadání samospráv.

Součástí této práce je zkoumání daňových stimulů a překážek, které mají vliv na pořízení elektromobilů a elektrobusů, a to se zaměřením především na firemní dopravní prostředky ale částečně i na vozidla poskytovaná zaměstnancům.

Cílem této práce je na základě případové studie identifikovat daňové dopady pořízení a provozu vozového parku vzhledem k přechodu na elektromobilitu. Tato práce demonstruje přehled daňových dopadů na dopravní podnik a jeho zaměstnance v oblasti elektromobility a shrnuje daňové rozdíly (výhody i nevýhody) mezi pořízením a provozem vozidel na fosilní paliva a nízkoemisních vozidel.

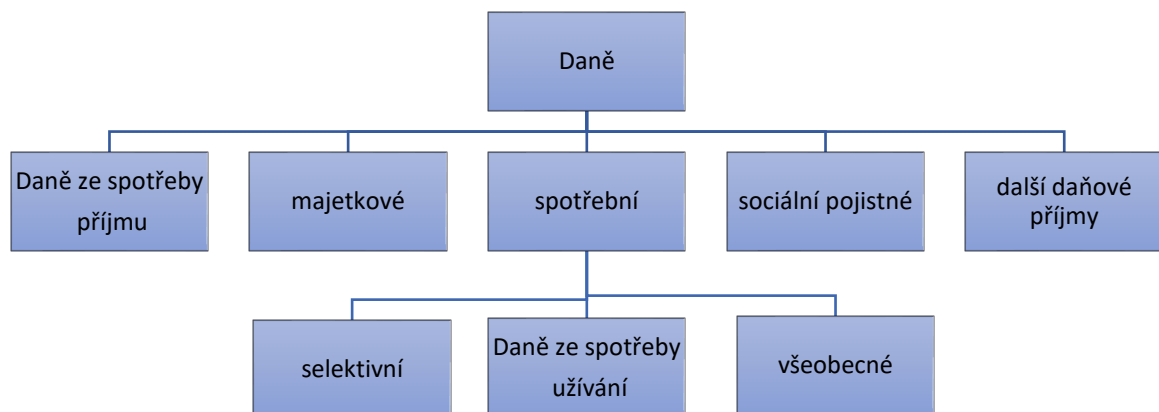
1 DAŇOVÝ SYSTÉM ČR

Daňový systém je charakterizován následovně: „*Daňový systém je souhrn všech daní, které se na daném území, zpravidla státním, vybírají. Daňový systém zahrnuje rovněž vztahy mezi jednotlivými daněmi a pravidla, podle kterých se daně vybírají*“ [1]

Daňový systém je tedy provázaný souhrn daní, na který je kladeno velké množství požadavků. Mezi tyto požadavky se řadí například [1]:

- zabezpečení dostatečného daňového výnosu,
- daňová spravedlnost,
- daňová efektivnost,
- právní efektivnost,
- jednoduchost a srozumitelnost,
- transparentnost,
- pružnost,
- předvídatelnost,
- odolnost proti daňovým únikům.

Obrázek 1 zobrazuje prostřednictvím schématu daňový systém České republiky.



Obrázek 1: Daně daňového systému ČR [1]

Jednotlivé daně v ČR jsou děleny především do dvou hlavních skupin na přímé a nepřímé daně.

1.1 Přímé daně

Tento druh daní je často využíván jako nástroj regulace. Přímé daně jsou zákonnou povinnou platbou do státního rozpočtu. Tato daň je přímo adresována konkrétním subjektům, a tudíž se přizpůsobuje jejich platební schopnosti.

Součástí přímých daní jsou v České republice daně z příjmů a daně majetkové. Daně z příjmů se dále dělí na daně z fyzických osob a daně z právnických osob. Daně majetkové neboli daň z nemovitých věcí se skládá z daně z pozemků a ze staveb.

1.1.1 Daně z příjmů

Mezi nejvýznamnější přímé daně jsou dlouhodobě řazeny daně z příjmů (důchodové daně). Důchodové daně zaujímají výraznou část příjmů do státního rozpočtu. Daně z příjmů se dále dělí na dvě skupiny. Daň z příjmu fyzických osob a na daň z příjmů právnických osob.

„Daň z příjmů fyzických osob je univerzální daň, již podléhají veškeré zdanitelné příjmy jednotlivců.“ [1] Účelem je redistribuce důchodů od majetnějších skupin obyvatel k sociálně slabším skupinám. Poplatníkem jsou fyzické osoby, a to jak daňový rezidenti České republiky tak i daňový nerezidenti za podmínek stanovených v § 2 zákona č. 586/1992 Sb. Předmětem daně z příjmu fyzických osob jsou:[2]

- příjmy ze závislé činnosti,
- příjmy ze samostatné činnosti,
- příjmy z kapitálového majetku,
- příjmy z nájmu,
- ostatní příjmy.

Daně z příjmů právnických osob podléhají všechny právnické osoby. Poplatníky jsou právnické osoby, a to jak daňový rezidenti České republiky, tak i daňový nerezidenti za podmínek stanovených v § 17 zákona č. 586/1992 Sb. Zákonem stanoveným předmětem daně jsou veškeré příjmy z činnosti a z nakládání s veškerým majetkem, není-li stanoveno jinak[2].

1.1.2 Daně majetkové

Majetkové daně jsou doplňkovým daňovým příjmem, dělíme je na všeobecné a výběrové. V současných daňových systémech jsou všeobecné majetkové daně málo používané. Výběrové

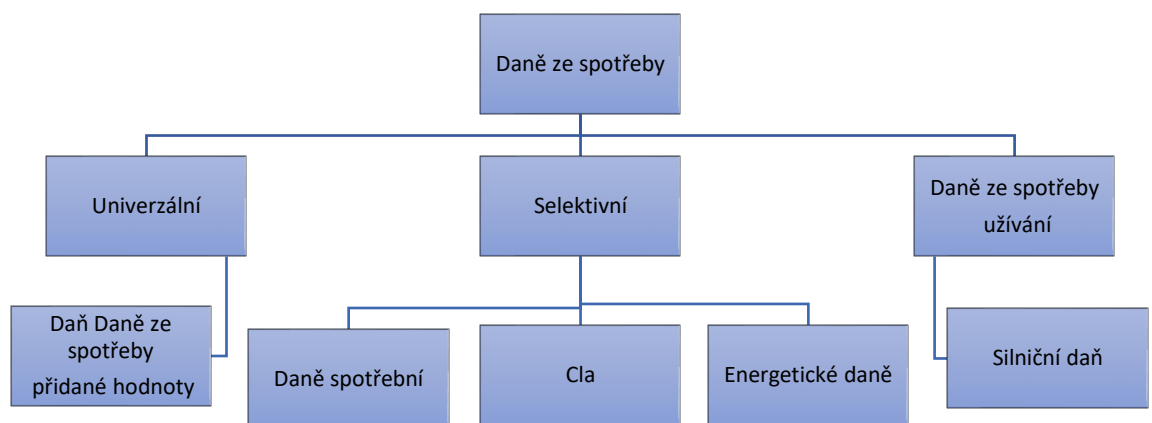
majtkové daně se používají ve všech státech Evropské unie. Historicky se struktura majtkových daní měnila a v současnosti je v České republice pouze jediná majtková daň, a to daň z nemovitých věcí, která je periodickou daní. Výnos z majtkových daní je stabilním příjmem do státní pokladny.[1]

Daň z nemovitých věcí zahrnuje daň z pozemků a daň ze staveb a jednotek. Tato daň se vybírá dle polohy nemovité věci a příslušný výnos je příjmem jednotlivých obcí[1].

Daň z pozemků je vyměřována dle výměry pozemku v m², a to u zemědělské půdy a ze stavebních a ostatních pozemků. Sazba daně je diferencovaná, a to dle druhu pozemku, a pevná. V případě daně ze staveb a jednotek u zdanitelné stavby je skutečně zastavěná plocha v m² dle stavu k 1. lednu zdaňovacího období[3].

1.2 Nepřímé daně

Charakteristickým je pro nepřímé daně to, že jejich předmětem je spotřeba. Nepřímé daně jsou dále rozděleny na univerzální a selektivní. Obrázek 2 vyobrazuje daně, které mají své místo v současném daňovém systému České republiky.



Obrázek 2: Nepřímé daně v České republice[1]

1.2.1 Univerzální daň

Daň z přidané hodnoty je klasifikována jako univerzální daň. Tato daň je všeobecnou daní ze spotřeby a podléhá jí například dodání zboží, poskytování služeb a importované zboží mimo Evropskou unii. V případě daně z přidané hodnoty se jedná o vícetázové zdanění, kdy je

zdaněna pouze hodnota přidaná při zpracování daným plátcem. V Evropské unii je daň z přidané hodnoty harmonizována, členské státy mohou mít jednu základní a až dvě snížené sazby daně. V České republice je stanovena základní sazba ve výši 21 % a dále jsou využívány ještě dvě snížené sazby (15 % a 10 %)[4].

1.2.2 Selektivní daně

Spotřební daně jsou uvaleny pouze na určité komodity jejichž výroba a dovoz je předmětem této daně. Mezi tyto komodity náleží minerální oleje, líh, víno a jeho meziproducty, pivo a tabákové výrobky. Základ daně je množství fyzických jednotek dovezených či vyrobených komodit. Sazbou spotřební daně v případě benzínu je 12,84 Kč/l a v případě nafty činí sazba této daně 9,95 Kč/l.[1]

Cla jsou zvláštním neúvěrovým rozpočtovým příjmem a dle jejich podstaty i specifickou daní ze spotřeby. Jedná se o povinnou platbu, jejímž předmětem je zboží přecházející přes hranice Evropské unie.[1]

Takzvané daně z energií jsou daněmi k ochraně životního prostředí. Mezi daně z energií řadíme daň ze zemního plynu, daň z pevných paliv a daň z elektřiny (28,30 Kč/MWh). Tyto daně zatěžují konečného spotřebitele. Tyto daně mají významnou spojitost s ekologickým aspektem, jejich význam se bude v následujících letech stupňovat.[1]

1.2.3 Daň z užívání

Daň silniční je velmi specifickou daní. Předmětem této daně jsou silniční motorová vozidla, kdy v případě osobních automobilů vzniká povinnost odvodu daně pouze v případě užití automobilu k výdělečné činnosti. Na rozdíl od jiných daní, je tato daň uložena poplatníkům, což jsou zpravidla provozovatelé motorových vozidel, kterým je uložena povinnost odvodu v pravidelných intervalech. Výnos daně je příjmem rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, který je využíván mimo jiné na výstavbu a údržbu pozemních komunikací. Dalším úhlem pohledu je, že se jedná o daň uloženou na statek, který je představuje se svým provozem zátěž pro životní prostředí. Sazba daně je vyměřována pouze u nákladních vozidel, a to dle celkové hmotnosti a počtu náprav.[1]

1.3 Ostatní daňové příjmy

Tyto daně a z nich plynoucí příjmy nelze jednoznačně zařadit mezi přímé nebo nepřímé daně. Je zde zařazeno:

- pojistné na sociální pojištění,
- pojistné na veřejné zdravotní pojištění,
- pojistné na sociální zabezpečení,
- daň z hazardních her.

2 DAŇOVÉ ASPEKTY VOZOVÉHO PARKU

V této kapitole jsou definovány jednotlivé daňové aspekty, které vstupují do pořízení a následného provozu vozového parku daňového subjektu.

2.1 Pořízení

Pořízení automobilu lze v praxi provést několika způsoby. Mezi nejznámější a nejčastěji využívané způsoby lze zařadit:

- koupě za hotové,
- nákup na fakturu,
- finanční leasing,
- operativní leasing,
- vklad do obchodního majetku.

Při pořizování je důležitý způsob pořízení pro správné ocenění tohoto majetku. Výše ocenění má poté významnou roli pro různé účely použití v účetnictví, ale také pro různé účely daní.[5]

2.1.1 Ocenění dlouhodobého majetku

Oceňováním majetku rozumíme činnost přiřazování peněžní hodnoty jednotlivým účetním položkám. Správně oceněný majetek je jednou z výchozích podmínek správně vedeného účetnictví. Majetek může být oceněn pořizovací, reprodukční pořizovací a obvyklou cenou. Způsob, jakým je majetek oceněn, závisí na způsobu pořízení dlouhodobého majetku.

Pořizovací cena je taková cena, za kterou je majetek pořízen a započítáváme do ní i náklady, které s jeho pořízením souvisejí. Náklady související s pořízením dlouhodobého hmotného majetku jsou jeho podstatnou součástí. Mezi tyto náklady můžeme zařadit například náklady na dopravu, clo, zprostředkování a další. Metoda ocenění pořizovací cenou je v praxi nejpoužívanější pro oceňování dlouhodobého hmotného majetku. Zákon o daních z příjmu využívá tuto cenu, jako vstupní cenu, pro účely odpisování hmotného majetku. Pro účely odpisování se, v případě neplátce DPH stává DPH součástí pořizovací ceny.[5]

Reprodukční pořizovací cena je taková cena, za kterou by byl majetek pořízen v době, kdy se o tomto majetku účtuje. Touto cenou oceňujeme majetek v případě bezúplatného nabytí

nebo majetek, který byl nalezen při inventuře. Pro daňové účely je reprodukční pořizovací cenou u vozidel cena obvyklá.

Cenou obvyklou je chápána cena, která by byla dosažena při prodejkách stejného, eventuálně srovnatelného majetku nebo při poskytování shodné nebo srovnatelné služby v běžném obchodním styku v tuzemsku ke dni ocenění[6]. Při stanovení ceny obvyklé jsou zvažovány všechny okolnosti, které na cenu mají dopad, přičemž se do této ceny nepromítají dopady neobvyklých situací na trhu, osobních vztahů prodávajícího nebo kupujícího a ani vliv zvláštní obliby[6]. Zákon blíže neurčuje, kdo obvyklou cenu může či nemůže stanovit. Daňovému subjektu tedy nevzniká povinnost, aby ji nechal stanovit například znalcem. Pojem cena obvyklá není používán v účetnictví.

2.1.2 Operativní leasing

Operativní leasing je druh pronájmu, po jehož skončení vrátí nájemce majetek (vozidlo) zpět pronajímateli. Majitelem vozidla je pronajímatel, a to v průběhu celého pronájmu a i po jeho skončení.

