

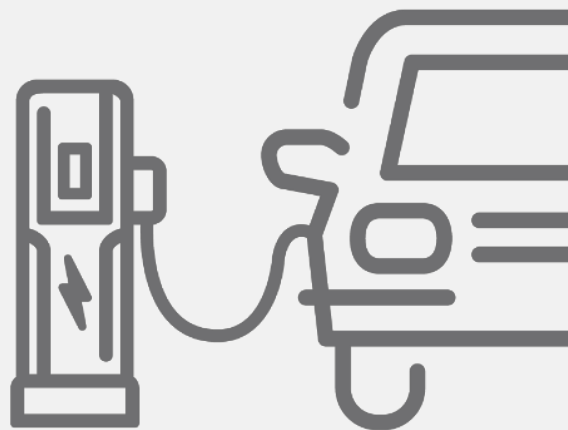


SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY
ČESKÉ REPUBLIKY

DAŇOVÉ OTÁZKY ELEKTROMOBILITY

AKTUALIZOVANÉ VYDÁNÍ

PROSINEC 2021



Text byl zpracován Svazem průmyslu a dopravy ČR ve spolupráci s jeho členy a za výrazného přispění MF ČR, GFŘ, MPO a MPSV.

Vybrané kapitoly byly odborně konzultovány i s následujícími institucemi, kterým děkujeme:



Ministerstvo financí
České republiky



MINISTERSTVO
PRŮMYSLU A OBCHODU



FINANČNÍ SPRÁVA



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU



MINISTERSTVO PRÁCE
A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ

Materiál slouží k vyjasnění zejména daňových aspektů ve vztahu k elektromobilitě, nabízí doporučené postupy, které vycházejí z praxe a byly diskutovány a odsouhlaseny Ministerstvem financí ČR a Generálním finančním ředitelstvím a Ministerstvem práce a sociálních věcí. Materiál není vyčerpávající, reaguje na aktuální legislativní úpravy a hlavní otázky, které se objevují v souvislosti s rozvojem a využíváním elektromobility. Závěrečné kapitoly navíc nabízejí přehled aktuálních či očekávaných podpůrných programů dle informací ke dni vydání příručky či odpovědi na některé praktické otázky konzultované s Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR.

Úvod	4
1.A) Možnost využití referenční ceny elektřiny	7
1.B) Stanovení ceny elektřiny pro určování výše náhrady za dobíjení soukromého elektromobilu využitého pro pracovní účely dle vyhlášky MPSV a dle Zákoníku práce a možnost využití referenční ceny	9
1.C) Využití referenční ceny při dobíjení elektromobilů pro pracovní účely v případě služebních automobilů (například zahrnutých v obchodním majetku společnosti či pořízených na leasing) a daňová uznatelnost nákladů dobíjení na základě daňového balíčku (platný Zákon o daních z příjmů)	11
2. Doporučené daňové režimy pro použití wallboxu v různých situacích	13
3. Problematika odpisování v praxi	16
4. Režimy pro rozdělení dobíjení pro pracovní a soukromé účely a využití elektromobilu na pracovní/soukromé jízdy.....	18
5. Problematika rozdílů mezi deklarovanou spotřebou elektromobilu a skutečnou spotřebou elektřiny při dobíjení a při běžném provozu vozidla	21
6. Možnost využít mimořádné odpisy za majetek pořízený v roce 2020 a 2021	21
7. Podpora elektromobility (vč. infrastruktury) ze strany státu – aktuální situace na podzim 2021	22
8. Otázky a odpovědi při řešení veřejných dobíjecích stanic	24
9. Výzvy zástupců podnikatelské reprezentace do budoucna	27

Úvod

V dubnu 2020 bylo publikováno první vydání této příručky. Tato aktualizovaná verze reaguje na již provedené legislativní úpravy a aktuální vývoj. Cílem příručky je odpovědět na klíčové otázky zejména v daňových postupech, které mohou pomoci rozvoji elektromobility a eliminovat nejistoty zájemců o jejich využívání.

Příručka mimo jiné pomáhá osvětlit možnosti dokládání ceny spotřebované elektrické energie, neboť například při domácím dobíjení pro služební účely nemůže zaměstnanec snadno vykázat účtenku s cenou za spotřebovanou elektřinu jako je tomu u klasických čerpacích stanic. Zde je jedním z řešení možnost využít tzv. referenční cenu, jejíž zakotvení do legislativy inicioval podnikatelský sektor v čele se Svazem průmyslu a dopravy ČR.

Příručka popisuje daňová pravidla a možné postupy při dobíjení a využívání dobíjecích zařízení. Dobíjecí zařízení lze podle okolností považovat za příslušenství vozidla, samostatnou věc či součást nemovitosti. V jednotlivých kapitolách naleznete doporučené postupy pro různé režimy a situace z hlediska daní, od prokázání daňové uznatelnosti spotřebované energie až po správné uplatnění daňových odpisů dobíjecích zařízení. Naleznete zde i informaci k tzv. mimořádným daňovým odpisům, dle kterých lze uplatnit rychlejší odepisování u nových automobilů včetně elektromobilů a u dalšího vybavení (zařazených v 1. a 2. odpisové skupině).

Příručka je rozšířena také o podrobnější přehled existujících či plánované veřejné podpory rozvoje nízkoemisní mobility¹, která byla známa ke dni jejího vydání.

Na časté otázky praktického zavádění elektromobilů do firem odpovídá předposlední kapitola, kde se dozvíte například rozdíl mezi soukromou či veřejnou dobíjecí stanicí či vykazovací a ohlašovací povinnosti spojené s dobíjecími místy. Na závěr jsou připojeny požadavky a doporučení podnikatelské sféry, které by stát mohl udělat, aby přechod k elektromobilitě byl pro ekonomiku snadnější. Na aktuální vývoj je třeba reagovat, neboť v současné době jsou projednávány další návrhy regulací a cílů v oblasti vozidel, které se dotknou významně i rozvoje a podmínek elektromobility, jako například tzv. legislativní balíček *Fit for 55*.

Věříme, že i tato publikace poskytuje srozumitelné důležité informace pro správné postupy v praxi a tím napomůže rozvoji elektromobility v České republice.

Box 1: Cílem tohoto materiálu je přispět k vyjasnění vybraných daňových aspektů v souvislosti s elektromobilitou tak, aby její rozvoj nebyl brzděn nejasnostmi a nejistotami, a naopak nastavení prostředí bylo jednoduché a postupy jasné pro širší spektrum uživatelů.

Materiál samozřejmě není vyčerpávající a uvedené příklady či možnosti řešení nemusí být jediným způsobem řešení. Nejedná se tedy o závazné daňové poradenství a z informací uvedených v této příručce nelze vůči jeho autorům vyvozovat jakoukoliv právní odpovědnost.

¹ Pozn.: Nízkoemisním vozidlem rozumíme vozy do 50 g CO₂/km.

Předmluva:

Evropská unie v roce 2019 schválila regulaci omezující emise CO₂ z osobních automobilů a nyní v rámci balíčku *Fit for 55* a při současné revizi několika souvisejících směrnic a nařízení (úprava výkonnostních norem pro emise CO₂ u nových silničních osobních automobilů a lehkých užitkových vozů, revize směrnice o obnovitelných zdrojích energie, o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva či směrnice o zdanění energie) je navrhováno další zpřísnění, které má vést k situaci, že nebude od roku 2035 možné registrovat v EU nové automobily produkující emise oxidu uhličitého. Ambiciózní cíle, které jsou základem největší transformace odvětví, kladou velké nároky jak na výrobce a dodavatelský řetězec, tak i na potřebné investice do vybudování odpovídající infrastruktury. Pro udržení přínosů, které automobilový průmysl pro českou ekonomiku má, i pro naplnění závazků ČR ve vztahu ke klimatu je nezbytná především aktivní účast vlády, samospráv, ale i úzká spolupráce s dalšími odvětvími, jako například energetika, IT nebo telekomunikace.



