



SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY  
ČESKÉ REPUBLIKY

# DAŇOVÉ OTÁZKY ELEKTROMOBILITY

Duben 2020

Materiál slouží k vyjasnění daňových aspektů ve vztahu k elektromobilitě, nabízí doporučené postupy, které vycházejí z praxe a byly diskutovány a odsouhlaseny Ministerstvem financí ČR a Generálním finančním ředitelstvím. Materiál není vyčerpávající, reaguje na hlavní nejasnosti a otázky, které se nyní objevují stále častěji v souvislosti s rozvojem elektromobilit

Text byl zpracován Svazem průmyslu a dopravy ČR ve spolupráci s jeho členy a za výrazného přispění:



Ministerstvo financí  
České republiky



MINISTERSTVO  
PRŮMYSLU A OBCHODU



FINANČNÍ SPRÁVA



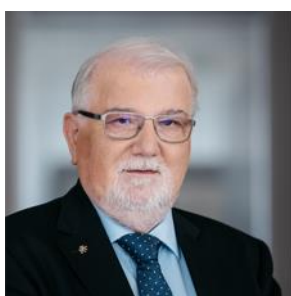
SDRUŽENÍ  
AUTOMOBILOVÉHO  
PRŮMYSLU

**OBSAH**

Úvod .....	3
1.A) Stanovení ceny elektřiny pro určování výše náhrady za dobíjení elektromobilu pro pracovní účely v prováděcí vyhlášce MPSV k zákoníku práce o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad.....	4
1.B) Uplatnění neprokázaných výdajů (nákladů) za spotřebované pohonné hmoty u elektromobilů zahrnutých v obchodním majetku do daňově uznatelných výdajů (nákladů) .....	5
2. Doporučené daňové režimy pro použití wallboxu v různých situacích .....	7
3. Problematika odpisování.....	9
4. Režimy pro rozdělení nabíjení pro pracovní a soukromé účely a využití elektromobilu na pracovní/soukromé jízdy .....	11
5. Problematika rozdílů mezi deklarovanou spotřebou elektromobilu a skutečnou spotřebou elektřiny při nabíjení a při běžném provozu vozidla .....	14
6. Podpora elektromobility (vč. infrastruktury) ze strany státu .....	14

## ÚVOD

Rok 2018 byl pro celý evropský a světový automobilový průmysl přelomový. Evropská unie mj. schválila regulaci omezující emise CO<sub>2</sub> z osobních automobilů. Ambiciózní cíle, které jsou základem největší transformace odvětví, kladou velké nároky jak na výrobce a dodavatelský řetězec, tak i na potřebné investice do vybudování odpovídající infrastruktury. Pro udržení přínosů, které automobilový průmysl pro českou ekonomiku má, i pro naplnění závazků ČR ve vztahu ke klimatu, je proto nezbytná především aktivní účast vlády, samospráv, ale i úzká spolupráce s dalšími odvětvími, jako například energetika, IT nebo telekomunikace.



**Jaroslav Hanák**, prezident Svazu průmyslu a dopravy ČR

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

*budoucnosti automobilového průmyslu v ČR.“*



**Bohdan Wojnar**, prezident AutoSAP, člen představenstva ŠKODA AUTO a.s.

*„Evropská regulace limitů CO<sub>2</sub> vytváří na automobilky velký tlak. Výrobci i dodavatelé se na nové trendy intenzivně připravují. Klíčem k úspěchu je ale především budoucí zájem zákazníků. Proto je nyní zcela zásadní aktivní podpora vlády ČR a její účast na transformaci odvětví prostřednictvím vytváření uživatelsky příznivého prostředí. Kromě podpory rozvoje dobíjecí infrastruktury, jde především o odstranění administrativních a technických překážek. Jde především o to, aby ti*

*zákazníci, kteří se o nákup elektrického vozidla již dnes zajímají, nebyli vystavováni zbytečným překážkám, jako například nemožnost vyúčtovat domácí dobíjení firemního vozidla nebo zvýšeným odvodům pro zaměstnance, kteří vozidlo používají i pro soukromé cesty.“*

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

Materiál samozřejmě není vyčerpávající a uvedené příklady či možnosti řešení nemusí být jediným způsobem řešení.

Následující kapitoly nabízejí konkrétní možné postupy a související informace.