Operativní leasing dopravního prostředku spočívá v pronájmu vozidla za úplatu, kterou se nájemce zavazuje platit pronajímateli, a to buď ve výši, která je stanovena smlouvou nebo není-li cena stanovena smlouvou tak v ceně obvyklé. Obvyklou cenou se rozumí cena, které by mohlo být dosaženo při prodeji majetku shodného nebo obdobného v obvyklém obchodním styku v České republice.[5]

Pronajímatel se prostřednictvím nájemní smlouvy zavazuje vypůjčit nájemci na dobu určitou dopravní prostředek. Nájemce se zavazuje zaplatit nájemné po ukončení trvání vypůjčení dopravního prostředku. V případě, kdy je nájem sjednán na delší dobu než 3 měsíce, tak se nájemce zavazuje zaplatit nájemné ke konci každého kalendářního měsíce, pokud není ve smlouvě stanoveno jinak.[15]

Veškeré výdaje spojené se splátkami nájemného a vypůjčeným dopravním prostředkem jsou náklady a lze je v plné výši odečíst od základu daně. Možnost uplatnění celé částky splátky nájemného je podmíněno tím, že je operativní pronájem považován za službu to znamená, že splátka leasingové společnosti je provozním nákladem nájemce.[14]

Součástí splátky nájemného je obvykle pronájem vozidla a jeho běžná amortizace, zákonné pojištění, silniční daň, havarijní pojištění se spoluúčastí (ve výši od 1 % do 10 % dle

konkrétní smlouvy). Dle konkrétní nabídky leasingové společnosti mohou splátky také obsahovat předepsané servisní prohlídky výrobcem, přezutí a uskladnění zimních a letních pneumatik a případně i pořízení dálniční známky.[33]

2.1.3 Finanční leasing

Pro účely daní z příjmů je definován jako přenechání hmotného majetku vlastníkem k užití uživateli za úplatu, pokud platí následující:

- při vzniku smlouvy je sjednáno, že po uplynutí sjednané doby budou převedena vlastnická práva majitelem předmětu za kupní cenu nebo bezúplatně na uživatele,
- při vzniku smlouvy je sjednáno právo uživatele na převedení vlastnického práva majitelem dle prvního bodu,
- v den převodu vlastnického práva není kupní cena vyšší než cena zůstatková, vypočtená ze vstupní ceny zaznamenané u majitele, kterou by měl předmět leasingu při lineárním odpisování bez zvýšení odpisu v prvním roce odpisování vyjma situace, kdy by byl předmět leasingu při odpisování odepsán v celé výši vstupní ceny,
- při sjednání smlouvy je sjednáno, že v průběhu trvání finančního leasingu budou na uživatele převedeny užívací práva k předmětu leasingu, povinnosti a rizika spojená s péčí a užíváním předmětu leasingu,
- je dodržena minimální doba finančního leasingu, která je počítána ode dne, kdy byl předmět leasingu uživateli přenechán ve stavu způsobilém k užívání.[2]

Minimální doba, na kterou může být finanční leasing sjednán je shodná s minimální dobou odpisování hmotného majetku. Pro účely stanovení minimální hranice doby finančního leasingu je minimální doba odpisování majetku zařazeného do odpisových skupin 2 až 6 dle přílohy číslo 1 zákona o daních z příjmů zkrácena o 6 měsíců.[2]

Finanční leasing je považován za nájem pod podmínkou, že je ukončen před dovršením minimální doby nebo když se neuskuteční převod vlastnických práv na uživatele.[2]

Uživatel majetku, který je předmětem finančního leasingu se stává vlastníkem až po ukončení leasingu a převedení vlastnických práv do doby převedení práv je vlastníkem vždy pronajímatel.[2]

Leasing je smlouva, na základě, které je stanovena povinnost nájemce nabýt majetku, který je předmětem smlouvy, protože je majetek převeden na nájemce tak se jedná o dodání zboží. V den, kdy vzniká nájemci právo na užívání vozidla vzniká zároveň nárok na odpočet daně ve výši daně vypočtené z celkové nasmlouvané ceny předmětu leasingu.[5]

2.2 Provoz

V této kapitole jsou blíže definovány náklady související s provozem automobilu a jejich případný vliv na základ daně. Do daňových nákladů spojených s provozem automobilu vstupují daně a poplatky, odpisy, pohonné hmoty, výdaje na opravy, údržbu a technické zhodnocení a pojistné.

2.2.1 Daně a poplatky v silniční dopravě

V České republice se setkáváme v souvislosti s provozem silničního vozidla především se silniční daní a dálničními poplatky.

Předmět silniční daně je definován následujícím způsobem: „*Předmětem daně silniční je zdanitelné vozidlo. Zdanitelným vozidlem se pro účely daně silniční rozumí silniční vozidlo kategorie N2 a N3 a jejich přípojná vozidla kategorie O3 nebo O4, pokud jsou registrovaná v registru silničních vozidel v České republice.*“[9]

Předmětem daně nejsou všechna vozidla používaná k podnikání a všechna vozidla s nejvyšší povolenou hmotností vyšší než 3,5 tuny. Silniční daň v ČR od roku 2022 neplatí pro osobní automobily, autobusy a nákladní vozidla do 12 tun.[9]

Poplatníkem silniční daně je ten, kdo je zapsaným provozovatelem zdanitelného silničního vozidla v jeho technickém průkazu, popřípadě osoba užívající zdanitelné silniční vozidlo, v jehož technickém průkazu je zapsaný provozovatel, který zemřel, zanikl či byl zrušen. Současně je to také osoba používající zdanitelné vozidlo, které je určené jako státní hmotná rezerva nebo organizační složka osoby se sídlem či trvalým pobytem mimo ČR.[10]

Silniční daň je vypočtena jako suma dílčích daní za všechna jednotlivá zdanitelná vozidla. Částka daně za zdanitelné silniční vozidlo je stanovena jako výše daně dle kategorie vozidla, počtu náprav a maximální povolené hmotnosti, která je ponížena o jednu dvanáctinu za každý měsíc, během kterého nebylo silniční vozidlo předmětem daně nebo bylo od daně osvobozeno,

dále je ponížena o případné slevy za použití vozidla v kombinované dopravě. V případě, kdy částka silniční daně je nižší než 100 Kč, tak není daň předepsána a neplatí se.[10]

Mýtné je výkonovým zpoplatněním pozemních komunikací, které je vybírané za použití silnice, dálnice, tunelu či mostu. Předmětem poplatku jsou vozidla s hmotností nad 3,5 tuny, které se pohybují po dálnicích a vyznačených úsecích silnic I. třídy. Pohyb těchto vozidel je sledován prostřednictvím palubních jednotek, které nejsou přenosné a jejich užití je přidružené ke konkrétnímu vozidlu evidovanému v Systému elektronického mýtného.[11]

Sazby mýtného jsou definovány dle emisních tříd vozidel, počtu náprav nebo jízdní soupravy a denní doby. Výše mýtného je poté stanovena jako součin sazby mýtného a najetých kilometrů po zpoplatněné pozemní komunikaci. Množství ujetých kilometrů je zjišťováno pomocí Systému elektrického mýtného.[11]

Mýtné je pro potřeby zákona o daních z příjmů daňově uznatelným výdajem (nákladem). Osvobozena jsou vozidla integrovaného záchranného systému, správce zpoplatněné komunikace, správy státních hmotných rezerv, používající jako palivo výlučně elektrickou energii nebo vodík nebo elektrickou energii či vodík v kombinaci s jiným palivem v případě kdy hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu dosahuje maximální hodnoty 50 g/km a další[11].

Dálniční známka je časovým poplatkem a v ČR se vztahuje na vozidla s maximální povolenou hmotností 3,5 tuny, které využívají dálnice či silnice I. třídy ve vyznačených úsecích[13]. Nevýhodou dálničních známek je to, že zohledňují pouze čas, kdy poplatník využívá zpoplatněnou komunikaci, a nikoli najeté kilometry. Povinnosti pořídit si dálniční známku se nevztahuje na přípojná vozidla a motocykly.

Osvobozena jsou automaticky vozidla registrovaná v ČR, kterých pohon je na elektrickou energii, vodík nebo hybridní pohon (hodnota emisí CO₂ do 50 g/km), pokud má vozidlo přidělenou speciální SPZ. Dále jsou osvobozena vozidla přepravující těžce zdravotně postižené osoby, kteří jsou držiteli průkazu ZTP nebo ZTP/P, jejichž provozovatelem je postižená osoba nebo osoba jí blízká. Osvobozena jsou i vozidla sloužící k přepravě nezaopatřených dětí, které se léčí pro onemocnění maligním tumorem nebo hemoblastózou. Poslední skupinou, která je osvobozena od platby, jsou historická vozidla s přidělenou zvláštní značkou a průkazem historického vozidla.[12]

Dálniční známka je pro potřeby zákona o daních z příjmů daňově uznatelným výdajem (nákladem) v případě, že byla zakoupena na automobil využívaný k dosažení, zajištění a udržení příjmů.

2.2.2 Odpisování

Formou odpisování je zahrnována hodnota majetku do nákladů (výdajů) na dosažení, zajištění a udržení příjmů prostřednictvím odpisů dlouhodobého majetku. Hodnotu majetku si může účetní jednotka do nákladů přenést jen jednou a z toho důvodu nesmí souhrn odpisů (oprávky) přesáhnout vstupní cenu nebo zvýšenou vstupní cenu majetku.

Způsob, jakým bude účetní jednotka majetek odpisovat závisí na individuálním rozhodnutí každé účetní jednotky. Odepisování může být prováděno formou účetních nebo daňových odpisů. V průběhu životnosti majetku se způsob odpisování nesmí změnit.

Hlavní funkcí odpisů je vyjádření opotřebení dlouhodobého majetku, postupný přenos hodnoty majetku do nákladů a snížení hodnoty majetku podniku, která je vázána v majetku dlouhodobém.

Účetní odpisy se týkají podnikatelů, kteří vedou podvojný účetnictví a řídí se tedy zákonem o účetnictví a jeho předpisy. Účetní odpisy jsou pro podnik důležitým ukazatelem opotřebení dlouhodobého majetku, ale pro stanovení základu daně jsou irelevantní. Je nezbytné, aby účetní jednotka vedla vedle účetních odpisů i daňové, které vstupují do základu daně z příjmu podniku.[5]

Odpisy jsou v účetnictví chápány jako trvalé snižování hodnoty dlouhodobého majetku v důsledku jeho opotřebení. Nedílnou součástí odpisování formou účetních odpisů je stanovení odpisového plánu, dle kterého pak účetní jednotka dlouhodobý majetek odpisuje. Odpisovat může účetní jednotka[7]:

- časově – odpisování závisí na očekávané životnosti nebo použitelnosti majetku,
- výkonově – odpisování závisí na množství výkonů, které podnik předpokládá, že prostřednictvím majetku získá.

Doba odpisování dlouhodobého majetku není stanovena, ale její minimální délka musí být vyšší než jeden rok. Minimální délka odpisování vyplývá z minimální délky použitelnosti dlouhodobého majetku. Hranici minimální výše pořizovací ceny majetku, který si účetní

jednotka může účetně odpisovat, si určuje účetní jednotka sama, tato hranice není stanovena zákonem.[5]

Daňové odpisy jsou zjišťovány pouze pro účely daně z příjmu. Jde o maximální výši odpisů, která je přípustná pro účely stanovení daňového základu. Na rozdíl od účetních odpisů nezobrazují skutečné opotřebení majetku, ale postupně přenáší hodnotu dlouhodobého majetku do daňových nákladů (výdajů). Hodnota majetku je přenášena postupně protože není možné uplatnit celou hodnotu majetku do daňových nákladů při pořízení účetní jednotka tedy uplatní hodnotu majetku postupně právě formou daňových odpisů. Minimální doba, po kterou bude majetek odpisován, je zobrazena v tabulce 1. Zařazení majetku do odpisových skupin je provedeno dle zákona o daních z příjmů.

Tabulka 1: Doba odpisování dle odpisových skupin[2]

Odpisová skupina	Doba odpisování
1	3 roky
2	5 let
3	10 let
4	20 let
5	30 let
6	50 let.

Účetní jednotka si při pořízení majetku vybere, jakým způsobem bude daňové odpisy provádět. Daňové odpisy mohou být prováděny rovnoměrně, zrychleně a pro majetek pořízený mezi 1. 1. 2020 až 31. 12. 2023 lze využít mimořádných daňových odpisů.

Při rovnoměrném odpisování je každý rok odepsána stejná částka, a to s výjimkou prvního roku, pro který je odpisová sazba rozdílná. Poplatník může vzhledem k tomu, že zákon udává maximální roční odpisové sazby dobrovolně uplatňovat nižší roční odpisy.[2]

Výpočet rovnoměrného odpisu v prvním roce je prováděn dle vzorce číslo 1[2]:

$$Odpis = \frac{\text{pořizovací cena} * \text{odpisová sazba v 1. roce}}{100} \quad (1)$$

Odpis v dalších letech se vypočítá dle vzorce číslo 2[2]:

$$Odpis = \frac{\text{pořizovací cena} * \text{roční odpisová sazba}}{100} \quad (2)$$

Zrychlené odpisování je charakteristické vyššími odpisovanými částkami z počátku odpisování, které se postupně snižují. Zrychlené odpisování více odpovídá skutečnému opotřebení majetku, který v prvních letech od pořízení ztrácí na hodnotě rychleji. Odpadá zde možnost dobrovolného uplatnění nižších ročních odpisů, a to z důvodu stanovení odpisové sazby pevně daným koeficientem.[2]

Výpočet zrychleného odpisu v prvním roce odpisování je prováděn dle vzorce číslo 3[2]:

$$Odpis = \frac{\text{pořizovací cena}}{\text{koeficient v 1. roce}} \quad (3)$$

Odpis v dalších letech se počítá dle vzorce číslo 4[2]:

$$Odpis = \frac{2 * \text{zůstatková cena}}{\text{koeficient} - \text{rok odpisování}} \quad (4)$$

Mimořádné daňové odpisy je možné uplatnit pro majetek zařazený do 1. a 2. odpisové skupiny. Zákon o daních z příjmu stanovuje podmínku prvního odpisovatele, kdy je třeba, aby majetek dříve nebyl odpisován a poté lze využít mimořádného odpisu. Dále je třeba, aby byla splněna podmínka pořízení majetku mezi 1. 1. 2020 a 31. 12. 2023, jak bylo již zmíněno. V kontrastu s rovnoměrnými a zrychlenými odpisy, jsou mimořádné odpisy stanoveny s přesností na měsíce a nelze je přerušit. Mimořádné odpisy musí podnik zahájit v měsíci, který následuje po ni, kdy byly splněny podmínky odpisování. [2]

Významnou výhodou mimořádných odpisů je výrazné snížení celkové doby odpisování majetku. V případě 1. odpisové skupiny je doba trvání mimořádného odpisu pouze 12 měsíců, zatímco u běžného odpisování jsou to 3 roky. U majetku zařazeného do 2. odpisové skupiny bude majetek mimořádně odpisován 24 měsíců, zatímco běžným způsobem 5 let.[2]

Dle § 30a zákona o daních z příjmů, je mimořádně odpisovaný hmotný majetek zařazený v 1. odpisové skupině odpisován dle vzorce č. 5 po zaokrouhlení na celé koruny nahoru.[2]

$$Odpis = \frac{\text{vstupní cena}}{12} \quad (5)$$

Vstupní cenu majetku zařazeného ve 2. odpisové skupině je třeba v první řadě rozdělit na dvě části dle § 30a odstavce 2 zákona o daních z příjmů. První část je 60 % vstupní ceny rovnoměrně odpisovaných prvních 12 měsíců od pořízení majetku. V druhé části je rovnoměrně odpisováno zbylých 40 % vstupní ceny. [2]

2.2.3 Pohonné hmoty

Pohonné hmoty jsou vedle dalších výdajů, jako jsou odpisy, opravy a údržba, významnou položkou ovlivňující základ daně z příjmů. Na významnost PHM v základu daně má vliv především výše jejich ceny, vykazovaná průměrná spotřeba a počet ujetých kilometrů.[5]

Při zahrnutí PHM do základu daně, je daňový subjekt povinen prokázat, že veškeré uplatňované daňové výdaje (náklady), jsou výdaje (náklady) vznikající pro účely dosažení, zajištění a udržení zdanitelných příjmů souvisejících s použitím vozidla k ekonomické činnosti daňového subjektu. V případě, kdy daňový subjekt využívá automobil i pro soukromé účely, jsou výdaje (náklady) na PHM uplatňovány v poměrné výši. Je nezbytné, aby byl daňový subjekt schopen prokázat záměr uskutečnění jízdy neboli upotřebení vozidla k jeho zákonem schválené činnosti.[5]

Daňovým výdajem je skutečná spotřeba pohonných hmot v prokázané výši. Skutečná spotřeba je daňovým subjektem prokazována prostřednictvím evidence jízd, kdy s každou jízdou musí být vyplněny minimálně následující údaje:

- datum,
- cíl jízdy,
- účel jízdy,
- ujeté kilometry.

Daňový poplatník má možnost uplatňování výdajů (nákladů) na dopravu u silničního motorového vozidla prostřednictvím paušálního výdaje. Paušální výdaj na dopravu u silničního motorového vozidla je měsíc ním výdajem ve výši 5 000 Kč za každý kalendářní měsíc, v kterém daňový poplatník využíval příslušné motorové vozidlo ke své ekonomické činnosti.[2]

V případě, kdy daňový poplatník nevyužíval vozidlo výhradně k podnikatelské činnosti, tak má možnost využít kráceného paušálního výdaje ve výši 80 % z plného paušálního výdaje.

