

Ferrari na firmu ve ztrátě je evergreen závisti, úřad na něj umí došlápnout

19. dubna 2023

„Ferrari na firmu? Ne, raději spravedlivé daně,“ rozhorlil se na sociálních sítích pirátský poslanec Jakub Michálek. Kolik luxusních aut je registrovaných ve firmách napříč kraji, jakých jsou značek a v jakých oblastech podnikání jejich majitelé působí nejčastěji, zanalyzovala společnost Imper, která provozuje databázi podnikatelských subjektů v ČR.



ilustrační snímek | foto: Ferrari

Z kvarteta nejluxusnějších značek Ferrari, Lamborghini, Bentley a Rolls-Royce se nejvíce na firmu kupuje ferrari v Praze. A parkují i v účetnictví papírově ztrátových firem.

„Luxusní auta zkrátka nejsou od určité hranice výrobní prostředek, ale hlavně poziční zboží. A tomu by měla odpovídat jejich daňová uznatelnost,“ napsal Michálek na Facebooku. Odkazoval na předsedu České pirátské strany Ivana Bartoše, který otevřel debatu o tom, jestli jsou v pořádku daňové odpochty na firemní ferrari. „Ze 101 vozů Ferrari, které byly v roce 2021 registrované v České republice jich 96 koupily firmy a jenom 5 kusů si koupili lidé pro osobní potřebu,“ cituje Michálek ze statistik. „Ten nepochopitelný je značný, ruku na srdce, ferrari úplně nepůsobí jako vůz určený primárně na služební cesty,“ dodává.

„Vysvětlení se nabízí, daňové optimalizace DPH a případně i daně z příjmu právnických osob. Zatímco občan musí auto koupit i s daní 21 %, firmě se DPH vrátí. Ferrari stojí okolo deseti milionů korun, takže úspora na DPH činí přibližně 2 miliony na kus. Dále si firma sníží základ daně z příjmu právnických osob, která je u nás 19 %,“ vysvětlil Michálek.



Jakub Michálek - poslanec

Ferrari na firmu? Ne, raději spravedlivé daně .

Stát nesmíme dál zadlužovat kvůli tomu, aby měly elity levnější poziční zboží. Já jsem pro daňovou spravedlnost. Nezvyšovat střední třídu daně, dokud stát nezdaní to jedno promile nejbohatších lidí, kteří si ještě navyšují své příjmy díky spleti daňových výjimek. Je dobře, když je někdo v podnikání úspěšný, ale tím spíše by se měl spravedlivě podílet na financování veřejných služeb jako zdravotnictví, školy, veřejná doprava či... péče o lidi v seniorním věku. Luxusní auta zkrátka nejsou od určité hranice výrobní prostředek, ale hlavně poziční zboží. A tomu by měla odpovídat jejich daňová uznatelnost.

14. února 2023 v 14:21, příspěvek archivován: 15. března 2023 v 19:33

225 225

„Pokud firma půjčuje sportovní vozy, tak je to samozřejmě v pořádku, ale bezpochyby jsou i případy, kdy jde pouze o daňovou optimalizaci na hraně zákona,“ komentuje pirátský poslanec. Strana proto navrhuje řešení: „Omezit daňovou uznatelnost osobních aut na jeden až dva miliony korun. Většina ceny luxusních vozů potom bude zdaněna, ať půjde o firemní nebo osobní užití a firmy nebudou motivované tyto vozy kupovat jen kvůli daňovým úsporám, ale budou lépe vážit, zda pro ně mají hospodářský význam. Normálních firemních aut se změna nedotkne.“

„Do určité míry lze tuto snahu chápat. Podnikatel by se měl chovat s péčí řádného hospodáře. A řádný hospodář volí vždy takové prostředky, aby dosáhl nejlepšího výsledku s co nejmenšími náklady,“ komentuje pro iDNES.cz Blanka Marková, odbornice na daňovou problematiku z kanceláře Ekofic.cz.

„Auta v podnikání jsou věčné téma. Ano, snahou je zahrnout co nejvíce do nákladů. A ano, auta bývají používána rodinnými příslušníky. Někdy mi připadá, že je to hra s finančním úřadem,“ komentuje.

„Podnikatel si pro svou činnost vytváří podmínky, aby mohl pracovat efektivně a aby výsledkem jeho snažení byl přiměřený zisk, který následně znovu investuje do rozvoje firmy. Zisk je důležitým cílem, ale neméně důležité je vytváření podmínek pro práci v příjemném prostředí, využívání technických vymožeností k

usnadnění a zpříjemnění práce. V současné době si podnikání nelze představit bez automobilů," dodává.

