



**VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ**  
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



**FAKULTA PODNIKATELSKÁ  
ÚSTAV FINANCÍ**

FACULTY OF BUSINESS AND MANAGEMENT  
INSTITUTE OF FINANCES

# **OSOBNÍ AUTOMOBILY V DANÍCH**

CARS IN TAXES

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**  
BACHELOR'S THESIS

**AUTOR PRÁCE**  
AUTHOR

**LADA VALCHÁŘOVÁ**

**VEDOUCÍ PRÁCE**  
SUPERVISOR

**JUDr. Ing. JAN KOPŘIVA**

BRNO 2010

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

**Valchářová Lada**

---

Daňové poradenství (6202R006)

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách, Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně a Směrnicí děkana pro realizaci bakalářských a magisterských studijních programů zadává bakalářskou práci s názvem:

### **Osobní automobily v daních**

v anglickém jazyce:

**Cars in Taxes**

Pokyny pro vypracování:

Úvod  
Vymezení problému a cíle práce  
Teoretická východiska práce  
Analýza problému a současné situace  
Vlastní návrhy řešení, přínos návrhů řešení  
Závěr  
Seznam použité literatury  
Přílohy

Seznam odborné literatury:

DVOŘÁKOVÁ, L.: Daně I. Praha: Bilance, 2000. 284 s. ISBN 80-86371-04-2.

KUBÁTOVÁ, K.: Daňová teorie – úvod do problematiky. 2. vyd. Praha: ASPI, 2009. 120 s. ISBN 978-80-7357-423-9.

POLÁK, M., KOPŘIVA, J. a BARANYKOVÁ, M.: Daň z příjmů fyzických osob 2008. 3. vyd. Brno: CERM, 2008. 91 s. ISBN 978-80-214-3729-6.

VYBÍHAL, V.: Zdaňování příjmů fyzických osob 2009 – praktický průvodce. 5. vyd. Praha: GRADA, 2009. 224 s. ISBN 978-80-247-2998-5.

ŠIROKÝ, J.: Daňové teorie: s praktickou aplikací. 2. vyd. Praha :C. H. Beck, 2008. 301 s. ISBN 978-80-7400-005-8.

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Ing. Jan Kopřiva

Termín odevzdání bakalářské práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2009/2010.

L.S.

---

Ing. Pavel Svirák, Dr.  
Ředitel ústavu

---

doc. RNDr. Anna Putnová, Ph.D., MBA

V Brně, dne 19.05.2010

## **Anotace**

Předložená bakalářská práce se zabývá problematikou zdaňování osobních automobilů. Cílem práce je shromáždit informace potřebné ke snížení daňové povinnosti vyvolané automobily. Získané teoretické poznatky jsou poté aplikovány na konkrétní příklady.

## **Anotation**

The Bachelor's Thesis deals with problems of car taxation. The aim is to gather the information needed for reducing tax liability caused by cars. Obtained theoretical knowledge is then applied to specific examples.

## **Klíčová slova**

Daně, osobní automobil, silniční daň, paušální výdaje.

## **Key words**

Taxes, car, road-traffic tax, lump expenses.

## **Bibliografická citace bakalářské práce**

VALCHÁŘOVÁ, L. *Osobní automobily v daních*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta podnikatelská, 2010. 81 s. Vedoucí bakalářské práce JUDr. Ing. Jan Kopřiva.

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a zpracovala jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem ve své práci neporušila autorská práva (ve smyslu Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském a o právech souvisejících s právem autorským).

V Brně dne 31. května 2010

.....

podpis

## **Poděkování**

Děkuji JUDr. Ing. Janu Kopřivovi za strávený čas a cenné rady a připomínky, které mi pomohly při zpracování této bakalářské práce. Dále bych chtěla poděkovat Mgr. Miroslavu Penkovi za vypracování oponentského posudku.

## Obsah

Úvod.....	10
1 Teoretická východiska práce .....	11
1.1 Daně .....	11
1.1.1 Charakteristika daní .....	11
1.1.2 Historie daní.....	12
1.1.3 Funkce daní.....	15
1.1.4 Daňové principy.....	16
1.1.5 Třídění daní.....	18
1.1.6 Daňové plánování .....	21
1.2 Automobily .....	23
1.2.1 Vývoj automobilismu .....	23
1.2.2 Automobil a zákony.....	24
2 Analýza problému a současné situace .....	27
2.1 Silniční daň.....	27
2.1.1 Předmět daně.....	27
2.1.2 Osvobození od daně.....	28
2.1.3 Poplatníci .....	28
2.1.4 Základ daně a sazba .....	29
2.1.5 Vznik a zánik daňové povinnosti.....	30
2.1.6 Zálohy na daň.....	31
2.1.7 Přestavba vozidla .....	31
2.1.8 Daňové přiznání .....	32
2.1.9 Souhrnný příklad.....	32
2.2 Daň z přidané hodnoty .....	35
2.2.1 Předmět daně.....	35
2.2.2 Osoba povinná k dani .....	37
2.2.3 Plátce.....	37
2.2.4 Sazby.....	38
2.2.5 Dopravní prostředek a nový dopravní prostředek.....	38
2.2.6 Místo plnění .....	39

2.2.7	Dodání a pořízení nových dopravních prostředků uvnitř území Evropského společenství.....	40
2.2.8	Manažerská vozidla z pohledu DPH.....	41
2.3	Daň z příjmů.....	42
2.3.1	Daň z příjmů fyzických osob .....	42
2.3.2	Daň z příjmů právnických osob .....	50
2.3.3	Společná ustanovení .....	51
2.4	Zákon o odpadech .....	64
2.4.1	Státní příspěvek při vyřazení autovraku .....	64
2.4.2	Poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků .....	65
3	Vlastní návrhy řešení, přínos návrhů řešení.....	67
	Závěr .....	72
	Seznam použitých zdrojů.....	74
	Seznam použitých zkratk .....	77
	Seznam tabulek, obrázků a grafů .....	78
	Seznam příloh .....	78

# Úvod

V dnešní moderní době vlastní automobil téměř každý. Proto není překvapením, že je také důležitou součástí podniku, respektive podnikání, a není záležitostí jen velkých firem, ale také těch menších a samozřejmě i drobných podnikatelů – fyzických osob. U těch především může automobil „zabírat“ podstatnou část obchodního majetku. Proto je důležitý správný výběr vhodného automobilu pro podnikání.

Základními požadavky na automobil je jistě jeho bezpečnost a spolehlivost, a pro některé osoby je také důležitý jeho vzhled nebo například objem zavazadlového prostoru. Není to však to jediné, na co by se měli poplatníci při výběru zaměřit. Z daňového pohledu jsou jistě i důležitější kritéria, jako například zdvihový objem motoru, průměrná spotřeba pohonných hmot a vstupní cena vozidla, které přímo souvisí s výší daňové zátěže.

Cílem mé práce je analyzovat a vyhodnotit daňové zatížení týkající se osobních automobilů a na základě teoretických poznatků upozornit na možnosti snížení nákladů.

Abych tento cíl mohla naplnit, vyhledám nejprve v zákonech České republiky ty, které se osobních automobilů týkají, a ve druhé části této práce je podrobně popíšu.

Jako první se budu věnovat dani silniční, protože je to jistě první daň, která každého napadne v souvislosti s osobními automobily. Dále pak to bude daň z přidané hodnoty a daň z příjmů, u které je nově do uznaných výdajů (nákladů) přidán paušální výdaj za dopravu a také jsou upraveny mimořádné odpisy nového hmotného majetku u první a druhé odpisové skupiny, do které patří i osobní automobily. V části zákona o odpadech pak objasním, za jakých podmínek mají fyzické osoby nárok na státní příspěvek a kdy naopak je povinnost zaplatit poplatky za autovraky.

Závěrečná část je věnována konkrétním návrhům, které povedou ke snížení daňové povinnosti.

# 1 Teoretická východiska práce

## 1.1 Daně

### 1.1.1 Charakteristika daní

Podle Dvořákové (viz lit. [1] str. 18–19) je daň charakterizována jako platba:

- **Ve prospěch veřejného rozpočtu** – je tím myšlen nejen rozpočet státní, ale také rozpočet krajů, měst a obcí. Je zde důležité rozpočtové určení, které daně přerozdělí do konkrétních rozpočtů, kde slouží k úhradě společných potřeb občanů státu.
- **Nedobrovolná, povinná a vynutitelná** – podstatou tohoto kritéria je nevyhnutelnost ze spotřeby. Každý má užitek například z veřejného osvětlení a nelze ho z jeho spotřeby vyloučit. Proto daň musí být povinná a vynutitelná a v mnoha případech bude i nedobrovolná.
- **Finančně nenávratná** – naproti úvěru, kdy jsme povinni v předem stanoveném termínu splatit celý úvěr včetně úroků, se veřejný rozpočet nezavazuje vrátit ve stanoveném termín odvedenou daň a ani příslušné úroky.
- **Neekvivalentní** – daň, odvedená do veřejných rozpočtů, slouží k úhradě společných potřeb občanů. Tyto společné potřeby však nejsou jednoduše dělitelné na každého poplatníka. Proto daň nemůže být ekvivalentní, tedy odpovídat užívání veřejných statků každého z poplatníků zvlášť.
- **Neúčelová** – při placení daní nevíme přesně, na co bude zrovna námi zaplacená daň použita. Výjimku by mohla tvořit například daň silniční, u které se předpokládá, že bude použita na opravu silnic.
- **Opakovaná** – daň je placená v předem stanovených termínech a pravidelně se opakuje. To ji odlišuje od jiných příjmů státního rozpočtu, které mohou mít jednorázový charakter.

Daně můžeme rozdělit na ty, které se platí pravidelně, například daně z příjmů, a pak na ty které se platí jednorázově, když se stane nějaká mimořádná událost, například daň dědická nebo darovací.

*„Charakteristickým znakem daní je to, že splnění daňové povinnosti nezakládá poplatníkovi nárok na žádné konkrétní plnění ze strany státu. Návratnost daní není tedy podmíněna obsahem daňově právního vztahu, ale prostřednictvím naplnění daňových funkcí, které jsou vlastní danému státu.“<sup>1</sup>*

*„Zatímco **daň je neúčelová a neekvivalentní, poplatek je peněžním ekvivalentem za služby poskytované veřejným sektorem. Je účelový, dobrovolný a nepravidelný. Je návratný ve smyslu obdržení protihodnoty ve formě veřejné služby. Půjčka je úvěrový příjem veřejných rozpočtů. Je to návratná, nepovinná a nepravidelná platba.**“<sup>2</sup>*

## 1.1.2 Historie daní

### 1.1.2.1 Vývoj daní

Kubátová (viz lit. [4] str. 11–13) sepsala historii daní, která je ve stručnosti popsána níže.

První důmyslné daňové systémy existovaly již ve starověku a středověku. Například Římané, vybírající daně na obsazeném území, rozvinuli dokonalý systém pravidelného sčítání lidu. Daně však v dávných dobách tvořily pouze doplňkovou část rozpočtu, byly vybírání nepravidelně a někdy byly i založeny na dobrovolnosti.

Nejstarší přímou daň zavedl v Českých zemích kníže Boleslav I. V té době bylo obvyklé, že církve a šlechta bývaly od daní osvobozeny. Předchůdci nepřímých daní byly tzv. akcízy, které měly podobu cla a platily se při vjezdu do města nebo při průjezdu určitým územím.

---

<sup>1</sup> ŠIROKÝ, J. Daňové teorie : s praktickou aplikací. 2008. s. 9.

<sup>2</sup> tamtéž, s. 9.

Pohled na daně se začíná měnit v období liberalismu. Především končí výjimky pro církve a šlechtu a začíná se používat zásada všeobecnosti. Daně se stávají pravidelnými a povinnými a také vznikají nové typy daní.

V roce 1799 vznikla v Anglii první důchodová daň a v Německu v roce 1898 první státní systém příspěvků na sociální zabezpečení. Na konci 19. století vznikají také první daně ze zisku právnických osob.

Koncem 19. století také proběhly ve vyspělých zemích daňové reformy, které položily základy dnešních systémů. Ve 20. století se daně dále vyvíjely a především neustále rostla jejich výše. Bylo to způsobeno hlavně světovými válkami, které si vyžádaly velké výdaje na zbrojení a posléze na obnovu zničených zemí.

Po druhé světové válce se začaly více uplatňovat veřejné finance a od přímých daní byly odděleny příspěvky na sociální zabezpečení.

Nejnověji zavedenými daněmi jsou daň z přidané hodnoty a ekologické daně. V současnosti tvoří daně ve vyspělých zemích přibližně 30–50 % jejich HDP.

### **1.1.2.2 Daňové reformy**

*„Daňovou reformou rozumíme **podstatnou změnu daňových zákonů, která má sociálně-ekonomické cíle.** U daňové reformy se předpokládá, že pozitivně ovlivní ekonomický růst a že přerozdělí daňové břemeno spravedlivěji, než tomu bylo před reformou. Formulují se i další cíle, např. snížení státního dluhu, splnění podmínek vstupu do Evropské unie atd. Rozdíl mezi daňovou reformou a pouhou menší změnou daňových zákonů je někdy nezřetelný a politici často vydávají pouhé novely zákonů za reformu.*

*Od druhé světové války je již hospodářství vyspělých zemí tak propojeno, že daňové reformy neprobíhají v jednotlivých zemích izolovaně, ale vždy vznikne tzv. vlna*

*daňových reformem. Stát, který reformu uskuteční jako první, ovlivní ekonomicky a intelektuálně zbytek světa, kam se myšlenky reformy postupně přelévají.*<sup>3</sup>

Do roku 1989 byla v Československu centrálně plánovaná ekonomika, pro její přechod na tržní ekonomiku byla nezbytná daňová reforma. Daně v centrálních ekonomikách byly nespravedlivé, neefektivní a neprůhledné. Jejich typické znaky uvádí Kubátová (viz lit. [4] str. 15):

- **Diferencovanost ve vztahu k různým subjektům** – cílem daní nebylo neutrální působení na subjekty, ale naopak potlačení tržních prvků a podpora prvků tzv. socialistických. Různé subjekty byly zdaňovány odlišně.
- **Převažující význam daní placených státními podniky** – cílem státu bylo odčerpat co největší zisk těchto podniků. Někdy tyto daně představovaly více než 90 % příjmů státního rozpočtu.
- **Stát zaváděl tzv. kriteriální odvody** – měly pomáhat šetřit zdroj, který nebyl přidělován tržním mechanismem.
- **Majetkové daně byly velmi nízké** – fyzické osoby měly málo majetku ke zdanění a podnikům se odčerpávaly zdroje prostřednictvím odvodu ze zisku.

*„Cílem reformy po roce 1989 proto bylo:*

- *vytvořit systém daní odpovídající tržnímu prostředí, na zásadě **spravedlnosti, efektivnosti a jednoduchosti,***
- *omezit přerozdělování mezi subjekty,*
- *snížit neúnosnou daňovou kvótu,*
- *snížit daně podniků, posílit daně nepřímé a daně od jednotlivců,*
- *zavést **nové daně:** DPH a globální osobní důchodovou daň, osamostatnit příspěvky na sociální zabezpečení a vytvořit pro ně zvláštní parařfiskální fondy,*

---

<sup>3</sup> KUBÁTOVÁ, K. Daňová teorie – úvod do problematiky. 2009. s. 13–14.

- vytvořit **moderní správu daní na zákonném základě** a s odbornými pracovníky, omezit daňové úniky.

*Cíl reformy byl splněn, daně umožňují fungování tržní ekonomiky a umožnily i náš vstup do Evropské unie.*

*Počátkem 21. století se v mnoha státech, jak v tradičně tržních ekonomikách, tak v postkomunistických zemích, objevuje požadavek dalších daňových reforem, jejichž cílem je znovu oživit snahy z poslední vlny reforem po snížení daní a také lépe přizpůsobit daňový systém potřebám globálních trhů.*

*Významná reforma veřejných financí probíhá i u nás od roku 2003 s tím, že určité změny probíhají každoročně až dosud. Reforma byla vyvolána potřebou zastavit růst vládního dluhu. Hlavním cílem reformy daní je stabilizovat jejich výši a omezit daňové úniky. Byly upraveny sazby daní, místo odpočtů od základu daně z příjmů se zavedly slevy na dani, administrativa u nepřímých daní se přizpůsobila právu Evropské unie. Pro poplatníky jsou nejdůležitějšími změnami snížené sazby a zavedení tzv. rovné daně u daně fyzických osob ve výši 15 %.<sup>4</sup>*

### 1.1.3 Funkce daní

Daně by měly zastávat především tři funkce – funkci alokační, redistribuční a stabilizační.