Kráceného paušálního výdaje může poplatník využít pouze u jednoho vozidla, které využívá k zajištění, udržení a dosažení zdanitelných příjmů.[2]

Paušální výdaj na dopravu je možné využít maximálně za tři vlastní silniční motorová vozidla zahrnutá či nezahrnutá v obchodním majetku či v nájmu za příslušné období. Výše kráceného i plného paušálního výdaje na dopravu je nezávislá na typu silničního motorového vozidla.[2]

Daňový poplatník nemůže v průběhu zdaňovacího období měnit způsob, jakým uplatňuje výdaje za dopravu. O paušálním výdaji poplatník neúčtuje. Paušální výdaj není reálným výdajem, není možné jej doložit doklady o vynaložených částkách. Tento výdaj je uplatňován zápisem do příslušné kolonky daňového přiznání.[2]

Speciálním případem uplatnění nákladů (výdajů) na dopravu u silničního vozidla, jsou vozidla na elektrický pohon. U vozidel na elektrický pohon lze stejně jako u ostatních vozidel využít paušální výdaje na dopravu. V případě, že se poplatník rozhodne nevyužít paušálních výdajů, tak zde vzniká problém s prokázáním ceny pohonných hmot dokladem o nákupu.[8]

Cena spotřebované elektrické energie u silničních vozidel, které jsou zahrnuty v obchodním majetku, v situacích, kdy cena není jednoznačně prokazatelná, je stanovena takzvanou průměrnou (referenční) cenou pohonné hmoty.[8]

Daňový subjekt má možnost dobíjet následujícími způsoby[8]:

- na veřejných dobíjecích stanicích,
- z elektrické zásuvky doma nebo v podniku,
- prostřednictvím wallboxu.

V případě dobíjení silničního vozidla na veřejných dobíjecích stanicích by neměl z hlediska daňových výdajů (nákladů) daňovému subjektu vzniknout žádný problém. Při tomto způsobu dopíjení obdrží každý zákazník doklad o množství a ceně dobité energie.[8]

Dobíjení ze zásuvky je primárním způsobem napájení elektromobilu a probíhá v době, kdy silniční vozidlo stojí zaparkované v podniku či u zaměstnance doma. Daňové výdaje (náklady) lze uplatnit ve skutečné výši pouze v případě, kdy je možné cenu a množství energie prokázat. V případě, kdy není možné cenu a množství dobité energie prokázat je možné využít průměrné (referenční) ceny.[8]

Wallbox je speciální dobíječka, která je charakteristická až několikanásobně rychlejším dobíjením oproti dobíjení ze zásuvky. Wallbox je nejprve třeba zařadit do příslušné skupiny majetku, a to z důvodu velkého množství nabízených typů, pro účely správného posouzení z pohledu zákona o daních z příjmů. Wallbox lze považovat za příslušenství, samostatnou movitou věc nebo součást nemovité věci.[8]

2.2.4 Výdaje na opravy, údržbu a technické zhodnocení

V praxi vzniká často konflikt při daňových kontrolách v oblasti oprav a technického zhodnocení. Tento konflikt vzniká především z důvodu, že není vždy jasně zřetelná hranice mezi opravou a technickým zhodnocením. Hlavní příčinou tohoto konfliktu je ovšem to, že náklady na údržbu a opravy jsou v zásadě daňově uznatelné v plné výši, a to v příslušném zdaňovacím období, ve kterém vznikly. Náklady na technické zhodnocení jsou do daňových nákladů zahrnovány postupně prostřednictvím odpisů. V případě, kdy chce daňový subjekt uplatnit náklady jako daňově uznatelné v plné výši v příslušném zdaňovacím období, tak musí být schopen prokázat, že provedené opravy nejsou technickým zhodnocením.[5]

Oprava je aktivita, která má odstranit působení částečného fyzického opotřebení nebo poškození, a to se záměrem uvedení majetku do předchozího či provozuschopného stavu[2]. Uvedení do provozuschopného stavu znamená vykonání takové opravy, při které budou použity i jiné než originální materiály, díly, součásti či technologie, a to v případě, že jejich použitím nedojde zároveň k technickému zhodnocení[5]. Opravou tedy není snaha o odstranění morálního opotřebení či o změnu technických parametrů vozidla. Jde pouze o eliminaci částečného opotřebení či poškození jejíž výsledkem je uvedení do předchozího nebo provozuschopného stavu. Opravou může být například výměna autobaterie, výměna motoru (pouze v případě výměny za motor stejného typu), výměna nápravy a další.

Výdaje na opravy jsou bez ohledu na jejich výši daňově uznatelnými, a to v plné prokazatelné výši[2]. V případě výdajů na opravy u pronajatých vozidel je při uplatnění výdajů rozhodující znění smlouvy o pronájmu nebo finančním leasingu[5].

Údržba je soustavná aktivita prováděná za účelem zpomalení fyzického opotřebení, předejití poruchám a odstranění drobnějších poruch[2]. Údržbou rozumíme všechny servisní práce (doporučované výrobcem), které se mají provádět v předem vymezených časových nebo kilometrových intervalech a jsou zaznamenávány v servisních knihách, návodech k obsluze[5].

Pokud jde o údržbu, tak jsou výdaje daňově uznatelné v plné prokazatelné výši v případě pronajatého vozidla. V případě, že jde o podnikatele – fyzickou osobu, tak jsou výdaje daňově uznatelné jen v poměrné výši. Poměrná výše je taková, která odpovídá využití vozidla pro podnikatelskou činnost poplatníka.[5]

Při uplatnění nároku na odpočet DPH v případě oprav a údržby vozidla, je výše nároku na odpočet daně závislá na účelu použití vozidla. Nárok na odpočet se odvíjí od toho, zda bylo vozidlo využíváno i pro jiné účely než takové, které souvisí s ekonomickou činností plátce.[2]

Technickým zhodnocením rozumíme výdaje spojené se stavebními úpravami, rekonstrukcí a modernizací majetku tehdy, kdy celkové výdaje u jednotlivého majetku převýšily částku 80 000 Kč nebo když nepřesáhnou částku 80 000 Kč a poplatník se rozhodne je neuplatnit jako výdaj dle zákona o dani z příjmu[2]. Příkladem technického zhodnocení může být například instalace autoalarmu, palubního počítače, zařízení pro používání alternativních paliv a další.

Technické zhodnocení souboru movitých věcí nastává v případě technického zhodnocení kterékoliv věci ze souboru, výměny kterékoli věci za věc jiných technických parametrů, přidání nové věci do souboru, která rozšíří například použitelnost souboru movitých věcí. Technické zhodnocení není daňově uznatelným výdajem, do základu daně z příjmů může být zahrnut postupně, a to formou odpisů. Zahrnutí do základu daně je provedeno jako součást vstupní ceny vozidla nebo formou zvýšení zůstatkové (vstupní) ceny.[5]

V souvislosti s technickým zhodnocením je třeba definovat ještě pojem rekonstrukce a modernizace. Rekonstrukcí rozumíme takové zásahy do majetku, prostřednictvím kterých změním jeho účel či technické parametry[2]. V případě rekonstrukce vozidla se jedná o takové zásahy, po kterých má vozidlo odlišné technické parametry. Mezi tyto zásahy může patřit například výměna motoru za motor s vyšším zdvihovým objemem nebo změna účelu použití vozidla z dodávky na obytné vozidlo. Modernizaci chápeme jako rozšíření použitelnosti nebo vybavenosti majetku nejde tedy o změnu parametrů majetku či změnu účelu použití[2].

2.2.5 Pojistné

Povinným pojištěním v silniční dopravě je pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel. Další pojištění je nepovinné, jako například havarijní pojištění vozidla, kdy rozhodnutí o jeho uzavření je na individuálním uvážení vlastníka vozidla.[5]

Pojištění odpovědnosti i havarijní pojištění jsou daňově uznatelnými výdaji (náklady) v prokazatelné výši.[2]

2.2.6 Použití služebního vozidla k soukromým účelům

Zaměstnavatel má možnost poskytnout zaměstnanci služební vozidlo bezplatně k použití pro soukromé účely. K soukromým účelům lze poskytnout jakékoli vozidlo od osobního automobilu přes dodávku, nákladní vozidlo až po motocykl. Zaměstnavatel má možnost poskytnout zaměstnanci jak vozidla zahrnutá v obchodním majetku společnosti, tak i vozidla pořízená na operativní či finanční leasing.[2]

Zaměstnavatel jako vlastník vozidla má při poskytnutí vozidla zaměstnanci k soukromým účelům stále povinnost hradit náklady na pojištění odpovědnosti, servisní prohlídky a pohonné hmoty spotřebované při služebních cestách. Na domluvě zaměstnance se zaměstnavatelem zůstává způsob hrazení nákladů na pohonné hmoty na soukromých cestách.[2]

V případě, kdy zaměstnanec služební vozidlo využívá k soukromým účelům bezplatně, tak je toto využití vozidla považováno za nepeněžní příjem zaměstnance, který je zaměstnavatel povinen dodanit. Dodanění provede zaměstnavatel přičtením příslušného procentuálního podílu vstupní ceny vozidla zahrnující daň z přidané hodnoty k základu daně zaměstnance, a to za každý započatý kalendářní měsíc bez ohledu na počet ujetých kilometrů pro soukromé účely.[2]

Toto zdanění představuje 1 % ze vstupní ceny vozidla, a to včetně daně z přidané hodnoty pro všechna vozidla vyjma nízkoemisních vozidel. U nízkoemisních vozidel tvoří zdanění 0,5 % vstupní ceny vozidla včetně DPH. Nízkoemisními vozidly se rozumí taková vozidla, která plní environmentální parametry stanovené normou, jako jsou bateriová elektrická vozidla, vodíková vozidla s palivovým článkem, plug-in hybridy a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem.[2]

3 ELEKTROMOBILITA VE SVĚTĚ

Elektromobilita je definována jako způsob pohybu za pomoci elektrické energie nebo provoz dopravních prostředků na elektrický pohon[16]. Dopravní prostředky s elektrickým pohonem mohou být auta, autobusy, nákladní automobily, motorčky, kola, koloběžky a další. Hlavním důvodem rozvoje elektromobility je myšlenka tvorby udržitelnějšího a k životnímu prostředí šetrnějšího dopravního systému[16].

Velkou překážkou elektromobilů je poměrně malý dojezd a to mezi 300 až 500 km. S nízkým dojezdem úzce souvisí hustota sítě dobíjecích stanic elektromobilů, která je výrazně nižší než hustota sítě čerpacích stanic. Ke konci roku 2022 bylo v České republice dle Ministerstva průmyslu a obchodu necelých 1 300 dobíjecích stanic s necelými 2 500 dobíjecími body.[19]

Druhou překážkou elektromobility je finanční aspekt pořízení elektromobilu. Kovy pro výrobu baterií, které jsou nezbytnou součástí elektromobilů, jsou vysoce poptávanou surovinou což přispívá k vysokým cenám těchto automobilů.[19]

3.1 Zastoupení na trhu

Nabídka na trhu s elektro osobními automobily je rozšířená obdobně jako nabídka elektrobuseů. Avšak v případě nabídky elektrických nákladních automobilů je oproti nabídce ostatních dopravních prostředků na elektrický pohon, výběr omezený. V následcích několika odstavcích jsou zmíněny především prodeje a podíly na trhu těchto elektro dopravních prostředků.

Prvním dopravním prostředkem je osobní automobil na elektrický pohon neboli elektromobil. V roce 2023 jsou automobilky nakloněny k tomu, že jsou elektromobily jedním z možných směrů, kterými se automobilová doprava může ubírat[19]. Mezi hlavní výhody elektromobilů patří levnější a ekologičtější provoz nebo úspora při servisu a údržbě. Vzhledem k tomu, že od roku 2035 by mělo být velmi obtížné ne-li nemožné pořízení nového automobilu se spalovacími motory na benzín či naftu, tak jsou automobilky nuceny vyrábět elektromobily, které splňují přísné požadavky na emise CO₂[19]. Elektromobily tvoří i přes neustále rostoucí prodeje prozatím pouze 2,2 % všech automobilů na světě[19]. Podíl na prodeji se v Evropské unii v roce 2022 zvýšil na 12,1 % veškerých nově registrovaných automobilů[19].

Elektrobus, tedy prostředek hromadné dopravy, je rychle rostoucím segmentem e-mobility. Růst trhu s elektro autobusy nezbrzdila ani pandemie onemocnění Covid-19. Množství nově registrovaných elektrobusů vzrostlo v EU meziročně o 78,7 % [21]. Elektrifikovaná veřejná doprava je považována za klíč ke snížení množství emisí ve městech. [26] Velkou překážkou rozšíření elektrobusů je energetická infrastruktura a s ní spojené překážky [26]. Další zásadní překážka se vyskytuje v podobě nedostatečného řešení dobíjecí infrastruktury. [26]

Elektrická nákladní vozidla jsou nejméně rozšířeným dostupným dopravním prostředkem na elektrický pohon. K nízkému rozšíření nejvíce přispívá vysoká finanční náročnost pořízení nového elektrického nákladního automobilu. Přes momentální nízký podíl těchto nákladních vozidel se dá předpokládat v EU nárůst jejich podílu na trhu a nových registrací, a to především z důvodu požadavků evropské legislativy zaměřující se na infrastrukturu pro alternativní paliva. V roce 2022 byl zaznamenán v EU 32,8 % nárůst registrací nových nákladních vozidel s elektrickým pohonem. V České republice bylo k 31. 12. 2022 registrováno celkem 10 elektrických nákladních vozidel s maximální přípustnou hmotností převyšující 12 000 kg (kategorie N3). [22]

3.2 Vývoj trhu

Predikovaný vývoj globálního trhu s e-mobilitou je, že trh do roku 2030 dosáhne hodnoty 2,3 bilionu USD. Pojem trh s e-mobilitou je shrnut trh s elektromobily, elektrickými motocykly, elektrickými skútry, elektrickými skateboardy a elektrickými invalidními vozíky. V roce 2021 byl tento trh oceněn na 279,5 miliardy USD a vykazoval tedy roční růst 26,4 % [16]

V roce 2021 představoval segment elektromobilů vyšší než 65 % podíl na trhu s e-mobilitou a je odhadováno, že bude jeho dominance v období do roku 2030 pokračovat. V roce 2021 měl segment elektromobilů hodnotu 180,5 miliardy USD a do roku 2030 je předpoklad dosažení tržní hodnoty segmentu 1,5 bilionu USD. [16]

Nejvyšší podíl na trhu s e-mobilitou na celém světě v roce 2021 zaujímá Čína. Za rok 2021 bylo v Číně prodáno 3,3 milionu elektrických automobilů, což představuje větší objem prodeje, než na celém světě v roce 2020. Výhodou je pro Čínu její obrovská populace, která zajišťuje vysokou poptávku po místních značkách elektrických vozidel. [16]

Indie, Thajsko a Indonésie zaujímají nejvyšší podíl na trhu v prodeji dvoukolových elektrických dopravních prostředků.[16]

Evropský trh s e-mobilitou byl oceněn v roce 2021 na 80 miliard USD, což činí přibližně 28,5 % podílu na celkovém trhu s e-mobilitou. Predikce do roku 2030 je zvýšení podílu na trhu na 34 % s predikovanou tržní hodnotou 790 miliard USD. Německo plánuje získat vedoucí roli ve výrobě a použití elektrických vozidel. Rychlý růst registrací elektrických vozidel v Evropě je pravděpodobně následkem stimulačních opatření vlády pro jejich nákup. Růst tržeb pravděpodobně profituje z daňových výhod a dotací, které jsou na elektromobily poskytovány mnoha evropskými zeměmi.[16]

3.3 Evropa

Elektromobilita v Evropě je téma, které úzce souvisí i s takzvanou Zelenou dohodou pro Evropu (Green deal). Cílem této dohody je nasměrování Evropské unie na cestu k ekologické transformaci s cílem dosažení klimatické neutrality do roku 2050. Součástí této dohody je zahrnutí iniciativ v oblastech klimatu, životního prostředí, energetiky, dopravy, průmyslu, zemědělství a udržitelného financování. V souvislosti s dopravou je v této dohodě hlavním tématem a cílem snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek. V Evropské unii představují emise z dopravy v roce 2021 přibližně 25 % celkových emisí skleníkových plynů v Evropské unii. Cílem této dohody je snížení emisí skleníkových plynů způsobených dopravou oproti roku 1990 o 90 % a to do roku 2050.[17]

Evropská komise chce mimo jiné dosáhnout výše popsaných cílů prostřednictvím podpory udržitelnější dopravy, která ve velké míře pomůže dosáhnout drastického snížení znečištění především ve městech. Za účelem dosažení tohoto cíle zřídila Evropská komise misi EU pro klimaticky neutrální a inteligentní města, jejímž cílem je do roku 2030 vytvořit v Evropě přinejmenším 100 klimaticky neutrálních a inteligentních měst.[18]

Dle Mezinárodního energetického a klimatického plánu zavádějí členské země EU opatření související s dopravou podporující zavádění vozidel s nízkými emisemi, přesouvají se k ekologičtějším způsobům dopravy a podporují elektromobilitu. Mnoho členských zemí se zaměřuje na elektromobilitu (například Francie, Slovensko, Polsko a Malta) případně na veřejnou dopravu (Kypr, Česká republika, Malta a Portugalsko). [18]

4 PŘÍPADOVÁ STUDIE – DAŇOVÉ DOPADY POŘÍZENÍ A PROVOZU VOZOVÉHO PARKU

Cílem této případové studie je identifikace daňových dopadů pořízení a provozu vozového parku vzhledem k přechodu na elektromobilitu. Případová studie je blíže zaměřena na pořízení a provoz elektrobuse, elektromobilu a souvisejícího vybavení.