Jaroslav Hanák, prezident Svazu průmyslu a dopravy ČR: „K udržení konkurenceschopnosti českého automobilového průmyslu musí vláda přijmout co nejrychleji opatření vedoucí k podpoře nízkoemisní mobility. Je potřeba více podporovat e-mobilitu a alternativní pohony z evropských a národních zdrojů. Vláda musí také vyřešit daňově-administrativní otázky elektromobility, podpořit budování dobíjecí infrastruktury, podpořit zdravý ekosystém pro nástup elektromobility a aktivně naplňovat opatření Memoranda a Akčního plánu o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR.“



Eduard Muřický, náměstek pro Sekci průmyslu, surovin a stavebnictví, Ministerstvo průmyslu a obchodu: „Jako gestoři Národního akčního plánu čisté mobility jsme velmi potěšeni, že se za velkého přispění Svazu průmyslu a dopravy a Ministerstva financí podařilo zveřejněním 1. verze tohoto materiálu splnit jedno z hlavních opatření tohoto plánu. Vítáme i tuto aktualizovanou verzi, která je potřebná vzhledem k aktuálnímu vývoji v této oblasti, jejíž význam pro naši ekonomiku jistě poroste. Podpoře elektromobility věnuje vláda a příslušná ministerstva velkou pozornost, a to nejen v Národním akčním plánu čisté mobility, ale také v Národním plánu obnovy.“



Martin Jahn, prezident Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP, člen představenstva Svazu průmyslu a dopravy ČR: „Aby elektrická vozidla mohla být přijata širokou veřejností, je třeba nejprve vyřešit praktické otázky spojené s jejich používáním. K nim bezesporu patří i daňové aspekty popsané v této příručce. Oceňujeme proto spolupráci veřejné a podnikové sféry, díky které se podařilo vytvořit tento dokument, který věřím pomůže firmám i jejich zaměstnancům v orientaci v otázkách zúčtování dobíjení doma, v zaměstnání i na cestách.“



Alena Schillerová, ministryně financí: „Fakt, že stále relativně mladý segment elektroaut již zastává na půdě Evropské unie tržní podíl skoro 20 % jasně svědčí o jeho popularitě a rozmachu. S tím se ale samozřejmě pojí i legislativní otázky, které je potřeba řešit, či investice do nové dopravní infrastruktury. Jsem ráda, že jsme se tak mohli podílet na přípravě této příručky, která osvětluje, jak je v daném ohledu řešena daňová problematika. Dobré zprávy pro fanoušky elektromobility mám ale i z hlediska státní podpory, jelikož Národní plán obnovy, jemuž se také někdy přezdívá nový Marshallův plán, počítá hned se 4,9 miliardy korun na rozvoj čisté mobility. A to už je značně elektrizující částka! Přeji Vám, abyste na následujících stránkách našli maximum informací, které hledáte.“

Děkujeme za odbornou kontrolu a konzultace Ministerstvu financí ČR, Generálnímu finančnímu ředitelství, Ministerstvu průmyslu a obchodu ČR a Ministerstvu práce a sociálních věcí. Další poděkování patří spolupracujícím subjektům z podnikatelské a odborné sféry.

Následující kapitoly nabízejí konkrétní možné postupy a související informace a jejich cílem je též odstranit interpretační nejasnosti, zpřehlednit jednotlivé situace a nabídnout možné cesty správných postupů.

1.A) Možnost využití referenční ceny elektřiny

Podstata problému:

- **Zejména v případě dobíjení elektrických vozidel v domácnostech zaměstnanců často není jednoduché určit konkrétní cenu elektřiny spotřebované v daném okamžiku dobíjení.** Daňové i pracovní právní předpisy vycházejí z povinnosti zaměstnance prokázat veškeré náklady, které mu má zaměstnavatel nahradit. To je však v případě elektřiny v praxi složité, neboť vyúčtování spotřeby elektřiny neprobíhá obvykle na měsíčním základě, a navíc je celková cena elektřiny složena z více položek, z nichž některé jsou fixní bez ohledu na spotřebu elektřiny. Proto vznikl koncept tzv. referenční ceny, který má v nejasných situacích pomoci usnadnit řešení uznatelnost nákladů či náhrad.

Řešení:

- Od roku 2020 je možné aplikovat takzvanou referenční cenu elektřiny vycházející z příslušné vyhlášky MPSV², jejíž využití je pro účely náhrad za dobíjení soukromých vozidel pro účely pracovních cest³ upraveno prostřednictvím zákoníku práce (viz následující kapitola 1.B) a lze ji využít i pro případ služebních vozidel (vozidel poskytnutých zaměstnanci zaměstnavatelem) dle zákona o daních z příjmů (viz kapitola 1.C).
 - Poprvé stanovila pro rok 2020 referenční cenu vyhláška MPSV č. **358/2019 Sb.** ze dne 18. prosince 2019.
 - **Pro rok 2021** stanoví referenční cenu elektřiny § 4 písm. d) Vyhlášky MPSV č. 589/2020 Sb., *o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad⁴*, kde je **pro celý rok 2021 stanovena referenční cena 5 Kč za 1 kWh.**
- Pro platnou referenční cenu elektřiny v daném roce je nutné sledovat aktuální znění vyhlášky MPSV, která je každoročně aktualizována ke konci roku (vždy s platností pro následující rok) a která obsahuje mj. referenční cenu elektřiny spotřebované jako pohonná hmota při dobíjení elektromobilů pro příslušný rok. Referenční cena pro rok 2022 tak bude aktualizována vyhláškou MPSV na konci roku 2021.
 - Ministerstvo práce a sociálních věcí může novelou vyhlášky upravit průměrnou cenu pohonných hmot, jakmile se podle údajů Českého statistického úřadu některá z cen ode dne účinnosti poslední úpravy obsažené ve vyhlášce zvýší nebo sníží alespoň o 20 %.
- **Ve vyhlášce uvedenou cenu elektřiny lze použít zejména pro účely dobíjení v domácnosti, ale i pro ostatní situace, kdy zaměstnanec není schopen prokázat konkrétní náklady na dobíjení vozidla použitého pro pracovní účely.**
- **I nadále má zaměstnanec přednostně právo na náhradu v prokázané skutečné výši**, např. v případě sjednání zvláštního tarifu pro dobíjení nebo při použití veřejné dobíjecí stanice pro příslušné dobítí.

² Tuto vyhlášku vydává MPSV každoročně na základě zmocnění v § 189 odst. 1 písm. c) Zákoníku práce.

³ V praxi, například v knihách jízd, se běžně používá také termín „služební“ cesta, „služební“ účel; jedná se o cesty vymezené v ustanovení § 152 zákoníku práce.

⁴ Tato vyhláška byla v průběhu roku 2021 aktualizována Vyhláškou 375/2021, která však aktualizovala pouze průměrnou cenu benzinu automobilového 95 oktanů.

- Uvedení referenční ceny elektřiny ve vyhlášce tak **usnadňuje administrativu spojenou využíváním elektromobility** ve firmách a tím ji nepřímě podporuje. Referenční cena elektřiny totiž může významně snižovat administrativu zaměstnavatelů spojenou se složitým prokazováním ceny elektřiny například prostřednictvím faktur zaměstnanců od jejich dodavatelů.

Box 2: Nastavení metodiky pro výpočet referenční ceny:

- Nad zařazením cen elektřiny do této vyhlášky probíhaly na základě požadavku zaměstnavatelů diskuze se zainteresovanými institucemi, aby uvedená cena odrážela realitu a byla v praxi skutečně využitelná. MPSV v návrhu vyhlášky uvedlo: "*Ministerstvo průmyslu a obchodu, Energetický regulační úřad a Svaz průmyslu a dopravy ČR požadovaly zařadit mezi pohonné hmoty i průměrnou cenu za 1 kWh elektřiny. Této připomínce bylo ve spolupráci s Českým statistickým úřadem, který na svých webových stránkách požadovaný údaj publikoval, vyhověno.*"
- Pro praktické nastavení výše referenční ceny byla tedy sestavena pracovní skupina pod vedením MPSV s účastí zejm. ČSÚ, ERÚ, SP ČR a jeho odborných členů, MPO a MD. Tato pracovní skupina řeší koncepční a metodický přístup ke stanovení tzv. referenční ceny či její indexace pro následující roky.
- Stávající postup se osvědčil, odpovídá realitě a vyhovuje i regulačním orgánům a soukromým subjektům.

1.B) Stanovení ceny elektřiny pro určení výše náhrady za dobíjení soukromého elektromobilu využíteho pro pracovní účely dle vyhlášky MPSV a dle Zákoníku práce a možnost využití referenční ceny

- Podle § 157 odst. 3 zákoníku práce se náhrada za spotřebovanou pohonnou hmotu (vedle základní náhrady) poskytne zaměstnanci, který použil pro pracovní cestu soukromé vozidlo na žádost zaměstnavatele.
- Česká legislativa při **výpočtu náhrad za spotřebované pohonné hmoty vč. elektřiny** vychází ze skutečně ujeté vzdálenosti v souladu s podmínkami pracovní cesty (uvedené v knize jízd), z průměrné spotřeby uvedené v technickém průkazu k vozidlu a **z prokázané ceny** nakoupených spotřebovaných pohonných hmot. Namísto skutečné ceny nakoupených pohonných hmot zákoník práce umožňuje použít pro výpočet náhrad ceny stanovené v příslušné vyhlášce MPSV.
- Relativně nově, od roku 2020, **lze využít pro účely stanovení náhrad také referenční cenu elektřiny**, a to dle **vyhlášky MPSV** (jak je detailně uvedeno v předchozí kapitole 1.A).
- Využití referenční sazby je dobrovolné. Nadále lze zvolit způsob individuálního prokazování, které zákon upřednostňuje (viz § 158 odst. 3 zákoníku práce), což je v případě domácího nabíjení v praxi často komplikované či nemožné. Cílem referenční sazby je snaha o maximální zjednodušení, odstranění komplikací a problémů při stanovení individuální ceny s ohledem na specifika dobíjení elektřiny, ale je na každém subjektu posouzení jejího využití.
- **Pro účely stanovení náhrad** u soukromých elektromobilů, které zaměstnanec na žádost zaměstnavatele⁵ využije k pracovní cestě, **je tedy možné, jako cenu spotřebované jednotky elektrické energie využít referenční ceny**. Výše náhrady je pak stejně jako u uhlovodíkových paliv určena podle ujeté vzdálenosti a spotřeby elektřiny. U zaměstnance nejsou cestovní náhrady za pohonné hmoty do výše stanovené zákoníkem práce na základě *§ 6 odst. 7 písm. a) zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů*, předmětem **daně** (a neplatí se z nich sociální a zdravotní pojištění).