## 1.A) STANOVENÍ CENY ELEKTŘINY PRO URČOVÁNÍ VÝŠE NÁHRADY ZA DOBÍJENÍ ELEKTROMOBILU PRO PRACOVNÍ ÚČELY V PROVÁDĚCÍ VYHLÁŠCE MPSV K ZÁKONÍKU PRÁCE O STANOVENÍ PRŮMĚRNÉ CENY POHONNÝCH HMOT PRO ÚČELY POSKYTOVÁNÍ CESTOVNÍCH NÁHRAD

### Podstata problému:

- Česká legislativa při **výpočtu náhrad za spotřebované pohonné hmoty vč. elektřiny** vychází ze skutečně ujeté vzdálenosti (uvedené v knize jízdy), z průměrné spotřeby uvedené v technickém průkazu k vozidlu a z prokázané ceny nakoupených spotřebovaných pohonných hmot. Namísto skutečné ceny nakoupených pohonných hmot zákoník práce umožňuje podpůrně použít pro výpočet náhrad ceny stanovené ve vyhlášce MPSV (pro rok 2019 se jednalo o vyhlášku č. 333/2018 Sb.).
- **V případě domácího nabíjení elektrických vozidel neexistuje žádná jednotná cena elektřiny pro stanovení náhrady nákladů vynaložených zaměstnancem na nabíjení vozidla.** Obecně se vychází z povinnosti zaměstnance prokázat veškeré náklady, které mu má zaměstnavatel nahradit. To je však v praxi složité, neboť vyúčtování spotřeby elektřiny neprobíhá obvykle na měsíčním základě, a navíc je celková cena elektřiny složena z více položek, z nichž některé jsou fixní bez ohledu na spotřebu elektřiny.
- **V tomto případě je nutné rozlišit soukromé vozidlo a vozidlo poskytnuté zaměstnavatelem (v praxi běžně používán též termín „služební vozidlo“).** Podle zákoníku práce § 157 odst. 2 se nyní využívají náhrady pouze pro vozidla, které zaměstnanci neposkytl zaměstnavatel, tedy soukromá vozidla. Zvolenou referenční cenu tak lze využít u soukromých elektromobilů, které zaměstnanec využije k pracovní cestě. Situaci u vozů zaměstnavatele nabíjených na náklady zaměstnance a využitých pro pracovní účely (v praxi, například v knihách jízdy, se běžně používá termín „služební cesta, „služební“ účely) se věnuje následující bod 1.B).

### Řešení:

- Vyhláška MPSV č. **358/2019 Sb.** ze dne 18. prosince 2019 obsahuje referenční cenu pro elektřinu spotřebovanou jako pohonná hmota při nabíjení elektromobilů na rok 2020.
- Již v návrhu vyhlášky MPSV uvedlo: "Ministerstvo průmyslu a obchodu, Energetický regulační úřad a Svaz průmyslu a dopravy ČR požadovali zařadit mezi pohonné hmoty i průměrnou cenu za 1 kWh elektřiny. Této připomínce bylo ve spolupráci s Českým statistickým úřadem, který na svých webových stránkách požadovaný údaj publikoval, vyhověno."
- Vyhláška konkrétně uvádí: "Výše průměrné ceny pohonné hmoty podle § 158 odst. 3 věty třetí zákoníku práce činí (...) 4,80 Kč za 1 kilowatthodinu elektřiny."

## § 4

## Průměrná cena pohonných hmot

Výše průměrné ceny pohonné hmoty podle § 158 odst. 3 věty třetí zákoníku práce činí

- a) 32,00 Kč za 1 litr benzínu automobilového 95 oktanů,
- b) 36,00 Kč za 1 litr benzínu automobilového 98 oktanů,
- c) 31,80 Kč za 1 litr motorové nafty,
- d) 4,80 Kč za 1 kilowatthodinu elektřiny.

- **Ve vyhlášce uvedenou cenu elektřiny** lze použít zejména pro účely nabíjení v domácnosti, ale i pro ostatní situace, kdy zaměstnanec není schopen prokázat konkrétní náklady na nabíjení vozidla použitého pro pracovní účely. Výše náhrady by pak stejně jako u uhlovodíkových paliv byla určena podle ujeté vzdálenosti a spotřeby elektřiny.
- Uvedení ceny elektřiny ve vyhlášce tak **usnadní zavádění elektro-mobility** do firem, přičemž i nadále bude mít zaměstnanec přednostně právo na náhradu v prokázané skutečné výši, např. v případě sjednání zvláštního tarifu pro nabíjení. Referenční cena elektřiny však umožní snížit administrativu zaměstnavatelů spojenou s prokazováním ceny elektřiny prostřednictvím faktur zaměstnanců od jejich dodavatelů.
- Zveřejněná cena by měla být (s ohledem na rozptyl cen elektřiny pro domácnosti) vhodná pro většinu domácností.
- Využití referenční sazby je dobrovolné. Nadále lze zvolit způsob individuálního prokazování. Cílem referenční sazby je snaha o maximální zjednodušení, ale je na každém subjektu posouzení jejího využití.

**Nastavení metodiky pro výpočet referenční ceny na rok 2021 a další roky:**

- Bude sestavena pracovní skupina na základech již proběhlých jednání na SP ČR, která by měla řešit koncepční a metodický přístup ke stanovení tzv. referenční ceny či její indexace pro následující roky.
- Pracovní skupina bude pod vedením MPSV s účastí zejm. ČSÚ, ERÚ, SP ČR a jeho odborných členů, MPO a MD.