- **Funkce alokační** – je důležitá v případech, kdy tržní mechanismy nejsou schopny efektivně alokovat zdroje. Daně pak tento nedostatek korigují, a alokují zdroje tam, kde je jich potřeba. [4], [9]
- **Funkce redistribuční** – jedná se o redistribuci důchodů. Většina lidí nepovažuje rozdělení důchodů, vzniklé fungováním trhu, za spravedlivé, a proto mají daně za úkol zmírňovat rozdíly mezi bohatými a chudými tak, že bohatým odčerpají

---

<sup>4</sup> KUBÁTOVÁ, K. Daňová teorie – úvod do problematiky. 2009. s. 15–16.

větší část bohatství formou daní, a chudším je naopak dají např. formou sociálních dávek. [4], [9]

- **Funkce stabilizační** – *„znamená zmírňování cyklických výkyvů v ekonomice v zájmu zajištění dostatečné zaměstnanosti a cenové stability. Daně mají v době hospodářské krize být menší a ponechávat více peněz poplatníkům, čímž se v kritické době povzbuzuje poptávka po zboží a službách. V době konjunktury naopak mají být daně relativně větší a odebírat lidem více z jejich výdělků. Tím se omezí celková poptávka a ekonomika se „nepřehřívá“.“<sup>5</sup>*

Zmiňuje se i funkce fiskální, která má napomáhat získání financí do veřejných rozpočtů, která však již je obsažena ve všech výše zmíněných funkcích.

#### **1.1.4 Daňové principy**

V různé literatuře se uvádí různé daňové principy. Někteří autoři zmiňují pouze dva hlavní, které jsou spravedlnost a efektivnost. Jiní k těmto dvěma přidávají ještě další, jako například daňové stimuly, právní perfektnost a politickou průhlednost a legislativní jednoznačnost.

##### **1.1.4.1 Princip spravedlnosti**

*„Tento princip řeší problematiku rozdělení daňové zátěže mezi jednotlivé poplatníky, hledá odpověď na otázku, v jaké relaci by se měli poplatníci podílet na nákladech veřejných rozpočtů. Už od prvních dob existence daní se rozlišují **dva základní přístupy ke spravedlnosti zdaňování:***

- *zdaňování dle užitku,*
- *zdaňování dle schopnosti daňové úhrady.“<sup>6</sup>*

---

<sup>5</sup> KUBÁTOVÁ, K. Daňová teorie – úvod do problematiky. 2009. s. 17.

<sup>6</sup> ŠIROKÝ, J. Daňové teorie : s praktickou aplikací. 2008. s. 72

**Zdaňování dle užitku** - tato zásada říká, že by bylo spravedlivé, kdyby každý přispíval na veřejné výdaje takovým dílem, jaký z něj má užitek. [9]

**Zdaňování dle schopnosti daňové úhrady** – naopak podle této zásady by měl každý přispívat podle své platební schopnosti. Existují dvě základní pojetí spravedlnosti zdaňování – horizontální a vertikální.

- **Horizontální spravedlnost** – dva poplatníci se stejnou platební schopností mají platit stejně vysokou daň.
- **Vertikální spravedlnost** – dva poplatníci s různou platební schopností mají platit různě vysokou daň. [9]

#### **1.1.4.2 Princip efektivnosti**

Je důležité, aby vybírání daní bylo efektivní. Nemělo by se stát, aby administrativní náklady spojené s vybíráním daní, byly vyšší, než příjmy získané ze samotné daně. Další náklady, které by se měly brát v potaz, jsou náklady, které nesou poplatníci či plátcí daní. A nemusí to být pouze náklady finanční, jako např. odměna daňovým poradcům, ale i náklady časové, kam lze zařadit ztráta času při vyplňování daňového přiznání, vedení daňové evidence nebo účetnictví, či nutnou návštěvu finančních úřadů. [4]

#### **1.1.4.3 Princip daňových stimulů**

Daně stimulují chování poplatníků, mají vliv na jejich ochotu spořit nebo přijímat podnikatelská rizika. Je proto důležité, aby je vždy stimulovali tím správným směrem. [4]

#### **1.1.4.4 Princip právní perfektnosti a politické průhlednosti**

Pokud chceme daně ještě více zefektivnit, měli bychom myslet hlavně na poplatníky. Zajistit aby se orientovali v zákonech, a zejména, aby byli včas informováni

o plánovaných změnách a mohli se na ně připravit. To vede ke snížení jak přímých, tak i nepřímých nákladů. [9]

#### **1.1.4.5 Princip legislativní jednoznačnosti**

Tento princip spočívá v jasných, srozumitelných a přehledných zákonech. Pro jeho naplnění by zejména pomohlo méně aktualizací daňových předpisů a snížení počtu doplňujících vyhlášek a pokynů. [9]

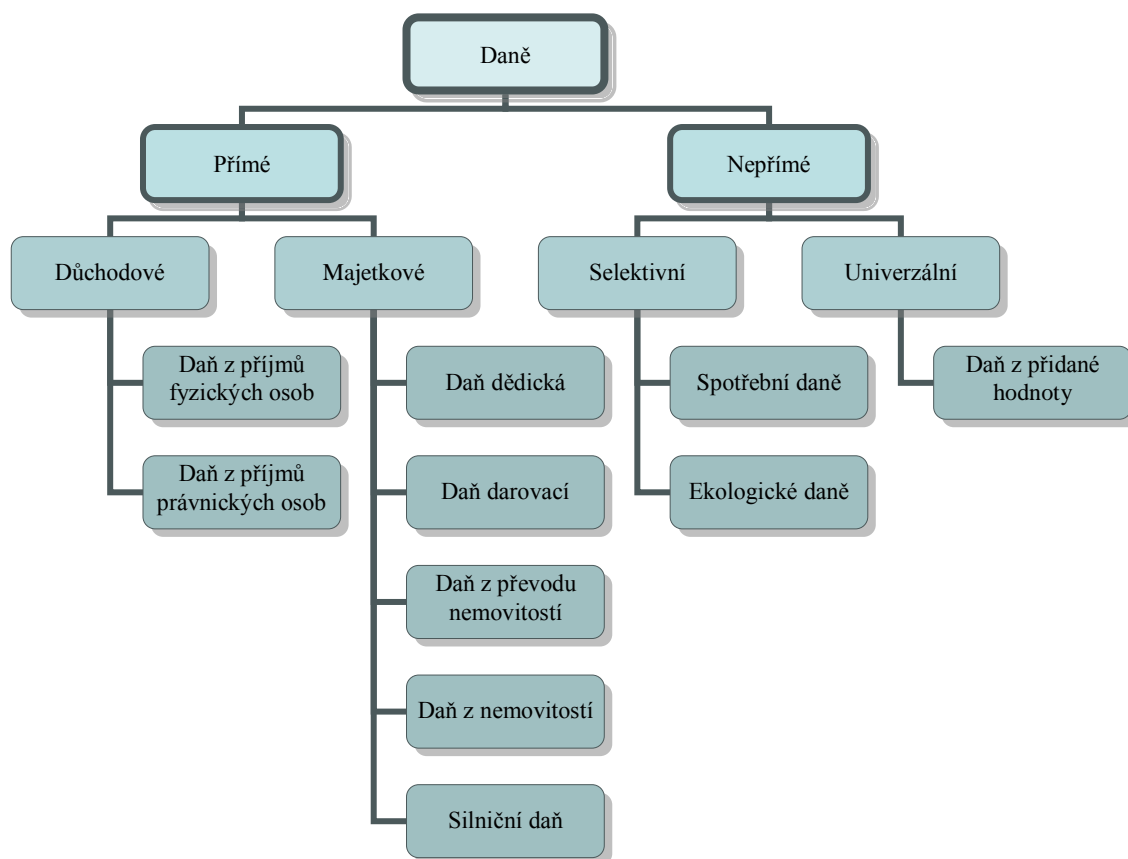
### **1.1.5 Třídění daní**

Daně můžeme třídit podle různých hledisek, uvedu zde pouze některé z nich.

#### **1.1.5.1 Třídění podle způsobu uložení**

Tento způsob třídění je asi nejznámější. Rozlišuje **daně na přímé a nepřímé**. **Daně přímé** jsou ty, u kterých je přesně znám poplatník i majetek nebo důchod ze kterého je daň vybírána. Naproti tomu u **daní nepřímých** není poplatník znám, většina si ani neuvědomí, že daň platí. Typickým představitelem této skupiny je daň z přidané hodnoty, která se promítá jako zvýšení ceny služeb a zboží. Firmy, které svoje zboží a služby o tuto daň navýší, jsou pouze plátcí, ale daňové břemeno přechází na konečného spotřebitele. [9]

Pro přehlednost uvádím soustavu daní České republiky v následujícím diagramu, ve kterém jsou daně členěny právě podle tohoto kritéria.



**Obrázek 1: Schéma daní v České republice** (Zdroj: Vlastní zpracování)

### 1.1.5.2 Třídění podle objektu

V tomto třídění můžeme daně rozdělit do třech skupin. Jsou to:

- **daně důchodové** – vztahují se k důchodu poplatníka, např. daň z příjmů fyzických osob,
- **daně majetkové** – jsou uvaleny na konkrétní majetek a jsou nezávislé na výši příjmů poplatníka, nebo na jeho schopnosti platit. Zde patří například daň z nemovitosti,
- **daně ze spotřeby** – postihují buď veškerou spotřebu, nebo jsou jimi zatíženy pouze vybrané skupiny výrobků. Typickým představitelem této skupiny je daň z přidané hodnoty. [9]

### 1.1.5.3 Třídění podle vztahu k poplatníkovi

V tomto členění rozlišujeme, zda daně zohledňují skutečnou schopnost poplatníka je platit. Zde máme pouze dvě skupiny:

- **daně osobní** – vztahují se k důchodu poplatníka, a jsou přímo závislé na jeho výši. Jako zástupce této skupiny můžeme uvést například daně z příjmů fyzických osob,
- **in rem daně** – nejsou závislé na příjmech poplatníka, odvádí se například z vlastnictví nemovitosti (daň z nemovitosti), nebo ze spotřeby zboží a služeb (daň z přidané hodnoty). [4], [9]

### 1.1.5.4 Třídění podle stupně jejich progresu

Toto třídění souvisí s řešením spravedlnosti při výpočtu daní. Zda by se měla zohledňovat například výše příjmů a bohatí by měli být zatíženi vyšší sazbou daní, než chudí. V tomto ohledu můžeme rozlišit daně:

- **progresivní** – míra zdanění s růstem důchodu roste, čím je důchod poplatníka větší, tím vyšší je sazba daně,
- **proporcionální** – míra zdanění se s růstem důchodu nemění, při vyšším důchodu poplatníka, zůstává sazba daně stejná,
- **regresivní** – míra zdanění se s růstem důchodu snižuje, při růstu důchodu poplatníka, se sazba daně snižuje. [4]

## 1.1.6 Daňové plánování

### 1.1.6.1 Daňové plánování – vysvětlení pojmu

*„Plánování je uvědomělá činnost subjektů, která spočívá ve volbě a vytyčování cílů a prostředků, které podmiňují dosažení těchto cílů. Každý podnik i jednotlivec plánuje strategicky (dlouhodobě) i operativně (krátkodobě), a to v různých oblastech svého života a činnosti.“<sup>7</sup>*

Cílem daňového plánování je minimalizace daňové zátěže. K tomu slouží především vhodně zvolená právní forma podnikání, optimální řešení obchodních transakcí a dalších daňově rozhodujících prvků řízení podniku. Daňové plánování by vždy mělo zůstat v mezích zákona. [4]

Podle Kubátové (viz lit. [4], str. 107–108) můžeme daňové plánování rozdělit na:

- **strategické** – zde patří strategická rozhodnutí podniku, například právní forma podnikání, daňový domicil, systém financování investic,
- **operativní (běžné)** – zde patří běžná rozhodnutí v rámci jednoho roku.

V operativním plánování někdy může nastat skutečnost, kdy i běžné rozhodnutí má dopady ve více zdaňovacích obdobích. Například rozhodnutí o způsobu odpisování majetku, kdy se musíme rozhodnout již v roce pořízení, a zvolený způsob odpisování pak v průběhu životnosti majetku už nelze měnit. Pokud je pak na takovém majetku v průběhu užívání provedeno technické zhodnocení, může vyjít najevo, že výhodnější by byl jiný způsob odpisování.

---

<sup>7</sup> KUBÁTOVÁ, K. Daňová teorie – úvod do problematiky. 2009. s. 107.

### 1.1.6.2 Daňové plánování v tuzemsku

*„V rámci domácí legislativy lze využít různých metod k optimalizaci daní, nejznámější jsou:*

- *zvolení vhodné formy podnikání (rozdíl v dani u fyzické nebo právnické osoby, různé zdanění obchodních společností a neziskových právnických osob atd.),*
- *uzavření vhodné smlouvy (dobře uzavřená smlouva může minimalizovat daně, smlouva mezi dvěma podnikateli je výhodnější než pracovní smlouva),*
- *rozhodnutí o formě příjmů společníků (mzda, podíly na zisku),*
- *využití odčitatelných položek (ztráty, dary na veřejně prospěšné účely),*
- *dluhové financování (zápůjční kapitál je daňově výhodnější než vlastní),*
- *investování do cenných papírů,*
- *plánovité využívání časových testů (Po uplynutí časového testu je příjem u fyzické osoby osvobozen. Když však potřebujeme snížit zisk z prodeje cenných papírů, může být naopak dobré ztrátový papír prodat před uplynutím časového testu, aby se nám ztráta odečetla od zisku.),*
- *u fyzické osoby rozhodnutí o uplatnění výdajů paušálem nebo paušální daně (Máme-li již během zdaňovacího období jasno, zda uplatníme tzv. paušál na výdaje, bude naše jednání během roku jiné, než když uplatňujeme skutečné výdaje.),*
- *dobrovolná registrace jako plátce DPH (Plátce, který se nachází „uprostřed“ řetězu plátců, může mít z dobrovolné registrace výhodu.),*
- *volba mezi úplatným a bezúplatným převodem nemovitosti, a tedy mezi předmětem daně darovací nebo daně o převodu nemovitostí.*

*Výše uvedený výčet není zdaleka konečný, vždyť snad neexistuje manažerské rozhodnutí bez daňového dopadu.*<sup>8</sup>

## **1.2 Automobily**

### **1.2.1 Vývoj automobilismu**

V následující kapitole je využito dílo Suttona (viz lit. [8], str. 6–31).

Historickým okamžikem ve vývoji automobilismu byl rok 1862 a vynález motoru „s vnitřním spalováním“ od Francouze Étienne Lenoira, i když nebyl první, kdo vynalezl „kočár bez koní“, protože vozy, poháněné těžkopádnými parními stroji, byly známy již téměř celé století. O několik let později byly postaveny motory, u nichž byl palivem benzín a v roce 1885 pak vyjel první vůz s benzinovým motorem (i když zatím jen tříkolový) určený k prodeji z dílny Karla Benze (Mannheim, Německo).

Kolem roku 1900 již vozy pomalu přestávaly připomínat kočáry a začaly dostávat svou typickou podobu. Výrobci začali být velmi vynalézaví. Například francouzský výrobce Panhard Leassor umístil motor do přední části a v roce 1895 postavil první uzavřený vůz.

Protože první vozy bylo obtížné ovládat a ještě obtížnější bylo s nimi zastavit, často se stávalo, že zvířata nebo chodci byli automobilem zachyceni, nebo byli donuceni uskočit z cesty. Také proto bylo brzy zavedeno povinné vybavení houkačkami a jiným výstražným zařízením.

V prvních letech byly automobily spíše hračkami pro boháče, to změnil až Henry Ford a jeho pásová výroba, která snížila výrobní náklady na minimum a automobily se tak staly dostupné téměř všem. Jeho model Ford T vlastnilo v USA v roce 1908 skoro 200 tisíc lidí a do roku 1927 se tohoto modelu prodalo více než 16 milionů.

---

<sup>8</sup> KUBÁTOVÁ, K. Daňová teorie – úvod do problematiky. 2009. s. 108.

Vyvíjely se také požadavky kladené na automobily. U prvních vozidel byl kladen důraz na dokonalé řemeslné provedení, u aut dvacátých let na rychlost a pro auta třicátých let byla typická elegance. Na začátku padesátých let se pak objevily drahé sportovní vozy, které byly obvykle uzavřené, dvousedadlové a dosahovaly vysokých rychlostí.

V padesátých letech také zlevnila malá auta a to natolik, že si je kupovaly miliony lidí. To způsobilo, že se ulice ve městech začaly zahlcovat. V některých městech se muselo přikročit k omezení provozu a jinde se zase stavěly mohutné městské dálnice, aby se ulevilo dopravním zácpám. Proto se tehdy brzy staly hitem malá „bublinová“ autíčka, jako například italská Isetta, která měla prostor pouze pro dvě osoby a jen tři kola, což ale znamenalo, že byla dostatečně krátká, aby se dala zaparkovat předkem k chodníku. Pro rodinu však byla příliš malá. Tento problém vyřešil Morris Mini, vyráběný od roku 1959. Bylo to malé auto, ale přesto mělo místo pro čtyři dospělé osoby. Aby toho šlo vůbec docílit, byl motor uložen napříč a poháněl přední kola. Tato myšlenka se ujala tak, že nyní téměř všechna rodinná auta mají stejné uspořádání.

### **1.2.2 Automobil a zákony**

Jak uvádí Roberts (viz lit. [6], str. 16-17, 90–93), první zákon upravující nějakým způsobem automobily, se objevil v roce 1861 v Anglii. Tehdy se však o nich hovořilo jako o parních strojích a v zákoně byly zmíněny jako lokomotivy.