⁵ V praxi musí zároveň dojít i ke vzájemné dohodě, kdy zaměstnanec má vůli svůj soukromý elektro-vůz využít pro služební účely.

Box 3: Současná legislativní úprava pro soukromé vozy použité pro pracovní účely

- *Zákoník práce (zákon č. 262/2006 Sb. v platném znění) § 157 odst. 2 a 3*
 - **(2)** Použije-li zaměstnanec se souhlasem zaměstnavatele místo určeného hromadného dopravního prostředku dálkové přepravy jiný dopravní prostředek, včetně silničního motorového vozidla, s výjimkou vozidla poskytnutého zaměstnavatelem, přísluší mu náhrada jízdních výdajů ve výši odpovídající ceně jízdného za určený hromadný dopravní prostředek.
 - **(3)** Použije-li zaměstnanec na žádost zaměstnavatele silniční motorové vozidlo, s výjimkou vozidla poskytnutého zaměstnavatelem, přísluší mu za každý 1 km jízdy základní náhrada a náhrada výdajů za spotřebovanou pohonnou hmotu.
- *Zákoník práce § 158 odst. 2*
 - **(2)** Náhradu za spotřebovanou pohonnou hmotu určí zaměstnavatel násobkem ceny pohonné hmoty a množství spotřebované pohonné hmoty.
 - **(3)** Cenu pohonné hmoty prokazuje zaměstnanec dokladem o nákupu, ze kterého je patrná souvislost s pracovní cestou. Prokazuje-li zaměstnanec cenu pohonné hmoty více doklady o jejím nákupu, ze kterých je patrná souvislost s pracovní cestou, vypočítá se cena pohonné hmoty pro určení výše náhrady aritmetickým průměrem zaměstnancem prokázaných cen. Jestliže zaměstnanec hodnověrným způsobem cenu pohonné hmoty zaměstnavateli neprokáže, použije zaměstnavatel pro určení výše náhrady průměrnou cenu příslušné pohonné hmoty stanovenou prováděcím právním předpisem vydaným podle § 189.
 - **(4)** Spotřebu pohonné hmoty silničního motorového vozidla vypočítá zaměstnavatel z údajů o spotřebě uvedených v technickém průkazu použitého vozidla, které je zaměstnanec povinen zaměstnavateli předložit.

1.C) Využití referenční ceny při dobíjení elektromobilů pro pracovní účely v případě služebních automobilů (například zahrnutých v obchodním majetku společnosti či pořízených na leasing) a daňová uznatelnost nákladů dobíjení na základě daňového balíčku (platný Zákon o daních z příjmů)

- Tato kapitola navazuje na základní principy uvedené v předchozích kapitolách a věnuje se daňové uznatelnosti nákladů na dobíjení tzv. služebních vozidel (*služebním vozidlem zde myslíme vozidlo poskytnuté pro zaměstnance ze strany zaměstnavatele, které je v obchodním majetku společnosti, resp. poplatníka, dále též vozidlo využívané v rámci podnikání v případně OSVČ a rovněž vozidlo pořízené na finanční leasing, v nájmu nebo užívané na základě smlouvy o výpůjčce*).
- Pokud je silniční motorové vozidlo **zahrnuto** v obchodním majetku, pořízené na finanční leasing, v nájmu nebo užívané na základě smlouvy o výpůjčce uzavřené s věřitelem na dobu zajištění dluhu převodem vlastnického práva k tomuto vozidlu (viz vymezení v rámci § 24 odst. 2, písm. k) zákona o daních z příjmů, kde je leasing a obdobné formy využívání vozu uvedeny), **jsou daňově uznatelné výdaje (náklady)** na pohonné hmoty spotřebované na pracovních cestách v prokázané výši (dle § 24 odst. 2 písm. k) bod 1 a bod 4 zákona o daních z příjmů (zákon č. 586/1992 Sb.), **včetně nové zákonné možnosti využít referenční cenu elektřiny**.
 - Do přijetí novelizace zákona o daních z příjmů, která byla provedena v závěru roku 2020⁶, nebyla dostatečně upravena **možnost využít referenční cenu pro vozy v obchodním majetku**, což mohlo znamenat pro některé i odrazující prvek v podobě zvýšené administrativy spojené s elektromobilitou, například v případě dobíjení doma. Toto se ale podařilo vyřešit a náklady na dobíjení vozů s využitím referenční ceny je nyní možné v souladu se zákonem o daních z příjmů **zařadit mezi daňově uznatelné náklady**. Využití referenční sazby je dobrovolné pro případy složitějšího prokazování, například při dobíjení doma. Nadále lze zvolit způsob individuálního prokazování.

Box 4: Legislativní úprava v rámci Zákona o daních z příjmů

- Podle § 24, odst. 2, písm. k), bod 1 jsou výdaji na dosažení, zajištění a udržení zdanitelných příjmů též „nezbytné výdaje spojené s pracovní cestou v prokazatelné výši“ a v daném případě se uvádí, že „**pro stanovení výdajů za pohonné hmoty spotřebované vozidlem, které má elektrický pohon nebo hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor, lze použít průměrnou cenu elektřiny stanovenou pro účely poskytování cestovních náhrad podle zákoníku práce**“.
- Dále § 24, odst. (2), písm. k), bod 4 uvádí, že **daňově uznatelné jsou výdaje „na dopravu silničním motorovým vozidlem zahrnutým do obchodního majetku poplatníka, pořizovaným na finanční leasing, v nájmu nebo užívaným na základě smlouvy o výpůjčce uzavřené s věřitelem na dobu zajištění dluhu převodem vlastnického práva k tomuto vozidlu v prokázané výši a ve výši náhrady výdajů za spotřebované pohonné hmoty u zahraničních pracovních cest, při kterých výdaje (náklady) na pohonné hmoty nelze prokázat, a to s použitím tuzemských cen pohonných hmot platných v době použití vozidla**.“

⁶ Jde o tzv. daňový balíček, který s účinností od začátku roku 2021 zahrnoval větší množství změn, přehled zde: <https://bit.ly/31q2sJM>

Box 5: Vývoj legislativy a tzv. daňový balíček

- V minulých letech se díky podnětům od podnikatelského sektoru podařilo nejdříve legislativně upravit referenční cenu pro dobíjení, ale daňová legislativa umožňovala využít tuto cenu jen pro soukromé elektromobily využívané služebně (tj. náhrada zaměstnanci, který svůj majetek používá ve prospěch firmy). Toto byl první nutný krok, byť v praxi šlo o nepříliš častou situaci. Častější situace je ta, že zaměstnanec například doma (bez možnosti vykázat účtenku) dobíjí služební elektromobil, který následně používá pro pracovní účely. To upravil až daňový balíček schválený ke konci roku 2020.
- Novelizace zákona o daních z příjmů v roce 2020 (tzv. daňový balíček) tedy přišla s významným opatřením na podporu elektromobility – pokud se pracovní cesta uskuteční ve vozidle poháněném elektřinou, je možné prokázat výdaje na tuto cestu s pomocí tzv. referenční ceny elektřiny.

2. Doporučené daňové režimy pro použití wallboxu v různých situacích

- **Na úvod k tomuto bodu:** Ve vztahu k wallboxům, tedy zařízením umožňujícím bezpečné (např. domácí) dobíjení, žádná zvláštní úprava neexistuje (tedy je zde pouze obecná úprava), a proto vznikají interpretační nejasnosti, neboť wallbox **je podle okolností (konstrukčního uspořádání apod.) možné považovat za⁷:**
 1. **příslušenství vozidla** (příčemž jeho hodnota vstupuje do pořizovací ceny vozidla),
 2. **za samostatnou movitou věc bez vazby na vozidlo** (pokud je připojen přes zásuvku a volně instalován na zeď nemovitosti),
 3. **za součást nemovité věci** (pokud je pevně spojen s nemovitostí, zejména v případě přímého pevného připojení na rozvaděč).
- Zároveň existuje několik scénářů pro vlastnictví wallboxu a jeho použití pro dobíjení pro pracovní účely. Následující body **A)** až **D)** jsou ukázkami, jak může praxe ve firmách po nástupu elektromobility vypadat a jak by bylo možné v takových případech postupovat.