Pro případovou studii je stanoveno několik jednotlivých cílů, které vedou ke splnění výše popsaného cíle případové studie.

1) Definice fiktivního dopravního podniku.

Součástí tohoto cíle je výběr konkrétních modelů vozidel, které budou předmětem případové studie a jejich představení. Zároveň je nedílnou součástí tohoto cíle definice záměru pořízení vozového parku dopravním podnikem.

2) Analýza vybraného způsobu pořízení vozového parku.

Dále je třeba analyzovat vybraný způsob pořízení vozového parku a jejich vliv na základ daně podniku, a to včetně pořizovaného souvisejícího vybavení.

3) Analýza daňových dopadů na jednotlivé složky provozu vozového parku.

Cílem je odhalit daňové dopady na všechny součásti provozu vozidla a jejich rozdíly v závislosti na pohonu vozidla.

4.1 Modelová situace

Fiktivní dopravní podnik města XY je plátcem DPH a rozhodl se vyměnit dva ze svých zastaralých autobusů za moderní ekologicky přívětivé elektrobuse. Rozhodnutí o nákupu elektrobuse je podloženo důvody environmentálními, ale také snahou o snížení hlukové zátěže produkované městskou hromadnou dopravou a rovněž snahou o snížení provozních nákladů, které mohou být u elektrobuse nižší než u automobilů na fosilní paliva za určitých okolností.

Dále se rozhodl dopravní podnik pořídit elektromobil pro vedoucího technika. Toto vozidlo mimo jiné slouží jako podpora pro všechny autobusové linky tohoto podniku při výskytu nenadálých technických problémů vozového parku. Jedním z mnoha dalších využití pro tento elektromobil je také možnost urgentního vyzvednutí náhradních dílů u dodavatelů v ČR, proto je nezbytné i pořízení dálniční známky pro toto vozidlo. Je plánováno poskytnutí elektromobilu zaměstnanci pro služební i soukromé účely a to bezplatně.

Dopravní podnik má v úmyslu dobíjet své elektrobusy přímo v depu a z toho důvodu plánuje pořídit dobíjecí stanici pro elektrobusy a elektromobil.

Na základě předběžného průzkumu v okresních a krajských městech bylo rozhodnuto o pořízení elektrobusů typu SOR NS 12 electric, který je zobrazený na obrázku č. 3. Tento elektrobus je vhodnou volbou pro bezemisní přepravu osob v městském provozu z důvodu, že disponuje čistě elektrickým pohonem o výkonu 165 kW. Jedná se o takzvané bezemisní vozidlo, které má nulové lokální emise. Pokud by bylo dobíjeno z obnovitelných zdrojů, dosáhne vozidlo úplného bezemisního provozu. Elektrickým pohonem má nespornou výhodu v tom, že ihned poskytuje velké množství točivého momentu. Uvedený výkon je také plně dostačující pro krátké trasy, a tedy speciálně pro linkovou městskou hromadnou dopravu. S kapacitou baterie 225 kWh je udáván předpokládaný dojezd výrobcem 180 km při plném nabití baterie. V městském provozu je dojezd vzhledem k častému rozjíždění zhruba o 20 km nižší. V přepočtu spotřebuje tento elektrobus 1,25 – 1,4 kWh na jeden ujetý kilometr. Maximální počet sedadel pro cestující je 35. Autobus má možnost variabilního uspořádání sedadel v interiéru a lze upravit také počet dveří. Variabilita uspořádání interiéru zajišťuje možnost reakce výrobce na požadavky zákazníka, v tomto případě dopravce zajišťující přepravu osob. Hmotnost elektrobusu převyšuje 18 500 kg. Rozměry jsou totožné s jeho obvyklým a nejčastějším konkurentem v naftové verzi SOR NS 12 diesel. Jeho pořizovací cena je 11 400 000 Kč. Oproti tomu v naftové variantě je nutné vynaložit na nákup autobusu částku 5 250 000 Kč.[27]



Obrázek 3 Elektrobus SOR NS 12 electric [27]

Dále je nutno zabývat se výběrem vhodného elektromobilu. Vzhledem k velké nabídce na trhu elektromobilů je výběr konkrétního elektromobilu obtížný. Podmínky pro jeho výběr jsou stanoveny následovně:

- velký objem kufru,
- nízké pořizovací náklady,
- nízké provozní náklady,
- optimální poměr výkonu a dojezdu,
- rychlost dobíjení akumulátoru.

Po rozsáhlém průzkumu a rozhodování o konkrétním typu automobilu je výběr zúžen na dva konkrétní modely. Prvním z nich je vozidlo Tesla model 3 a druhé Volkswagen ID.3. Do výběru nebyla zahrnuta nejmenší vozidla, která podnik neshledal vhodnými pro účely servisního vozidla. V následující tabulce jsou porovnány dva vybrané elektromobily.

Tabulka 2 Porovnání vybraných osobních elektromobilů

	Tesla Model 3 (základní verze)	Volkswagen ID.3 (základní verze)
Pořizovací cena	Od 1 028 990 Kč s DPH	Od 1 110 900 Kč s DPH
Dojezd standardní verze	Až 491 km	Až 426 km
Dojezd příplatkové verze	Až 602 km	Až 556 km
Typ karoserie	Sedan	Hatchback
Počet sedadel	5	5
Objem kufru	Přibližně 425 litrů	Přibližně 385 litrů
Výkon motoru základní verze	165 kW	150 kW
Zrychlení 0-100 km/h	5,6 s	7,3 s
Dobíjecí rychlost	Až 250 kW	Až 100 kW
Infotainment systém	15" dotykový displej	10" dotykový displej
Bezpečnostní funkce	Autopilot v základu	Asistenční systémy v základu
Spotřeba	15–20 kWh na 100 km	14–18 kWh na 100 km

Zdroj: vlastní zpracování dle [28] a [29]

Z výše uvedené tabulky č.2 je patrné, že dle podnikem stanovených podmínek je vhodnější vozidlo Tesla model 3. Toto vozidlo má nižší pořizovací cenu, větší úložný prostor, možnost rychlejšího dobíjení a téměř shodné náklady na provoz jako Volkswagen ID.3.



Obrázek 4 Tesla model 3 [28]

Podnik se rozhodl zároveň s pořízením elektrobusů a elektromobilu pořídit i zařízení na dobíjení vozidel v depu dopravního podniku. Vlastní dobíjecí zařízení by mělo podniku zajistit nižší náklady na dobíjení. Po provedeném průzkumu byla vybrána vyhovující dobíjecí stanice s dostatečnou kapacitou pro dobíjení všech vozidel.

Jako vhodná dobíjecí stanice byla vybrána EV365 Model DC2. Tato dobíjecí stanice, která je vyobrazena na obrázku č. 5, disponuje výkonem až 202 kW. Z toho 2x 90kW pro dobíjení elektrobusů s konektorem DC CCS-2. Dále dokáže dobíjet 22 kW přes konektor AC Type-2, který má většina evropských elektromobilů. Dobíjení 2 elektrobusů je možné zároveň s dobíjením elektromobilu. Pořizovací cena této dobíjecí stanice je ve výši 1 073 675 Kč.[32]



Obrázek 5 Dobíjecí stanice EV365 Model DC2 [32]

4.2 Pořízení

Dopravní podnik se měl možnost rozhodovat o pořízení majetku formou finančního leasingu, operativního leasingu a pořízení za finanční prostředky získané z úvěru. I přes vysokou cenu vozidel na elektrickou energii se rozhodl podnik majetek financovat prostřednictvím úvěru.

4.2.1 Nákup majetku – úvěrové financování

Při pořízení dopravních prostředků vznikne oproti finančnímu a operativnímu leasingu dopravnímu podniku povinnost provádět daňové odpisy od momentu, kdy je majetek zařazen do obchodního majetku společnosti. Vybraná vozidla a samostatně stojící dobíjecí stanice budou odpisovány po dobu 5 let po zařazení do 2. odpisové skupiny.

Součástí pořizovací ceny u majetku pořizovaného dopravním podnikem je i DPH. Vzhledem k tomu, že je podnik plátcem DPH, tak si DPH při pořízení majetku rozhodl uplatnit. Pořízený majetek bude zařazen v hodnotě bez DPH a následné odpisy budou vypočteny

z částky bez DPH. Následující tabulka č. 3 zobrazuje částku DPH při pořízení elektromobilu, elektrobusů a dobíjecí stanice.

Tabulka 3 Daňové zatížení majetku při elektromobilitě

	Pořizovací cena	Cena bez DPH	DPH
SOR NS 12 electric	11 400 000 Kč	9 421 488 Kč	1 978 512 Kč
SOR NS 12 electric	11 400 000 Kč	9 421 488 Kč	1 978 512 Kč
Tesla model 3	1 028 990 Kč	850 405 Kč	178 585 Kč
EV365 Model DC2	1 073 675 Kč	887 335 Kč	186 340 Kč
Suma	24 902 665 Kč	20 580 715 Kč	4 321 950 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Dle výše zobrazené tabulky č. 3 je zřejmé, že celková pořizovací cena majetku je 24 902 665 Kč. S cenou bez daně z přidané hodnoty je hodnota majetku 20 580 715 Kč a zahrnuje 21 % DPH v celkové hodnotě 4 321 950 Kč.

Při pořízení vozového parku na fosilní paliva je daňové zatížení pořízení tohoto majetku viz tabulka č. 4.

Tabulka 4 Daňové zatížení majetku při nákupu vozidel na fosilní paliva

	Pořizovací cena	Cena bez DPH	DPH
SOR NS 1 diesel	5 250 000 Kč	4 338 843 Kč	911 157 Kč
SOR NS 1 diesel	5 250 000 Kč	4 338 843 Kč	911 157 Kč
Škoda Octavia 3	619 900 Kč	512 314 Kč	107 586 Kč
Suma	11 119 900 Kč	9 190 000 Kč	1 929 900 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Z předchozí tabulky č. 4 je zřetelné, že majetek v celkové pořizovací ceně 11 119 900 Kč je zatížen 21 % DPH v celkové výši 1 929 900 Kč. Celková cena majetku při pořízení vozidel na fosilní paliva bez DPH činí 9 190 000 Kč.

Uznatelnými daňovými náklady jsou odpisy, údržba, servis, pojištění či poplatky. Rozdíl mezi pořízením elektromobilu a vozidla na fosilní paliva vzniká pouze ve výrazně vyšší

pořizovací ceně elektromobilu, na což navazují i vyšší daňové odpisy. Dalším daňově uznatelným nákladem jsou v případě financování úvěrem úroky z tohoto úvěru. Úroky jsou daňově uznatelnými v případě, že jsou zaplacené (platí zde podmínka časového rozlišení).

Dopravní podnik se rozhodl pořídit majetek formou úvěru s celkovou jistinou 80 % pořizovací ceny majetku při dané variantě (vozidla na elektrickou energii či fosilní paliva). Pro výpočet úroků vstupujících do základu daně je využita průměrná úroková sazba pro úvěry s objemem 7,5 – 30 milionů Kč dle komentáře k úrokovým sazbám ČNB za duben 2023 a to konkrétně ve výši 7,83 % [35].

Výpočet roční splátky úvěru je proveden vynásobením jistiny a umořovatele. Umořovatel se vypočte pomocí vzorce č. 6.

Výpočet výše anuitní splátky[36]:

$$A = \frac{P \cdot r \cdot (1+r)^n}{(1+r)^n - 1} \quad (6)$$

Kde[36]:

- A reprezentuje výši anuitní splátky,
- P představuje půjčenou částku (jistina),
- r je procentuální úroková sazba vyjádřená desetinným číslem (7,83 % jako 0,0783),
- n vyjadřuje počet období, během kterých je úvěr splácen (5 let).

Po vypočtení roční částky úvěru následuje vypočtení úroků za jednotlivé roky. Úrok v jednotlivých letech je vypočten jako procento (7,83 %) z počáteční jistiny. Počáteční jistina se s každým rokem snižuje o roční splátku úvěru. Ročním úmorem se rozumí kumulativní součet rozdílů roční splátky a úroku v daném roce.

Následující tabulka č. 5 zobrazuje výši úroků při nákupu elektrobusů, elektromobilu a dobíjecí stanice při úvěrovém financování s hodnotami zaokrouhlenými na celé koruny. Úvěr je vypočítán z 80 % pořizovací ceny majetku s dobou splatnosti 5 let a výše zmíněnou úrokovou sazbou 7,83 % p.a..

Tabulka 5 Pořízení majetku na úvěr při elektromobilitě – splátky v letech

Rok	Počáteční stav jistiny	Roční splátka úvěru	Úrok 7,83 %	Roční úmor	Konečný stav jistiny
1.	19 922 132 Kč	4 967 290 Kč	1 559 902 Kč	3 407 387 Kč	16 514 744 Kč
2.	16 514 744 Kč	4 967 290 Kč	1 293 104 Kč	3 674 185 Kč	12 840 558 Kč
3.	12 840 558 Kč	4 967 290 Kč	1 005 415 Kč	3 961 874 Kč	8 878 683 Kč
4.	8 878 683 Kč	4 967 290 Kč	695 200 Kč	4 272 089 Kč	4 606 594 Kč
5.	4 606 594 Kč	4 967 290 Kč	360 696 Kč	4 606 594 Kč	0 Kč
Celkem		24 836 452 Kč	4 914 320 Kč	19 922 132 Kč	

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky č. 5 je patrné, že při 80% pořizovací ceně majetku 19 922 132 Kč činí pravidelná roční splátka úvěru 4 967 290 Kč, ze které je daňově uznatelných v prvním roce 1 559 902 Kč. Výše úroků se každý rok mění vzhledem ke snižující se počáteční jistině. V následujících letech se tedy úrok postupně snižuje až na částku 360 696 Kč v pátém roce. Každý rok si tedy podnik uplatní nižší daňově uznatelné úroky. Za 5 let splácení úvěru zaplatí dopravní podnik na úrocích 4 914 320 Kč.