Tento zákon, vydaný v srpnu roku 1861, uváděl výčet poplatků za užívání mýtných silnic. Rychlost vozidel upravil na maximálně 10 mil (16 km) v hodině pro volnou krajinu a 5 mil pro jízdu městem nebo vesnicí. Pokuta za nedodržení rychlosti byla 5 liber. Další požadavek uvedený v zákoně byl, aby každá lokomotiva měla dvě světla, každé na jedné straně, v době mezi jednou hodinou po západu slunce a jednou hodinou před jeho východem. Pokuta za nedodržení tohoto pravidla byla opět 5 liber.

Největší pohromou pro rozvoj automobilismu byl zákon vydaný v roce 1865. Mimo jiné stanovil, aby lokomotivu řídily alespoň tři osoby, a aby jedna z nich před nimi kráčela pěšky, ve vzdálenosti minimálně 60 yardů (asi 55 metrů), a mávala přitom nepřetržitě červeným praporkem a varovala okolní koňské potahy, že se blíží lokomotiva. Další

podmínka říkala, že pokud dá osoba na koni, nebo osoba s povozem taženým koněm signál znamením zvednutí ruky, musí lokomotiva zastavit. Také snížil nejvyšší povolenou rychlost na čtyři míle (6,4 km) v hodině při jízdě volnou krajinou a na dvě ve městě a vesnici.

Jak se dalo předpokládat, tento zákon způsobil, že se tehdejší mechanická doprava téměř zastavila. Dodatek k zákonu o silnicích a lokomotivách z roku 1878 jenom věci zkomplikoval, protože stanovil malicherné předpisy, týkající se šířky pneumatik, váhy, doby kdy je povoleno jezdit a podivný článek, který určoval, že mechanické vozidlo musí „zkonsumovat svůj vlastní kouř“.

Revoluční změnu však přinesl zákon s názvem Ustanovení upravující zákon o užívání lokomotiv na silnicích, který vyšel ve „Velké chartě“ z roku 1896. Napřed zrušil některá ustanovení týkající se „lehkých lokomotiv“ a dále stanovil, že ke všem vozidlům musí být připevněn zvonec nebo jiné výstražné zařízení. Za nejvýraznější změnu můžeme označit zvýšení maximálně povolené rychlosti na silnicích, a to na 14 mil (22,54 km) v hodině na veřejné silnici.

Traduje se, že tento zákon dovolil automobilistovi jezdit bez mávání červeným praporkem. To však není úplně pravda, protože již zákon z roku 1878 stanovil, že mávání praporkem není třeba, ovšem stále nedovoloval použití vozidla, bez lokaje, který by šel před ním, takže to nebylo moc platné.

V roce 1903 byl vydán zákon, který zní v mnoha ohledech novodobě. Zmiňuje se o „bezohledném a nedbalém“ řízení automobilů a stanovuje, jakými tresty je možné automobilisty postihnout. Nařizuje, že vozidla musí být registrována a opatřena čísly, určuje postup při nehodách a varuje řidiče, aby nepadělali své průkazy. A opět zvyšuje maximální povolenou rychlost na veřejných silnicích, a to na 20 mil (32 km) v hodině.

V roce 1910 zavádí britská vláda daň podle výkonu v koňských silách a slibuje, že se silniční fond bude používat ke zlepšení stavu silnic. V roce 1915 pak vláda zvyšuje daň z pohonných hmot na 6 pencí za galon, tuto daň však v roce 1920 ruší a místo toho zvyšuje poplatek na silniční fond na 1 libru za 1 koňskou sílu. V roce 1928 v Británii zavádí novou daň z pohonných hmot a stanovují ji na 4 pence za galon. Nový zákon

z roku 1930 ruší omezení rychlosti na nejvýše 20 mil (32,2 km) v hodině a zavádí zákonné povinné ručení.

Podle Starého (viz lit. [7], str. 192) byla u nás zavedena daň z motorových vozidel od 1. července 1964 v souvislosti s podstatným snížením ceny benzínu a u automobilů se pohybovala od 700 do 1600 Kčs. Ke zrušení této daně došlo 1. dubna 1974.

Od roku 1968 byly zavedeny odvody z motorových vozidel, které se týkaly především státních hospodářských organizací. Tyto odvody byly zrušeny 1. ledna 1978.

## 2 Analýza problému a současné situace

V této kapitole se budu podrobně věnovat výše zmíněným daním, které se týkají osobních automobilů.

### 2.1 Silniční daň

První daň, která většinu napadne v souvislosti s osobními automobily, je silniční daň, kterou upravuje zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Poslední aktualizací je zákon č. 246/2008 Sb., který nabyl účinnosti dne 4. července 2008.

#### 2.1.1 Předmět daně

Osobní automobil je předmětem daně, pokud je:

- registrován v ČR,
- provozován v ČR,
- používán k podnikání. [12]

První dvě podmínky splňují automobily jak od občanů, tak od podnikatelských subjektů. Proto je důležitá zejména třetí podmínka, která nám určí, že daň platí pouze ti, kteří automobil používají k podnikatelské činnosti.

Příklady:<sup>9</sup>

Pokud právnická osoba má automobil zařazený ve svém obchodním majetku, odepisuje jej, ale jinak ho nepoužívá, protože není v provozuschopném stavu, neplatí za tento automobil silniční daň, protože nesplňuje výše uvedenou poslední podmínku.

---

<sup>9</sup> Zpracováno podle: JANOUŠEK, K. Daň silniční : s komentářem. 2008. s. 13–14

Podnikatel si vypůjčí osobní automobil ze Slovenska, se Slovenskou SPZ a používá ho k podnikání v ČR. Ani v tomto případě nebude automobil předmětem daně, protože nesplňuje podmínku registrace v ČR.

### 2.1.2 Osvobození od daně

I když osobní automobil splňuje všechny výše uvedené podmínky, přesto může být od placení daní osvobozen. To se týká především aut s některým z alternativních pohonů a tzv. hybridů. Je tomu tak proto, že tyto auta mají sníženou tvorbu emisí. Konkrétně jsou to automobily na:

- elektrický pohon,
- hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor,
- zkapalněný ropný plyn (LPG) nebo stlačený zemní plyn (CNG),
- kombinaci benzínu a ethanolu 85 (E85). [12]

### 2.1.3 Poplatníci

Obecně se dá říci, že poplatníkem daně je provozovatel vozidla, zapsaný v technickém průkazu. Pokud tato osoba zemřela, zanikla nebo byla zrušena, stává se poplatníkem daně uživatel vozidla. [12]

Výjimkou je, pokud zaměstnavatel vyplácí svému zaměstnanci cestovní náhrady za použití osobního automobilu, a zároveň zaměstnanci, jako provozovateli vozidla, nevznikla povinnost platit daň, pak se poplatníkem daně stává zaměstnavatel. [12]

Poplatníkem je také „osoba, která používá vozidlo registrované a určené jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba“<sup>10</sup>, nebo „stálá provozovna nebo jiná organizační složka osoby se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí.“<sup>11</sup>

Pokud je u stejného vozidla více poplatníků, platí daň společně a nerozdílně. [12]

---

<sup>10</sup> Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění p. p., § 4, odst. 2, písm. b)

<sup>11</sup> tamtéž, § 4, odst. 2, písm. c)

## 2.1.4 Základ daně a sazba

Základ daně je odvozován od zdvihového objemu motoru a sazby se pohybují od 1 200 Kč do 4 200 Kč za rok, jak ukazuje následující tabulka.

**Tabulka 1: Sazba silniční daně** (Zdroj: Zpracováno podle [12])

Zdvihový objem motoru (cm <sup>3</sup> )		Roční sazba daně (Kč)	1/12 roční sazby daně (Kč)
od	do		
0	800	1 200	100
800	1 250	1 800	150
1 250	1 500	2 400	200
1 500	2 000	3 000	250
2 000	3 000	3 600	300
3 000	-	4 200	350

V případě že je poplatníkem daně zaměstnavatel, může, je-li to pro něj výhodnější, zvolit sazbu 25 Kč za každý den použití zaměstnaneckých vozidel. [12]

Za vozidla, která byla používána jen část zdaňovacího období, se platí daň ve výši 1/12 za každý měsíc, ve kterém splnila všechny výše uvedené podmínky. [12]

*„Snížení uplatníme u vozidel, od jejichž první registrace k silničnímu provozu (doma i v zahraničí) neuplynulo devět let. Sazbu daně snížíme:*

- o 48 % po dobu 36 kalendářních měsíců od data první registrace,
- o 40 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců a
- o 25 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců<sup>12</sup>.

*„Snížení sazby daně se nevztahuje na vozidla registrovaná od 1. ledna 1999, jejichž provozovatelem byla do té doby Armáda České republiky.“<sup>13</sup>*

<sup>12</sup> KONEČNÁ, J. Silniční daň za rok 2009,2010 [online]. Aktualizováno 05-01-2010 [cit. 12-05-2010]. Dostupný z [www: <http://www.jakpodnikat.cz/silnicni-dan.php>](http://www.jakpodnikat.cz/silnicni-dan.php)

<sup>13</sup> Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění p. p., § 6, odst. 6

U vozidel dovezených ze zahraničí musí poplatník daně prokázat nárok na snížení potvrzením nebo jiným dokladem o první registraci vozidla. [12]

Sazba daně se naopak zvyšuje o 25 % u vozidel registrovaných poprvé v ČR nebo v zahraničí do 31. prosince 1989. [12]

Vypočtená daň a sleva na dani se zaokrouhluje na celé koruny nahoru za každé vozidlo samostatně. [12]

### **2.1.5 Vznik a zánik daňové povinnosti**

Daňová povinnost vzniká počínaje kalendářním měsícem, ve kterém byly splněny všechny podmínky, podle kterých je vozidlo předmětem daně. [12]

U těchto vozidel daňová povinnost zaniká v kalendářním měsíci, v němž vozidlo přestalo splňovat výše uvedené podmínky. Pokud však došlo ke změně v osobě poplatníka, zaniká daňová povinnost již měsícem, který předchází měsíci, ve kterém přešla daňová povinnost na nového poplatníka. [12]

Daňová povinnost novému poplatníkovi vzniká měsícem, kdy nechal zapsat změnu provozovatele v registru silničních vozidel a v technickém průkazu vozidla. Aby však záměrně nedocházelo k pozdnímu zaregistrování a tím pádem k pozdějšímu začátku placení silniční daně, počítá se zde se zákonnou lhůtou k registraci 10 dnů od prodeje vozidla. I když dojde k pozdější registraci, nový poplatník měl platit daň už v kalendářním měsíci, kdy uplynula tato lhůta. [12]

Z uvedeného vyplývá, že daňová povinnost vzniká vždy v kalendářním měsíci, kdy byly splněny všechny podmínky, a zaniknout může dvěma různými způsoby. Buď auto prodáme osobě, která má povinnost platit daň a pak naše platební povinnost zaniká již měsícem předcházejícím měsíci, ve kterém došlo k zápisu změny v registru silničních vozidel, nebo auto prodáme osobě, která nemá povinnost platit silniční daň, popř. automobil vyřadíme z obchodního majetku, bez přechodu práv na nového vlastníka, a v tomto případě jsme povinni platit silniční daň i v měsíci vyřazení nebo prodeje.

## 2.1.6 Zálohy na daň

Zálohy na daň se zaokrouhlují za jednotlivá vozidla na celé koruny nahoru. Termíny placení záloh a rozhodné období, za které se platí, jsou uvedeny v následující tabulce.

**Tabulka 2: Zálohy na silniční daň** (Zdroj: Zpracováno podle [12])

Termín zálohy	Rozhodné období
15. duben	leden – březen
15. červenec	duben – červen
15. říjen	červenec – září
15. prosinec	říjen – listopad

*„Zálohy na daň se vypočtou ve výši 1/12 příslušné roční sazby daně za každý kalendářní měsíc, ve kterém u vozidla trvala, vznikla nebo zanikla daňová povinnost v rozhodném období.“<sup>14</sup>*

V případě, kdy je poplatníkem zaměstnavatel, za osobní automobily použité zaměstnancem, může zálohu vypočíst i podle § 6 odst. 4, tj. 25 Kč za den. Přičemž nesmí zvolený způsob po celé zdaňovací období měnit. Zálohy na daň se neplatí u vozidel osvobozených od daně. Poplatník musí vést evidenci o zaplacené dani a zálohách na daň podle jednotlivých vozidel. Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok. [12]

## 2.1.7 Přestavba vozidla

Pokud v průběhu zdaňovacího období provedeme přestavbu vozidla, která má za následek změnu základu daně a roční sazby daně, v tomto zdaňovacím období se daňová povinnost nemění. [12]

---

<sup>14</sup> Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění p. p., § 10, odst. 2

### **2.1.8 Daňové přiznání**

Daňové přiznání se podává po skončení zdaňovacího období a to nejpozději do 31. ledna. Do tohoto data se daňové přiznání podává i v případech, kdy za poplatníka zpracovává přiznání daňový poradce, nebo kdy se poplatníkům úpadek nebo hrozící úpadek řeší v insolvenčním řízení. V přiznání se také uvádějí vozidla osvobozená od daně. [12]

Ve výše uvedeném termínu musí poplatník daň sám vypočítat a zaplatit správci daně. Zaměstnavatel, který platí daň za svého zaměstnance, si může vybrat z obou možností placení daně, nezávisle na tom, kterou použil při placení záloh. Zvolenou sazbu ale u téhož automobilu nelze kombinovat. [12]

### **2.1.9 Souhrnný příklad**

Vypočítáme silniční daň za rok 2009 u fiktivní firmy ABC, s. r. o., která vlastní 4 osobní automobily. Je to Škoda Octavia, která byla koupena v únoru 2009, Škoda Fabia, která byla koupena v březnu 2005 a prodána v dubnu 2009 nepodnikateli, dále Ford Fusion II, který byl koupen v lednu 2009 a prodán v listopadu 2009 podnikateli a Kia Cee'd, která byla koupena v srpnu 2008 a jako palivo používá LPG. Dále zaměstnanec firmy používal pro služební cesty automobil Renault Mégane III. Počet dnů, po které byl používán v jednotlivých měsících, obsahuje Tabulka 4.

Informace o všech automobilech, včetně zdvihového objemu motoru a data první registrace, obsahuje následující tabulka.

**Tabulka 3: Přehled automobilů ve firmě (Zdroj: Vlastní zpracování)**

Č.	Název	SPZ	Zdvihový objem (ccm)	Palivo	Datum		
					první reg.	koupě	prodeje
1	Škoda Octavia	2T1 3542	1 896	Nafta	5/2003	2/2009	---
2	Škoda Fabia	1T4 8945	1 422	Nafta	9/2002	3/2005	4/2009
3	Ford Fusion	3T2 6802	3 448	Natural 95	1/2009	1/2009	11/2009
4	Kia Cee'd	4T1 3287	1 591	LPG	7/2007	8/2008	---
5	Renault Mégane	1T2 1295	1 590	Natural 95	6/2008	---	---

**Tabulka 4: Počet dnů využívání pro služební cestu (Zdroj: Vlastní zpracování)**

Měsíc	Počet dnů
Leden	3
Únor	5
Březen	8
Duben	1
Květen	7
Červen	6
Červenec	1
Srpen	4
Září	3
Říjen	6
Listopad	9
Prosinec	8
Celkem	61

Výpočet:

Automobil č. 1 má zdvihový objem motoru 1 896 ccm a proto u něj sazba daně činí 3 000 Kč. Protože k první registraci vozidla došlo v květnu 2003, má firma nárok na slevu. V únoru, březnu a dubnu tato sleva činí 40 %, takže výsledná snížená roční sazba činí 1 800 Kč, v dubnu automobil dosáhne 72 měsíců od první registrace a proto po zbytek roku má nárok na slevu pouze 25 % což je 2 250 Kč za rok.

Automobil č. 2 má zdvihový objem motoru pouze 1 422 ccm, takže roční sazba daně je 2 400 Kč. K první registraci vozidla došlo již v září 2002 a proto má firma nárok na slevu pouze 25 %, takže snížená sazba daně je 1 800 Kč za rok. Firma tento automobil v dubnu prodala osobě, která nemá povinnost platit silniční daň, a proto ji firma musí ještě za duben zaplatit.

Automobil č. 3 patří podle objemu motoru do nejvyšší kategorie a roční sazba daně proto činí 4 200 Kč. Protože je to nový automobil, má nárok na snížení sazby daně o 48 %, takže výsledná daňová povinnost je 2 184 Kč za rok. V listopadu byl automobil prodán osobě, která má dále povinnost platit silniční daň, proto za něj firma daň naposledy zaplatí za říjen, v listopadu už daň bude platit nový vlastník.

Automobil č. 4 používá jako palivo LPG a proto je od daně osvobozen.

Pátý automobil není v obchodním majetku firmy, ale je vlastnictvím zaměstnance, který ho používá na služební cesty, proto za něj firma musí platit silniční daň. Při platbě první zálohy se firma rozhodla pro roční sazbu daně, protože byla nižší. Touto metodou daň za první tři měsíce činila daň 390 Kč, naproti tomu, při použití sazby 25 Kč/den by firma zaplatila 400 Kč. Při ročním zúčtování však firma zjistila, že by pro ni byla výhodnější druhá možnost, a protože zákon při podání daňového přiznání umožňuje změnu vybrané metody, vypočítala výslednou daňovou povinnost jako 61 dní × 25 Kč na 1 525 Kč.