A) Wallbox jako příslušenství vozidla poskytnutého zaměstnavatelem pro pracovní i soukromé účely:

- Může existovat několik typů wallboxu jako příslušenství vozidla. Mezi „mobilní“ wallboxy lze zařadit jak „specifické dobíjecí kabely“, tak i zařízení umístěná na stěnu, která jsou odnímatelná a slouží pro dobíjení konkrétního vozu.
- Zařazení wallboxu jako příslušenství vozidla vyplývá z konkrétních okolností (např. evidence konkrétního wallboxu s konkrétním vozidlem, výměna wallboxu současně s výměnou souvisejícího přiřazeného vozidla). **Pokud je wallbox příslušenstvím vozidla, zaměstnanec jen vykazuje kilometry, které mu zaměstnavatel proplácí (a benefitem je celé auto vč. wallboxu jako příslušenství).**
- Pro účely zdanění ze zákona o daních z příjmů vyplývá, že v případě bezplatného poskytnutí vozidla zaměstnavatelem zaměstnanci k používání pro soukromé i pracovní účely se za příjem zaměstnance považuje částka ve výši 1 % vstupní ceny vozidla, a to včetně wallboxu pořízeného jako jeho příslušenství, za každý i započatý měsíc.
- V případě dodatečného vybavení vozidla wallboxem dle účetních a daňových pravidel společnosti, nejvýše však (se všemi dalšími náklady) **do 80 tis. Kč, se nebude jednat o technické zhodnocení, které se zahrnuje do vstupní ceny vozidla⁸.**
- Finanční správa se k některým specifickým situacím při dobrovolné možnosti využití této změny retroaktivně i v roce 2020 vyjádřila zde: <https://bit.ly/3DfYRLo>

⁷ Posouzení a zařazení wallboxů, vycházející z technických znalostí o odborném posouzení věci, je klíčové – daňové důsledky budou vyplývat ze závěru, zda se jedná o samostatnou movitou věc se samostatným ekonomickým určením nebo o součást věci hlavní, na které je zařízení umístěno. V případě, že existuje více typů wallboxů s různým možným technickým zařazením, stihá poplatníka ve vztahu k daňovému režimu majetku a souvisejícím daňovým odpisům důkazní břemeno ve smyslu ustanovení § 92 odst. 3 daňového řádu.

⁸ Dle ustanovení § 24 odst. 2 písm. zb) zákona o daních z příjmů lze do daňových nákladů zahrnout náklady (výdaje), které nejsou technickým zhodnocením, tj. které na **jednom majetku v úhrnu za zdaňovací období** nepřevyšují částku 80 tis. Kč. Pro posouzení hranice 80 tis. Kč je třeba vzít na zřetel všechny další náklady vynaložené na dovybavení vozidla v průběhu jednoho zdaňovacího období. Od začátku roku 2021 byla dosavadní hranice 40 tis. Kč po desetiletích beze změny valorizována na 80 tis. Kč (v rámci změn novelizace zákona o daních z příjmů, tedy v tzv. daňovém balíčku). Rovněž k tomuto tématu viz box 7.

B) Wallbox jako samostatná věc poskytnutá zaměstnavatelem pro pracovní i soukromé účely:

- Cena wallboxu se nezahrnuje do ceny vozidla. Wallbox zůstává v majetku zaměstnavatele a představuje samostatný majetek.
- Pokud zaměstnanec za poskytnutí wallboxu, který může používat pro pracovní i soukromé účely, nehradí zaměstnavateli odpovídající částku, **představuje takové poskytnutí wallboxu zdanitelný příjem zaměstnance**⁹. Níže uvedený postup je pouze jednou z možností. Variant prokázání je samozřejmě více a je na daňovém subjektu, jaký postup pro prokázání přiměřenosti zvolí.
- Zaměstnavatel zdaňuje zaměstnanci tento benefit podle hodnoty příjmu – pro výpočet může využít pořizovací cenu wallboxu, průměrnou životnost a odhadovaný poměr mezi dobíjením pro soukromé a pracovní účely (dle interních systémů evidence, knihy jízd apod.). Např. podle průměrného počtu pracovních a soukromých km zaměstnanců. Případně se může jednat o přesný poměr dobíjení v případě chytrých wallboxů a elektronických knih jízd napojených na centrální systémy společnosti.
- Pokud zaměstnanec má vozidlo i pro pracovní účely a dobíjí ho i doma, může naopak vůči zaměstnavateli uplatit nárok na náhradu nákladů spojených s umístěním wallboxu a jeho použitím pro pracovní účely, a to pouze za předpokladu, že tento nárok prokazatelně doloží.
- **Příklad:** *Vstupní cena wallboxu je 36 000 Kč, doba životnosti 36 měsíců a poměr pracovních a soukromých jízd zaměstnanců je 50/50. Pak zdanitelný příjem zaměstnance měsíčně bude činit: $36\,000\text{ Kč} / 36\text{ měsíců} * 50\% = 500\text{ Kč}$.*
- *Zaměstnanec uplatní vůči zaměstnavateli nárok na náhradu nákladů na umístění wallboxu používaného k dobíjení pro pracovní účely v jeho nemovitosti, např. 100 Kč měsíčně. Výsledkem bude, že zaměstnanci bude zdaněn nepeněžní příjem ve výši 500 Kč měsíčně a současně od zaměstnavatele obdrží nezdaněný příjem ve výši 100 Kč měsíčně.*

C) Wallbox jako součást nemovité věci poskytnutý zaměstnavatelem zaměstnanci:

- Zaměstnavatel pořídí wallbox a bezplatně ho instaluje do nemovitosti patřící zaměstnanci včetně pevného připojení na elektrickou síť nemovitosti (tj. wallbox pevně spojený s budovou).
- V případě instalace wallboxu v nemovitosti zaměstnance se wallbox stane vlastnictvím zaměstnance. Zaměstnavatel není oprávněn wallbox odpisovat pro daňové účely (není jeho vlastník), ale uplatní ho pouze jako jednorázový účetní a nedaňový náklad.
- Poskytnutí a instalace wallboxu představuje pro zaměstnance jednorázový zdanitelný příjem ve výši hodnoty wallboxu a souvisejících prací (tj. obvykle ve výši nákladů zaměstnavatele). Pokud zaměstnanec za wallbox či jeho instalaci zaplatí, pak je zdanitelným příjmem rozdíl mezi cenou wallboxu vč. ceny instalace (tj. náklady zaměstnavatele) a úhradou zaměstnance.
- **Příklad:** *Vstupní cena wallboxu je 25 000 Kč + 5 000 Kč za instalaci. Zaměstnanec hradí 5 000 Kč. Celkový zdanitelný příjem zaměstnance je: $(25\,000\text{ Kč} + 5\,000\text{ Kč}) - 5\,000\text{ Kč} = 25\,000\text{ Kč}$, které zdaní jednorázově při instalaci wallboxu.*

D) Zaměstnanec svůj wallbox používá také pro dobíjení vozidla poskytnutého zaměstnavatelem:

- Pokud zaměstnanec používá svůj vlastní wallbox pro dobíjení vozidel poskytnutých zaměstnavatelem, pak má nárok vedle náhrady za spotřebovanou elektřinu od zaměstnavatele také nárok na náhradu za použití vlastního zařízení pro dobíjení vozidla zaměstnavatele. Tato náhrada by

⁹ Samozřejmě v případě, kdy je vozidlo používáno pouze pro pracovní účely, se o žádný příjem ve vztahu k zaměstnanci nejedná a na majetek se hledí buď jako na náklad nebo jako majetek zaměstnavatele a postupuje se standardně jako v jakýchkoliv jiných příkladech pořízení, například pomůcek potřebných pro práci zaměstnance.

měla odpovídat celkovým nákladům zaměstnance na dobíjení vozidla zaměstnavatele pro pracovní účely. Jedná se o příjem zaměstnance, který nepodléhá dani ani sociálnímu a zdravotnímu pojištění. Hradí-li zaměstnavatel zaměstnanci výdaje (náhrady) paušální částkou, tzn., že jde-li o paušál za použití vlastního zařízení potřebného pro výkon práce zaměstnance, které by jinak bylo odpisováno, uzná se jen do výše, v jaké by zaměstnavatel uplatňoval odpisy srovnatelného hmotného majetku při rovnoměrném odpisování v dalších letech odpisování.

- **Příklad:** Cena wallboxu pořízeného zaměstnancem včetně instalace je 36 000 Kč, doba živostnosti 36 měsíců a informace o dobíjení vozidla zaměstnavatele dle knihy jízd (která uvádí, že ve skutečnosti byla polovina dobíjení pro pracovní účely). Pak náhrada zaměstnance, kterou mu vyplácí měsíčně zaměstnavatel a která nepodléhá zdanění, bude činit: $36\,000\text{ Kč} / 36\text{ měsíců} * 50\% = 500\text{ Kč}$.

Box 6: Zajímavosti ze světa dobíjení

- V případě wallboxů doporučujeme pořizovat především **chytrá zařízení**, která umožňují evidenci a správu dat, čímž se prokazování a organizace služebních jízd elektromobilů značně usnadňují. Cena wallboxů průběžně klesá, resp. nové wallboxy mají stále další funkcionality a z poznatků firem vyplývá, že právě evidenční aplikace jsou pro vhodné vedení účetnictví, správu daní či pro provozní řízení velmi důležité.
- **Home-office (HO)** – v době pandemie se velmi rozšířilo využívání HO a v tomto případě se mohou objevovat i nové potřeby například vybavit dobíjecím zařízením (wallboxem) zaměstnance, ať již využívá soukromý nebo služební vůz. Může teoreticky dojít i k situaci, kdy využívá služební vůz čistě pro pracovní účely, byť dobíjí převážně doma a vyjíždí z domova, které je stanoveno jako jeho pracoviště či částečné pracoviště.