## 1.B) UPLATNĚNÍ NEPROKÁZANÝCH VÝDAJŮ (NÁKLADŮ) ZA SPOTŘEBOVANÉ POHONNÉ HMOTY U ELEKTROMOBILŮ ZAHRNUTÝCH V OBCHODNÍM MAJETKU DO DAŇOVĚ UZNATELNÝCH VÝDAJŮ (NÁKLADŮ)

**Podstata problému:**

- Pokud je silniční motorové vozidlo zahrnuto v obchodním majetku, pořízené na finanční leasing, v nájmu nebo užívané na základě smlouvy o výpůjčce uzavřené s věřitelem na dobu zajištění dluhu

převodem vlastnického práva k tomuto vozidlu, jsou daňově uznatelné výdaje (náklady) na pohonné hmoty spotřebované na pracovních cestách v prokázané výši (ust. § 24 odst. 2 písm. k) bod 1 ZDP<sup>1</sup>).

- V případě elektromobilů ale nastává v praxi problém s prokazatelností výše výdajů (nákladů) zaměstnance za spotřebovanou pohonnou hmotu (elektrinu) při využívání vozidla poskytnutého zaměstnavatelem v rámci pracovních cest, pokud je elektromobil nabíjen také ze soukromé (domácí) elektrické sítě zaměstnance a je v obchodním majetku zaměstnavatele. Tento problém může být v praxi řešen aplikací referenční ceny dle závěrů k bodu 2.1 příspěvku č. 561/29.01.20 Koordinačního výboru GFŘ a KDP ČR č. 01/2020, tzn. při dobíjení vozidla zaměstnancem z vlastní sítě, použitím průměrné ceny za kWh stanovené vyhláškou č. 358/2019 Sb.

#### Řešení:

- Jak je uvedeno v předchozím bodě, u silničního motorového vozidla zaměstnance použitého na žádost zaměstnavatele (§ 157 odst. 3 ZP) pro pracovní účely je možné jako daňově účinný výdaj (náklad) zaměstnavatele a příjem zaměstnance nepodléhající zdanění (§ 6 odst. 7 ZDP) uplatit mj. náhrady výdajů za spotřebované pohonné hmoty v prokázané skutečné výši (§ 158 odst. 3 ZP) anebo na základě tzv. referenční ceny uvedené ve vyhlášce MPSV (ust. § 24 odst. 2 písm. k) bod 3 ZDP). Analogicky by bylo možno tuto cenu uplatnit i v případě používání vozidla, které je v obchodním majetku zaměstnavatele, popřípadě je zaměstnavatelem pronajato.
- Pro účely náhrad vyplacených zaměstnanci ve smyslu § 6 odst. 7 zákona o daních z příjmů již použití tzv. referenční ceny potvrdilo stanovisko GFŘ uvedené v příspěvku č. 561/29.01.20 projednané v rámci Koordinačního výboru, které konkrétně uvádí:
- „V souvislosti s výše uvedeným upozorňujeme na vyhlášku č. 358/2019 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad. V této vyhlášce je s účinností od 1. 1. 2020 stanovena jako průměrná cena PHM částka 4,80 Kč za 1 kilowatthodinu elektřiny.“

#### Legislativní úprava:

- K dosažení výše uvedené možnosti daňové uznatelnosti je však zapotřebí dokončit legislativní proces úpravy § 24 odst. 2 písm. k) bod 1 ZDP ve smyslu, že u vozidel zahrnutých v obchodním majetku lze uplatnit nejen prokázané výdaje (náklady), ale i výdaje (náklady) za spotřebované pohonné hmoty ve smyslu ust. § 24 odst. 2 písm. k) bod 3 ZDP ve výši dle zvláštního právního předpisu vydaného pro účely cestovních náhrad (tj. dle příslušné vyhlášky MPSV dle bodu 1A tohoto materiálu).
- **MF dle dohody tuto změnu předloží do aktuálně připravované novely ZDP, aby byla přímo na základě ZDP referenční cena využitelná pro účely domácího nabíjení v případě vozů v obchodním majetku firmy využitých pro pracovní účely.** Novela by měla umožnit účinnost i pro zdaňovací období započatá od 1.1.2020, aby bylo možné dle vyhlášky MPSV, která je účinná od 1.1.2020, efektivně a snadno řešit i náhrady během celého roku 2020.
- Pokud nebude uvedená novela přijata, pak samozřejmě platí stávající stav.

<sup>1</sup> Tj. zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů.