**Tabulka 5: Výpočet záloh a celkové daňové povinnosti, v Kč (Zdroj: Vlastní zpracování)**

Č.	Roční sazba daně	Roční sazba daně snížená	Zálohy na daň				Celková daňová povinnost
			do 15.4.	do 15.7.	do 15.10.	do 15.12.	
1	3 000	1 800 (2 250)	300	525	563	375	1 950
2	2 400	1 800	450	150	---	---	600
3	4 200	2 184	546	546	546	182	1 820
4	Osvobozeno						
5	3 000	1 560	390	390	390	260	1 525
Σ	---	---	1 686	1 611	1 499	817	5 895

V tabulce je přehledně zobrazeno kolik firma musí zaplatit k datům výběru záloh. Celkem firma na zálohách zaplatí 5 613 Kč. Vypočtená celková daňová povinnost však činí 5 895 Kč a proto firma spolu s podáním přiznáním k dani silniční doplatí do konce ledna 282 Kč.

V příloze č. 1 je vyplněné přiznání k dani silniční k tomuto příkladu.

## 2.2 Daň z přidané hodnoty

Zákon o DPH (č. 235/2004 Sb.) je velmi rozsáhlý a upravuje rozličné skutečnosti. Proto se zaměřím pouze na ty paragrafy a jejich části, které jsou potřebné pro správné určení daňové povinnosti týkající se osobních automobilů.

### 2.2.1 Předmět daně

Předmětem daně je mimo jiné:

- dodání zboží za úplatu osobou povinnou k dani v rámci uskutečňování ekonomické činnosti, s místem plnění v tuzemsku,

- poskytnutí služby za úplatu osobou povinnou k dani v rámci uskutečňování ekonomické činnosti, s místem plnění v tuzemsku,
- dovoz zboží s místem plnění v tuzemsku,
- pořízení zboží z jiného členského státu EU za úplatu, uskutečněné v tuzemsku osobou povinnou k dani v rámci uskutečňování ekonomické činnosti nebo právnickou osobou, která nebyla založena nebo zřízena za účelem podnikání,
- pořízení nového dopravního prostředku z jiného členského státu EU za úplatu osobou nepovinnou k dani. [14]

Zde je vhodné upozornit na poslední odrážku, ze které vyplývá, že v tomto konkrétním případě má povinnosti zaplatit DPH i osoba, která jinak tuto povinnost nemá – je osobou nepovinnou k dani.

Dále je v zákoně staveno, co předmětem daně není. Patří zde *„pořízení zboží z jiného členského státu, s výjimkou pořízení nového dopravního prostředku nebo zboží, které je předmětem spotřební daně,*

- *jestliže dodání tohoto zboží v tuzemsku by bylo osvobozeno od daně podle § 68 odst. 1 až 9,*
- *pokud je pořízení zboží uskutečněno osobou osvobozenou od uplatňování daně podle § 6 nebo právnickou osobou, která nebyla založena nebo zřízena za účelem podnikání a která není plátcem nebo osobou identifikovanou k dani, nejedná se o pořízení zboží podle písmene a), a celková hodnota pořízeného zboží bez daně nepřekročila v běžném kalendářním roce částku 326 000 Kč a tato částka nebyla ani překročena v předcházejícím kalendářním roce; do stanovené částky se nezapočítává hodnota nového dopravního prostředku a hodnota zboží, které je předmětem spotřební daně, při pořízení z jiného členského státu, nebo*
- *jestliže se jedná o pořízení použitého zboží, uměleckého díla, sběratelského předmětu nebo starožitnosti při dodání obchodníkem z jiného členského státu,*

*pokud je dodání tohoto zboží předmětem daně s použitím zvláštního režimu v členském státě zahájení odeslání nebo přepravy tohoto zboží, obdobně jako v § 90.*<sup>15</sup>

## **2.2.2 Osoba povinná k dani**

Osobou povinnou k dani je fyzická nebo právnická osoba, která uskutečňuje ekonomickou činnost. Osvobozené jsou osoby, které mají sídlo nebo místo podnikání v tuzemsku a jejichž obrat nepřesáhl 1 000 000 Kč za 12 bezprostředně přecházejících po sobě jdoucích měsíců. [14]

## **2.2.3 Plátce**

Plátcem se stává osoba povinná k dani, pokud přesáhne obrat 1 000 000 Kč za 12 bezprostředně předcházejících po sobě jdoucích měsíců, od prvního dne třetího měsíce následujícím po měsíci, ve kterém překročila stanovený obrat. Registrovat se musí do 15 dnů po skončení měsíce, ve kterém překročila stanovený obrat. [14]

Plátcem se také, mimo jiné, stává osoba povinná k dani, která pořizuje zboží z jiného členského státu, pokud hodnota pořízeného zboží bez daně přesáhne částku 326 000 Kč za běžný kalendářní rok. Do celkové částky se nezapočítává hodnota nového dopravního prostředku a hodnota zboží, které je předmětem spotřební daně. [14]

Osoba povinná k dani, která pořizuje z jiného členského státu nový dopravní prostředek nebo zboží, které je předmětem spotřební daně, se stává plátcem dnem prvního pořízení tohoto zboží. [14]

---

<sup>15</sup> Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění p. p., § 2 odst. 2

## 2.2.4 Sazby

Do 31. prosince 2009 byla základní sazba DPH 19 % a snížená 9 %. Od 1. ledna 2010 se obě sazby zvýšily o jedno procento. Nyní je základní sazba 20 % a snížená 10 %.  
[14]

## 2.2.5 Dopravní prostředek a nový dopravní prostředek

Dopravním prostředkem je „vozidlo nebo jiný dopravní prostředek anebo zařízení, určené k přepravě osob nebo zboží z jednoho místa na jiné a obvykle užívané k uskutečnění přepravní služby“<sup>16</sup>.

Pojem nový dopravní prostředek se pak rozděluje do tří skupin – vozidla, lodě a letadla. Pro naše účely je důležité zejména rozpoznat nové vozidlo, tím je vozidlo s obsahem válců větším než 48 cm<sup>3</sup> nebo výkonem větším než 7,2 kW, pokud

- bylo dodáno do 6 měsíců od prvního uvedení do provozu nebo
- má najeto méně než 6000 km. [14]

*„Pokud dopravní prostředek nesplňuje ani jednu z obou stanovených podmínek, jedná se o použité zboží; u kterého se uplatňuje buď běžný režim uplatnění daně na výstupu (pokud je při pořízení možné uplatnit nárok na odpočet daně), nebo se uplatňuje při zdanění zvláštní režim podle § 90 zákona. Při pořízení použitého zboží vč. dopravních prostředků soukromou osobou nebo i plátcem daně nebo osobou identifikovanou k dani od soukromé osoby, se při pořízení daň neuplatňuje, stejně tak, jako při pořízení od osoby nepovinné k dani, která je registrována k dani.“<sup>17</sup>*

Osobním automobilem je „dopravní prostředek, který má v technickém osvědčení nebo technickém průkazu zapsanou kategorii M1 nebo M1G“<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění p. p., § 4 odst. 3

<sup>17</sup> GALOČÍK, S., PAIKERT, O. DPH 2010 : výklad s příklady. 2010. s. 19.

<sup>18</sup> Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění p. p., § 4 odst. 3

## **2.2.6 Místo plnění**

### **2.2.6.1 Místo plnění při dodání zboží**

Při dodání zboží bez odeslání, nebo přepravy (tzv. pultový prodej), je místem plnění místo, kde se zboží nachází v době prodeje. [14]

Pokud je zboží odesláno nebo přepraveno, je místem plnění místo, kde přeprava zboží začíná. Pokud odeslání nebo přeprava zboží začíná ve třetí zemi je místem plnění členský stát, ve kterém vznikla daňová povinnost při dovozu zboží. [14]

### **2.2.6.2 Místo plnění při poskytnutí služby**

Při poskytnutí služby osobě povinné nebo nepovinné k dani je místem plnění místo, kde má tato osoba sídlo nebo místo podnikání. Pokud je služba poskytnuta provozovně osoby povinné k dani nebo prostřednictvím provozovny osoby povinné k dani, je místem plnění místo, kde je tato provozovna umístěna. [14]

### **2.2.6.3 Místo plnění při poskytnutí krátkodobého nájmu dopravního prostředku**

Místem plnění v tomto případě je místo, kde je dopravní prostředek skutečně předán zákazníkovi do držení nebo užívání. Krátkodobým nájmem se rozumí nepřetržité držení nebo užívání nepřesahující 30 dní. [14]

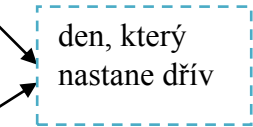
### **2.2.6.4 Místo plnění při poskytnutí nájmu dopravního prostředku**

Pokud je při stanovení místa plnění u služby nebo u krátkodobého nájmu dopravního prostředku místo plnění stanoveno v tuzemsku a ke skutečnému užití nebo spotřebě dochází ve třetí zemi, místem plnění je třetí země, pokud je naopak stanoveno ve třetí zemi a ke skutečnému užití dochází v tuzemsku, je místem plnění tuzemsko. [14]

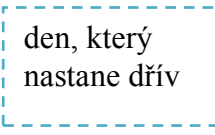
## 2.2.7 Dodání a pořízení nových dopravních prostředků uvnitř území Evropského společenství

### 2.2.7.1 Den prvního uvedení do provozu

Za den prvního uvedení do provozu se považuje den, kdy

- bylo vozidlo registrováno k provozu ve státu výrobce, nebo
  - nastala povinnost toto vozidlo ve státu výrobce registrovat.
- 

Pokud není povinnost registrovat vozidlo ve státu výrobce, pak je to den, kdy

- bylo vozidlo odvezeno kupujícím nebo vlastníkem, nebo
  - den dodání kupujícímu nebo jeho vlastníkov, nebo
  - kupující nebo vlastník s ním mohl nakládat,
  - bylo použito pro předváděcí účely.
- 

Pokud není stanoven ani jeden výše uvedený den, pak se za den prvního uvedení do provozu považuje den, kdy byl vystaven doklad o prodeji. [14]

### 2.2.7.2 Pořizovatelem je plátce

V případě, že nový automobil pořizuje plátce od osoby registrované k dani v jiném členském státě, jedná se o pořízení zboží z jiného členského státu. Pokud jej pořizuje od osoby, která není registrovaná, jedná se taktéž o pořízení zboží z jiného členského státu, s místem plnění v tuzemsku. [14]

### 2.2.7.3 Pořizovatelem je neplátce

Osoba, která není plátcem DPH a pořizuje nový dopravní prostředek z jiného členského státu, je povinna podat hlášení o pořízení nového automobilu do 10 dnů od pořízení. Na

základě podaného daňového přiznání pak správce daně vyměří částku daně, kterou je neplátce povinen do 25 dnů zaplatit. [14]

#### **2.2.7.4 Dodavatelem je plátce**

Pokud plátce dodává nový dopravní prostředek osobě, která není registrována v jiném členském státě, uskutečňuje plnění osvobozené od daně s nárokem na odpočet, pokud je nový dopravní prostředek přemístěn do jiného členského státu a plátce společně s pořizovatelem předloží příslušnému správci daně hlášení o dodání nového dopravního prostředku ve lhůtě pro podání daňového přiznání, ke kterému přiloží kopii vystaveného daňového dokladu. [14]

#### **2.2.7.5 Dodavatelem je neplátce**

Neplátce, který příležitostně dodá nový dopravní prostředek, může uplatnit nárok na odpočet daně, kterou zaplatil při nabytí, dovozu nebo pořízení nového dopravního prostředku z jiného členského státu, a to maximálně do výše daně, kterou by byl povinen odvést plátce daně, pokud by dodání bylo zdanitelným plněním v tuzemsku. Nárok na odpočet může uplatnit v daňovém přiznání do 10 dnů ode dne dodání nového dopravního prostředku. [14]

### **2.2.8 Manažerská vozidla z pohledu DPH**

Manažerským vozidlem je zde myšleno vozidlo, které je poskytováno zaměstnanci i pro soukromé účely. Z hlediska DPH má zaměstnavatel dvě možnosti jak se k takovému vozidlu zachovat.

Pokud již dopředu ví, že kupované vozidlo bude využíváno zaměstnanci i pro soukromé účely, může už při nákupu uplatnit nárok na odpočet DPH pouze v poměrné výši. Ovšem je tu problém, že nikdy nemůže dopředu přesně vědět, nakolik bude automobil používán pro soukromé účely, a tudíž jak velký poměr má uplatnit. [19]

Druhá možnost je brát poskytnutí vozidla zaměstnanci i pro soukromé účely jako poskytnutí služby pro účely nesouvisející s ekonomickou činností plátce (§ 14 odst. 4 písm. a) ZDPH) a odvést z ní DPH. Podle § 36 odst. 6 písm. b) ZDPH je základem daně v těchto případech výše celkových nákladů vynaložených na poskytnutí služby ke dni uskutečnění zdanitelného plnění. Plátce tak může vyčíslit celkové náklady na provoz vozidla např. ve vazbě na jeden ujetý km. Poté vynásobí tuto částku celkovým počtem kilometrů ujetých pro soukromé účely a přizná daň na výstupu. [19]

## **2.3 Daň z příjmů**

Jak už název napovídá, tato daň se vybírá z příjmů jak fyzických tak právnických osob a je upravena zákonem č. 586/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

V první části, týkající se fyzických osob, se zaměřím na poskytování motorového vozidla bezplatně zaměstnanci zaměstnavatelem pro služební i soukromé účely. Dále pak se podívám na příjmy z trvalého a příležitostného pronájmu movitých věcí.

Ve druhé části se zákon zabývá dani z příjmů právnických osob.

A nakonec nejdůležitější část, ve které jsou společná ustanovení. Zde se budu věnovat uznaným a neuznaným výdajům (nákladům). Mimo jiné se podívám na odpisy hmotného majetku, kde nezapomenu zmínit nově zařazené mimořádné odpisy u nového hmotného majetku, a také samozřejmě upozorním na změnu v zákoně, díky níž můžeme uplatnit paušální výdaje na dopravu.

### **2.3.1 Daň z příjmů fyzických osob**

#### **2.3.1.1 Poplatníci**

Daňovou povinnost ze všech příjmů na území České republiky i ze zahraničí mají fyzické osoby, které se zde obvykle zdržují, tj. daňoví rezidenti. Ostatní osoby, žijící

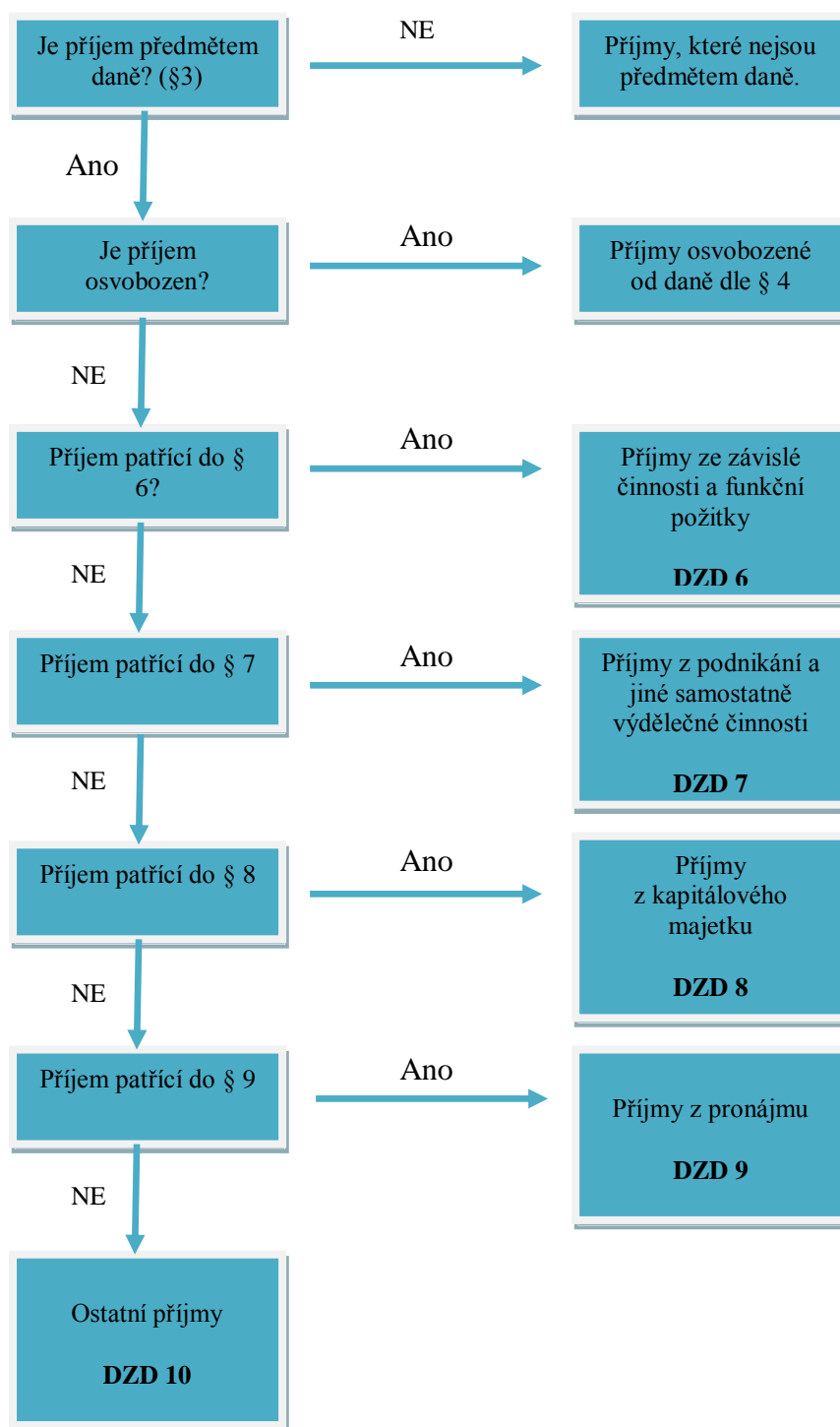
v ČR pouze část roku, tj. daňoví nerezidenti, mají daňovou povinnost pouze z příjmů na území ČR. [13]

### **2.3.1.2 Předmět daně, osvobození**

Předmětem daně podle ZDP jsou:

- příjmy ze závislé činnosti a funkční požitky – § 6,
- příjmy z podnikání a jiné samostatné výdělečné činnosti – § 7,
- příjmy z kapitálového majetku – § 8,
- příjmy z pronájmu – § 9,
- ostatní příjmy – § 10. [13]

Každý příjem musíme posuzovat samostatně. Při rozhodování kam daný příjem zařadit je vhodné řídit se následujícím obrázkem, který srozumitelně vysvětluje metodiku zařazování příjmů fyzických osob.