3. Problematika odpisování v praxi

A) Wallbox od zaměstnavatele pro zaměstnance jako příslušenství vozidla (majetek zaměstnavatele):

- Záleží jako u ostatních případů na technickém a odborném posouzení správného zařazení daného zařízení.
- Wallbox **pořízený současně s vozidlem** (např. dodán výrobcem rovnou k elektromobilu jako jeho příslušenství) se odpisuje jako **součást vstupní ceny vozidla**, tedy **2. odpisová skupina**.
- Wallbox pořízený **dodatečně** jako jeho příslušenství v pořizovací ceně **do 80 000 Kč** se uplatní jako jednorázový náklad a nevstupuje do pořizovací ceny vozidla (nejedná se o technické zhodnocení vozidla). Wallbox pořízený **dodatečně** s pořizovací cenou **nad 80 000 Kč** představuje technické zhodnocení vozidla.

B) Wallbox upevněný (ale odnímatelný) k danému místu u zaměstnance, tj. jako samostatná movitá věc:

- Pokud wallbox splňuje podmínky, že se jedná o samostatnou movitou věc (není příslušenstvím vozidla) s dobou použitelnosti více než 12 měsíců, jehož pořizovací cena bude vyšší než 80 000 Kč, bude se jednat o majetek, který lze odpisovat ve 3. odpisové skupině.
- Pokud je pořizovací cena 80 000 Kč a nižší, pak se nejedná o hmotný majetek, ale lze uplatnit wallbox do nákladů přímo, popř. přes časové rozlišení.

C) Wallbox dodatečně umístěný ve vlastní budově a pevně spojený s budovou:

C.1) Wallbox funkčně spojený s budovou, např. dodatečně instalovaný wallbox v parkovacím domě:

- Wallbox představuje technické zhodnocení budovy a pokud celkové náklady (spolu s ostatními technickými zhodnoceními budovy¹⁰) **přesáhnou 80 000 Kč ročně**, pak dojde k navýšení pořizovací/zůstatkové ceny budovy.
- Pokud wallbox představuje **technické zhodnocení** budovy, pak se odpisuje ve stejné odpisové skupině jako budova.
- Dodatečné instalace wallboxu k budově/parkovacímu domu je možné posoudit i jako samostatný majetek (pokud s budovou netvoří jeden funkční celek), který by se v případě vstupní ceny vyšší než 80 000 Kč a provozně-technické funkce delší než jeden rok odpisoval ve 3. odpisové skupině, stejně jako je uvedeno pod následujícím bodem C.2).

C.2) Wallbox instalovaný v budově, se kterou funkčně nesouvisí, např. dodatečně instalovaný wallbox na vnější stěně administrativní budovy:

- Wallbox představuje samostatný majetek. Pokud je pořizovací cena wallboxu včetně instalace nad 80 000 Kč a doba použitelnosti nad 12 měsíců, pak jde o samostatný majetek odpisovaný ve 3. odpisové skupině.
- Pokud je pořizovací cena wallboxu do 80 000 Kč včetně, pak lze wallbox uplatnit do nákladů (případně časově rozlišit).

D) Samostatně stojící dobíjecí stanice (dobíjení více automobilů ve firmě, či veřejné dobíjení např. pro firemní zákazníky a hosty):

- Vždy záleží na technickém a odborném posouzení konkrétní situace.

¹⁰ Rozhodující jsou všechny náklady na provedení veškerého technického zhodnocení v průběhu celého zdaňovacího období, nikoliv pouhý wallbox.

- Dobíjecí stanice představující samostatný majetek se **odpisuje ve 3. skupině**, kód CZ CPA 27.11.50 (Pozn.: Samotná dobíjecí stanice, kterou je případně možné demontovat, představuje samostatný technologický celek napojený na elektrické rozvody).
- Související stavební prvky a elektrické rozvody se evidují a odpisují samostatně.
- **Typový příklad:**¹¹ Dobíjecí stanice budou aktivovány na samostatná inventární čísla a budou majetkem a v zodpovědnosti uvedených nákladových středisek a zodpovědných osob dle aktivačních protokolů.

E) Liniové stavby na pozemcích a rozvody prováděné v rámci budov:

- Pokud je elektroinstalace **součástí stavby (např. budova nebo parkoviště), ve které má být instalována dobíjecí stanice**, pak instalace kabelů a dalších rozvodů představuje technické zhodnocení stavby (tj. hmotného majetku), které zvyšuje pořizovací/zůstatkovou cenu stavby a **odpisuje se dle odpisové skupiny celého aktiva**.
- Pozn.: Investice do elektrorozvodů stavby zvyšuje hodnotu/využitelnost majetku, proto se promítá do jeho ceny a nejde o samostatný majetek.
- V případě liniových staveb na pozemcích bez staveb, popř. se stavbami funkčně nesouvisejícími s liniovou stavbou, se liniové stavby budou evidovat a odpisovat jako pořízený samostatný nový dlouhodobý majetek ve **4. odpisové skupině**.
- **Typové příklady:**
 1. Betonové podstavce pod dobíjecími stanicemi budou součástí příslušné stavby, na které budou podstavce umístěny.
 2. Případné odnímatelné sloupky pro dobíjecí stanice budou součástí pořizovací hodnoty dobíjecí stanice.
 3. Elektrické rozvody vedené nově uvnitř budov budou aktivovány k budovám.
 4. Elektrické rozvody včetně rozvodných skříní vedené nově na ostatních stavbách – parkovištích, komunikacích apod. budou aktivovány k těmto stavbám.
 5. Elektrické rozvody včetně rozvodných skříní vedené nově mimo budovy a stavby budou evidovány obdobným způsobem jako stávající vedení (evidované stávajícím standardním způsobem).
 6. Při aktivaci nových rozvodů do majetku (tj. zařazení nových rozvodů do majetku firmy) se postupuje dle zavedených postupů dané firmy nebo jejích útvarů/podniků/divizí.
 7. Projekční práce, včetně ostatní dokumentace budou aktivovány k příslušným majetkům, se kterými souvisí.

Box 7: Zajímavosti ze světa dobíjení

- Novelizace zákona o daních z příjmů od začátku roku 2021 přinesla rovněž navýšení hranice pro odpisování hmotného majetku a limitu pro technické zhodnocení ze 40 na 80 tisíc Kč. Tuto změnu iniciovala podniková sféra s aktivní účastí Svazu průmyslu a dopravy ČR, kde po desetiletí se tato hranice nijak nevalorizovala a nijak nereflektovala vývoj cen. Nyní proto limit více zohledňuje reálnou cenovou hladinu.

¹¹ Pozn.: Příklady vychází ze stávající platné metodiky a legislativy pro pořízení majetku charakteru elektrických rozvodů a dobíjecích stanic.

4. Režimy pro rozdělení dobíjení pro pracovní a soukromé účely a využití elektromobilu na pracovní/soukromé jízdy

- Předně musíme rozlišovat **a)** dobíjení doma a u zaměstnavatele, popř. u třetích osob (např. veřejné dobíjecí stanice)¹² a dále **b)** využití nabití energie na soukromé a pracovní účely.
 - a)** V praxi bude běžné kombinované dobíjení v domácnosti (primárně hrazené zaměstnancem) a dobíjení u zaměstnavatele, popř. u třetích osob (primárně hrazené zaměstnavatelem).
 - b)** Dále má na režimy vliv situace, pokud zaměstnanec elektromobil poskytnutý zaměstnavatelem využívá pro pracovní i soukromé účely.
- V případě, kdy by vozidlo bylo dobíjeno pouze na náklady zaměstnavatele, pak by nesl všechny náklady pouze zaměstnavatel, který by následně určil část celkových nákladů jako náklady na soukromé cesty zaměstnance, kterou zaměstnanec buď zaměstnavateli uhradí, nebo mu bude zaměstnavatelem dodaněna jako nepeněžní příjem (v případě, že se nejednalo ve sto procentech o pracovní cesty)
- Naopak v případě, kdy by vozidlo bylo dobíjeno pouze u zaměstnance, pak by nesl všechny náklady pouze zaměstnanec, který by následně určil část nákladů na dobíjení připadající na pracovní cesty¹³, kterou mu je zaměstnavatel povinen nahradit.
- V případě dobíjení elektromobilu u zaměstnance doma pro pracovní účely (pro jakoukoliv variantu v této kapitole) lze použít jako možnou cenu elektřiny pro výpočet náhrady nepodléhající zdanění dle § 6 odst. 7 zákona o daních z příjmů referenční cenu dle vyhlášky MPSV, viz kapitoly **1.A), 1.B)** a **1.C)** tohoto materiálu¹⁴.
- **Dle závěrů uvedených v příspěvku č. 561/29.01.20 projednaném na Koordinačním výboru je možné množství spotřebované elektrické energie pro účely stanovení nepeněžního příjmu určit jako násobek celkového objemu spotřebované elektrické energie za kalendářní měsíc a poměru soukromě ujetých cest a všech cest za daný kalendářní měsíc.** Obdobně je možné postupovat při stanovení výše nepeněžního příjmu v případě spotřeby fosilního paliva pro soukromé cesty zaměstnance. GŘH vyslovilo s tímto závěrem souhlas za předpokladu, že bude důsledně a prokazatelně vedena evidence jízd. V případě, že je k dispozici přesnější způsob stanovení množství spotřebované PHM/elektřiny (vzhledem k možnostem elektromobilu), je třeba vycházet z prokázaných údajů.
- Niže uvedené varianty pro stanovení náhrady za elektřinu spotřebovanou při dobíjení vozidla zaměstnavatelem zaměstnancem (spolu s možností prokazování evidencí konkrétních jízd přiřazovaných ke konkrétnímu nabití s konkrétní cenou) jsou vázány na legislativní úpravu, viz body **1.A)** a **1.C)**.
 - I. Využívání chytrých dobíjecích zařízení (dokážou přesně změřit spotřebu elektřiny při dobíjení elektromobilu) či chytrých systémů v automobilech (nabití, spotřeba, km, v některých případech lze i přepnutí mezi režimy soukromé a pracovní jízdy), takže vždy máme k dispozici pro evidenci informaci o elektřině spotřebované pro nabití (wallbox), zvýšení zásoby elektřiny v bateriích (vozidlo).**

¹² Náklady (cenu elektřiny) hradí přímo zaměstnavatel.