Cílem následujících kapitol je odstranit interpretační nejasnosti, zpřehlednit jednotlivé situace a nabídnout možné cesty správných postupů:

## 2. DOPORUČENÉ DAŇOVÉ REŽIMY PRO POUŽITÍ WALLBOXU V RŮZNÝCH SITUACÍCH

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

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

- Může existovat několik typů wallboxu jako příslušenství vozidla. Mezi „mobilní“ wallboxy lze zařadit jak „specifické nabíjecí kabely“, tak i zařízení připevněná na stěnu, která jsou odnímatelná a slouží pro nabíjení konkrétního vozu.
- Zařazení wallboxu jako příslušenství vozidla vyplývá z konkrétních okolností (např. evidence konkrétního wallboxu s konkrétním vozidlem, výměna wallboxu současně s výměnou souvisejícího přiřazeného vozidla). Pokud je wallbox příslušenstvím vozidla, zaměstnanec jen vykazuje kilometry, které mu zaměstnavatel proplácí (a benefitem je celé auto vč. wallboxu jako příslušenství).
- Pro účely zdanění zákon o daních z příjmů stanoví, že v případě bezplatného poskytnutí vozidla zaměstnavatelem zaměstnanci k používání pro soukromé i pracovní účely se za příjem zaměstnance považuje částka ve výši 1 % vstupní ceny vozidla, včetně wallboxu pořízeného s vozidlem jako jeho příslušenství, za každý i započatý měsíc.
- V případě dodatečného vybavení vozidla wallboxem dle účetních a daňových pravidel společnosti, nejvýše však (se všemi dalšími náklady) do 40 tis. Kč, se nebude jednat o technické zhodnocení, které se zahrnuje do vstupní ceny vozidla<sup>3</sup>.

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

- Cena wallboxu se nezahrnuje do ceny vozidla. Wallbox zůstává v majetku zaměstnavatele.

<sup>2</sup> Posouzení a zařazení wallboxů, vycházející z technických znalostí o odborného posouzení věci, je klíčové – daňové důsledky budou vyplývat ze závěru, zda se jedná o samostatnou movitou věc se samostatným ekonomickým určením nebo součást věci hlavní, na které je zařízení umístěno. V případě, že existuje více typů wallboxů s různým možným technickým zařazením, stíhá poplatníka důkazní břemeno ve smyslu ustanovení § 92 daňového řádu.

<sup>3</sup> Dle ustanovení § 24 odst.2 písm. zb) ZDP lze do daňových nákladů zahrnout technické zhodnocení, která na jednom majetku v úhrnu za zdaňovací období převyšují částku 40 tis. Kč. Pro posouzení hranice 40 tis. Kč je třeba vzít na zřetel všechny další náklady vynaložené na dovybavení vozidla v průběhu jednoho zdaňovacího období.

- Pokud zaměstnanec za poskytnutí wallboxu, který může používat pro služební i soukromé účely, nehradí zaměstnavateli odpovídající částku, **představuje takové poskytnutí wallboxu zdanitelný příjem<sup>4</sup>**.
- Níže uvedený postup je pouze jednou z možností. Variant prokázání je samozřejmě více a je na daňovém subjektu, jaký postup pro prokázání přiměřenosti zvolí.
- Zaměstnavatel zdaňuje zaměstnanci tento benefit podle hodnoty příjmu – pro výpočet může využít pořizovací cenu wallboxu, průměrnou životnost a odhadovaný poměr mezi nabíjením pro soukromé a pracovní účely (dle interních systémů evidence, knihy jízd apod.). Např. podle průměrného počtu pracovních a soukromých km zaměstnanců. Případně se může jednat o přesný poměr nabíjení v případě chytrých wallboxů a elektronických knih jízd napojených na centrální systémy společnosti.
- Pokud zaměstnanec má vozidlo i pro pracovní účely a nabíjí ho i doma, může vůči zaměstnavateli uplatit nárok na náhradu nákladů spojených s umístěním wallboxu a jeho použitím pro pracovní účely, a to pouze za předpokladu, že tento nárok prokazatelně doloží.

**Příklad:** Vstupní cena wallboxu je 36 000 Kč, doba životnosti 36 měsíců a poměr pracovních a soukromých jízd zaměstnanců je 50/50. Pak zdanitelný příjem zaměstnance měsíčně bude činit:  $36\,000\text{ Kč} / 36\text{ měsíců} * 50\% = 500\text{ Kč}$ .

Oproti tomu zaměstnanec uplatní vůči zaměstnavateli nárok na náhradu nákladů na umístění wallboxu používaného k nabíjení pro pracovní účely v jeho nemovitosti, např. 100 Kč měsíčně.

Výsledkem bude, že zaměstnanci bude zdaněn nepeněžní příjem ve výši 500 Kč měsíčně a současně od zaměstnavatele obdrží nezdaněný příjem ve výši 100 Kč měsíčně.