Výši úroků při nákupu vozidel na fosilní paliva zobrazuje tabulka č. 6. Úvěr je v tomto případě vypočítán z 80% pořizovací ceny majetku ve výši 8 895 920 Kč s dobou splatnosti 5 let a úrokovou sazbou 7,83 %. Data vypočtená v tabulce č. 6 jsou zaokrouhlena na celé koruny.

Tabulka 6 Pořízení majetku na úvěr v případě vozidel na fosilní paliva – úroky

Rok	Počáteční stav jistiny	Roční splátka úvěru	Úrok 7,83 %	Roční úmor	Konečný stav jistiny
1.	8 895 920 Kč	2 218 067 Kč	696 551 Kč	1 521 516 Kč	7 374 404 Kč
2.	7 374 404 Kč	2 218 067 Kč	577 416 Kč	1 640 651 Kč	5 733 753 Kč
3.	5 733 753 Kč	2 218 067 Kč	448 953 Kč	1 769 114 Kč	3 964 639 Kč
4.	3 964 639 Kč	2 218 067 Kč	310 431 Kč	1 907 636 Kč	2 057 003 Kč
5.	2 057 003 Kč	2 218 067 Kč	161 063 Kč	2 057 003 Kč	0 Kč
Celkem		11 090 334 Kč	2 194 414 Kč	8 895 920 Kč	

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 6 zobrazuje výši pravidelné roční splátky při pořízení vozidel na fosilní paliva s úvěrovým financováním v celkové hodnotě 2 218 067 Kč. Při 80% pořizovací ceně 8 895 920 Kč činí úrok v prvním roce 696 551 Kč. V následujících letech výše daňově uznatelných úroků postupně klesá až na hodnotu 161 063 Kč v posledním roce. Za celých 5 let splácení úvěru zaplatí dopravní podnik na úrocích celkem 2 194 414 Kč.

4.3 Provoz

Dopravnímu podniku v souvislosti s provozem vozového parku vznikají vysoké náklady a v závislosti na druhu pohonu vozidel se může měnit základ daně podniku. Při provozu vozového parku vznikají dopravnímu podniku náklady spojené s daněmi a poplatky, odpisy, pohonnými hmotami, opravami, údržbou, technickým zhodnocením a pojistným.

4.3.1 Daně a poplatky

V České republice jsou v souvislosti s provozem vozového parku spojovány dálniční poplatky a silniční daň. Pro potřeby dopravního podniku je sledování silniční daně irelevantní, a to z důvodu, že předmětem této daně nejsou osobní vozidla a autobusy.

Jelikož provozuje dopravní podnik i meziměstskou autobusovou dopravu, tak se do provozu autobusů mohou promítnout poplatky mýtného. Předmětem poplatku mýtného jsou vozidla s hmotností nad 3,5 tuny, kterou SOR NS 12 electric mnohonásobně převyšuje, avšak při pořízení elektrobuse nevznikne povinnost platby tohoto poplatku vzhledem k osvobození vozidel na elektrickou energii od platby mýtného.

Posledním poplatkem v České republice, který se vztahuje k silniční dopravě je dálniční známka. Dopravní podnik plánuje zakoupení dálniční známky pro automobil určený technikům. Při pořízení vozidla na elektrickou energii vzniká výhoda u vozidel, která jsou poháněna elektrickou energií, vodíkem či hybridním pohonem a registrována v České republice, tato vozidla jsou osvobozena automaticky. To znamená, že vybrané vozidlo je díky elektrickému pohonu vybaveno dálniční známkou automaticky a není třeba aby ji dopravní podnik pořizoval.

4.3.2 Odpisování

Dopravní podnik má povinnost zjišťovat daňové odpisy svého majetku pro účely jejich uplatnění v daňovém přiznání. Metoda, kterou se podnik rozhodne uplatňovat daňové odpisy,

má přímý vliv na jejich výši v jednotlivých zdaňovacích obdobích. Dopravní podnik zařadil odpisovaná vozidla do 2. odpisové skupiny dle přílohy číslo 1 zákona o daních z příjmů.

Prvním odpisovaným majetkem je elektrobus SOR NS 12 electric s pořizovací cenou 9 421 488 Kč bez DPH. V následující tabulce č. 7 je znázorněno rovnoměrné odpisování elektrobusu dle volby dopravního podniku. V prvním roce odpisování činí odpis 1 036 364 Kč při roční odpisové sazbě 11 % vstupní ceny. V dalších čtyřech letech odpisování je odpis ve výši 2 096 281 Kč s roční odpisovou sazbou 22,25 % vstupní ceny.

Tabulka 7 Rovnoměrné odpisy elektrobusu SOR NS 12 electric

Rok odpisování	Výše odpisu	Odepsáno celkem	Roční odpisová sazba
1.	1 036 364 Kč	1 036 364 Kč	11
2.	2 096 281 Kč	3 132 645 Kč	22,25
3.	2 096 281 Kč	5 228 926 Kč	22,25
4.	2 096 281 Kč	7 325 207 Kč	22,25
5.	2 096 281 Kč	9 421 488 Kč	22,25

Zdroj: vlastní zpracování

Dále jsou vypočteny odpisy pro výše zmíněný elektrobus metodou zrychleného odpisování. Z následující tabulky č. 8 vyplývá, že v prvním roce odpisování je výše odpisu 20 % s maximální výší 1 884 298 Kč. S nejvyšším procentuálním podílem odpisu 32 % je v 2. roce odepsáno celkem 3 014 876 Kč. V dalších letech se již výše odpisu postupně snižuje až do odpisu ve výši 753 719 Kč v posledním roce odpisování.

Tabulka 8 Zrychlené odpisy elektrobusu SOR NS 12 electric

Rok odpisování	Výše odpisu	Odepsáno celkem	Výše ročního odpisu v procentech
1.	1 884 298 Kč	1 884 298 Kč	20 %
2.	3 014 876 Kč	4 899 174 Kč	32 %
3.	2 261 157 Kč	7 160 331 Kč	24 %
4.	1 507 438 Kč	8 667 769 Kč	16 %
5.	753 719 Kč	9 421 488 Kč	8 %

Zdroj: vlastní zpracování

Pro znázornění rozdílů mezi elektrickou a naftovou verzí SOR NS 12 a především výší jejich pořizovací ceny, od které se odvíjí výše odpisů, jsou v následující tabulce č. 9 vypočteny odpisy pro SOR NS 12 diesel.

Tabulka 9 Výše odpisů autobusu SOR NS 12 diesel

Rok odpisování	Výše rovnoměrného odpisu	Odepsáno celkem	Výše zrychleného odpisu	Odepsáno celkem
1.	477 273 Kč	477 273 Kč	867 769 Kč	867 769 Kč
2.	965 393 Kč	1 442 665 Kč	1 388 430 Kč	2 256 198 Kč
3.	965 393 Kč	2 408 058 Kč	1 041 322 Kč	3 297 521 Kč
4.	965 393 Kč	3 373 450 Kč	694 215 Kč	3 991 736 Kč
5.	965 393 Kč	4 338 843 Kč	347 107 Kč	4 338 843 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Po porovnání odpisů SOR NS 12 electric a diesel je patrné, že výrazný rozdíl v pořizovací ceně má výrazný vliv na výši odpisů v jednotlivých letech odpisování, a to jak při rovnoměrném, tak i zrychleném odpisováním.

Druhým odpisovaným majetkem dopravního podniku je vozidlo Tesla model 3 s pořizovací cenou 850 405 Kč bez DPH. Pro účely porovnání jednotlivých metod odpisování jsou v následujících tabulkách č. 10 a č. 11 vypočteny odpisy rovnoměrné a zrychlené.

Tabulka 10 Rovnoměrné odpisy elektromobilu Tesla model 3

Rok odpisování	Výše odpisu	Odepsáno celkem	Roční odpisová sazba
1.	93 545 Kč	93 545 Kč	11
2.	189 215 Kč	282 760 Kč	22,25
3.	189 215 Kč	471 975 Kč	22,25
4.	189 215 Kč	661 190 Kč	22,25
5.	189 215 Kč	850 405 Kč	22,25

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky č. 10 vyplývá, že v prvním roce odpisování je výše odpisu elektromobilu 93 545 Kč s roční odpisovou sazbou 11 % vstupní ceny. V dalších letech je výše odpisu na úrovni 189 215 Kč s roční odpisovou sazbou 22,25 %. Následující tabulka č. 11 zobrazuje výši zrychlených odpisů v jednotlivých letech odpisování. V prvním roce je 20 % odpis ve výši 170 081 Kč. V druhém roce dopraví podnik odepíše 32 % z celkové částky ve výši 272 130 Kč. V následujících letech se procentuální část odpisu z celkové vstupní ceny snižuje až do hodnoty 8 % s výší odpisu 68 032 Kč.

Tabulka 11 Zrychlené odpisy elektromobilu Tesla model 3

Rok odpisování	Výše odpisu	Odepsáno celkem	Výše ročního odpisu v procentech
1.	170 081 Kč	170 081 Kč	20 %
2.	272 130 Kč	442 211 Kč	32 %
3.	204 097 Kč	646 308 Kč	24 %
4.	136 065 Kč	782 373 Kč	16 %
5.	68 032 Kč	850 405 Kč	8 %

Zdroj: vlastní zpracování

V předchozích tabulkách byly stanoveny výše odpisů při obou metodách odpisování. Pro účely porovnání výše odpisů mezi elektromobilem a automobilem na fosilní paliva jsou v následující tabulce č. 12 vypočítány rovnoměrné a zrychlené odpisy automobilu Škoda Octavia 3 ve výbavě Active s pořizovací cenou bez DPH 512 314 Kč srovnatelného s dopravním podnikem zvoleným elektromobilem Tesla model 3 [31].

Tabulka 12 Výše odpisů pro automobil Škoda Octavia 3 (Active)

Rok odpisování	Výše rovnoměrného odpisu	Odepsáno celkem	Výše zrychleného odpisu	Odepsáno celkem
1.	56 355 Kč	56 355 Kč	102 463 Kč	102 463 Kč
2.	113 990 Kč	170 344 Kč	163 940 Kč	266 403 Kč
3.	113 990 Kč	284 334 Kč	122 955 Kč	389 359 Kč
4.	113 990 Kč	398 324 Kč	81 970 Kč	471 329 Kč
5.	113 990 Kč	512 314 Kč	40 985 Kč	512 314 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Při porovnání odpisů elektromobilu Tesla a vozidla Škoda Octavia 3 vzniká značný rozdíl mezi výši odpisů, který je následkem velkého rozdílu v pořizovací ceně automobilů.

Dopravní podnik se rozhodl pořídit dobíjecí stanici EV365 Model DC2, která je vzhledem k vysoké pořizovací ceně majetkem určeným k odpisování. Tato dobíjecí stanice je zařazena do 2. odpisové skupiny s dobou odpisování 5 let dle přílohy č.1 zákona od daních z příjmů. V následující tabulce č. 13 je zobrazena výše odpisů ve všech letech odpisování.

Tabulka 13 Výše odpisů dobíjecí stanice EV365 Model DC2

Rok odpisování	Výše rovnoměrného odpisu	Odepsáno celkem	Výše zrychleného odpisu	Odepsáno celkem
1.	97 607 Kč	97 607 Kč	177 467 Kč	177 467 Kč
2.	197 432 Kč	295 039 Kč	283 947 Kč	461 414 Kč
3.	197 432 Kč	492 471 Kč	212 960 Kč	674 374 Kč
4.	197 432 Kč	689 903 Kč	141 974 Kč	816 348 Kč
5.	197 432 Kč	887 335 Kč	70 987 Kč	887 335 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Odpisy dobíjecí stanice zvýrazní rozdíl mezi základem daně podniku při nákupu vozidel na fosilní paliva a vozidel na elektrickou energii.

4.3.3 Pohonné hmoty

Nedílnou součástí nákladů na provoz vozového parku dopravního podniku jsou pohonné hmoty. Pohonné hmoty se významně podílí na nákladech dopravního podniku. V praxi může vzniknout rozdíl mezi náklady na pohonné hmoty vozidel s elektrickým pohonem a vozidel na fosilní paliva. Daňovým nákladem je skutečná spotřeba pohonných hmot v prokázané výši. Podnik je tedy povinen evidovat služební a pracovní jízdy. U elektřiny spotřebované jako pohonné hmoty často vzniká problém s prokázáním ceny dokladem o nákupu. Cena spotřebované elektrické energie je stanovena takzvanou referenční cenou pohonné hmoty, která činí 8,20 Kč za kilowatthodinu elektřiny a v praxi je využívána v případech kdy zaměstnanec používající služební vozidlo dobíjí ve své domácnosti[30]. V situacích, kdy dopravní podnik plánuje vozidla dobíjet v depu mimo veřejné dobíjecí stanice, je pro výpočet nákladů na spotřebované pohonné hmoty využita sjednaná smluvní cena elektřiny podniku. Podnik má

u poskytovatele elektrické energie ČEZ, a. s. pro svůj podnik sjednanou smlouvu s distribuční sazbou C03d s cenou elektřiny 7360 Kč za MWh.

Při předpokládaném ročním nájezdu autobusu 60 000 kilometrů činí náklady na pohonné hmoty elektrobuse 618 240 Kč a naftového autobusu 1 058 400 Kč, viz tabulka č. 14. Pro potřeby tohoto výpočtu uvažujeme dobíjení elektrobuse pouze v depu dopravního podniku. Uvažovaná průměrná cena nafty 44,10 Kč na litr je dle § 158 odst. 3 věty třetí zákoníku práce.

Tabulka 14 Roční daňové zatížení pohonných hmot

	SOR NS 12 electric	SOR NS 12 diesel
Ujeté km	60 000	60 000
Spotřeba PHM	1,4 kWh/km	0,4 l/km
Sjednaná / průměrná cena PHM	7,36 Kč/kWh	44,10 Kč/l
Celková cena PHM	618 240 Kč	1 058 400 Kč
Energetická / Spotřební daň	2 377,2 Kč	238 800 Kč
Daň z přidané hodnoty	107 297,9 Kč	183 689,3 Kč
Celkové zdanění	109 675,1 Kč	422 489,3 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Z předchozí tabulky č. 14 vyplývá, že mezi náklady na provoz SOR NS 12 electric a SOR NS 12 diesel vzniká významný rozdíl již v celkové ceně pohonných hmot za rok. Tento rozdíl mezi provozem dále výrazně prohlubuje další daňová zátěž nafty, a to konkrétně navýšení o spotřební daň. V tomto případě spotřební daň činí 238 800 Kč za rok, a to je oproti 2 377,2 Kč na energetické dani výrazný rozdíl. Rozdíl vzniká i mezi celkovou částkou DPH u jednotlivých autobusů, a to z důvodu vyšší celkové ceny za PHM u naftového autobusu.

Celkový rozdíl v daňovém zatížení pohonných hmot při provozu SOR NS 12 electric a SOR NS 12 diesel činí při nájezdu 60 000 km za rok celkem 312 814 Kč ve prospěch elektrobuse.

Při předpokládaném ročním nájezdu osobního automobilu pro služební účely 30 000 km vzniknou dopravnímu podniku náklady na pohonné hmoty viz tabulka č. 15. Pro potřeby tohoto výpočtu je uvažováno dobíjení elektromobilu pouze v depu dopravního podniku. Uvažovaná průměrná cena benzínu 41,20 Kč na litr je dle § 158 odst. 3 věty třetí zákoníku práce.