¹³ V případě pouze pracovních cest celkové náklady za dobíjení elektromobilu.

¹⁴ Cenu elektrické energie pro účely stanovení nepeněžního příjmu zaměstnance je možné určit různými formami na základě údajů zjištěných z řádné evidence jízd. Důkazní břemeno ve věcech daňových leží na poplatníkovi – jakou metodu pro stanovení množství a ceny elektřiny spotřebované pro pracovní a soukromé účely použije, je na rozhodnutí poplatníka (metoda FIFO, metoda váženého průměru nákupních cen atd.). Zvolenou metodu nelze měnit v průběhu zdaňovacího období.

- Veškeré údaje získány z chytrých zařízení jako primární zdroj informací. Pro účely zdanění lze vycházet z prokazatelně vedených záznamů údajů z těchto chytrých zařízení.

II. Absence zařízení k měření spotřeby elektřiny pro dobíjení v domácnosti a v autě, tj. chytrý wallbox pouze u zaměstnavatele.

- Získáme alespoň údaje o nabití u zaměstnavatele, popř. u třetích osob, zbylé údaje určující energii spotřebovanou při dobíjení v domácnosti zaměstnanec tak lze dopočítat (například kniha jízd s rozdělením na pracovní a soukromé km, spotřeba dle technického průkazu vozidla) na základě údajů z řádné evidence jízdy.

V praxi je nutné řešit dvě situace, ve kterých lze postupovat následovně:

A) Ujeté pracovní kilometry a tomu odpovídající spotřeba je vyšší, než bylo dobíjení hrazené přímo zaměstnavatelem a zaměstnanec nese náklady na zbylou část dobíjení pro pracovní účely (zaměstnanec dobíjí doma nebo na veřejné nabíječce). Zaměstnanec má nárok na náhradu prokázaných nákladů na dobíjení (např. s využitím referenční ceny elektřiny) nebo si nechá proplatit účtenku z veřejné dobíječky.

- **Příklad – zaměstnanec dobíjí pro pracovní účely u zaměstnavatele i doma: Spotřeba dle knihy jízd a průměrné spotřeby dle technického průkazu vozidla je vyšší než spotřeba elektřiny při dobíjení u zaměstnavatele.**
- Zaměstnanec vykázal 300 km ujetých pracovně, spotřeba je dle technického průkazu 127 Wh na 1 km, tedy 0,127 kWh na 1 km (tj. 12,7 kWh/100 km), což je při 300 ujetých km celkem 38,1 kWh.
- Zaměstnanec u zaměstnavatele dobil přes „chytrý“ wallbox 30,48 kWh. Zbytek energie musel dobít jinde, v tomto případě v domácnosti. Vzhledem k tomu, že není dostupný systém, který by měřil spotřebu energie, vychází se z průměrné spotřeby uvedené v technickém průkazu.
- Pokud od celkových 38,1 kWh odečteme 30,48 kWh nabitých v práci, pak na domácnost vychází nabití 7,62 kWh. K domácímu dobíjení například využijeme referenční cenu pro rok 2021 ve výši **5,0 Kč** za 1 kWh, takže zaměstnanec má právo od zaměstnavatele nárokovat proplacení **38,1 Kč**.
- **Pozn. k další možné variantě, kdy zaměstnanec dobíjí nejen v práci, doma, ale i ve veřejné dobíjecí stanici:** Pokud by zaměstnanec dobíjel také ve veřejné dobíjecí stanici, např. 2 kWh, pak by spotřeba elektřiny doma činila 5,62 kWh. Zaměstnanec prokáže nárok na náhradu nákladů účtenkou z veřejné dobíjecí stanice (ta mu bude proplacena), neboť ta je i daňovým dokladem (*Dobíjení 2 kWh by mohlo stát např. 11 Kč za 1 kWh. Veřejné dobíječky jsou obvykle rychlejší a mohou být i dražší*). **Zaměstnanec na účtence bude mít veškeré informace** – tj. kolik energie do elektromobilu dobil a za jakou cenu. Pro zbylou část nabitou doma bude postupovat, jak je uvedeno výše.

B) Ujeté pracovní kilometry a tomu odpovídající spotřeba je nižší, než odpovídá spotřebě elektřiny při dobíjení u zaměstnavatele. Proto musí zaměstnanec náklady na elektřinu spotřebovanou pro soukromé účely zaměstnavateli nahradit nebo tyto náklady na dobíjení budou představovat zdanitelný nepeněžní příjem zaměstnance.

- **Příklad – zaměstnanec spotřebovanou energii hrazenou zaměstnavatelem použil z části soukromě: Pracovní spotřeba je nižší než dobíjení u zaměstnavatele**
- Zaměstnanec za měsíc vykázal 150 pracovních kilometrů, ale zaměstnavatel vykázal spotřebu elektřiny pro dobíjení odpovídající 200 kilometrům. Z toho plyne, že náklady na elektřinu pro 50 soukromě ujetých kilometrů budou:

- 1)** zaměstnanec nahradí svému zaměstnavateli náklady na elektřinu spotřebovanou při dobíjení (*zaměstnavatel zná cenu 1 kWh a vůči zaměstnanci uplatní nárok odpovídající 50 km násobených spotřebou energie v kWh dle technického průkazu * cena za 1 kWh*), nebo
- 2)** zaměstnanec bude mít zdanitelný nepeněžní příjem ve výši dle bodu **1)**.

▪ **Příklad s čísly:**

- Zaměstnanec má stejný vůz jako kolega výše.
- Zaměstnanec vykázal *150 pracovních kilometrů*, ale z dobíjení hrazeného zaměstnavatelem vyplývá, že spotřeboval energii pro ujetí *200 kilometrů*, a tedy *50 km jezdil soukromě* (tj. ve firmě si nabil 25,4 kWh, což je ekvivalent 200 km, ale ujetím 150 km pracovně vyčerpal jen 19,05 kWh).
- Zaměstnanec dle technického průkazu spotřebuje na 1 km 0,127 kWh, takže soukromě spotřeboval na *50 km* 6,35 kWh. Zaměstnavatel má na parkovišti s dobíjecím zařízením pro elektromobily namontován elektroměr se speciálním tarifem, který umožňuje dobíjet 1 kWh za **4,5 Kč**. Zaměstnavatel poskytl zaměstnanci k jeho spotřebě 6,35 kWh za cenu **4,5 Kč/1 kWh**, což představuje příjem zaměstnance **28,6 Kč**.
- Zaměstnanec buď **1)** částku za dobíjení pro soukromé využití ve výši **28,6 Kč** zaměstnavateli nahradí, nebo **2)** tato částku bude představovat nepeněžní benefit zaměstnance, který podléhá zdanění jako příjem ze závislé činnosti.

5. Problematika rozdílů mezi deklarovanou spotřebou elektromobilu a skutečnou spotřebou elektřiny při dobíjení a při běžném provozu vozidla

- V praxi se z důvodu technologických ztrát **liší hodnota elektřiny spotřebované k dobíjení vozidla od hodnoty elektřiny získané vozidlem při dobíjení**. U základních wallboxů neexistuje evidence a přenos informací o skutečném objemu elektřiny spotřebované pro dobíjení.
- Dále se v praxi liší významně spotřeba elektřiny (někdy je uváděn dojezd) podle stylu jízdy a řady dalších podmínek.
- Elektromobily tedy mohou mít větší rozptyl v dosažené spotřebě za určitých okolností, než je běžné u automobilů se spalovacím motorem.
- Po odborných diskuzích doporučujeme v těchto případech odkazovat na spotřebu deklarovanou výrobcem v technickém průkazu, což je hodnota, která by měla zohledňovat i vyšší spotřebu z objektivních důvodů (potřeba topení, chlazení, specifická vyšší spotřeba např. na dálnici).
- Pokud je to možné prokázat skrze chytrá zařízení a systémy, které evidují přesné hodnoty nabití, pak lze evidovat a požadovat při náhradách přesné hodnoty spotřeby.