#### **C) Zaměstnavatel pořídí wallbox a bezplatně ho instaluje do nemovitosti patřící zaměstnanci včetně pevného připojení na elektrickou síť nemovitosti (tj. wallbox pevně spojený s budovou):**

- V případě instalace wallboxu v nemovitosti zaměstnance se wallbox stane vlastnictvím zaměstnance. Zaměstnavatel není oprávněn wallbox odpisovat pro daňové účely, ale pouze jako jednorázový účetní a nedaňový náklad.
- Poskytnutí wallboxu představuje jednorázový zdanitelný příjem ve výši hodnoty wallboxu a souvisejících prací (tj. obvykle ve výši nákladů zaměstnavatele). Pokud zaměstnanec za wallbox zaplatí, pak je zdanitelným příjmem rozdíl mezi cenou wallboxu (tj. náklady zaměstnavatele) a úhradou zaměstnance.

**Příklad:** Vstupní cena wallboxu je 25 000 Kč + 5 000 Kč za instalaci. Zaměstnanec hradí 5 000 Kč. Celkový zdanitelný příjem zaměstnance je:  $(25\,000\text{ Kč} + 5\,000\text{ Kč}) - 5\,000\text{ Kč} = 25\,000\text{ Kč}$ , které zdaní jednorázově při instalaci wallboxu.

#### **D) Zaměstnanec svůj wallbox používá také pro nabíjení vozidla poskytnutého zaměstnavatelem:**

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

<sup>4</sup> Samozřejmě v případě, kdy je vozidlo používáno pouze pro pracovní účely se o žádný příjem ve vztahu k zaměstnanci nejedná a na majetek se hledí buď jako na náklad nebo jako majetek zaměstnavatele a postupuje se standardně jako v jakýchkoliv jiných příkladech pořízení například pomůcek potřebných pro práci zaměstnance.



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

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

### 3. PROBLEMATIKA ODPISOVÁNÍ

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

- Záleží jako u ostatních případů na technickém a odborném posouzení správného zařídění daného zařízení.
- Wallbox **pořízený současně s vozidlem** (např. dodán výrobcem rovnou k elektromobilu jako jeho příslušenství) se odpisuje jako **součást vstupní ceny vozidla**, tedy **2. odpisová skupina**.
- Wallbox pořízený dodatečně jako jeho příslušenství v pořizovací ceně do 40 000 Kč se uplatní jako jednorázový náklad a nevstupuje do pořizovací ceny vozidla (nejedná se o technické zhodnocení vozidla).

#### B) Wallbox upevněný (ale odnímatelný) k danému místu u zaměstnance:

- Pokud wallbox není příslušenstvím vozidla, ale jedná se o samostatný majetek s dobou použitelnosti více než 12 měsíců a s pořizovací cenou nad 40 000 Kč, odpisuje se wallbox ve **3. odpisové skupině**.
- Pokud je pořizovací cena 40 000 Kč a nižší, pak se nejedná o hmotný majetek, ale lze uplatnit wallbox do nákladů přímo, popř. přes časové rozlišení.

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

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

- Wallbox představuje technické zhodnocení budovy a pokud celkové náklady (spolu s ostatními technickými zhodnoceními budovy<sup>5</sup>) přesáhnou 40 000 Kč ročně, pak dojde k navýšení pořizovací/zůstatkové ceny budovy.
- Pokud wallbox představuje technické zhodnocení budovy, pak se odpisuje ve stejné odpisové skupině jako budova.

<sup>5</sup> Rozhodující jsou všechny náklady na provedené veškerého technické zhodnocení v průběhu celého zdaňovacího období, nikoliv pouhý wallbox.

- Dodatečné instalace wallboxu k budově/parkovacímu domu je možné posoudit i jako samostatný majetek, který by se v případě vstupní ceny vyšší než 40 000 Kč a provozně-technické funkce delší než jeden rok odpisoval ve 3. odpisové skupině (stejně jako je uvedeno pod bodem „C.2“).

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

- Wallbox představuje samostatný majetek. Pokud je pořizovací cena wallboxu včetně instalace nad 40 000 Kč a doba použitelnosti nad 12 měsíců, pak jde o samostatný majetek odpisovaný ve 3. odpisové skupině.
- Pokud je pořizovací cena wallboxu do 40 000 Kč včetně, pak lze wallbox uplatnit do nákladů (případně časově rozlišit).

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

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

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

- Pokud je elektroinstalace **součástí stavby (např. budova nebo parkoviště), ve které má být instalována dobíjecí stanice**, pak instalace kabelů a dalších rozvodů představuje technické zhodnocení stavby (tj. hmotného majetku), které zvyšuje pořizovací/zůstatkovou cenu stavby a **odpisuje se dle odpisové skupiny celého aktiva**.
- Pozn.: Investice do elektrorozvodů stavby zvyšuje hodnotu/využitelnost majetku, proto se promítá do jeho ceny.
- V případě liniových staveb na pozemcích bez staveb, popř. se stavbami funkčně nesouvisejícími s liniovou stavbou, se liniové stavby budou evidovat a odpisovat jako pořízený samostatný nový dlouhodobý majetek ve **4. odpisové skupině**.
- Typové příklady:
  1. Betonové podstavce pod nabíjecími stanicemi budou součástí příslušné stavby, na které budou podstavce umístěny.
  2. Případné odnímatelné sloupky pro nabíjecí stanice budou součástí pořizovací hodnoty nabíjecí stanice.