Obrázek 2: Rozbor jednotlivých příjmů z hlediska daně z příjmů fyzických osob (Zdroj: [5], str. 26)

Jak ukazuje obrázek, nejdříve vyřadíme příjmy, které nejsou předmětem daně, nebo které jsou od daně osvobozeny. Poté se při rozhodování, do kterého paragrafu daný příjem zařadíme, řídíme výše uvedeným algoritmem. Nejprve zjistíme, zda zkoumaný příjem patří do § 6. Pokud ano, máme výsledek, pokud ne, pokračujeme posouzením, zda patří do § 7, poté do § 8 a § 9. Když nevyhovuje ani jednomu z těchto paragrafů, zařadíme příjem do § 10.

Pokud se budeme věnovat pouze osobním automobilům, pak do příjmů ze závislé činnosti a funkčních požitků zařadíme bezplatné používání motorového vozidla zaměstnancem pro služební i soukromé účely. Do příjmů z podnikání a samostatné výdělečné činnosti patří klasický nákup a prodej automobilu, jeho odepisování a náklady s ním související. Do příjmů z kapitálového majetku se automobil nedá zařadit, proto bude tato část vynechána. Do příjmů z pronájmu a ostatních příjmů můžeme zařadit dlouhodobý a krátkodobý pronájem automobilů, kdy ho kam zařadíme, vysvětlím v další části této kapitoly.

Osobní automobil může být od daně z příjmů osvobozen, pokud doba mezi jeho nabytím a prodejem přesáhne 1 rok. Pokud byl automobil zahrnut do obchodního majetku pro výkon podnikatelské nebo jiné samostatně výdělečné činnosti poplatníka, pak se na něj osvobození vztahuje až po 5 letech od jeho vyřazení z obchodního majetku. [13]

### **2.3.1.3 Příjmy ze závislé činnosti a funkční požitky**

Tyto příjmy jsou upraveny v § 6. Nás tady zajímá především odstavec 6, který upravuje bezplatné poskytování motorových vozidel zaměstnanci. Použijí zde citaci přímo ze zákona:

*„Poskytuje-li zaměstnavatel zaměstnanci bezplatně motorové vozidlo k používání pro služební i soukromé účely, považuje se za příjem zaměstnance částka ve výši 1 % vstupní ceny vozidla za každý i započatý kalendářní měsíc poskytnutí vozidla. Jde-li o najaté vozidlo, vychází se ze vstupní ceny vozidla u původního vlastníka, a to i v případě, že dojde k následné koupi vozidla. Pokud ve vstupní ceně není zahrnuta daň z přidané hodnoty, pro účely tohoto ustanovení se o tuto daň zvýší. Je-li částka, která se*

*posuzuje jako příjem zaměstnance za každý i započatý kalendářní měsíc poskytnutí vozidla, nižší než 1 000 Kč, považuje se za příjem zaměstnance částka ve výši 1 000 Kč. Poskytne-li zaměstnavatel zaměstnanci bezplatně v průběhu kalendářního měsíce postupně za sebou více motorových vozidel k používání pro služební i soukromé účely, považuje se za příjem zaměstnance částka ve výši 1 % z nejvyšší vstupní ceny motorového vozidla. Poskytne-li zaměstnavatel zaměstnanci bezplatně v průběhu kalendářního měsíce více motorových vozidel současně, považuje se za příjem zaměstnance částka ve výši 1 % z úhrnu vstupních cen všech motorových vozidel používaných pro služební i soukromé účely. Vstupní cenou vozidla se pro účely tohoto ustanovení rozumí vstupní cena uvedená v § 29 odst. 1 až 9.“<sup>19</sup>*

Z uvedeného vyplývá, že ze vstupní ceny automobilu (včetně DPH), který zaměstnanec používá i pro soukromé účely, vypočteme 1 % (min. 1 000 Kč) a tuto vypočtenou částku připočteme k příjmu zaměstnance. Z této nově získané částky pak vypočteme sociální a zdravotní pojištění a také základ daně. Jak je vidět, z částky rovnající se 1 % z vstupní ceny automobilu musíme odvést jak sociální a zdravotní pojištění, tak nám také zvyšuje základ daně pro výpočet zálohy na daň.

V následující tabulce ukážu, jak se změní čistý příjem zaměstnance, pokud mu bude umožněno zaměstnavatelem používat automobil i pro soukromé účely. Pro následující výpočet budu uvažovat, že výše příjmu zaměstnance z pracovního poměru je 20 000 Kč, podepsal prohlášení k dani a vstupní cena automobilu včetně DPH je 580 000 Kč. Uvedené sazby jsou pro rok 2010. Varianta A ukazuje výpočet, pokud zaměstnanec nemá k dispozici automobil i pro soukromé účely, varianta B pak pokud ho k dispozici má.

---

<sup>19</sup> Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění p. p., § 6, odst. 6

**Tabulka 6: Výpočet daně u zaměstnance ve dvou variantách, v Kč (Zdroj: Vlastní zpracování)**

	<b>Varianta A</b>	<b>Varianta B</b>
<b>Příjem</b>	20 000	25 800
<b>Zdravotní pojistné (4,5 %)</b>	900	1 161
<b>Sociální pojistné (6,5 %)</b>	1 300	1 677
<b>Základ daně</b>	26 800	34 572
<b>Základ daně zaokrouhlený</b>	26 800	34 600
<b>Vypočtená záloha na daň</b>	4 020	5 190
<b>Měsíční sleva na dani na poplatníka</b>	2 070	2 070
<b>Skutečně sražená záloha na daň</b>	1 950	3 120
<b>Čistý příjem zaměstnance</b>	15 850	14 042

Jak je vidět, ačkoli se jedná o bezplatné používání automobilu i pro soukromé účely, nedá se říci, že by to zaměstnance nic nestálo. Ve skutečnosti přijde o část své čisté mzdy, v tomto konkrétním případě o 1 808 Kč za měsíc, takže by měl dobře zvážit, zda se mu takové využívání služebního automobilu vyplatí.

#### **2.3.1.4 Příjmy z podnikání**

Pod tímto zkráceným pojmem jsou myšleny nejen příjmy z podnikání, ale i z jiné samostatně výdělečné činnosti, které jsou vyjmenovány v § 7.

Dílčí základ daně za § 7 se vypočítá jako příjmy mínus výdaje prokazatelně vynaložené na dosažení, zajištění a udržení příjmu. Pokud poplatník nechce využít skutečně vynaložené výdaje, může výdaje uplatnit paušálně procentem z příjmů, přičemž toto rozhodnutí nelze zpětně změnit. Pro rok 2010 činí tyto výdaje:

- **80 %** z příjmů ze zemědělské výroby, lesního a vodního hospodářství a živností řemeslných,
- **60 %** z příjmů ze živností, mimo živností řemeslných,

- **40 %** z příjmů z jiného podnikání podle zvláštních předpisů, příjmy z užití nebo poskytnutí práv z průmyslového nebo jiného duševního vlastnictví, autorských práv včetně práv příbuzných právu autorskému a to včetně příjmů z vydávání, rozmnožování a rozšiřování literárních a jiných děl vlastním nákladem, mimo příjmů, ze kterých je daň vybírána zvláštní sazbou daně, příjmy z výkonu nezávislého povolání, které není živností ani podnikáním podle zvláštních předpisů, příjmy znalce, tlumočnicka, zprostředkovatele kolektivních sporů, zprostředkovatele kolektivních a hromadných smluv podle autorského zákona, rozhodce za činnost podle zvláštních právních předpisů a příjmy z činnosti insolvenčního správce, včetně příjmů z činnosti předběžného správce, odděleného insolvenčního správce a zvláštního insolvenčního správce, které nejsou živností ani podnikáním podle zvláštního právního předpisu. [13]

Ve výdajích stanovených procentem z příjmů jsou zahrnuty veškeré výdaje, např. i odpisy majetku. [10]

#### **2.3.1.5 Příjmy z pronájmu**

Do § 9 patří příjmy z pronájmu movitých i nemovitých věcí, kromě příležitostného pronájmu, který je upraven v § 10. Správné rozhodnutí, zdali je pronájem trvalý nebo příležitostný je důležité. Při dlouhotrvajícím, který zařadíme do § 9, můžeme uplatnit buď výdaje skutečně vynaložené, nebo 30 % z dosažených příjmů. Naproti tomu u příležitostného pronájmu, který je v § 10, můžeme uplatnit pouze skutečně vynaložené výdaje, ale pokud příjmy z tohoto pronájmu nepřesáhnou 20 000 Kč, jsou osvobozeny od daně z příjmu.

#### **2.3.1.6 Základ daně a daňová ztráta**

Zjednodušeně se dá říci, že se základ daně vypočítá jako příjmy minus výdaje, popř. výnosy minus náklady u poplatníků vedoucích účetnictví. Základ daně se vypočítává vždy pro jedno zdaňovací období, kterým je u daní z příjmů fyzických osob kalendářní rok. Ne všechny výdaje jsou však uznatelné pro výpočet základu daně. Mezi uznatelné náklady související s automobily patří především odpisy, zůstatková cena hmotného

majetku, výdaje na pracovní cesty, škody vzniklé v důsledku živelných pohrom a paušální výdaj na dopravu silničním motorovým vozidlem. Všem těmto nákladům se budu věnovat v kapitole o společných ustanoveních.

Daňová ztráta vzniká, pokud náklady (výdaje) převýší výnosy (příjmy). Daňová ztráta nám může vzniknout pouze v § 7 a § 9 ZDP a můžeme ji odečíst od základu daně nejdéle v 5 zdaňovacích obdobích.

### **2.3.1.7 Nezdánitelná část základu daně**

V § 15 ZDP je vypsáno, co vše si můžeme odečíst od základu daně. Jsou to především dary, u kterých je důležité komu jsme je poskytli, kde tato osoba sídlí, kolik činila hodnota daru a jaká je výše našeho základu daně. Dále pak úroky z úvěrů ze stavebního spoření, z hypotečního úvěru nebo z úvěru poskytnutého na bytové potřeby, u všech jsou přesně vymezené podmínky, za kterých si můžeme určitou část odečíst od základu daně. V neposlední řadě si můžeme odečíst zaplacený příspěvek na penzijní pojištění a soukromé životní pojištění, u obou jsou uvedené maximální částky, které si můžeme odečíst. Dále lze odečíst zaplacené členské příspěvky a úhrady za zkoušky ověřující výsledky dalšího vzdělávání.

### **2.3.1.8 Sazba daně**

*„Daň ze základu daně sníženého o nezdanitelnou část základu daně (§ 15) a o odčitatelné položky od základu daně (§ 34) zaokrouhleného na celá sta Kč dolů činí 15 %.“<sup>20</sup>*

### **2.3.1.9 Slevy na dani**

Po vypočtení daně můžeme uplatnit slevy na dani podle § 35ba. Pro přehlednost všechny slevy uvádím v následující tabulce.

---

<sup>20</sup> Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění p. p., § 16

**Tabulka 7: Slevy na dani, v Kč (Zdroj: Zpracováno podle [13])**

	Roční sleva	1/12 slevy
Na poplatníka	24 840	2 070
Na manželku/manžela	24 840	2 070
Na manželku/manžela - ZTP/P	49 680	4 140
Invalidní důchod prvního nebo druhého stupně	2 520	210
Invalidní důchod třetího stupně	5 040	420
Držitel průkazu ZTP/P	16 140	1 345
Student	4 020	335

Zvláštní slevou na dani je daňové zvýhodnění na vyživované dítě ve výši 11 604 Kč ročně. Zvláštnost spočívá v tom, že pokud je vyšší než vypočtená daňová povinnost, má poplatník nárok na daňový bonus, tzn., že mu stát vyplatí takto vzniklý rozdíl, maximálně však 52 200 Kč ročně.

## **2.3.2 Daň z příjmů právnických osob**

### **2.3.2.1 Poplatníci**

Poplatníky jsou osoby, které nejsou fyzickými osobami a organizační složky státu. Poplatníci, kteří mají sídlo v České republice, platí daň z příjmů z ČR i ze zahraničí, ostatní mají daňovou povinnost, pouze z příjmu z ČR. [13]

### **2.3.2.2 Zdaňovací období, předmět daně, osvobození od daně**

Oproti dani z příjmů fyzických osob, nemusí být u právnických osob zdaňovacím obdobím pouze kalendářní rok, ale také hospodářský rok, účetní období delší než dvanáct po sobě jdoucích měsíců nebo období od rozhodného dne fúze nebo převodu jmění na společníka anebo rozdělení obchodní společnosti nebo družstva do konce roku nebo hospodářského roku, ve kterém byly zapsány do obchodního rejstříku. [13]

Předmětem daně jsou veškeré příjmy (výnosy) z činnosti a z nakládání s majetkem, kromě příjmů uvedených v § 18 ZDP.

Osobní automobil je předmětem daně z příjmů právnických osob vždy a naproti dani z příjmů fyzických osob, nemůže být ani za žádných okolností osvobozen.

### **2.3.2.3 Základ daně a sazba daně**

Pro zjištění základu daně se vychází z výsledku hospodaření nebo z rozdílu mezi příjmy a výdaji u poplatníků, kteří nevedou účetnictví. Tento výsledek se dále snižuje nebo zvyšuje o částky uvedené v § 23 ZDP. Vzniklý základ daně se dále upravuje o položky snižující základ daně uvedené v § 20 a položky odčitatelné od základu daně z § 34. Výsledek se zaokrouhluje na tisícikoruny dolů a aplikuje se na něj sazba daně 19 % (do 31. prosince 2009 byla sazba daně 20 %).

### **2.3.3 Společná ustanovení**

Společná ustanovení jsou třetí částí zákona o daních z příjmů a jsou v ní uvedeny údaje týkající se obou předchozích částí – jak dani z příjmů fyzických osob, tak i právnických. V následujících kapitolách jsou zmíněny pouze pro nás důležité informace, které se dotýkají přímo osobních automobilů.

#### **2.3.3.1 Daňově uznatelné výdaje**

Zákon o daních z příjmů vyjmenovává daňově uznatelné výdaje (náklady) v § 24. V této souvislosti nás budou některé uznatelné výdaje (náklady) zajímat více než jiné, jsou to především:

- odpisy hmotného majetku,
- účetní odpisy hmotného majetku, který není vymezen pro účely zákona jako hmotný majetek,

- zůstatková cena hmotného majetku,
- škody (vzniklé živelnou pohromou nebo neznámým pachatelem),
- nájemné (finanční a operativní pronájem),
- vstupní cena hmotného majetku vyloučeného z odpisování,
- silniční daň,
- výdaje na pracovní cesty,
- náhrady cestovních výdajů,
- výdaje, k jejichž úhradě je poplatník povinen podle zvláštních zákonů,
- paušální výdaj na dopravu silničním motorovým vozidlem. [13]

#### **2.3.3.1.1 Odpisy osobních automobilů**

Dříve než začneme automobil odepisovat, je nutné zjistit výši vstupní ceny. Rozhodující je hranice 40 000 Kč. Většina tuto hranici přesahuje, a pak je odpisujeme podle ZDP, kde můžeme zvolit ze tří způsobů odpisů – rovnoměrné, zrychlené a mimořádné. Pokud tuto hranici nedosahují, což se může stát hlavně u starších (bazarových) aut, nelze použít daňové odpisy, avšak zákon dovozuje dát do výdajů (nákladů) odpisy účetní.