6. Možnost využít mimořádné odpisy za majetek pořízený v roce 2020 a 2021

- Jde o možnost využít mimořádné daňové odpisy pro majetek pořízený v roce 2020 a 2021, a to **plošně pro 1. odpisovou skupinu** (100 % odepsáno za 12 měsíců) **a pro 2. skupinu** (zkrácení odepisování z 5 let na 24 měsíců v poměru 60 % : 40 %).
- Toto opatření stimuluje obnovu majetku firmy a podporu investic. Automobily, včetně elektromobilů, jsou nyní zařazeny do 2. odpisové skupiny.
- Mimořádné odpisy určitého hmotného majetku může využít poplatník, který je jeho prvním odpisovatelem. Za prvního odpisovatele hmotného movitého majetku se považuje poplatník, který si jako první pořídil nový hmotný movitý majetek, který dosud nebyl užíván k určenému účelu a u předchozího odpisovatele byl zbožím.

7. Podpora elektromobility (vč. infrastruktury) ze strany státu – aktuální situace na podzim 2021

Možná podpora nákupu vozidel:

NPO (Národní plán obnovy)

- V rámci NPO je možné využít programy komponenty „2.4. Rozvoj čisté mobility“, které podporují pořízení vozidel na elektřinu a vodík nejen pro obce, kraje, státní správu, ale jejich cílem je též pořízení vozidel na elektřinu a vodík pro podnikatelské účely. Konkrétně jde o 4 555 vozidel na alternativní paliva pro podnikatele za 940 mil. Kč (tedy 3 525 elektromobilů, 30 vodíkových osobních vozidel a 1 000 cargo e-kol), 1 500 neveřejných dobíjecích bodů pro podnikatele za 300 mil. Kč. (tedy chybí podpora neveřejných vodíkových stanic pro podnikatele).
- Příjemci dotací mohou být MSP (včetně žadatelů z Prahy).
- Období, kdy bude možné čerpat: 2021-2023 + n+3 (tj. 3 roky na realizaci a proplacení, nejzazší termín 1. pol. 2026).¹⁵

Modernizační fond

- **V rámci programu tohoto fondu č. 5. „Modernizace dopravy v podnikatelském sektoru (TRANSCOM)“** patří mezi podporované aktivity především pořízení osobních, užitkových, nákladních silničních vozidel a zvláštních vozidel (speciální stroje/pracovní stroje samojízdné) pro podnikání s alternativním pohonem (elektřina, vodík, bioCNG/LNG). Dále se podporuje i pořízení neveřejných dobíjecích/plnicích stanic.
- Detailní nastavení programu zatím není známo, program se teprve začíná připravovat.
- Příjemci dotací mohou být MSP a velké firmy (včetně žadatelů z Prahy)
- Zatím je alokováno celkem 5,25 mld. Kč na tuto část (Program č. 5), část alokace ale může jít na kolejová vozidla.
- Období: 2021-2030 + n+5 (vyhlášení výzev se očekává až po vyčerpání NPO, případně OP TAK)
- **Program Modernizačního fondu č. 6 – Modernizace veřejné dopravy (TRANSGOV)** pak je obdobným programem pro veřejné subjekty, podniky s majetkovou účastí státu a veřejných subjektů a veřejné nepodnikatelské subjekty a pro podnikatelské subjekty se závazkem veřejné služby (včetně žadatelů z Prahy)
- Zatím je alokováno celkem 7,5 mld. Kč na tuto část (Program č. 6 – včetně pořízení vlaků apod.), velká část alokace ale může jít na kolejová vozidla.
- Období: 2021-2030 + n+5

OP TAK (Operační program Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost – nástupce OP PIK)

- Program OP TAK Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství
- Příjemci mohou být (mimo Prahu) MSP a tzv. *podniky mid-caps* (do 3 000 zaměstnanců) – při využití finančních nástrojů. Příjemci též mohou být MSP při využití dotace (ta je ale jen pro pilotní vodíkové

¹⁵ K pravidlu n+3 a obdobným pravidlům podrobněji na webu

projekty pro podnikatelské subjekty, jež budou kombinovat vybudování plnicích stanic na vodík a pořízení vozidel na vodíkový pohon).

- Podporované aktivity jsou nákup vozidel na alternativní pohon (elektřina a vodík) v podnicích kategorie silničních vozidel – L (dvou-čtyřkolová vozidla), M2 a M3 (minibus/bus), N1 a N2 a N3 (nákladní), SS (speciální stroje); podpora kategorie M1 (osobní) je v jednání; dále budování dobíjecích a plnicích stanic v podnicích (neveřejná infrastruktura pouze pro potřeby daného podniku); či kombinace nákupu vozidel a budování dobíjecích a plnicích stanic.
- Detailní nastavení není zatím známo.
- Forma podpory pro bateriové vozy a dobíjecí stanice je v podobě finančních nástrojů (hledá se optimální nástroj, např. operativní leasing není možný – příjemcem podpory by byla leasingová firma). V případě vodíkových vozů a plnicích stanic na vodík to jsou i dotace.
- Celkem je alokováno v OP TAK na tuto oblast 1,7 mld. Kč
- Období: 2021-2027 + n+3

Pro doplnění – existuje též **IROP 2021-2027** (Integrovaný regionální operační program), který neumožňuje nákup vozidel pro podnikatele ani městskou logistiku, pouze pro vozidla a související dobíjecí/plnicí infrastrukturu pro hromadnou přepravu osob.

Další nástroje podpory

- **Situace nyní:**
 - Podnikatelé, kteří využívají elektromobil (BEV, PHEV, FCEV), neplatí silniční daň.
 - Elektřina, která je používána pro běžnou spotřebu i pro dobíjení elektromobilů, není specificky přímo zatížena tak vysokými spotřebními daněmi jako pohonné hmoty.
 - Osvobození vozidel používajících jako palivo elektrickou energii nebo vodík, výlučně či v kombinaci s jiným palivem a současně splňujících emise CO₂ do 50 g/km od dálničních poplatků.
 - Vozidla používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík, výlučně či v kombinaci s jiným palivem a současně splňující emise CO₂ do 50 g/km **mohou mít speciální registrační značky** (se začátečními písmeny EL) a jsou osvobozeny od registračních poplatků. Toto označení usnadní zavádění dalších opatření, např. zvýhodněného parkování (např. hl. m. Praha již nyní parkování elektromobilů zvýhodňuje) či vyhrazených jízdních pruhů.

8. Otázky a odpovědi při řešení veřejných dobíjecích stanic

▪ Jaký je rozdíl mezi veřejnou a neveřejnou dobíjecí stanicí

- V praxi se setkáváme s problémem, že neexistuje určitá forma „poloveřejné“ dobíjecí stanice pro situace, kdy firma, která má neveřejnou stanici pouze pro své firemní vozy (nebo pro vozy svých zaměstnanců), chtěla na firemním parkovišti (např. v jinak veřejnosti nepřístupném průmyslovém areálu) umožnit dobíjení **i svým klientům či návštěvníkům neohledně na to, zda je zpoplatněné či nikoliv**. Pokud chce zpoplatnit/zpřístupnit dobíjení i třeba omezenému okruhu zájemců mimo své zaměstnance, pak musí svou dobíjecí stanici vykazovat (registrovat) jako veřejnou, přičemž je problematické předem omezit okruh možných uživatelů takové „veřejné“ dobíjecí stanice, neboť přístup k veřejné dobíjecí stanici musí být **nediskriminační**.
- Tuto oblast upravuje zákon **č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách** a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách), ve znění pozdějších předpisů. Zde je definována pouze „veřejně přístupná dobíjecí stanice“, a to, co veřejně přístupnými dobíjecími stanicemi není, úprava je obsažena konkrétně v § 2 písm. r) v rámci vymezení pojmů. Úprava zní:

r) veřejně přístupnou dobíjecí stanicí dobíjecí stanice na dodávku elektřiny, jejíž provozovatel uživatelům z Evropské unie poskytuje nediskriminační přístup, přičemž nediskriminační přístup může zahrnovat různé podmínky ověření, použití a platby; veřejně přístupnou dobíjecí stanicí není dobíjecí stanice, kterou

- 1. výrobce vozidel provozuje výhradně pro účely dobíjení elektrických vozidel své vlastní výroby nebo*
- 2. využívá provozovatel dobíjecí stanice nebo jím ovládaná osoba nebo osoba ovládající tohoto provozovatele dobíjecí stanice výhradně za účelem dobíjení elektrických vozidel, která používá některá z uvedených osob pro svou potřebu nebo pro účely svého podnikání nebo pro potřebu svých zaměstnanců, přičemž předmětem podnikání v takovém případě nesmí být poskytování služby dobíjení elektrického vozidla prostřednictvím této dobíjecí stanice nebo*
- 3. provozuje prodejce vozidel pro dobíjení elektrických vozidel pro účely jejich prodeje a která není přístupná veřejnosti nebo*
- 4. provozuje provozovatel autoservisu pro dobíjení zde servisovaných vozidel a která není přístupná veřejnosti, (...)*

- Jakmile je tedy dobíjecí stanice používána i částečně pro někoho jiného (tj. je jakýmkoliv, byť i časově omezeným způsobem přístupná veřejnosti), je veřejná a přístup k ní musí být **nediskriminační**.

▪ Evidence dobíjecí stanice

- Náležitosti, které musí vykazovat veřejná i neveřejná dobíjecí stanice, se řídí zákonem **č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách**, tj. veřejná dobíjecí stanice se musí chovat obdobně jako veřejná čerpací stanice na PHM.
- Za dobíjecí stanici se musí MPO předat **informace o existující dobíjecí stanici a)** a pak každoročně **hlásit množství elektřiny spotřebované pro dobíjení vozidel b)**.