Tabulka 15 Předpokládané roční náklady na provoz automobilu

	Tesla model 3	Škoda Octavia 3 (1,5 TSI)
Ujeté km	30 000	30 000
Spotřeba PHM	0,2 kWh/km	0,054 l/km
Sjednaná / průměrná cena PHM	7,36 Kč/kWh	41,20 Kč/l
Celková cena PHM	123 648 Kč	186 883,2 Kč
Energetická / Spotřební daň	475,4 Kč	58 242,2 Kč
Daň z přidané hodnoty	21 459,6 Kč	32 434,3 Kč
Celkové zdanění	21 935 Kč	90 676,5 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Výše zobrazená tabulka č. 15 zobrazuje rozdíl mezi náklady na pohonné hmoty u elektromobilu Tesla model 3 a automobilu Škoda Octavia 3 (1,5 TSI). Mezi těmito vozidly vzniká rozdíl v nákladech na pohonné hmoty o více než 63 000 Kč. Tento rozdíl je z velké části podpořen především spotřební daní na benzín, která je stanovena ve výši 12,84 Kč na litr benzínu, což v přepočtu tvoří 58 242,2 Kč z ročních nákladů na benzín. Energetická daň je ve výši 475,4 Kč, což je v porovnání se spotřební daní za benzín zanedbatelná částka. Celkový rozdíl ve zdanění pohonných hmot při ročním nájezdu 30 000 km je tedy 68 741,5 Kč ve prospěch elektromobilu.

4.3.4 Opravy, údržba a technické zhodnocení

Náklady na opravy a údržbu vozidel jsou bezpochyby nedílnou součástí nákladů na provoz vozového parku dopravního podniku. Je nezbytné, aby v okamžiku, kdy tyto náklady vznikají, provedl dopravní podnik vyhodnocení, zda se jedná o výdaje na opravy a údržbu, které jsou daňově uznatelnými v prokazatelné výši, či technické zhodnocení které vstupuje do základu daně z příjmů postupně formou odpisů.

Dopravní podnik má v záměru pořídit dobíjecí stanici EV365 Model DC2, která je vzhledem ke svému technickému řešení samostatnou movitou věcí, a vzhledem k vysoké vstupní ceně je klasifikována jako dlouhodobý majetek daňově odpisovaný ve 2. odpisové skupině.

4.3.5 Pojistné

Povinné ručení a havarijní pojištění jsou daňově uznatelnými náklady v prokazatelné výši. U elektrobuse a autobusu se autorce nepodařilo zjistit konkrétní výši pojistného pro elektrobuse, dle informací zaměstnanců serveru www.srovnejto.cz začíná cena povinného ručení elektrobuse na 30 000 Kč. V případě pojištění naftového autobusu se ceny povinného ručení pohybují od 60 000 Kč výše. Po rozhovoru se zaměstnanci tohoto srovnávacího portálu lze konstatovat, že povinné ručení naftových autobusů je zhruba o polovinu dražší než povinné ručení elektrobuse.

Vzhledem k nedostupnosti informací nebyla provedena kalkulace havarijního pojištění pro účely této práce, ale z dostupných informací a rozdílů mezi havarijním pojištěním osobních vozidel lze předpokládat, že havarijní pojištění elektrobuse je i vzhledem k vysoké pořizovací ceně vyšší než havarijní pojištění naftového autobusu.

Dle webového srovnávače www.srovnejto.cz se vybrané povinné ručení Direct Plus s vysokými limity plnění 100/100 milionů Kč, základní asistencí při nehodě, pojištěním drobných závad a s možností připojištění skel, zavazadel, rozšířené asistence či úrazového pojištění pro automobil Tesla model 3 pohybuje od 2 931 Kč a pro automobil Škoda Octavia 3 od 3 090 Kč.[34]

V případě havarijního pojištění lze sjednat pojistku HP UNIQUA ALL RISK, která zahrnuje havárii, odcizení, vandalismus, živěl, střet se zvěří, rozšířenou asistencí a dále nabízí možnost připojištění skel od 900 Kč. Tato pojistka je nabízena pro automobil Tesla model 3 od 43 795 Kč a pro automobil Škoda Octavia 3 (1,5 TSI) od 16 255 Kč.[34]

4.3.6 Použití služebního vozidla k soukromým účelům

Dopravní podnik má v úmyslu bezplatně poskytnout zaměstnanci služební vozidlo k soukromému užívání. V praxi vzniká daňový rozdíl mezi poskytnutým vozidlem se spalovacím motorem a nízkoemisním motorovým vozidlem, a to v procentu vstupní ceny pořízeného vozidla připočtenému k základu daně mzdy zaměstnance.

V případě pořízení vybraného elektromobilu Tesla model 3 zdanění činí 0,5 % vstupní ceny nízkoemisního vozidla. Při pořizovací ceně 1 028 990 Kč a zdanění 0,5 % je měsíční částkou zvyšující základ daně mzdy zaměstnance 5 144,95 Kč.

Oproti pořízení elektromobilu činí při pořízení vozidla se spalovacím motorem zdanění 1 % vstupní ceny vozidla. Škoda Octavia 3 s pořizovací cenou 619 900 Kč a zdaněním 1 % se měsíční částka zvyšující základ daně mzdy zaměstnance vyšplhá na 6 199 Kč.

Vzhledem ke zvýhodnění nízkoemisních vozidel vzniká v tomto případě rozdíl v částce zvyšující základ daně mzdy zaměstnance, a to ve prospěch nízkoemisního vozidla. I přes nižší pořizovací cenu automobilu Škoda Octavia 3 je závěrečná částka vyšší než u elektromobilu. V tomto případě lze konstatovat, že díky zvýhodnění nízkoemisních vozidel jsou měsíční částky u obou variant velice podobné.

4.4 Daňové aspekty

V této podkapitole jsou znázorněny výsledky z případové studie, a především jejich vliv na základ daně dopravního podniku a následnou daňovou povinnost. Výpočty budou provedeny pro potřeby nákupu majetku za hotové s rovnoměrným odpisováním, a to za první dva roky od pořízení majetku. Zdrojem dat, které jsou využity v této podkapitole, jsou předchozí kapitoly případové studie, ve kterých autorka zjišťovala výši jednotlivých položek. Pro potřeby tohoto případu se nepodařilo stanovit výši daňově uznatelných nákladů na údržbu a servis vozového parku.

Následující tabulka č. 16 zobrazuje vliv na daňové zatížení dopravního podniku při nákupu dvou elektrobuseů SOR NS 12 electric, osobního vozidla Tesla model 3 a dobíjecí stanice EV365 Model DC2.

Tabulka 16 Daňové zatížení elektrických vozidel v 1. roce

1. rok	Částka
Odpisy – osobní vozidlo Tesla model 3	93 545 Kč
Odpisy – autobus SOR NS 12 electric č. 1	1 036 364 Kč
Odpisy – autobus SOR NS 12 electric č. 2	1 036 364 Kč
Odpisy dobíjecí stanice	97 607 Kč
Povinné pojištění osobní vozidlo	2 931 Kč
Povinné pojištění autobus 1	30 000 Kč
Povinné pojištění autobus 2	30 000 Kč
Havarijní pojištění – osobní vozidlo	43 795 Kč
Poplatky dálniční známka	0 Kč
Pohonné hmoty elektromobil Tesla model 3	123 648 Kč
PHM elektrobuses SOR NS 12 č. 1	618 240 Kč
PHM elektrobuses SOR NS 12 č. 2	618 240 Kč
Úroky z úvěru	1 559 903 Kč
Daňově uznatelné náklady	5 290 636 Kč
Částka ovlivňující základ daně	-5 290 700 Kč
Částka ovlivňující daňovou povinnost	-1 005 233 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Dle výše zobrazené tabulky č. 16 je patrné, že daňově uznatelné náklady, které vznikají v souvislosti s pořízením a provozem vozového parku činí v prvním roce po pořízení 5 290 636 Kč. Částka, která v tomto případě ovlivní základ daně dopravního podniku dosahuje záporné hodnoty -5 290 700 Kč. Při dani z příjmu právnických osob ve výši 19 % základu daně je v tomto případě snižována daňová povinnost podniku o 1 005 233 Kč.

Následující tabulka č. 17 zobrazuje vliv pořízení a provozu vozidel na fosilní paliva za hotové na daňové zatížení dopravního podniku a to v 1. roce od pořízení majetku.

Tabulka 17 Daňové zatížení vozidel na fosilní paliva v 1. roce

1. rok	Částka
Odpisy – osobní vozidlo Škoda Octavia 3	56 355 Kč
Odpisy – autobus SOR NS 12 diesel č. 1	477 273 Kč
Odpisy – autobus SOR NS 12 diesel č. 2	477 273 Kč
Povinné pojištění osobní vozidlo	3 090 Kč
Povinné pojištění autobus 1	60 000 Kč
Povinné pojištění autobus 2	60 000 Kč
Havarijní pojištění – osobní vozidlo	16 255 Kč
Poplatky dálniční známka	1 500 Kč
Pohonné hmoty automobil Škoda Octavia 3	186 883 Kč
PHM autobus SOR NS 12 diesel č. 1	1 058 400 Kč
PHM autobus SOR NS 12 diesel č. 2	1 058 400 Kč
Úroky z úvěru	696 551 Kč
Daňově uznatelné náklady	4 151 979 Kč
Částka ovlivňující základ daně	-4 152 000 Kč
Částka ovlivňující daňovou povinnost	-788 880 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

V případě obnovy vozového parku vozidly na fosilní paliva ukazuje výše vyobrazená tabulka č. 17 vliv pořízení a provozu vozového parku v 1. roce od pořízení. Z tabulky je patrné, že daňově uznatelné náklady jsou v hodnotě 4 151 979 Kč. Při částce, která záporně ovlivní základ daně o 4 152 000 Kč je vzhledem k 19% dani z příjmu právnických osob daňová povinnost ponížena o 788 880 Kč.

V následující tabulce č. 18 lze sledovat předpokládanou výši daňově uznatelných nákladů na vozový park jehož součástí jsou elektrobusy a elektromobily. Tyto náklady jsou vypočteny pro majetek financovaný úvěrem a náklady na něj v 2. roce od pořízení.

Tabulka 18 Daňové zatížení elektrických vozidel ve 2. roce

2. rok	Částka
Odpisy – osobní vozidlo Tesla model 3	189 215 Kč
Odpisy – autobus SOR NS 12 electric č. 1	2 096 281 Kč
Odpisy – autobus SOR NS 12 electric č. 2	2 096 281 Kč
Odpisy dobíjecí stanice	197 432 Kč
Povinné pojištění osobní vozidlo	2 931 Kč
Povinné pojištění autobus 1	30 000 Kč
Povinné pojištění autobus 2	30 000 Kč
Havarijní pojištění – osobní vozidlo	43 795 Kč
Poplatky dálniční známka	0 Kč
Pohonné hmoty elektromobil Tesla model 3	123 648 Kč
PHM elektrobus SOR NS 12 č. 1	618 240 Kč
PHM elektrobus SOR NS 12 č. 2	618 240 Kč
Úroky z úvěru	1 293 104 Kč
Daňově uznatelné náklady	7 339 168 Kč
Částka ovlivňující základ daně	-7 339 200 Kč
Částka ovlivňující daňovou povinnost	-1 394 448 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky č. 18 vyplývá, že daňově uznatelné náklady pro vozidla na elektrickou energii v dopravním podniku v 2. roce od pořízení jsou 7 339 168 Kč. Vzhledem k hodnotě -7 339 200 Kč záporně ovlivňující základ daně lze předpokládat ovlivnění daňové povinnosti o -1 394 448 Kč.

Daňové zatížení pořízení a provozu vozidel na fosilní paliva v 2. roce od pořízení je zobrazeno v tabulce č. 19.

Tabulka 19 Daňové zatížení vozidel na fosilní paliva ve 2. roce

2. rok	Částka
Odpisy – osobní vozidlo Škoda Octavia 3	113 990 Kč
Odpisy – autobus SOR NS 12 diesel č. 1	965 393 Kč
Odpisy – autobus SOR NS 12 diesel č. 2	965 393 Kč
Povinné pojištění osobní vozidlo	3 090 Kč
Povinné pojištění autobus 1	60 000 Kč
Povinné pojištění autobus 2	60 000 Kč
Havarijní pojištění – osobní vozidlo	16 255 Kč
Poplatky dálniční známka	1 500 Kč
Pohonné hmoty automobil Škoda Octavia 3	186 883 Kč
PHM autobus SOR NS 12 diesel č. 1	1 058 400 Kč
PHM autobus SOR NS 12 diesel č. 2	1 058 400 Kč
Úroky z úvěru	577 416 Kč
Daňově uznatelné náklady	5 066 719 Kč
Částka ovlivňující základ daně	-5 066 800 Kč
Částka ovlivňující daňovou povinnost	-962 692 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Z předchozí tabulky č. 19 je patrné, že výše daňově uznatelných nákladů při pořízení vozidel na fosilní paliva vzroste oproti 1. roku na 5 066 719 Kč v 2. roce od pořízení. Částka 962 692 Kč záporně ovlivňující daňovou povinnost podniku je 19% daní z příjmů právnických osob vypočítanou z částky 5 066 800 Kč též záporně ovlivňující základ daně.

5 SHRNU TÍ A VYHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ

V rámci případové studie se autorka snažila identifikovat daňové dopady pořízení a provozu vozového parku, v případech pořízení vozidel s pohonem na elektrickou energii a s pohonem na fosilní paliva. Prostřednictvím tohoto postupu se pokusila stanovit rozdíl v částce snižující daňové zatížení dopravního podniku při přechodu na vozidla na elektrickou energii oproti pořízení vozidel na fosilní paliva. V této části práce jsou shrnuty a vyhodnoceny výsledky z případové studie.

Prvním krokem a dílčím cílem, který si autorka stanovila, je definice fiktivního dopravního podniku. V rámci tohoto cíle autorka definovala fiktivní dopravní podnik města XY a jeho požadavky na obnovu zastaralého vozového parku. Zároveň stanovila konkrétní vozidla a majetek, který dopravní podnik plánuje pořídit, a to jak ve variantě s přechodem na elektromobilitou, tak i ve variantě s pořízením vozidel na fosilní paliva. Při přechodu na elektromobilitu byly zvoleny elektrobusy SOR NS 12 electric a elektromobil Tesla model 3. Zároveň byla zvolena dobíjecí stanice EV365 model DC2. V případě nákupu vozidel na fosilní paliva byly zvoleny autobusy SOR NS 12 diesel a automobil Škoda Octavia 3.

Druhým stanoveným dílčím cílem je analýza vybraného způsobu pořízení vozového parku. V rámci tohoto cíle se rozhodl dopravní podnik pořídit majetek z prostředků získaných z úvěru, a to v celkové hodnotě pořizovaného majetku. V rámci tohoto cíle vstupuje do základu daně první uznatelný náklad, kterým jsou úroky z úvěru viz tabulka č. 20.

Tabulka 20 Uznatelné náklady – úroky z úvěru

	Vozidla na elektrickou energii	Vozidla na fosilní paliva
Celková pořizovací cena	24 902 665 Kč	11 119 900 Kč
Jistina (80% ceny)	19 922 132 Kč	8 895 920 Kč
Vlastní prostředky (20 %)	4 980 533 Kč	2 223 980 Kč
Doba splatnosti	5 let	5 let
Úroková sazba	7,83 %	7,83 %
Úroky v 1. roce	1 559 903 Kč	696 551 Kč
Úroky v 2. roce	1 293 104 Kč	577 416 Kč
Úroky v 3. roce	1 005 416 Kč	448 953 Kč
Úroky ve 4. roce	695 201 Kč	310 431 Kč
Úroky v 5. roce	360 696 Kč	161 063 Kč
Úroky za 5 let celkem	4 914 320 Kč	2 194 414 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

V rámci tabulky č. 20 lze pozorovat rozdíl mezi celkovými úroky z úvěrů za 5 let při pořízení vozidel na fosilní paliva v hodnotě 2 194 414 Kč a vozidlech na elektrickou energii v hodnotě 4 914 320 Kč. Příčinou významného rozdílu mezi těmito hodnotami je výrazně vyšší hodnota úvěru v případě pořízení vozidel na elektrickou energii, která je zapříčiněna vyššími pořizovacími cenami vozidel a zároveň pořízením dobíjecí stanice v hodnotě převyšující 1 000 000 Kč.