Podle přílohy č. 1 k zákonu o daních z příjmů (Třídění hmotného majetku do odpisových skupin) patří osobní automobil do druhé odpisové skupiny do položky „Dvoustopá motorová vozidla osobní“, číslo SKP 34.10.2. Doba odpisování ve druhé skupině je pět let.

### 2.3.3.1.1.1 Rovnoměrné odpisování

Tabulka 8: Sazby rovnoměrných odpisů u osobního automobilu (Zdroj: Zpracováno podle [13])

Rovnoměrný odpis	Sazba		
	v prvním roce odpisování	v dalších letech odpisování	pro zvýšenou vstupní cenu
Základní sazba	11	22,25	20
Zvýšená sazba	21	19,75	20

Základní sazbu lze použít na všechny osobní automobily. Druhá zde uvedená sazba se liší zvýšením odpisu v prvním roce odpisování o 10 %, takže se v prvním roce odpisování dostane do výdajů (nákladů) větší část vstupní ceny, než je tomu u základní sazby. Tuto zvýšenou sazbu však nemůže použít každý. U osobních automobilů lze uplatnit, jen pokud jsou používány pro silniční motorovou dopravu, pro taxislužbu, v autoškole, nebo pokud je automobil používán jako sanitní nebo pohřební vůz podle zvláštního právního předpisu. V obou případech však poplatník může odepsat maximálně 100 % vstupní ceny.

Roční odpis vypočítáme podle následujícího vzorečku:

$$\text{Odpis} = \text{vstupní cena} \times \text{sazba} / 100$$

Vypočtené odpisy se zaokrouhlují na celé koruny nahoru.

### 2.3.3.1.1.2 Zrychlené odpisování

Tabulka 9: Sazby zrychlených odpisů u osobního automobilu (Zdroj: Zpracováno podle [13])

Zrychlený odpis	Koeficient		
	v prvním roce odpisování	v dalších letech odpisování	pro zvýšenou vstupní cenu
Základní koeficient	5	6	5

Obdobně jako u rovnoměrného odpisování můžou všichni poplatníci použít základní koeficient uvedený v tabulce nad textem, liší se však způsob výpočtu. V prvním roce se odpis vypočítá následně:

$$\text{Odpis v 1. roce} = \text{vstupní cena} / \text{koeficient pro 1. rok}$$

Poplatníci, kteří využívají osobní automobil pro silniční motorovou dopravu, pro taxislužbu, v autoškole, nebo jako sanitní nebo pohřební vůz podle zvláštního právního předpisu, mohou takto vypočítaný odpis v prvním roce navýšit o 10 %. [13]

$$\text{Odpis v dalších letech} = (2 \times ZC) / (\text{koeficient pro další roky} - \text{počet let odpisování})$$

Při technickém zhodnocení na automobilu se v roce zvýšení zůstatkové ceny vypočítá odpis jako:

$$\text{Odpis v 1. TZH} = (2 \times \text{zvýšená ZC}) / \text{koeficient pro zvýšenou VC}$$

V následujících letech pak:

$$\text{Odpis pro další roky TZH} = (2 \times \text{zvýšená ZC}) / (\text{koeficient pro zvýšenou VC} - \text{počet let odpisování po navýšení o TZH})$$

Všechny vypočtené odpisy se zaokrouhlují na celé koruny nahoru.

#### **2.3.3.1.1.3 Mimořádné odpisy**

V rámci protikrizového opatření přibyl dne 20. července 2009 v zákoně nový druh odpisů – mimořádné odpisy. Lze je uplatnit pouze u první a druhé odpisové skupiny, a protože, jak již bylo řečeno výše, automobil patří do druhé odpisové skupiny, můžeme je pro výpočet použít.

Hlavní výhodou mimořádných odpisů je, že nám umožňují odepsat pořízený automobil výrazně rychleji, než u zbylých dvou způsobů. Pro jejich použití ovšem existuje několik podmínek:

- automobil musí být pořízen v období od 1. ledna 2009 do 30. června 2010,

- poplatník musí být jeho prvním vlastníkem. [13]

Pokud poplatník tyto dvě podmínky splní, může celou vstupní cenu odepsat bez přerušení za 24 měsíců, přičemž odepíše rovnoměrně:

- 60 % za prvních 12 měsíců,
- 40 % za dalších bezprostředně následujících 12 měsíců. [13]

Odpisy se stanovují s přesností na celé měsíce a začíná se odpisovat v měsíci následujícím po měsíci, v němž byly splněny podmínky pro odpisování. Odpisy se zaokrouhlují na celé koruny nahoru. Pokud je na automobilu, u kterého jsou používány mimořádné odpisy, provedeno technické zhodnocení, vstupní cena se nezvyšuje, ale dokončené technické zhodnocení se zatřídí do stejné odpisové skupiny v jaké je osobní automobil (druhá odpisová skupina), a je dále odpisováno jako samostatný majetek. [13]

Pokud by byl automobil vyřazen předčasně, pak v souladu s ustanovením Koordinačního výboru (viz [24]) lze poslední odpis uplatnit v měsíci, ve kterém byl majetek vyřazen.

#### **2.3.3.1.1.4 Příklad na odpisy**

Firma si pořídila v březnu 2009 nový osobní automobil, který ihned zařadila do užívání. Jeho vstupní cena byla 400 000 Kč. Automobil nebyl používán pro žádný z účelů, který by dovoľoval navýšit odpis v prvním roce o 10 %. V následující tabulce je provedeno srovnání všech tří metod odpisování.

**Tabulka 10: Srovnání odpisů, v Kč (Zdroj: Vlastní zpracování)**

Rok	Rovnoměrné odpisy		Zrychlené odpisy		Mimořádné odpisy	
	Odpis	ZC	Odpis	ZC	Odpis	ZC
2009	44 000	356 000	80 000	320 000	180 000	220 000
2010	89 000	267 000	128 000	192 000	180 006	39 994
2011	89 000	178 000	96 000	96 000	39 994	0
2012	89 000	89 000	64 000	32 000	---	---
2013	89 000	0	32 000	0	---	---

Výpočty:

### **Rovnoměrné odpisy**

$$\text{Rok 2009} = 400000 \times 11 / 100 = 44000$$

$$\text{Rok 2010 a další} = 400000 \times 22,25 / 100 = 89000$$

### **Zrychlené odpisy**

$$\text{Rok 2009} = 400000 / 5 = 80000$$

$$\text{Rok 2010} = 2 \times 320000 / (6-1) = 128000$$

$$\text{Rok 2011} = 2 \times 192000 / (6-2) = 96000$$

$$\text{Rok 2012} = 2 \times 96000 / (6-3) = 64000$$

$$\text{Rok 2013} = 2 \times 32000 / (6-4) = 32000$$

### **Mimořádné odpisy**

Napřed je nutné vypočítat 60 % ze 400 000, tj. 240 000, a dále rozpočítat na jeden měsíc, tj.  $240000 / 12 = 20000$ . Protože jsme automobil koupili v březnu, první odpis uplatníme v dubnu, tj. za rok 2009 devět měsíců.

$$\text{Rok 2009} = 9 \times 20000 = 180000$$

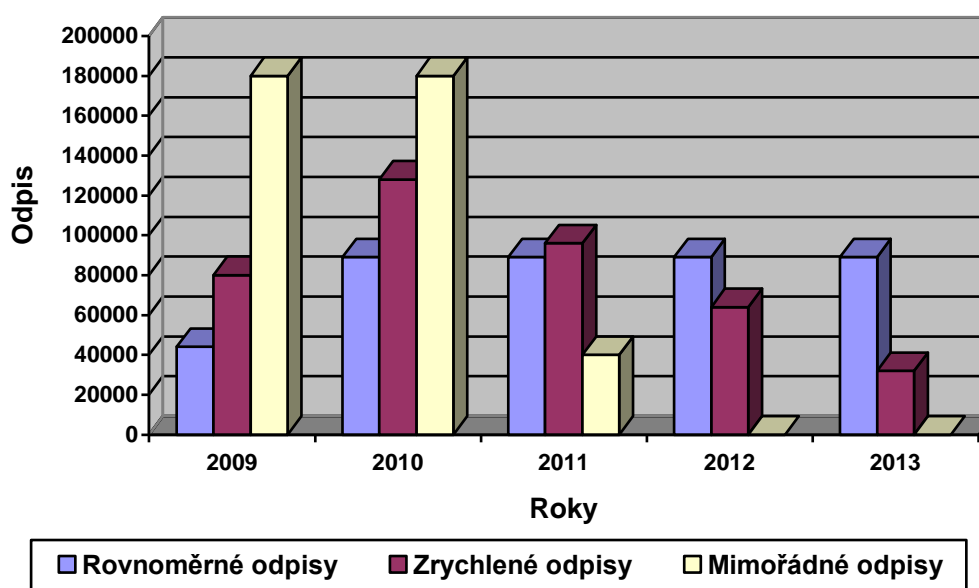
V následujícím roce odepíšeme zbylé tři měsíce, které scházejí do prvního dvanáctiměsíčního období a začneme odepisovat rovnoměrně zbylých 40 % vstupní

ceny, tj.  $160000 / 12 = 13334$  za měsíc (zde musíme měsíční odpis zaokrouhlit na koruny nahoru).

Rok 2010 =  $3 \times 20000 + 9 \times 13334 = 180006$

Rok 2011 =  $3 \times 13334 = 40002$  Pozor! Maximálně lze odečíst zůstatkovou cenu = 39 994. Tento rozdíl vznikl v důsledku zaokrouhlování, ovšem nikdy nemůžeme odečíst víc než 100 % vstupní ceny.

Pro názornější srovnání odpisů, je zde dále uveden graf.



Graf 1: Srovnání výše odpisů (Zdroj: Vlastní zpracování)

Jak je vidět, při použití mimořádných odpisů je majetek odepsán nejrychleji. Zbylé dvě metody pak mají shodnou dobu odpisování (5 let) a výběr mezi nimi závisí na konkrétních potřebách poplatníka.

### 2.3.3.1.2 Účetní odpisy

Účetní odpisy na rozdíl od daňových nejsou přesně zákonem vymezeny. Mají pouze co nejvěrněji zobrazovat míru opotřebení majetku. Odpisový plán si stanovuje účetní jednotka sama ve svých vnitřních směrnících. Pro výpočet účetních odpisů se nejčastěji používá časová nebo výkonová metoda.

Při použití časové metody se vychází z plánované doby použitelnosti majetku. V této době se rovnoměrně odepíše celá vstupní cena majetku.

Při druhé metodě záleží na celkovém množství výkonů, které lze s daným majetkem provést. U automobilu je to počet kilometrů, které je schopné maximálně ujet za dobu svoji životnosti.

#### **2.3.3.1.3 Zůstatková cena hmotného majetku**

Dalším uznatelný výdaj (náklad), který může vzniknout v souvislosti s automobilem je jeho zůstatková cena při prodeji, zlikvidování, bezúplatném povinném převodu podle zvláštních předpisů (snížená o přijaté dotace na jeho pořízení) a při vyřazení z důvodu škody, ale pouze do výše přijatých náhrad. Výše náhrad nehraje roli, pokud škoda vznikla v důsledku živelné pohromy, nebo podle potvrzení policie neznámým pachatelem. [13]

Pokud je automobil vyřazen z obchodního majetku jiným způsobem, nelze jeho zůstatkovou hodnotu považovat za daňově účinný výdaj (náklad).

#### **2.3.3.1.4 Nájemné**

Do uznatelných výdajů (nákladů) lze zařadit také nájemné, a to nejen u operativního pronájmu, ale také u finančního pronájmu s následnou koupí najaté věci, uvedené v § 24 ZDP. U druhého zmíněného pronájmu však existuje několik podmínek, které musí být splněny, aby bylo nájemné možno uznat jako daňový výdaj (náklad).

Pro finanční pronájem osobního automobilu s jeho následnou koupí platí, že doba nájmu musí být nejméně 54 měsíců, přičemž doba nájmu se počítá ode dne, kdy byl automobil přenechán ve stavu způsobilém pro užívání. Dále bezprostředně po ukončení pronájmu musí dojít k převodu vlastnických práv na nájemce. Také kupní cena nesmí být vyšší než zůstatková cena evidovaná u vlastníka při použití rovnoměrného odpisování. Poslední podmínka je, aby po ukončení finančního pronájmu zahrnul nájemce koupený majetek do svého obchodního majetku. [13]

Pokud by ke dni koupě byl majetek u vlastníka již celý odepsaný, neplatí podmínka, že kupní cena nesmí být vyšší než zůstatková cena v evidenci vlastníka. [13]

Je-li smlouva o finančním pronájmu ukončena předčasně, je možné dát do výdajů (nákladů) pouze poměrnou část nájemného připadající ze sjednané doby nájmu na dobu skutečnou, nebo skutečně zaplacené nájemné, je-li nižší. [13]

Pokud vlastník odepisuje automobil (druhá odpisová skupina) mimořádnými odpisy stačí, aby smlouva byla uzavřena na dobu 24 měsíců. Další podmínky jsou, aby odkup následoval bezprostředně po ukončení nájmu a aby kupující tento automobil zařadil do svého obchodního majetku. Toto ustanovení platí pouze na smlouvy uzavřené v období od 20. července 2009 do 30. června 2010. [13]

Byla-li uzavřena pouze nájemní smlouva a po jejím skončení se přesto prodává majetek nájemci, uznává se do výdajů (nákladů) nájemné pouze není-li kupní cena nižší než zůstatková cena u vlastníka, při použití rovnoměrných odpisů. Při výpočtu zůstatkové ceny u osobních automobilů se musí vycházet ze vstupní ceny včetně daně z přidané hodnoty. [13]

Je-li majetek podle smlouvy o finančním pronájmu s následnou koupí najaté věci bezúplatně převedený na nového majitele a zároveň výdaje (náklady) na jeho pořízení nepřevyší 40 000 Kč, jedná se o majetek vyloučený z odpisování a uznatelným výdajem (nákladem) je jeho vstupní cena. [13]

#### **2.3.3.1.5 Silniční daň**

Silniční daň je uznatelný výdaj (náklad) i pokud nebyla zaplacena, stačí mít její předpis zaúčtovaný v účetnictví. Silniční daň je také uznaná, pokud byla zaplacena jedním z manželů, který je v technickém průkazu zapsán jako držitel, ale pro svoji podnikatelskou činnost jej používá druhý z manželů. Rovněž je uznaná, pokud ji zaplatí veřejná obchodní společnost za své společníky, nebo komanditní společnost za komplementáře, kteří používají pro pracovní cesty vlastní vozidlo. [13]

### **2.3.3.1.6 Výdaje na pracovní cesty a náhrady cestovních výdajů**

Daňově uznatelným výdajem (nákladem) souvisejícím s osobním automobilem jsou také, podle ZDP § 24, vyplacené náhrady za spotřebované pohonné hmoty zaměstnanci při použití soukromého vozidla pro pracovní cestu včetně základní náhrady. Pokud je vozidlo zahrnuto v obchodním majetku nebo v nájmu jsou uznatelným výdajem (nákladem) pouze výdaje spojené s pracovní cestou v prokázané výši. U vozidla které již není v obchodním majetku poplatníka, ale kdysi tam bylo, nebo bylo předmětem finančního pronájmu s následným odkupem najaté věci a nájemné bylo uplatněno jako uznatelný výdaj (náklad), nebo u vozidla vypůjčeného je výdajem (nákladem) pouze náhrada za spotřebované pohonné hmoty. U zahraničních pracovních cest při použití vozidla, které je zahrnuto do obchodního majetku nebo je v nájmu, jsou uznatelné výdaje (náklady) v prokázané výši a náhrady za spotřebované pohonné hmoty (je možné použít tuzemské ceny pohonných hmot).

Základní náhrada podle vyhlášky č. 462/2009 Sb. činí pro rok 2010 pro osobní automobily 3,90 Kč za 1 km. Podle stejné vyhlášky činí průměrné ceny za 1 litr pohonné hmoty:

- 28,50 Kč u benzínu automobilového 91 oktanů,
- 28,70 Kč u benzínu automobilového 95 oktanů,
- 30,70 Kč u benzínu automobilového 98 oktanů,
- 27,20 Kč u motorové nafty.

### **2.3.3.1.7 Výdaje, k jejichž úhradě je poplatník povinen podle zvláštních zákonů**

Do této položky uznatelných výdajů lze zařadit povinné pojištění vozidla, které je povinen platit každý, kdo chce používat vozidlo na tuzemských komunikacích. Toto pojištění stanovuje zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

### **2.3.3.1.8 Paušální výdaj na dopravu silničním motorovým vozidlem**

Paušální výdaj na dopravu je celkem nová věc, kterou vložila do zákona novela č. 304/2009 Sb. s účinností od 1. ledna 2010, ovšem poprvé se dalo použít již za zdaňovací období, které započalo v roce 2009.