- **Povinnost a) i b)** se ale týká také **neveřejných dobíjecích stanic** (např. ve firmě apod.) a to bez ohledu na to, zda na stanici probíhá dobíjení bezúplatné či nikoliv.
- **Povinnost a)** jde za **vlastníkem**, **b)** pak za **provozovatelem dobíjecí stanice** (podrobněji k těmto oběma možnostem a) i b) v textu níže).
- Výjimky jsou de facto jen pro „domácí dobíjení“, které je upraveno výjimkami z tohoto zákona, které jsou uvedeny v § 1 v odstavci (2):

(2) Tento zákon se nevztahuje na dobíjecí stanice, které jsou připojeny a užívány pro bezúplatné dobíjení elektrických vozidel v odběrném místě nepodnikající fyzické osoby nebo pro dobíjení elektrických vozidel v odběrném místě bytového družstva nebo společenství vlastníků jednotek výhradně pro členy tohoto družstva nebo společenství nebo pro uživatele družstevního bytu tohoto družstva nebo jednotky tohoto společenství, na dobíjecí stanice s výkonem do 3,7 kW, které jsou určeny pro dobíjení jednostopých elektrických vozidel. Tento zákon se dále nevztahuje na dobíjení vozidel veřejné hromadné dopravy napájené přímo z trakčního nebo trolejového vedení.

- **a) Vlastník je povinen evidovat svoji dobíjecí stanici.** Touto evidencí dobíjecích stanic se zabývá § 6 zákona o pohonných hmotách. Odstavec 5 pak stanovuje všechny údaje, které musí z naprosté většiny provozovatel oznámit ještě před spuštěním dobíjecí stanice (údaje o vlastníku, počet a typ dobíjecích bodů, adresu a souřadnice, zda je stanice veřejně přístupná a případně kdy, označení stanice). Pouze datum uvedení do provozu a ukončení provozu se hlásí zpětně.
- MPO na webu zveřejnilo (v souladu se zákonem **č. 311/2006 Sb. o pohonných hmotách**) **doporučený formulář pro evidenci dobíjecí stanice** (<https://bit.ly/3avhHlH>).
- Provozovatel veřejně přístupné dobíjecí stanice **je povinen Ministerstvu dopravy předat do 30 dnů (dle zmíněného zákona o PHM)** po zprovoznění veřejně přístupné dobíjecí stanice údaje související se zaváděním inteligentních dopravních systémů, zejména způsoby identifikace nebo autorizace provozovatelů elektrických vozidel za účelem dobíjení na dobíjecí stanici a platební metody dostupné na dobíjecí stanici. Ministerstvo dopravy zveřejní tyto údaje způsobem umožňujícím dálkový přístup. Způsob předávání dat a jejich zveřejňování stanoví prováděcí právní předpis.

▪ Vykazování spotřeby v dobíjecí stanici

- **b) Provozovatel dobíjecí stanice** (veřejné i neveřejné) je pak také povinen každoročně do 28. února předávat MPO údaje o množství elektřiny spotřebované pro dobíjení vozidel v jím provozovaných dobíjecích stanicích za předchozí kalendářní rok.
- Vykazuje se opět spotřeba všech dobíjecích stanic, které nemají výjimku ze zákona podle **§ 1 odst. 2 zákona č. 311/2006 Sb. o pohonných hmotách**.
- Rozsah výjimky je ve smyslu zákona definován zmíněným odstavcem takto:

(2) Tento zákon se nevztahuje na dobíjecí stanice, které jsou připojeny a užívány pro bezúplatné dobíjení elektrických vozidel v odběrném místě1a) nepodnikající fyzické osoby nebo pro dobíjení elektrických vozidel v odběrném místě bytového družstva1b) nebo společenství vlastníků jednotek výhradně pro členy tohoto družstva nebo společenství nebo pro uživatele družstevního bytu tohoto družstva nebo jednotky tohoto společenství, na dobíjecí stanice s výkonem do 3,7 kW, které jsou

určené pro dobíjení jednostopých elektrických vozidel. Tento zákon se dále nevztahuje na dobíjení vozidel veřejné hromadné dopravy napájené přímo z trakčního nebo trolejového vedení.

- **Je nutné vykazovat spotřebu za každou dobíjecí stanici zvlášť? (pokud je stanice veřejná)**
 - Údaje vykazuje provozovatel podle ve smyslu **§6 odst. 7, zákona č. 311/2006 Sb. o pohonných hmotách** a prováděcí vyhlášky – vyhlášky č. 516/2020 Sb., o požadavcích na pohonné hmoty a provedení některých dalších ustanovení zákona o pohonných hmotách, konkrétně § 8 vyhlášky.
 - Údaje o množství elektřiny spotřebované pro dobíjení vozidel v dobíjecích stanicích v předchozím kalendářním roce předává provozovatel dobíjecí stanice prostřednictvím formuláře, který je uveden v příloze č. 7 vyhlášky.
 - **Údaje o množství elektřiny se hlásí za každou dobíjecí stanici zvlášť**, není již ale potřeba rozlišovat jednotlivé dobíjecí body. Kromě údajů již použitých pro samotnou evidenci dobíjecí stanice (viz výše) je pak nutné doplnit množství elektřiny spotřebované pro dobíjení vozidel v odbíjecí stanici v předchozím kalendářním roce v **kWh**.

- **Musí se evidovat dobíjecí stanice, která je neveřejná, ale nesplňuje výjimku § 1 odst. 2 (zjednodušeně domácí dobíjení)? Kdo má tuto povinnost?**
 - Ano. Pokud nelze uplatnit výjimku (zjednodušeně domácí dobíjení), povinnost evidovat dobíjecí stanici platí vždy. Povinnost se týká vlastníka.

- **Musí se vykazovat spotřeba dobíjecí stanice, která je neveřejná, ale nesplňuje výjimku § 1 odst. 2 (zjednodušeně domácí dobíjení)? Kdo má tuto povinnost?**
 - Ano. Pokud nelze uplatnit výjimku (zjednodušeně domácí dobíjení), povinnost vykazovat spotřebu elektřiny za dobíjecí stanici platí vždy. Povinnost se týká provozovatele.

- **Musí být elektroměry na dobíjecích stanicích i wallboxech, pokud je mají, vždy ověřenými měřidly?**
 - Toto není řešeno v **zákonu č. 311/2006 Sb.**, jde o „metrologickou“ záležitost. Povinnost ověřování je pro tzv. „stanovená měřidla“ definovaná **vyhláškou č. 345/2002 Sb.** v aktuálním znění. Pokud je elektroměr používán k fakturaci, pak musí být ověřeným měřidlem vždy. Obecně je povinné ověřování nutné při:
 - a) v závazkových vztazích, například při prodeji, nájmu nebo darování věci, při poskytování služeb, nebo při určení výše náhrady škody, popř. jiné majetkové újmy,
 - b) pro stanovení sankcí, poplatků, tarifů a daní,
 - c) pro ochranu zdraví,
 - d) pro ochranu životního prostředí,
 - e) pro bezpečnost při práci nebo
 - f) při ochraně jiných veřejných zájmů chráněných zvláštními právními předpisy.

9. Výzvy zástupců podnikatelské reprezentace do budoucna

- **Prodloužení mimořádných „zrychlených“ odpisů z let 2020/2021 i na rok 2022**
 - Mimořádné odpisy podle § 30a zákona o daních z příjmů nejsou žádnou novinkou. Česká republika tento nástroj již aplikovala v letech 2009 a 2010 a v současnosti jej podnikatelé rovněž oceňují. Mimořádné odpisy příznivě přispěly k řešení aktuálních problémů a restartu ekonomiky. Jedná se o nástroj podporující investice. Konkrétně jde o zkrácení doby pro odepisování nově pořízeného majetku v 1. odpisové skupině z 3 na 1 rok a ve 2. odpisové skupině z 5 na 2 roky. Logické by proto bylo prodloužit stávající opatření i na rok 2022.
- **Podpořit rozvoj nízko-emisní mobility snížením odvodu u nízkoemisního služebního vozu využívaného pro soukromé účely z 1 % na 0,5 % jeho pořizovací ceny měsíčně.**
 - Elektromobily či jiná nízkoemisní vozidla jsou obvykle o cca 50 % dražší, než dosud pořizované typické služební vozy (tj. obvykle vozidla s konvenčním pohonem).
- **Připravit a předložit návrhy na modifikace daňového systému jako motivačního nástroje pro rozvoj elektromobility a dalších alternativních pohonů.**
 - Základem může být analýza podpory v okolních a srovnatelných státech a dle dobrých příkladů se i pro ČR inspirovat a napomoci tím plnění klimatických cílů, ke kterým se ČR přihlásila a jejichž naplnění dopadá na jednotlivé sektory nesouměrně.
- **Revidovat a aktualizovat problematiku odpisů, například zkrátit dobu odepisování vybraných aktiv.**
 - V souvislosti s dynamickým rozvojem elektromobility některé technologie zastarávají a jejich reálná doba životnosti je kratší, než je dané formě majetku přiřazeno v rámci odpisových skupin. Bude nutné se nad aktualizací rozřazení majetku zamyslet a případně provést revizi nastavení odepisování.