Daňová zátěž vstupuje již do samotného pořízení výše zmíněných vozidel, a to ve formě daně z přidané hodnoty. Tato daň je součástí pořizovací ceny majetku a je vyčíslena v rámci jednotlivých variant viz tabulka č. 21. Vzhledem k tomu, že je dopravní podnik plátcem DPH, tak si uplatní DPH na vstupu v plné výši.

Tabulka 21 DPH jako součást pořizovací ceny majetku

	Vozidla na elektrickou energii	Vozidla na fosilní paliva
Celková pořizovací cena	24 902 665 Kč	11 119 900 Kč
Cena bez DPH	20 580 715 Kč	9 190 000 Kč
DPH 21 %	4 321 950 Kč	1 929 900 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 21 znázorňuje, jak velký má pořizovací cena majetku vliv na daňové zatížení, při pořízení vozidel na fosilní paliva nebo elektrickou energii. V rámci DPH při pořízení majetku, je rozdíl mezi jednotlivými variantami vozového parku větší než 2 390 000 Kč. Celkem tedy při pořízení vozidel na elektrickou energii si podnik uplatní DPH na vstupu při pořízení majetku o 2 392 050 Kč vyšší než při pořízení vozidel na fosilní paliva.

Analýza daňových dopadů na jednotlivé složky provozu vozového parku je třetím dílčím cílem v rámci případové studie. V této části jsou identifikovány dopady na provoz vozového parku, jako jsou například dálniční poplatky, odpisy, náklady na pohonné hmoty, pojistné či opravy a údržba. Všechny tyto složky poté vstupují jako daňově uznatelné náklady do základu daně z příjmů.

Následující tabulky č. 22–26 zobrazují změnu částky ovlivňující základ daně a následně daňovou povinnost jako porovnání mezi vozidly na elektrickou energii a vozidly na fosilní paliva v pěti letech od pořízení. K dalším změnám může dojít vlivem změny ročního nájezdu vozového parku, popřípadě vlivem servisních nákladů, které se pro účely této případové studie nepodařilo stanovit.

Následující tabulka č. 22 zobrazuje rozdíl v daňovém zatížení při pořízení a následném provozu vozidel na elektrickou energii, oproti vozidlům na fosilní paliva v 1. roce od pořízení.

Tabulka 22 Rozdíl v daňovém zatížení v 1. roce

1. rok	Vozidla na elektrickou energii	Vozidla na fosilní paliva	Rozdíl
Daňově uznatelné náklady	5 290 636 Kč	4 151 979 Kč	1 138 657 Kč
Základ daně	-5 290 700 Kč	-4 152 000 Kč	-1 138 700 Kč
Daňová povinnost	-1 005 233 Kč	-788 880 Kč	-216 353 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Jak je z výše zobrazené tabulky č. 22 patrné, tak vzniká významný rozdíl v částce snižující základ daně mezi pořízením vozidel na fosilní paliva a elektrickou energii. Vysoce rozdílnou částku snižující daňovou povinnosti mají v případě vozidel na fosilní paliva na svědomí nízké odpisy majetku a úroky z úvěru. Naopak v případě vozidel na elektrickou energii podporují nízký základ daně vysoké odpisy, vysoká cena havarijního pojištění a úroky z úvěru. Celkový rozdíl v částce snižující daňovou povinnost vozidel na elektrickou energii je oproti vozidlům na fosilní paliva 216 353 Kč.

Následující tabulka č. 23 zobrazuje rozdíl v daňovém zatížení při pořízení a následném provozu vozidel na elektrickou energii oproti vozidlům na fosilní paliva v 2. roce od pořízení.

Tabulka 23 Rozdíl v daňovém zatížení v 2. roce

2. rok	Vozidla na elektrickou energii	Vozidla na fosilní paliva	Rozdíl
Daňově uznatelné náklady	7 339 168 Kč	5 066 719 Kč	2 272 449 Kč
Základ daně	-7 339 200 Kč	-5 066 800 Kč	-2 272 400 Kč
Daňová povinnost	-1 394 448 Kč	-962 692 Kč	-431 756 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Předešlá tabulka č. 23 ukazuje rozdíl 2 272 449 Kč ve výši daňově uznatelných nákladů v souvislosti s pořízením a provozem vozidel na elektrickou energii a vozidel na fosilní paliva. Základ daně je tedy při pořízení a provozu vozidel na elektrickou energii snížen o 2 272 400 Kč více než v případě vozidel na fosilní paliva, což má vliv na rozdíl 431 756 Kč v částce snižující daňovou povinnost.

Lze zpozorovat výrazné rozdíly v daňových základech a následně i v daňové povinnosti v prvním a druhém roce odpisování, které lze připsat velkému rozdílu mezi rovnoměrným odpisem v těchto dvou letech. V následujících letech nebude trend navyšování daňových základů a daňové povinnosti pokračovat v takové míře, vzhledem k podstatě rovnoměrných odpisů. Lze očekávat postupné navyšování nákladů na opravy a údržbu vozidel, které nebyly pro účely této práce stanoveny.

Následující tabulka č. 24 zobrazuje odlišné hodnoty ovlivňující daňové zatížení pořízení a provozu vozového parku na elektrickou energii oproti fosilním palivům ve 3. roce od pořízení.

Tabulka 24 Rozdíl v daňovém zatížení ve 3. roce

3. rok	Vozidla na elektrickou energii	Vozidla na fosilní paliva	Rozdíl
Daňově uznatelné náklady	7 051 479 Kč	4 938 256 Kč	2 113 223 Kč
Základ daně	-7 051 500 Kč	-4 938 300 Kč	-2 113 200 Kč
Daňová povinnost	-1 339 785 Kč	-938 277 Kč	-401 508 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Předchozí tabulka č. 24 zobrazuje 2 113 223 Kč rozdíl v daňově uznatelných nákladech při pořízení vozidel na elektrickou energii oproti vozidlům na fosilní paliva. Částka snižující základ daně je ve třetím roce od pořízení vozového parku o 2 113 200 Kč vyšší ve prospěch vozidel na elektrickou energii. O 401 508 Kč vyšší částka snižující daňovou povinnost je rozdílem mezi částkou snižující daňovou povinnost vozidel na elektrickou energii v porovnání s vozidly na fosilní paliva. Rozdíl v daňovém zatížení ve 4. roce od pořízení majetku je zobrazen v tabulce č. 25.

Tabulka 25 Rozdíl v daňovém zatížení ve 4. roce

4. rok	Vozidla na elektrickou energii	Vozidla na fosilní paliva	Rozdíl
Daňově uznatelné náklady	6 741 264 Kč	4 799 734 Kč	1 941 530 Kč
Základ daně	-6 741 300 Kč	-4 799 800 Kč	-1 941 500 Kč
Daňová povinnost	-1 280 847 Kč	-911 962 Kč	-368 885 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Ve výše zobrazené tabulce č. 25 lze pozorovat v průběhu let klesající rozdíl v částce snižující daňovou povinnost mezi vozidly na elektrickou energii a vozidly na fosilní paliva, o -368 885 Kč. Rozdíl v daňovém zatížení, v posledním pátém roce, je zobrazen v tabulce č. 26.

Tabulka 26 Rozdíl v daňovém zatížení v 5. roce

5. rok	Vozidla na elektrickou energii	Vozidla na fosilní paliva	Rozdíl
Daňově uznatelné náklady	6 406 759 Kč	4 650 367 Kč	1 756 393 Kč
Základ daně	-6 406 800 Kč	-4 650 400 Kč	-1 756 400 Kč
Daňová povinnost	-1 217 292 Kč	-883 576 Kč	-333 716 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Výše zobrazená tabulka č. 26 zobrazuje hodnoty ovlivňující daňové zatížení v posledním roce odpisování a splácení úvěru. V pátém roce vznikne rozdíl v částce ovlivňující daňovou povinnost vozidel na elektrickou energii oproti vozidlům na fosilní paliva 333 716 Kč. Z předchozích tabulek č. 22–26 lze pozorovat klesající trend rozdílů a samozřejmě i částek snižujících daňovou povinnost vozidel na elektrickou energii a vozidel na fosilní paliva. Toto snižování je způsobeno postupně se snižujícími úroky z úvěru.

Dále je nezbytné v rámci daňových dopadů porovnat výsledky daňové zátěže na pohonné hmoty v rámci ročního nájezdu autobusů dohromady 120 000 km a automobilu 30 000 km. Do nákladů na pohonné hmoty vstupuje konkrétně daň z přidané hodnoty a poté selektivní daně. Konkrétní selektivní daně jsou v případě vozidel na elektrickou energii energetická daň a v případě vozidel na fosilní paliva se jedná o spotřební daň viz tabulka č. 27.

Tabulka 27 Daňové zatížení pohonných hmot

	Vozidla na elektrickou energii	Vozidla na fosilní paliva
Energetická / spotřební daň	5 229,8 Kč	535 842,2 Kč
DPH	236 055,3 Kč	399 812,8 Kč
Celkové zdanění	241 285,1 Kč	935 655 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Jak je z tabulky č. 27 patrné, tak vzniká významný kontrast mezi celkovým zdaněním vozidel na elektrickou energii a vozidel na fosilní paliva, který je téměř 695 000 Kč při celkovém nájezdu autobusů 120 000 km a vozidla 30 000 km za rok. Zásadní rozdíl vzniká v celkové sumě selektivních daní, které jsou v případě vozidel na fosilní paliva několikanásobně vyšší. Dále tento rozdíl podporují také vyšší ceny pohonných hmot u vozidel na fosilní paliva oproti vozidlům na elektrickou energii.

Daň z příjmů právnických osob, DPH či výše selektivních daní jsou v práci identifikovanými daňovými aspekty vozového parku. Vyčíslení těchto aspektů pro nákup a následný provoz vozového parku v prvním roce od pořízení lze i s jejich porovnáním vidět v tabulce č. 28.

Tabulka 28 Daňové aspekty vozového parku v 1. roce od pořízení

1. rok	Vozidla a elektrickou energii	Vozidla na fosilní paliva	Rozdíl
Daň z příjmu PO	-1 005 233 Kč	-788 880 Kč	-216 353 Kč
DPH 21 %	4 558 005 Kč	2 329 713 Kč	2 228 293 Kč
Energetická / spotřební daň	5 230 Kč	535 842 Kč	-530 612 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Z výše vyobrazené tabulky č. 28 lze pozorovat v případě vozidel na elektrickou energii, že je tento způsob pořízení daňově méně náročný v případě daně z příjmů PO a uplatněné DPH v 1. roce od pořízení. Z energetické daně, a především její nízké hodnoty, profitují vozidla na elektrickou energii. Vysoké hodnoty jsou u vozidel na elektrickou energii způsobeny především vysokými pořizovacími cenami vozidel a ostatního příslušenství. Při nákupu vozidel na fosilní paliva je významně vyšší zatížení pohonných hmot spotřební daní a zároveň je částka snižující daň z příjmu PO nižší než v případě vozidel na elektrickou energii.

V druhém roce od pořízení a poté i v následujících letech bude daňová zátěž rozdílná od 1. roku pořízení majetku. Vzhledem k povaze rovnoměrných odpisů, které se významně mění mezi prvním rokem a následujícími čtyřmi lety, dochází k významné změně v částce ovlivňující dan z příjmů právnických osob. Jednou z hodnot ovlivňující daň z příjmů PO, která je v průběhu prvních pěti let rozdílná, jsou úroky z úvěru. Další položkou, u které dojde k výrazné změně je uplatňovaná daň z přidané hodnoty, která v prvním roce zahrnuje DPH z pořízeného majetku, zatímco v dalších letech je součástí této položky v rámci tohoto výpočtu

jen DPH z pohonných hmot. Přehled daňového zatížení v 2. roce od pořízení majetku zobrazuje tabulka č. 29.

Tabulka 29 Daňové aspekty vozového parku v 2. roce od pořízení

2. rok	Elektromobilita	Vozidla na fosilní paliva	Rozdíl
Daň z příjmu PO	-1 394 448 Kč	-962 692 Kč	-431 756 Kč
DPH 21 %	236 055 Kč	399 813 Kč	-163 758 Kč
Energetická / spotřební daň	5 230 Kč	535 842 Kč	-530 612 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

V předchozí tabulce č. 29 lze pozorovat předpokládaný nárůst částky snižující daň z příjmů právnických osob. Ve 2. roce od pořízení majetku zároveň došlo k navýšení rozdílu v částce ovlivňující daň z příjmu PO mezi vozidly na elektrickou energii a vozidly na fosilní paliva na necelých 532 000 Kč. Prohloubení tohoto rozdílu je především důsledkem navýšení rozdílu mezi celkovou výší odpisů v 1. a 2. roce od pořízení majetku. V případě DPH se rozdíl mezi vozidly na elektrickou energii a vozidly na fosilní paliva snížil na 163 758 Kč. V kontrastu s prvním rokem je v druhém roce na vstupu uplatněná daň z přidané hodnoty nižší pro vozidla na elektrickou energii, a to díky elektřině jako výrazně levnější pohonné hmotě. Výše selektivních daní a jejich rozdíl zůstává v 2. roce neměnný, a to vzhledem k předpokládanému totožnému nájezdu v jednotlivých letech. V druhém roce a pravděpodobně i v dalších letech se výše selektivních daní dostává na hodnoty, při kterých se vozidla na elektrickou energii v této oblasti jeví jako výhodnější. Jelikož si podnik jako plátce DPH uplatňuje DPH na vstupu, tak je pro něj pořízení vozidel na elektrickou energii v případě DPH méně výhodné než u vozidel na fosilní paliva. V dalších letech se propast v oblasti daně z příjmu PO mezi vozidly na elektrickou energii a fosilní paliva bude postupně zmenšovat. DPH a selektivní daně zůstanou na stejných hodnotách v případě, že nedojde ke změně nájezdu vozidel.

Při předpokladu rovnoměrného odpisování a stávajících cenách po dobu 5 let od pořízení, budou daňové aspekty v součtu dosahovat hodnot viz tabulka č. 30.

Tabulka 30 Daňové aspekty vozového parku za 5 let užívání

	Vozidla na elektrickou energii	Vozidla na fosilní paliva	Rozdíl
Daň z příjmu PO	-6 237 605 Kč	-4 485 387 Kč	-1 943 377 Kč
DPH 21 %	5 502 226 Kč	3 928 964 Kč	1 573 263 Kč
Energetická / spotřební daň	26 149 Kč	2 679 211 Kč	-2 653 062 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

V tabulce č. 30 lze pozorovat celkovou částku snižující základ daně v součtu za 5 let od pořízení majetku. Hodnota částky snižující daň z příjmu u vozidel na elektrickou energii dosáhne za 5 let na částku -6 237 605 Kč, a to je výrazně vyšší částka snižující daň z příjmů než v případě vozidel na fosilní paliva. Tato částka neznamena jen nižší daň z příjmů, ale pravděpodobně i nižší hospodářský výsledek dopravního podniku a její výše se odvíjí především od násobně vyšších pořizovacích cen vozového parku a souvisejícího vybavení oproti vozidlům na fosilní paliva. V oblasti uznaného DPH na vstupu se pořízení vozidel na elektrickou energii jeví jako výhodnější oproti pořízení vozidel na fosilní paliva konkrétně o 1 573 263 Kč. Vyšší hodnotě DPH na vstupu v případě vozidel na elektrickou energii prospěla především násobně vyšší pořizovací cena majetku. V těchto 5 letech užívání vznikne na selektivních daních enormní rozdíl 2 653 062 Kč ve prospěch vozidel na elektrickou energii.