Paušální výdaj je stanoven ve výši 5 000 Kč za každý celý kalendářní měsíc a nahrazuje výdaje (náklady) na spotřebované pohonné hmoty a parkovné. Uplatnění paušálního výdaje na dopravu má ovšem několik podmínek:

- *„lze uplatnit maximálně na tři vozidla ve zdaňovacím období,*
- *platí pro vlastní vozidla, zahrnutá nebo nezahrnutá do obchodního majetku, popř. vozidla v nájmu,*
- *musí být uplatněno za celý kalendářní měsíc,*
- *v průběhu zdaňovacího období (roku) nelze střídat uplatnění paušálního výdaje s výdaji skutečnými,*
- *vozidlo musí být využíváno k dosažení, zajištění a udržení příjmů,*
- *vozidlo nesmí být ani po část měsíce přenecháno k užívání jiné osobě,*
- *v případě zahraničních služebních cest, u kterých nelze prokázat výdaje za pohonné hmoty, nesmí být uplatněny výdaje za spotřebované PHM s použitím tuzemských cen PHM (podle ZDP § 24 odst. 2 písm. k) bod 4)<sup>21</sup>.*

Pokud bylo vozidlo použito i pro soukromé účely je možné uplatnit pouze krácený paušál ve výši 4 000 Kč za celý kalendářní měsíc. Pokud u jednoho vozidla použijeme krácený paušál, má se za to, že zbylá dvě vozidla jsou používána výlučně pro podnikání a mají tedy nekrácený paušál. Je-li uplatněn krácený paušál, lze uplatnit maximálně 80 % ostatních výdajů včetně daňových odpisů. V případě, že je vozidlo použito i k soukromým účelům pouze v některých měsících, krátí se pouze výdaje vzniklé

---

<sup>21</sup> KOZDERA, A. Paušální výdaj na dopravu silničním motorovým vozidlem (1. část). Vydáno 11-11-2009 [cit. 13-05-2010]. Dostupný z [www: <http://www.money.cz/infoservis/pausalni-vydaj-na-dopravu-silnicnim-motorovym-vozidlem/>](http://www.money.cz/infoservis/pausalni-vydaj-na-dopravu-silnicnim-motorovym-vozidlem/)

v těchto měsících. Ale i v tomto případě lze roční daňové odpisy uplatnit pouze ve výši 80 %. [25]

Pokud vozidlo není zahrnuto do obchodního majetku, zákon dovoluje kombinovat paušální výdaje a zároveň uplatnit sazbu základní náhrady (pro rok 2010 činí 3,90 Kč/km). V tomto případě je ale nutné vést evidenci ujetých kilometrů při pracovních cestách. [25]

Má-li poplatník více než tři vozidla, pak u čtvrtého a dalších musí používat pro daňové účely skutečné výdaje. [25]

Koordinační výbor také stanovil, že ve zdaňovacím období, ve kterém poplatník uplatňuje výdaje paušálem, lze uplatnit skutečné výdaje v měsíci pořízení nebo vyřazení automobilu, avšak toto rozhodnutí plně na individuálním posouzení správce daně. [25]

Podmínka nepřenechat vozidlo k užívání jiné osobě je splněna také, pokud je automobil využíván zaměstnancem výhradně ke služební činnosti. Naproti tomu, pokud může zaměstnanec používat automobil i pro soukromé účely, nemůže zaměstnavatel na toto vozidlo uplatňovat paušální výdaje. [25]

#### **2.3.3.1.9 Další uznatelné výdaje**

Pokud je vozidlo zařazené v obchodním majetku, pak lze uznat také prokázané výdaje, např. výdaje na spotřebované PHM, opravy, údržbu, zimní pneumatiky, dálniční známku, havarijní pojištění atp., avšak na všechno je nutné mít doklady. Pokud se poplatník rozhodne nepoužívat paušální výdaje, pak je nutné vést knihu jízd, ze které na konci roku zjistí poměr pracovních a soukromých jízd a všechny výdaje v tomto poměru pokrátí.

#### **2.3.3.2 Daňově neuznatelné výdaje**

Nyní se podíváme na výdaje (náklady), které nelze uznat za daňově účinné. Jsou to zejména:

- výdaje na pořízení hmotného majetku,

- manka a škody přesahující náhrady,
- zůstatkovou cenu hmotného majetku vyřazeného v důsledku darování nebo bezúplatného převodu,
- technické zhodnocení,
- daně placené za jiného poplatníka,
- výdaje na spotřebované pohonné hmoty a parkovné, pokud byl uplatněn paušální výdaj na dopravu. [13]

#### **2.3.3.2.1 Výdaje na pořízení hmotného majetku**

Výdaje (náklady) na pořízení hmotného majetku nelze uznat, protože do výdajů (nákladů) se dostávají postupně formou odpisů, které již byly vysvětleny v předchozí kapitole.

#### **2.3.3.2.2 Manka a škody přesahující náhrady**

Jak již bylo řečeno v předchozí kapitole, manka a škody jsou uznatelné pouze do výše náhrad. Výjimkou jsou škody způsobené živelnou pohromou nebo podle potvrzení policie neznámým pachatelem, které jsou uznatelné celé.

#### **2.3.3.2.3 Zůstatková cena hmotného majetku vyřazeného v důsledku darování nebo bezúplatného převodu**

Do daňově účinných výdajů (nákladů) nelze zařadit zůstatkovou cenu majetku vyřazeného v důsledku darování nebo bezúplatného převodu, ke kterému není poplatník povinen podle zvláštního právního předpisu. [13]

#### **2.3.3.2.4 Technické zhodnocení**

Pokud hodnota technického zhodnocení přesáhne částku 40 000 Kč, je nutné jej odepisovat. Cena technického zhodnocení se přičte k vstupní ceně majetku, na kterém bylo provedeno a dále se tento majetek odepisuje ze zvýšené vstupní ceny. Je-li hodnota

technického zhodnocení nižší než 40 000 Kč, lze ho do nákladů uplatnit jednorázově.  
[13]

#### **2.3.3.2.5 Daně placené za jiného poplatníka**

Pokud byla nějaká daň zaplacená za jiného poplatníka, kromě silniční daně zaplacené jedním z manželů, který je v technickém průkazu zapsán jako držitel, ale pro svoji podnikatelskou činnost jej používá druhý z manželů, je daňově neuznatelným výdajem (nákladem). [13]

#### **2.3.3.2.6 Výdaje na spotřebované pohonné hmoty a parkovné**

Pokud byl uplatněn paušální výdaj na dopravu, nelze použít jako daňově účinný výdaj (náklad) na spotřebované pohonné hmoty a parkovné. Používá-li poplatník krácený paušální výdaj na dopravu, nelze uznat také 20 % ostatních výdajů (nákladů) včetně odpisů (podle závěru Koordinačního výboru – viz [25]). U vozidel používající paušální výdaj na dopravu nelze také uplatnit náhradu výdajů za spotřebované pohonné hmoty.  
[13]

## **2.4 Zákon o odpadech**

Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb. upravuje mimo jiné státní příspěvek při vyřazení autovraku a poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků.

### **2.4.1 Státní příspěvek při vyřazení autovraku**

Tento státní příspěvek (§ 37d, zákona o odpadech) je vymezen pouze pro určitý okruh osob. Jsou jím osoby fyzické, které nemají příjmy z podnikání nebo jiné samostatně výdělečné činnosti, nejsou plátcem DPH a ani osobou povinnou k této dani. [18]

Tyto fyzické osoby mohou požádat o státní příspěvek ve výši:

- **30 000 Kč**, pokud
  - požádala o zaregistrování nového vozidla kategorie M1 a jeho pořizovací cena nepřesáhla 500 000 Kč,
  - kombinovaná produkce CO<sub>2</sub> tohoto vozidla na jeden kilometr nepřesahuje hodnotu 160 gramů,
  - plní emisní limity EURO 4 a vyšší.
  
- **60 000 Kč**, pokud
  - požádala o zaregistrování nového vozidla kategorie M1 a jeho pořizovací cena nepřesáhla 700 000 Kč,
  - využívá pouze elektrický pohon, nebo
  - má hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor, nebo
  - má motor určený ke spalování stlačeného zemního plynu (CNG). [18]

V obou případech musí fyzická osoba v době od šesti měsíců před registrací a do šesti měsíců po registraci nového vozidla předat provozovateli zařízení ke sběru autovraků autovrak starší než deset let, jehož vlastníkem byla alespoň dva roky. [18]

Žádost o státní příspěvek se uplatňuje u Státního fondu životního prostředí ČR do šesti měsíců od registrace nového vozidla. [18]

#### **2.4.2 Poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků**

Pod tímto složitým názvem se skrývá v § 37e zákona o odpadech povinnost zaplatit poplatek při registraci použitého vozidla kategorie M1 a N1, které nesplňují emisní limity EURO.

Tento poplatek se platí pouze při první registraci výše uvedených vozidel v České republice do registru silničních vozidel podle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, popř. pokud vozidlo v ČR již registrováno je, při první přeregistraci. [18]

Od placení poplatku jsou osvobozeni:

- těžce tělesně postižení, kteří jsou držiteli průkazu ZTP nebo ZTP-P,
- žadatelé, u nichž dochází k přeregistraci z důvodu
  - nabytí a vypořádání dědictví, nebo
  - zániku společného jmění manželů. [18]

Výše poplatku činí:

- **3 000 Kč** – při splnění mezních hodnot emisí EURO 2,
- **5 000 Kč** – při splnění mezních hodnot emisí EURO 1,
- **10 000 Kč** – při nesplnění ani jedné z výše uvedených hodnot. [18]

Pokud vozidlo splňuje alespoň hodnoty emisí EURO 3, neplatí se za něj žádný poplatek. Dále se neplatí poplatek za historická vozidla a vozidla, pro která je vydán platný doklad o uznání testování silničního vozidla na historickou původnost. [18]

Tento poplatek se platí při registraci použitého vozidla na příslušném obecním úřadu obce s rozšířenou působností. [18]

### 3 Vlastní návrhy řešení, přínos návrhů řešení

Jak je vidět z přecházejících kapitol, k osobnímu automobilu se vztahuje spousta zákonů, a hlavně v zákoně o daních z příjmů je mnoho výdajů, které souvisí s automobily, a které musíme správně zatřídít do daňově uznaných či neuznaných. Od toho se odvíjí celková výše daňové povinnosti. Jistě je snahou každého poplatníka tuto daňovou povinnost co nejvíce minimalizovat, a s tím souvisí maximalizace daňově uznatelných nákladů.

Nejprve se zaměřím na možnost minimalizovat výši silniční daně. Jedna z eventualit je pořídit si osobní automobil s menším zdvihovým objemem motoru, což znamená, že ho zatřídíme do skupiny s nižší sazbou daně. Někdy to ovšem nemusí být možné, protože automobil s menším objemem motoru má menší výkon a někteří poplatníci mohou vyžadovat výkon větší, a proto to po ně není vyhovující řešení.

Druhá možnost je nechat přestavět motor pro využívání alternativního pohonu LPG. Takový automobil je totiž osvobozen od placení silniční daně. I tato eventualita má své zápory. Nelze přestavět všechny typy motorů (seznam automobilů, které lze přestavět viz [22]) a tato přestavba samozřejmě něco stojí (ceny se pohybují od 10 500 Kč do 55 000 Kč v závislosti na automobilu a druhu motoru). Hlavním kladem je však daleko nižší cena LPG, což znamená snížení nákladů. Tato možnost je výhodná pro poplatníky, kteří najezdí více kilometrů, aby se jim cena přestavby „vrátila“ ve snížené ceně za pohonné hmoty. Zda-li je přestavba pro poplatníka výhodná může zjistit jednoduchým dosazením základních údajů do kalkulatoru návratnosti (viz [23]).

Také se dá ušetřit, pokud zaměstnanci nebudou používat pro pracovní cesty soukromé, ale firemní vozidla (samozřejmě za předpokladu, že firma vlastní vozidla má, nákup nových by rozhodně neměl kýžený výsledek). Za firemní vozidla totiž firma už stejně silniční daň platí, proto je vhodnější využívat je, než platit daň ještě i za vozidlo zaměstnance. V tomto případě také firma nemusí zaměstnanci vyplácet základní náhradu a náhradu za spotřebované pohonné hmoty, ale do výdajů (nákladů) si dá skutečně spotřebované pohonné hmoty a ostatní skutečně vynaložené výdaje (pokud nepoužívá paušální výdaje na dopravu, viz dále).

Druhá kapitola se věnovala dani z přidané hodnoty, proto i zde na druhém místě bude zmíněna tato daň.

Od 1. dubna 2009 byl zrušen zákaz odpočtu DPH u osobních automobilů při jejich pořízení, proto již nyní podnikatelé nemusí pečlivě zjišťovat, která verze automobilu tuto možnost má a která nikoliv. Na druhou stranu byl zaveden pojem nový dopravní prostředek a při jeho pořízení z členských států Evropské unie musí i neplátce DPH odvést daň.

Hodně podniků nechává svým zaměstnancům firemní vozidlo i pro soukromé účely. Zde pak vzniká problém, jak velkou část DPH si můžou odečíst. Protože se většinou nedá při pořízení odhadnout, nakolik bude automobil využíván i pro soukromé účely, firmy volí variantu, kdy si při nákupu uplatní celou část DPH a pak podle poměru používání pro služební a soukromé účely část DPH „vrací“. Zde je důležité vedení knihy jízd, ve které je přesně zaznamenáno, kolik kilometrů bylo ujet, a pro jaké účely.

Naproti tomu zákon o daních z příjmů už vedení knihy jízd nepřikazuje. Naopak, pro ulehčení administrativy, povolil používat paušální výdaje na dopravu, které nahrazují výdaje (náklady) na spotřebované pohonné hmoty a parkovné.

Paušální výdaje na dopravu jsou výhodné, pokud poplatník nenajezdí s automobilem moc kilometrů, pak také vůbec nemusí vést knihu jízd. Není-li si však jistý, zda je pro něj paušál výhodný, je vhodné pokračovat ve vedení knihy jízd a na konci zdaňovacího období porovnat skutečné výdaje s výší paušálu a vybrat tu možnost, která je pro něj lepší.

Je-li poplatníkem právnická osoba, pak může uplatnit paušální výdaje u osobního automobilu, který je buď v obchodním majetku firmy, nebo v nájmu. Není ale možné uplatnit paušální výdaje u automobilu, který, byť jen po část měsíce, přenechá zaměstnanci k užívání i pro soukromé účely. Protože nelze v průběhu zdaňovacího období střídání uplatnění paušálu se skutečnými výdaji, má toto přenechání k užívání i pro soukromé účely za následek, že u takového automobilu již nelze v tomto zdaňovacím období použít paušální výdaje. Ale jak už bylo řečeno, výdaje paušální částkou jsou pro poplatníka výhodné, pouze najezdí-li s automobilem málo kilometrů.

Pokud má právnická nebo fyzická osoba podnikatel více osobních automobilů, pak doporučuji vést knihu jízd u všech a až na konci zdaňovacího období se rozhodnout, u kterých maximálně tří použít paušální výdaje na dopravu, nebo zda je raději nepoužívat vůbec.

Více možností pro rozhodování má podnikatel – fyzická osoba. Současné znění zákona povoluje u osobního automobilu, který není v obchodním majetku poplatníka uplatňovat nejen paušální výdaje, ale také základní náhradu za ujeté kilometry (v tomto případě je ale nutné vést knihu jízd). U automobilu, který má poplatník zařazený v obchodním majetku, základní náhradu uplatňovat nelze. Proto je vhodné, aby si poplatník zařazení automobilu do obchodního majetku dobře rozmyslel.

V této souvislosti můžou vzniknout celkem pět možností, mezi kterými se poplatník musí rozhodnout.

1. **Vozidlo zařazené do obchodního majetku a uplatňování skutečných výdajů** – v této variantě je nutné vést knihu jízd. Poplatník si uplatňuje skutečně spotřebované pohonné hmoty a parkovné, dále odpisy, výdaje vynaložené na opravy a servis, pojištění, dálniční známku, atd. Samozřejmě je nutné, pro uplatnění všech těchto výdajů, mít potřebné doklady.
2. **Vozidlo zařazené do obchodního majetku a uplatňování paušálních výdajů** – paušální výdaje zde nahrazují výdaje za spotřebované pohonné hmoty a parkovné, ostatní skutečně vynaložené výdaje si může poplatník uplatnit i v této variantě.
3. **Vozidlo nezařazené do obchodního majetku a uplatňování paušálních výdajů** – když poplatník nezařadí vozidlo do obchodního majetku, nemůže si uplatnit ani odpisy, ani jiné skutečně vynaložené výdaje. Naopak si uplatní paušální výdaje ve výši 5 000 Kč nebo 4 000 Kč, pokud vozidlo používá i pro soukromé účely, a dále si může uplatnit základní náhradu za ujeté kilometry, která v roce 2010 činí 3,90 Kč za jeden km.
4. **Vozidlo nezařazené do obchodního majetku a uplatňování náhrad** – v tomto případě si může poplatník uplatnit pouze základní náhradu za ujeté kilometry

a náhradu výdaje za spotřebované pohonné hmoty, jiné výdaje si poplatník uplatnit nemůže, protože nemá vozidlo zařazeno do obchodního majetku.

- 5. Vozidlo nezahrnuté do obchodního majetku, které dříve zahrnuté bylo a uplatňování náhrad** – do této kategorie patří nejen vozidla nezahrnutá do obchodního majetku, která dříve zahrnutá byla, ale také vozidla, které byla u poplatníka předmětem finančního pronájmu s následnou koupí najaté věci a nájemné, nebo jeho část, si poplatník uplatnil jako daňově uznatelný výdaj a vozidla vypůjčená. U těchto vozidel má pouze nárok na uplatnění výdajů ve výši náhrady za spotřebované pohonné hmoty.