3. Elektrické rozvody vedené nově uvnitř budov budou aktivovány k budovám.
4. Elektrické rozvody včetně rozvodných skříní vedené nově na ostatních stavbách – parkovištích, komunikacích apod. budou aktivovány k těmto stavbám.
5. Elektrické rozvody včetně rozvodných skříní vedené nově mimo budovy a stavby budou evidovány obdobným způsobem jako stávající vedení (evidované stávajícím standardním způsobem).
6. Při aktivaci nových rozvodů do majetku (tj. zařazení nových rozvodů do majetku firmy) se postupuje dle zavedených postupů dané firmy nebo jejich útvarů/podniků/divizí.
7. Projekční práce, včetně ostatní dokumentace budou aktivovány k příslušným majetkům, se kterými souvisí.

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

#### 4. REŽIMY PRO ROZDĚLENÍ NABÍJENÍ PRO PRACOVNÍ A SOUKROMÉ ÚČELY A VYUŽITÍ ELEKTROMOBILU NA PRACOVNÍ/SOUKROMÉ JÍZDY

- Předně musíme rozlišovat **a)** nabíjení doma a u zaměstnavatele, popř. u třetích osob (např. veřejné dobíjecí stanice)<sup>6</sup> a dále **b)** využití nabité energie na soukromé a služební účely.
  - a)** V praxi bude běžné kombinované nabíjení v domácnosti (primárně hrazené zaměstnancem) a nabíjení u zaměstnavatele, popř. u třetích osob (primárně hrazené zaměstnavatelem).
  - b)** Dále má na režimy vliv situace, pokud zaměstnanec elektromobil poskytnutý zaměstnavatelem využívá pro pracovní i soukromé účely.
- V případě, kdy by vozidlo bylo nabíjeno pouze na náklady zaměstnavatele, pak by nesl všechny náklady pouze zaměstnavatel, který by následně určil část celkových nákladů jako náklady na soukromé cesty zaměstnance, kterou zaměstnanec buď zaměstnavateli uhradí, nebo mu bude zaměstnavatelem dodaněna jako nepeněžní příjem (v případě, že se nejednalo ve sto procentech o pracovní cesty)
- Naopak v případě, kdy by vozidlo bylo nabíjeno pouze u zaměstnance, pak by nesl všechny náklady pouze zaměstnanec, který by následně určil část nákladů na dobíjení připadající na pracovní cesty<sup>7</sup>, kterou mu je zaměstnavatel povinen nahradit.
- V případě dobíjení zaměstnance doma pro pracovní účely (pro jakoukoliv variantu v této kapitole) lze použít jako možnou cenu elektřiny pro výpočet náhrady nepodléhající zdanění dle § 6 ZDP odst. 7 ZDP referenční cenu dle vyhlášky MPSV (viz kapitoly **1.A**) a **1.B**) tohoto materiálu<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Náklady (cenu elektřiny) hradí přímo zaměstnavatel.

<sup>7</sup> V případě pouze pracovních cest celkové náklady za dobíjení elektromobilu.

<sup>8</sup> Cenu elektrické energie pro účely stanovení nepeněžního příjmu zaměstnance je možné určit různými formami na základě údajů zjištěných z řádné evidence jízd. Důkazní břemeno ve věcech daňových leží na poplatníkovi – jakou metodu pro stanovení množství