Posledním daňovým aspektem je vliv vozidel na elektrickou energii poskytnutých k soukromým účelům zaměstnanci na základ daně mzdy zaměstnance. V případě poskytnutí nízkoemisního služebního vozidla Tesla Model 3 vzroste měsíčně základ daně mzdy zaměstnance o 5 144,95 Kč. Zatímco v případě poskytnutí vozidla na fosilní paliva Škoda Octavia 3, bude částka zvyšující základ daně mzdy zaměstnance 6 199 Kč. Dle zjištěných dat je výhodnější poskytnutí nízkoemisního vozidla zaměstnanci k soukromým účelům.

ZÁVĚR

Tato diplomová práce se zabývá daňovými aspekty pořízení a provozu vozového parku vzhledem k přechodu na elektromobilitu, které jsou identifikovány prostřednictvím případové studie.

V první části práce je definován daňový systém České republiky. Dále je práce zaměřena na identifikaci všech potenciálních daňových aspektů, s kterými se podnik setkává při pořízení a provozu vozového parku. Nezbytnou součástí této části práce je i analýza aktuální legislativy a možných odlišností při pořízení a provozu nízkoemisních vozidel v porovnání s vozidly na fosilní paliva. V této části se nachází kapitola o vývoji elektromobility ve světě a v Evropě.

Teoretické poznatky zjištěné v první části práce jsou aplikovány na fiktivní dopravní podnik, který se rozhodl obměnit zastaralý vozový park a pořídit elektrobusy, elektromobil a dobíjecí stanici. Pro účely případové studie jsou vybrána vhodná vozidla na elektrickou energii a také jejich alternativy na fosilní paliva pro účely porovnání výsledků a stanovení rozdílů jednotlivých daňových aspektů. Tato vozidla jsou zvolena s důrazem na podnikem stanovené podmínky výběru, jako jsou nízké pořizovací a provozní náklady či velký objem kufru u osobního vozidla. Všechny výpočty v rámci identifikovaných daňových aspektů jsou provedeny jak pro variantu s vozidly na elektrickou energii, tak pro variantu s vozidly na fosilní paliva.

V souvislosti s pořízením majetku je v praktické části nejprve vyčíslena DPH jako součást pořizovací ceny majetku, kterou si podnik uplatní jako DPH na vstupu. Poté jsou vypočteny úroky z úvěru, kterým se podnik rozhodl nákup majetku financovat, jako daňově uznatelné náklady. V souvislosti s provozem jsou poté vyčísleny jednotlivé identifikované daňové aspekty. Mezi těmito aspekty jsou daňově uznatelné náklady, jako je například pořízení dálniční známky, odpisy, pojistné a daňová zátěž pohonných hmot. Poslední částí případové studie jsou zobrazeny výsledné hodnoty ovlivňující daňové zatížení v prvních dvou letech od pořízení.

Poslední částí této práce je shrnutí a vyhodnocení zjištěných výsledků, kde jsou shrnuty poznatky z případové studie. Ze zjištěných dat je na závěr sestavena tabulka shrnující a porovnávající hodnoty ovlivňující daňové zatížení za 5 let od pořízení.

Na základě provedených výpočtů v rámci případové studie a komparace jednotlivých částek ovlivňující daňové zatížení je zřejmé, že částka snižující daň z příjmu právnických osob je při pořízení vozidel na elektrickou energii významně vyšší. Zároveň si podnik při pořízení vozidel na elektrickou energii uplatní výrazně vyšší DPH na vstupu a odvede více než 10x nižší selektivní daň z pohonných hmot. V neposlední řadě je v případě pořízení nízkoemisních vozidel poskytnutých k soukromým účelům zaměstnanci hodnota zvyšující základ daně mzdy zaměstnance v případě vozidel na elektrickou energii nižší než u vozidel na fosilní paliva.

V této problematice mají významný vliv velmi odlišné pořizovací ceny. Výše pořizovací ceny má mimo jiné vliv na výši daňových odpisů v jednotlivých letech, výši daňově uznatelných úroků z úvěru a zároveň i na výši uplatněného DPH na vstupu. V případě vozidel na elektrickou energii vznikají vzhledem k vysoké pořizovací ceně vyšší daňově uznatelné náklady na odpis majetku a úroky z úvěru, což prohlubuje rozdíl mezi jednotlivými variantami vozového parku. V případě uplatnění DPH na vstupu je pro podnik vyšší částka DPH žádoucí. Významný rozdíl ve výši selektivních daní způsobený nízkým zatížením energetických daní je ku prospěchu vozidel na elektrickou energii.

Na závěr lze konstatovat, že přechod podniků na elektromobilitu má významné daňové dopady. V případech, kdy se podniky rozhodnou přejít na elektromobilitu je třeba, aby byly připraveni na daňové dopady související s pořízením a provozem vozidel na elektrickou energii. V souvislosti s rozvojem a vyšší popularitou elektromobility lze očekávat vývoj v oblastech daňové politiky, technologií, rozvoj dobíjecí infrastruktury a případně i setrvání v dotování a podpoře elektromobility ze strany států.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] VANČUROVÁ, Alena a Hana ZÍDKOVÁ. *Daňový systém ČR 2022*. Wolters Kluwer ČR, 2022. ISBN 978-80-7676-362-3.
- [2] ČESKO. *Zákon č. 586 ze dne 20. listopadu 1992 o daních z příjmů*. Online. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1992. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-586#cast1>. [citováno 2023-03-08]
- [3] ČESKO. *Zákon č. 338 ze dne 4. května 1992 o dani z nemovitých věcí*. In: Sbíрка zákonů České republiky, 1992. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-338#cast2>. [citováno 2023-03-08]
- [4] ČESKO. *Zákon č. 235 ze dne 1. dubna 2004 o dani z přidané hodnoty*. In: Sbíрка zákonů České republiky, 2004. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-235>. [citováno 2023-03-08]
- [5] JANOUŠEK, Karel, Dagmar FITŘÍKOVÁ, Dagmar PROCHÁZKOVÁ a Christian ŽMOLÍK. *AUTOMOBIL v podnikání*. ANAG, 2011. ISBN 978-80-7263-668-6.
- [6] ČESKO. *Zákon č. 151 ze dne 17. června 1997 o oceňování majetku a o změně některých zákonů (zákon o oceňování majetku)*. In: Sbíрка zákonů České republiky, 1997. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-151>. [citováno 2023-03-08]
- [7] DRBOHLAVOVÁ, Tereza a Michaela PRÁTOVÁ. *Odpisy majetku - k čemu slouží a jak je počítat?*. Online. 22. 2. 2023 Portál POHODA. Dostupné z: <https://portal.pohoda.cz/dane-ucetnictvi-mzdy/ucetnictvi/odpisy-majetku-%E2%80%93-k-cemu-slouzi-a-jak-je-pocitat/>. [citováno 2023-03-07].
- [8] AUTONABIJENI.CZ. *Daňově uznatelné náklady při nabíjení elektromobilů v praxi*. Online. 19. 7. 2021. Dostupné z: <https://www.autonabijeni.cz/novinky/--danove-uznatelne-naklady-pri-nabijeni-elektromobilu-v-praxi/>. [citováno 2023-03-08].
- [9] ČESKO. *Zákon č. 142 ze dne 18. května 2022 kterým se mění zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů*. In: Sbíрка zákonů České republiky, 2022. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2022-142>. [citováno 2023-03-08]
- [10] FINANCE.CZ. *Daň silniční od roku 2022*. Online. Dostupné z: <https://www.finance.cz/dane-a-mzda/majetkove-dane/silnicni-dan/vymezeni-dane/>. [citováno 2023-03-11].

- [11] MYTO.CZ. *Systém výběru mýtného*. Online. Dostupné z: <https://mytocz.eu/cs/emytne/system-elektronickeho-vyberu-mytneho>. [citováno 2023-03-11].
- [12] E-DÁLNIČNICE. *Osvobozená vozidla*. Online. Elektronická dálniční známka. Dostupné z: <https://edalnice.cz/osvobozeni/index.htmlD%20b%C3%BDt%20vybaveno%20palubn%C3%AD%20jednotkou%20%28OBU%29>. [citováno 2023-03-11].
- [13] MDČR. *Elektronické dálniční kupony*. Online. Ministerstvo dopravy. 22.01.2021. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Dalnicni-kupony-a-mytne-Dalnicni-kupony-a-mytne/elektronicke-dalnicni-znamky>. [citováno 2023-03-11].
- [14] LEASEPLANGO. *Operák a daně: Jak zahrnout operativní leasing do účetnictví?*. Online. 25. 3. 2022. Dostupné z: <https://www.leaseplango.cz/blog/detail/operak-a-dane-jak-zahrnout-operativni-leasing-do-ucetnictvi>. [citováno 2023-03-11].
- [15] MACHÁČEK, Ivan. *Operativní a finanční leasing vozidla*. Online. Daně pro lidi. 07. 06. 2021 Dostupné z: <https://www.daneprolidi.cz/aktualita/operativni-a-financni-leasing-vozidla-2-ak.htm>. [citováno 2023-03-11].
- [16] RIKA, Mellisa. *E-mobility: Electrifying the Way We Move*. Online. Statzon. 02.12.2022. Dostupné z: https://statzon.com/insights/emobility-electrifying-the-way-we-move?utm_term=electro%20mobility&utm_campaign=Statzon+-+Emobility+-+West+Europe&utm_source=adwords&utm_medium=ppc&hsa_acc=1507215442&hsa_cam=18593299163&hsa_grp=142358583796&hsa_ad=627943032876&hsa_src=g&hsa_tgt=kwd-335774058446&hsa_kw=electro%20mobility&hsa_mt=p&hsa_net=adwords&hsa_ver=3&gclid=Cj0KCQjwk7ugBhDIARIsAGuvGpBmXqDnroqSqrQ0Lq_vtsJKDI01YcnczamqaTaxFoZmxS9AoImCbrYaAIRVEALw_wcB. [citováno 2023-03-13].
- [17] EVROPSKÁ RADA. *Zelená dohoda pro Evropu*. Online. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/green-deal/?fbclid=IwAR06rc4-U25RG70osgLu4n71pocqbvomKj8mXazvgsxDYwNobh5kZD7whhA>. [citováno 2023-03-13].
- [18] M., ECONOMIDOU, M., VALENTOVA, P., ZANCANELLA, S., TSEMEKIDI TZEIRANAK, P., ZANGHERI, D., PACI, T., RIBEIRO SERRENHO, V., PALERMO a P., BERTOLDI. *National Energy and Climate Plans for 2021-2030*

under the EU Energy Union. EUR 30487 EN. Publications Office of the European Union, 2020. ISBN 978-92-76-27013-3.

- [19] EKOLIST.CZ. *Počet elektromobilů rapidně roste, EU investuje do vývoje i infrastruktury*. Online. 14. 02. 2023. Dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/pocet-elektromobilu-rapidne-roste-eu-investuje-do-vyvoje-i-infrastruktury>. [citováno 2023-03-13].
- [20] GILGORE, Georgette. *How Many Electric Cars in the World?*. Online. 8billiontrees.com. 01.02.2023. Dostupné z: <https://8billiontrees.com/carbon-offsets-credits/cars/how-many-electric-cars-in-the-world/>. [citováno 2023-03-13].
- [21] ČERMÁK, Ladislav. *V EU už se prodává desetina autobusů na elektřinu. A co v Česku?*. Online. Fdrive.cz. 15. 03. 2022. Dostupné z: <https://fdrive.cz/clanky/v-eu-uz-se-prodava-desetina-autobusu-na-elektřinu-a-co-v-cesku-8678>. [citováno 2023-03-13].
- [22] ČISTÁ DOPRAVA. *V EU se vloni prodalo o třetinu více elektrických nákladních vozidel, s 96,6 % dominují vznětové motory*. Centrum dopravního výzkumu. Online. 09. 03. 2023. Dostupné z: <https://www.cistadoprava.cz/tiskove-zpravy/v-eu-se-vloni-prodalo-o-tretinu-vice-elektricky-nakladnich-vozidel-s-966-dominuji-vznetove-motory/>. [citováno 2023-03-13].
- [23] HNÁTEK, Miloslav. *Daňové a nedaňové náklady 2021*. 4. vydání. Grada, 2021. ISBN 978-80-907398-4-0.
- [24] KUBÁTOVÁ, Květa. *Daňová teorie a politika*. 7. vydání. Wolters Kluwer, 2018. ISBN 978-80-7598-165-3.
- [25] PIKAL, Václav. *Automobil (nejen) v podnikání*. 4. vydání. Wolters Kluwer (ČR), 2015. ISBN 978-80-7478-705-8.
- [26] STEPNIAK, M., K., GKOUMAS, F., MARQUES DOS SANTOS, M., GROSSO a F., PEKAR, *Public transport research and innovation in Europe*. EUR 31091 EN. Publications Office of the European Union, 2022. ISBN 978-92-76-53066-4.
- [27] MAJURNÍK, Jan. *Elektrobuses v Hradci Králové: vyzkoušeli jsme, jak se jezdí se SOR NS 12 Electric*. Online. 07. 12. 2018. Dostupné z: <https://www.hybrid.cz/elektrobuses-v-hradci-kralove-vyzkoušeli-jsme-jak-se-jezdi-se-sor-ns-12-electric/>. [citováno 2023-05-15].
- [28] TESLA. *Model 3*. Online. Dostupné z: https://www.tesla.com/cs_cz/model3. [citováno 2023-06-07].

- [29] VOLKSWAGEN. *Nové ID.3*. Online. Dostupné z: <https://www.volkswagen.cz/modely/id3/id3>. [citováno 2023-06-07].
- [30] ČESKO. *Vyhláška č. 85 ze dne 28. března 2023 o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad pro rok 2023*. In: Sběrka zákonů České republiky, 2023. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2023-85> [citováno 2023-06-07]
- [31] ŠKODA. *Octavia Active*. Online. Dostupné z: <https://cc.skoda-auto.com/cze/cs-CZ/summary-scenic?activePage=summary&color=K4K4&configurationId=C90U98UG&extraEquipments=&id=CZE%3Bskoda%3B2024%3BNX32N5%3B0%3BGW6UW6U%5CGYOKYOK%3Bmda20230606052512%3Bcs-CZ%3B%3B63007%3B63027&interior=BG&modifiedPages=trimlines%7Cengines&snapshotVersion=dadd50c2-ca8b-4d97-92b4-a5edb7a94737&trimline=NX2%7CActive6302763007&visitedPages=trimlines%7Ccolors%7Cwheels%7Cinteriors%7Cengines%7Cextraequipments%7Cservices> [citováno 2023-06-07].
- [32] ALLEGRO. *Nabíjecí stanice EV365 Model DC2 202kW terminál*. Online. Dostupné z: https://allegro.cz/nabidka/nabijeci-stanice-ev365-model-dc2-202kw-terminal-13669535991?utm_feed=712e6653-4749-4512-b084-b6e297fc9e0b&utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=CZ%3EAuto%3ETires-Tools%3E3P%3EPMAX&ev_campaign_id=20035738705&gclid=CjwKCAjwsvujBhAXEiwA_UXnAFdLsqLD0LwSrU85x8PNQDydesK1_y3G9K57WWMBAMOl6x6h-6r05BoCnOAQAvD_BwE [citováno 2023-06-07].
- [33] NaOperak.cz: *Co je operativní leasing*. Online. Dostupné z: <https://www.naoperak.cz/co-je-operativni-leasing/>. [citováno 2023-06-08].
- [34] Srovnejto.cz Online. Dostupné z: <https://www.srovnejto.cz/> [citováno 2023-06-12].
- [35] ČESKÁ NÁRODNÍ BANKA. *Komentář k úrokovým sazbám měnových finančních institucí: Duben 2023*. Online. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/statistika/menova_bankovni_stat/harm_stat_data/komentar-k-urokovym-sazbam-menovych-financnich-instituci/index.html. [citováno 2023-06-20].

[36] FINANCE V PRAXI. *Anuitní splátka hypotéky*. Online. 10. 05. 2017. Dostupné z: <https://www.financevpraxi.cz/finance-hypotecni-uver>. [citováno 2023-06-24].