Drahý automobil je vždy lepší zařadit do obchodního majetku, aby bylo možné uplatňovat odpisy. Rozhodnutí, zda u takového automobilu uplatňovat paušální nebo skutečné výdaje pak záleží na počtu ujetých kilometrů. Při méně ujetých kilometrech je lepší paušál, při více skutečné výdaje.

U levnějšího automobilu je nutné zvážit, zda je to nové vozidlo a je zde předpoklad, že nebude potřebovat drahou údržbu nebo opravy, nebo je to naopak starší vozidlo, kde výdaje na opravu a údržbu mohou dosahovat větších částek.

Levné a nové vozidlo může být výhodnější nezařazovat do obchodního majetku a zároveň využívat paušální výdaje a základní náhradu za ujeté kilometry. Pokud je totiž vstupní cena nízká, jsou nízké i odpisy a je výhodnější se jich vzdát za možnost uplatnit základní náhradu, zejména pokud je s automobilem najeto více kilometrů.

Naopak levné a staré vozidlo, které bude vyžadovat drahou údržbu, je lepší zařadit do obchodního majetku, aby bylo možné tyto výdaje za údržbu a opravy zařadit do daňově uznatelných výdajů. Výběr mezi paušálem a skutečnými výdaji opět závisí na počtu ujetých kilometrů.

Další složka, která se podílí na tvorbě nákladů a dá se ovlivnit, jsou odpisy. Samozřejmě nemůžeme odepsat více, než je vstupní cena majetku, ale můžeme zvolit vhodný způsob odpisování. Díky novelizaci zákona o daních z příjmů se v současnosti jeví jako nejlepší způsob odpisování použití mimořádných odpisů, ale jak již bylo napsáno v předcházejících kapitolách, jejich použití má určitá omezení. Vozidlo musí být

pořízeno v období od 1. ledna 2009 do 30. června 2010 a poplatník musí být jeho prvním vlastníkem. Pokud jsou obě podmínky splněny, můžeme mimořádné odpisy použít. Je to jednoznačně nejrychlejší metoda odpisování, kdy celou vstupní cenu máme odepsanou již po 24 měsících. Pokud vozidlo jednu, nebo obě, podmínky nespĺňuje, lze použít rovnoměrné, nebo zrychlené odpisování. Zde už záleží na poplatníkovi, zda chce mít raději konstantní odpisy (rovnoměrné odpisování), nebo chce-li spíše dostat větší část odpisů do nákladů v prvních letech a méně v ostatních (zrychlené odpisování).

Zaměstnanců se týká poskytování služebního vozidla i pro soukromé účely. Do výše jejich mzdy se promítá 1 % ze vstupní ceny poskytnutého automobilu (včetně DPH). Jak bylo ukázáno na příkladu v kapitole 2.3.1.3, můžou být někteří zaměstnanci nemile překvapeni částkou na své výplatní pásce, kterou využívání automobilu i pro soukromé účely sníží. Doporučením pro ně je, aby si zjistili výši vstupní ceny automobilu, který takto mohou používat a zvážili, zda pro ně nebude výhodnější tuto nabídku odmítnout.

Pro fyzické osoby nepodnikatele může být také důležitá část v zákoně o odpadech, ve které se hovoří o státním příspěvku při vyřazení autovraku. Pokud se fyzická osoba rozhodne nechat zlikvidovat autovrak, který má více než deset let a zároveň si pořídí nový osobní automobil do půl milionu, který splňuje stanovené limity, má nárok na příspěvek 30 000 Kč. Na dvojnásobný příspěvek má právo, pokud koupené vozidlo splňuje přísnější podmínky – má motor ke spalování CNG, nebo hybridní pohon kombinující spalovací a elektromotor, nebo využívá pouze elektrický pohon. Cena tohoto vozidla pak nesmí přesáhnout 700 000 Kč.

Novinkou, která nikoho jistě nepotěší, je stanovený poplatek při první registraci, či přeregistraci použitého vozidla v ČR. Jeho výše závisí na plnění emisních limitů. Pokud vozidlo splňuje alespoň hodnoty emisí EURO 3, je od jeho placení osvobozeno. Všechny nové vozidla již tyto limity splňují, proto se toto nařízení týká spíše starších automobilů, které více znečišťují životní prostředí. Díky poplatku se tak staré vozidlo nevyplatí prodávat a je tedy lepší ho nechat sešrotovat, což je jeden z žádaných vedlejších účinků.

## Závěr

V této bakalářské práci jsem se zabývala zdaňováním osobních automobilů.

První část byla věnována základním poznatkům v oblasti daní a automobilů. Byla zde probrána charakteristika daní, jejich vývoj, funkce, které zastávají v moderním státě, dále základní daňové principy a třídění daní podle různých hledisek a nakonec bylo vysvětleno daňové plánování. V části věnované automobilům byl nejdříve rozebrán jejich vývoj a následně byl popsán vznik prvních daní, které se jich týkají.

Druhá část byla postupně zaměřena na čtyři hlavní daně, které postihují osobní automobily.

Protože je v dnešní době automobil důležitou součástí podnikání, měli bychom klást důraz na jeho správný výběr.

Pro každou z daní je důležité jiné kritérium. Pro určení výše silniční daně je důležitý zdvihový objem motoru, proto pro co nejmenší daňovou povinnost se hodí co nejmenší objem motoru. Při zvolení motoru s jedním z alternativních pohonů je dokonce vozidlo od placení daně osvobozeno.

U daně z přidané hodnoty je novinkou možnost uplatnění nároku na odpočet při jeho pořízení. Tím se podstatně rozšířil výběr vhodných osobních automobilů pro podnikání s odpočtem DPH.

V zákoně o daních z příjmů zaujímá osobní automobil důležité postavení v položkách ovlivňujících výši daňově uznatelných nákladů. Díky novele zákona je jednoznačně nejpřínosnější použití mimořádných odpisů. Ty umožňují nové vozidlo odepsat již během 24 měsíců, a proto výrazně navýší hodnotu daňově uznatelných odpisů. Administrativní náročnosti měly ulevit paušální výdaje na dopravu, i když jak bylo v práci ukázáno, týká se to velmi malého počtu poplatníků.

A nakonec, díky zákonu o odpadech, můžou fyzické osoby získat státní příspěvek při vyřazení autovraku. Zde je důležité, aby likvidované vozidlo bylo starší než deset let a nově kupované vozidlo splňovalo podmínku ceny a emisních limitů. Také je vhodné

zmínit, že při první registraci či přeregistraci používaného vozidla v České republice, které nesplňuje stanovené emisní limity, musí majitelé zaplatit poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků.

Třetí část podává návrhy na snížení daňové povinnosti. V ní byl největší prostor věnován problematice paušálních výdajů na dopravu, a byly zde podrobně popsány možnosti jejich využití.

Při výběru osobního automobilu je vhodné se zaměřit především na zdvihový objem motoru, popřípadě zvážit některý z alternativních pohonů. Dále doporučuji vozidlo s menší spotřebou pohonných hmot, a pokud je poplatníkem fyzická osoba podnikatel, rozhodnout se, zdali není výhodnější vozidlo nezařazovat do obchodního majetku a využít jednu z variant nabízených ve třetí kapitole.

## Seznam použitých zdrojů

### Knihy

- [1] DVOŘÁKOVÁ, L.: *Daně I*. Praha: Bilance, 2000. 284 s. ISBN 80-86371-04-2.
- [2] GALOČÍK, S., PAIKERT, O.: *DPH 2010 : výklad s příklady*. 6. vyd. Praha: GRADA, 2010. 288 s. ISBN 978-80-247-3204-6.
- [3] JANOUŠEK, K.: *Daň silniční : s komentářem*. 2. aktualizované a doplněné vydání. Jihlava: ANAG, 2008. 127 s. Obsahuje aktualizaci k 1. 9. 2008. ISBN 978-80-7263-470-5.
- [4] KUBÁTOVÁ, K.: *Daňová teorie – úvod do problematiky*. 2. vyd. Praha: ASPI, 2009. 120 s. ISBN 978-80-7357-423-9.
- [5] POLÁK, M., KOPŘIVA, J. a BARANYKOVÁ, M.: *Daň z příjmů fyzických osob 2008*. 3. vyd. Brno: CERM, 2008. 91 s. ISBN 978-80-214-3729-6.
- [6] ROBERTS, P.: *Veteráni na kolech*. Praha: Artia, 1969. 163 s.
- [7] STARÝ, M.: *Dějiny daní a poplatků*. Praha: Havlíček Brain Team, 2009. 207 s. ISBN 978-80-87109-15-1.
- [8] SUTTON, R.: *Auta : Příběh automobilů – od prvních kočárů bez koní až po moderní superautomobil*. 2. vyd. Praha: Fortuna Print, 2004. 67 s. ISBN 80-7321-111-4.
- [9] ŠIROKÝ, J.: *Daňové teorie : s praktickou aplikací*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2008. 301 s. ISBN 978-80-7400-005-8.
- [10] VYBÍHAL, V.: *Zdaňování příjmů fyzických osob 2010 – praktický průvodce*. 6. vyd. Praha: GRADA, 2010. 224 s. ISBN 978-80-247-3426-2.

## **Zákony a vyhlášky**

- [11] Vyhláška č. 462/2009 Sb., stravné, náhrady za používání motorových vozidel a ceny PHM
- [12] Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů.
- [13] Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.
- [14] Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů.
- [15] Zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.
- [16] Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů.
- [17] Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních, ve znění pozdějších předpisů.
- [18] Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

## **Články v časopisu**

- [19] PROCHÁZKOVÁ, D., FITŘÍKOVÁ, D.: Manažerská vozidla z účetního a daňového pohledu. *Účetnictví v praxi*. 2009, roč. XII, č. 8, s. 32-35.

## **Elektronické zdroje**

- [20] KONEČNÁ, J. Silniční daň za rok 2009, 2010. *Jak podnikat* [online]. Aktualizováno 05-01-2010 [cit. 12-05-2010]. Dostupný z www: <<http://www.jakpodnikat.cz/silnicni-dan.php>>
- [21] KOZDERA, A. Paušální výdaj na dopravu silničním motorovým vozidlem (1. část). *Cigler Software : Daňový a účetní servis* [online]. Vystaveno 11-11-2009 [cit. 13-5-2010]. Dostupný z www:

<<http://www.money.cz/infoservis/pausalni-vydaj-na-dopravu-silnicnim-motorovym-vozidlem/>>

- [22] Lovato service & AutoGasMOTORS: *Přestavby LPG – schválená vozidla* [online]. [cit. 14-5-2010]. Dostupný z www: <<http://www.autanaplyn.cz/schvalena-auta/>>
- [23] NEPTUN HARFA, s. r. o.: *Kalkulátor návratnosti* [online]. Publikováno 30-01-2010 [cit. 18-5-2010]. Dostupný z www: <<http://www.neptun-harfa.cz/Kalkulator-navratnosti/1171.html>>
- [24] Zápis z jednání Koordinačního výboru s Komorou daňových poradců ČR konaného dne 21. 10. 2009 [online]. [cit. 19-5-2010]. Dostupný z www: <<http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/cds/KVKDP21102009.pdf>>
- [25] Zápis z jednání Koordinačního výboru s Komorou daňových poradců ČR konaného dne 9. 12. 2009 [online]. [cit. 19-5-2010]. Dostupný z www: <<http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/cds/KVKDP9122009.pdf>>

## Seznam použitých zkratk

CNG	Stlačený zemní plyn
ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
DZD	Dílčí základ daně
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
LPG	Zkapalněný ropný plyn
PHM	Pohonné hmoty
SKP	Standardní klasifikace produkce
SPZ	Státní poznávací značka
TZH	Technické zhodnocení
VC	Vstupní cena
ZC	Zůstatková cena
ZDP	Zákon o daních z příjmů
ZDPH	Zákon o dani z přidané hodnoty

# Seznam tabulek, obrázků a grafů

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Sazba silniční daně .....	29
Tabulka 2: Zálohy na silniční daň.....	31
Tabulka 3: Přehled automobilů ve firmě .....	33
Tabulka 4: Počet dnů využívání pro služební cestu.....	33
Tabulka 5: Výpočet záloh a celkové daňové povinnosti .....	35
Tabulka 6: Výpočet daně u zaměstnance ve dvou variantách .....	47
Tabulka 7: Slevy na dani .....	50
Tabulka 8: Sazby rovnoměrných odpisů u osobního automobilu.....	53
Tabulka 9: Sazby zrychlených odpisů u osobního automobilu .....	53
Tabulka 10: Srovnání odpisů .....	56

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Schéma daní v České republice.....	19
Obrázek 2: Rozbor jednotlivých příjmů z hlediska daně z příjmů fyzických osob .....	44

## Seznam grafů

Graf 1: Srovnání výše odpisů.....	57
-----------------------------------	----

## Seznam příloh

Příloha č. 1 – Přiznání k dani silniční

Než začnete vyplňovat tiskopis, přečtěte si, prosím, pokyny.

01 Finančnímu úřadu v, ve, pro

Brno III

02 Daňové identifikační číslo

c z 2345678910

03 Rodné číslo (identifikační číslo)

2345678910 /

04 Daňové přiznání\*)

řádné

opravné

dodatečné

otisk podacího razítka finančního úřadu

05 Počet příloh

1

06 Kód rozlišení typu přiznání / datum

A /

# PŘIZNÁNÍ

k dani silniční za kalendářní rok 2009  
podle zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů

## I. ODDÍL

Údaje o poplatníkovi

07 Příjmení

08 Rodné příjmení

09 Titul

10 Jméno(-a)

11 Název právnické osoby

ABC

12 Dodatek obchodního jména

S. R. O.

13 Adresa bydliště (místo trvalého pobytu) fyzické osoby / sídlo právnické osoby

a) obec

Brno

b) PSČ

61200

c) ulice a č. orientační (část obce a č. popisné)

Kolejní 4

d) stát

e) telefon

541123456

f) fax

541123456

14 Bankovní účty: číslo účtu / směrový kód peněžního ústavu

12345678/0100

Čís. řád.	II. ODDÍL		Základ daně		Roční (denní) sazba dle § 6 odst. 1, 2 (4) v Kč	Číslo odst. snížení resp. zvýšení roční sazby daně § 6	Počty měsíců (dni) daňové povinnosti				Daňová povinnost v Kč bez uplatnění osvobození a slevy	Osvobození dle § 3 v Kč	Sleva na dani dle § 12 v Kč	Daň v Kč	Typ řádku				
	Registrační značka vozidla	První registrace vozidla měsíc / rok	cm § 5a	nápravy (18) / tuny (19) § 5b, c			I	II	III	IV						V			
1	15	2T1 3542	05/2003	1	1896	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
FÚ					3000				6				1	1 950					
2		1T4 8945	09/2002	1	1422				2400	6			0	600					600
FÚ																			
3		3T2 6802	01/2009	1	3448				4200	6			0	1 820					1 820
FÚ																			

III. ODDÍL		Celková daňová povinnost		Na zálohách zaplaceno		Zbývá doplatit		Přeplaceno	
31	Výúčtování daňové povinnosti	Poplatník FÚ	5 895	Na zálohách zaplaceno	5 613	Zbývá doplatit	282	Přeplaceno	0

32	Dodatečné daňové přírůstky		Výsledná daňová povinnost včetně dodatečně přiznané		Poslední známá daňová povinnost		Rozdíl	
	Datum	Poplatník FÚ	Datum	Kč	Datum	Kč	Datum	Kč
34	5.4.2009			1 686				
	10.7.2009			1 611				
	8.10.2009			1 499				
	9.12.2009			817				

**33** Za FÚ přiznanou daňovou povinností podle § 46 odst. 5 zákona č. 337/1992 Sb. o správě daní a poplatků, ve znění pozdějších předpisů

Vyměřili dne \_\_\_\_\_ ke dni \_\_\_\_\_

Dodatečně vyměřili dne \_\_\_\_\_ ke dni \_\_\_\_\_

Podpis odpovědného pracovníka: \_\_\_\_\_

---

**35** **PROHLAŠUJI, ŽE VŠECHNY MNOU UVEDENÉ ÚDAJE V TOMTO PŘÍZNÁNÍ JSOU PRAVDIVÉ A UPLNÉ A STVRZUJI JE SVÝM PODPÍSEM**

Údaje o zástupci: Jméno(-a), příjmení, titul / Název právnické osoby \_\_\_\_\_ Kód zástupce \_\_\_\_\_ Datum narození / Evidenční číslo osvědčení daňového poradce / IČ právnické osoby \_\_\_\_\_

Fyzická osoba oprávněná k podpisu (je-li daňový subjekt či zástupce právnickou osobou) s uvedením vztahu k právnické osobě: Jméno(-a), příjmení, titul \_\_\_\_\_

Josef, Novák

Datum: 26.1.2010 Ověřovací razítka: \_\_\_\_\_

Telefon: 541123456

Příznání sestavil: Novák

Jednatel: \_\_\_\_\_

Vlastnoruční podpis daňového subjektu nebo osoby oprávněné k podpisu: Novák Josef