- **Dle závěrů uvedených v příspěvku č. 561/29.01.20 projednaném na Koordinačním výboru je možné množství spotřebované elektrické energie pro účely stanovení nepeněžního příjmu určit jako násobek celkového objemu spotřebované elektrické energie za kalendářní měsíc a poměru soukromě ujetých cest a všech cest za daný kalendářní měsíc.** Obdobně je možné postupovat při stanovení výše nepeněžního příjmu v případě spotřeby fosilního paliva pro soukromé cesty zaměstnance. GŘ vyslovilo s tímto závěrem souhlas za předpokladu, že bude důsledně a prokazatelně vedena evidence jízd. V případě, že je k dispozici přesnější způsob stanovení množství spotřebované PHM/elektřiny (vzhledem k možnostem elektromobilu) je třeba vycházet z prokázaných údajů.
- ZDP v současné době neobsahuje právní úpravu pro náhradu za spotřebovanou elektřinu pro vozidla poskytnutá zaměstnavatelem. Všechny dále uvedené varianty pro stanovení náhrady za elektřinu spotřebovanou při dobíjení vozidla zaměstnavatelem zaměstnancem (spolu s možností prokazování evidencí konkrétních jízd přiřazovaných ke konkrétnímu nabití s konkrétní cenou) jsou vázány na případnou legislativní úpravu (viz bod 1B):
  - I. **Využívání chytrých dobíjecích zařízení (dokážou přesně změřit spotřebu elektřiny při nabíjení elektromobilu) či chytrých systémů v automobilech (nabití, spotřeba, km, v některých případech lze i přepnutí mezi režimy soukromé a pracovní jízdy), takže vždy máme k dispozici pro evidenci informací o elektřině spotřebované pro nabití (wallbox), zvýšení zásoby elektřiny v bateriích (vozidlo).**
    - Veškeré údaje získány z chytrých zařízení jako primární zdroj informací. Pro účely zdanění lze vycházet z prokazatelně vedených záznamů údajů z těchto chytrých zařízení.
  - II. **Absence zařízení k měření spotřeby elektřiny pro nabíjení v domácnosti a v autě, tj. chytrý wallbox pouze u zaměstnavatele.**
    - Získáme alespoň údaje o nabití u zaměstnavatele, popř. u třetích osob, zbylé údaje určující energii spotřebovanou při nabíjení v domácnosti zaměstnance tak lze dopočítat (například kniha jízd s rozdělením na služební a soukromé km, spotřeba dle technického průkazu vozidla) na základě údajů z řádné evidence jízd.

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

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

---

a ceny elektřiny spotřebované pro pracovní a soukromé účely je na rozhodnutí poplatníka (metoda FIFO, metoda váženého průměru nákupních cen atd.). Zvolenou metodu poplatník nelze měnit v průběhu zdaňovacího období.

- **Příklad – zaměstnanec nabíjí pro pracovní účely u zaměstnavatele i doma: Spotřeba dle knihy jízd a průměrné spotřeby dle technického průkazu vozidla je vyšší než spotřeba elektřiny při nabíjení u zaměstnavatele.**
  - Zaměstnanec vykázal 300 km ujetých pracovně, spotřeba je dle technického průkazu 127 Wh na 1 km, tedy 0,127 kWh na 1 km, což je při 300 ujetých km celkem 38 kWh.
  - Zaměstnanec u zaměstnavatele dobil přes „chytrý“ wallbox 30,48 kWh. Zbytek energie musel dobít jinde, v tomto případě v domácnosti. Vzhledem k tomu, že není dostupný systém, který by měřil spotřebu energie, vychází se z průměrné spotřeby uvedené v technickém průkaze.
  - Pokud od celkových 38 kWh odečteme 30,48 kWh nabitých v práci, pak na domácnost vychází nabití 7,52 kWh. K domácímu nabíjení využijeme tzv. referenční cenu pro rok 2020 ve výši **4,8 Kč** za 1 kWh, takže zaměstnanec má právo od zaměstnavatele nárokovat proplacení **36,1 Kč**.
  - **Pozn. k další možné variantě, kdy zaměstnanec tankuje nejen v práci, doma, ale i veřejné nabíjecí stanici:** Pokud by zaměstnanec tankoval také ve veřejné nabíjecí stanici, např. 2 kWh, pak by spotřeba elektřiny doma činila 5,52 kWh. Zaměstnanec prokáže nárok na náhradu nákladů účtenkou z veřejné nabíjecí stanice (ta mu bude proplacena), neboť ta je i daňovým dokladem (*dobíjení 2 kWh by mohlo stát např. 11 Kč za 1 kWh. Veřejné nabíječky jsou obvykle rychlejší, a mohou být i dražší*). **Zaměstnanec na účtence bude mít veškeré informace** – tj. kolik energie do elektromobilu dobil a za jakou cenu. Pro zbylou část nabitou doma bude postupovat, jak je uvedeno výše.
- B) Ujeté pracovní kilometry a tomu odpovídající spotřeba je nižší, než odpovídá spotřebě elektřiny při nabíjení u zaměstnavatele. Proto musí zaměstnanec náklady na elektřinu spotřebovanou pro soukromé účely zaměstnavateli nahradit nebo tyto náklady na nabíjení budou představovat zdanitelný nepeněžní příjem zaměstnance.**
- **Příklad – zaměstnanec spotřebovanou energii hrazenou zaměstnavatelem použil z části soukromě: Pracovní spotřeba je nižší než nabíjení u zaměstnavatele**
  - Zaměstnanec za měsíc vykázal 150 pracovních kilometrů, ale zaměstnavatel vykázal spotřebu elektřiny pro nabíjení odpovídající 200 kilometrům. Z toho plyne, že náklady na elektřinu pro 50 soukromě ujetých kilometrů budou:
    - 1) zaměstnanec nahradí svému zaměstnavateli náklady na elektřinu spotřebovanou při nabíjení (zaměstnavatel zná cenu 1kWh a vůči zaměstnanci uplatní nárok odpovídající 50 km násobených spotřebou energie v kWh dle technického průkazu \* cena za 1 kWh), nebo
    - 2) zaměstnanec bude mít zdanitelný nepeněžní příjem ve výši dle bodu 1).
  - **Příklad s čísly:**
    - Zaměstnanec má stejný vůz jako kolega výše.
    - Zaměstnanec vykázal 150 pracovních kilometrů, ale z nabíjení hrazeného zaměstnavatelem vyplývá, že spotřeboval energii pro ujetí 200 kilometrů, a tedy 50 km jezdil soukromě (tj. ve firmě si nabil 25,4 kWh, což je ekvivalent 200 km, ale ujetím 150 km pracovně vyčerpал jen 19,05 kWh).
    - Zaměstnanec dle technického průkazu spotřebuje na 1 km 0,127 kWh, takže soukromě spotřeboval na 50 km 6,35 kWh. Zaměstnavatel má na parkovišti s dobíjecím zařízením pro

elektromobily namontován elektroměr se speciálním tarifem, který umožňuje nabíjet 1 kWh za **4,5 Kč**. Zaměstnavatel poskytl zaměstnanci k jeho spotřebě 6,35 kWh za cenu **4,5 Kč/1 kWh**, což představuje příjem zaměstnance **28,6 Kč**.

- Zaměstnanec buď **1)** částku za nabíjení pro soukromé využití ve výši **28,6 Kč** zaměstnavateli nahradí, nebo **2)** tato částku bude představovat nepeněžní benefit zaměstnance, který podléhá zdanění jako příjem ze závislé činnosti.

## 5. PROBLEMATIKA ROZDÍLŮ MEZI DEKLAROVANOU SPOTŘEBOU ELEKTROMOBILU A SKUTEČNOU SPOTŘEBOU ELEKTŘINY PŘI NABÍJENÍ A PŘI BĚŽNÉM PROVOZU VOZIDLA

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

## 6. PODPORA ELEKTROMOBILITY (VČ. INFRASTRUKTURY) ZE STRANY STÁTU

- **Situace nyní:**
  - Podnikatelé, kteří využívají elektromobil, neplatí silniční daň.
  - Dnes je výstavba dobíjecích a plnicích stanic podporována v rámci operačních programů OP PIK (neveřejná infrastruktura – v podnicích) a OP Doprava (v rámci CEF na páteřních komunikacích veřejně přístupná infrastruktura).
  - Pořizování vozidel je podpořeno v OP PIK (pro podnikatelské subjekty, nejsou podpořeny hybridy) a v Národním programu Životní prostředí (pro municipality a veřejné instituce, lze podpořit i smart wallboxy) a IROP (vozidla pro veřejnou dopravu).
  - Elektřina, která je používána pro běžnou spotřebu i pro nabíjení elektromobilů, není specificky přímo zatížena tak vysokými spotřebními daněmi jako pohonné hmoty.

- Již nyní je schváleno osvobození vozidel používajících jako palivo elektrickou energii nebo vodík, výlučně či v kombinaci s jiným palivem a současně splňujících emise CO<sub>2</sub> do 50 g/km od dálničních poplatků.
  - Vozidla používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík, výlučně či v kombinaci s jiným palivem a současně splňující emise CO<sub>2</sub> do 50 g/km **mají speciální registrační značky** (se začátečními písmeny EL) a jsou osvobozeny od registračních poplatků. Toto označení usnadní zavádění dalších opatření, např. zvýhodněného parkování (např. hl. m. Praha již nyní parkování elektromobilů zvýhodňuje) či vyhrazených jízdních pruhů.
- **Situace v budoucnu:**
- V novém programovém období (2021–2027) bude výstavba dobíjecích a plnicích stanic podporována v rámci připravovaných operačních programů – pomocí OP Doprava (veřejně přístupná infrastruktura) a OP TAK (neveřejná infrastruktura – v podnicích). Podpořena by měla být rovněž infrastruktura pro veřejnou dopravu (v rámci IROP).
  - Pořizování vozidel pak bude podpořeno v OP TAK (pro podnikatelské subjekty) a v IROP (vozidla pro veřejnou dopravu).
  - Zjednodušení povolovacích procesů dobíjecích stanic by měl také přinést nový stavební zákon.



SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY  
ČESKÉ REPUBLIKY

 [www.spcr.cz](http://www.spcr.cz)

 [@SvazPrumyslu](https://twitter.com/SvazPrumyslu)

 [@svazprumyslu](https://www.instagram.com/svazprumyslu)

 [Svaz průmyslu a dopravy ČR](https://www.linkedin.com/company/svaz-prumyslu-a-dopravy-cr)