„Poplatník má povinnost dodržet všechna omezení, které mu zákon ukládá. Zároveň má právo využít všechny prostředky, které mu zákon umožnil, nebo které zákon nezakazuje. Je na jeho rozhodnutí, zda a v jakém rozsahu nabízené možnosti využije. Stát ukládá povinnosti zákonem. Pokud něco chce, musí to požadovat zákonnými prostředky," komentuje Blanka Marková. „Pojem optimalizace daní je třeba chápat jako využití všech možností, které zákonodárci včlenili do zákona. Existuje hranice mezi tím, co zákon umožňuje a mezi tím, kdy se překrucují výklady ve prospěch poplatníka. Daň je nákladem a snahou každého podnikatele je dosažení maximálního zisku při maximální úspoře nákladů. Příliš vysoká daň může být trestem za špatně vedené účetnictví a za neznalost zákona," vysvětluje odbornice na problematiku daní.

Služební Ferrari

V České republice je podle analýzy Imper registrováno celkem 873 vozů značek Ferrari, Lamborghini, Bentley a Rolls-Royce s první registrací od roku 2015 do letoška u 669 firem. „Desítky firem vykazují nižší obraty, než je cena vlastněných vozů, třetina z nich nevykazuje zisk nebo je ve ztrátě. Nejčastějším ‚luxusním firemním autem‘ je Ferrari. Jedna pražská realitní společnost má ve svém parku hned 13 vozů Bentley, tři Ferrari, dvě Lamborghini a dva vozy Rolls-Royce,“ stojí v analýze. Do analýzy nebyly zahrnuty firmy, které využívají vozový park ke svému podnikání: autobazary, autosalony, firmy nabízející pronájem aut atd.

„Pokud je firma plátcem DPH a využívá auto k ekonomické činnosti, může na něj uplatnit daňový odpočet. V praxi tak při nákupu luxusního vozu Bentley v hodnotě okolo deseti milionů na vratek může získat částku okolo dvou milionů korun. To, zda společnost skutečně využívá vůz k ekonomické činnosti, kontroluje finanční úřad. A ten může nárok na odpočet neuznat, pokud zjistí, že auto neslouží k firemním účelům,“ komentuje Imper.

[Dvanáctiválcové ferrari je rodinný supersport. Prohnali jsme ho přes Alpy](#)



Luxusní vůz, nízký obrat

Nejoblíbenější „superdrahou“ značkou aut mladších osmi let je mezi firmami Ferrari s 390 kusy, na druhém místě se umístila značka Bentley s 299 vozy. Společnosti reprezentuje i 100 modelů Rolls-Royce a 84 vozů Lamborghini.

„Ačkoliv se cena těchto luxusních vozů pohybuje v milionech korun, jejich vlastnictvím se mohou pochlubit i firmy, jejichž obrat se ročně drží pod jedním milionem. V České republice jde o desítky firem, které jsou v drtivé většině případů s.r.o. a svou činností spadají nejčastěji do oblastí realit a správy nemovitostí či zprostředkování velkoobchodu,“ zjistila analýza. Firmám s obratem do 60 milionů korun ročně, kterých je v analýze 480, z celkového počtu luxusních vozů patří více než polovina, přesně 469 aut. Nejčastějším oborem podnikání je u těchto společností pronájem a správa nemovitostí, zprostředkování velkoobchodu a také reality. Najdeme zde ale také dvě zubní ordinace a veterinární kliniku.

„Přibližně jedna třetina analyzovaných firem s obratem do 60 milionů nevykazuje žádný zisk nebo je přímo ve ztrátě. Řada z nich zároveň vlastní i dva až tři vozy luxusní značky,“ doplňuje Tomáš Berger, šéf Imper.

„Vozidlo, pořízené firmou, snižuje základ daně prostřednictvím odpisů a při pořízení vzniká nárok na odpočet DPH. To platí v případě, že je vozidlo používáno pro dosažení, zajištění a udržení příjmů. Pokud by tato podmínka nebyla splněna, potom má poplatník povinnost krátiť nárok na odpočet DPH a v daňovém přiznání navýšit základ pro výpočet daně z příjmů,“ upozorňuje Blanka Marková. „Existuje rozdíl při uplatňování těchto úprav u fyzických osob a u právnických osob. Fyzická osoba při pořízení vozidla určí, zda bude vozidlo používat pouze pro podnikání, nebo zda ho bude částečně využívat i pro soukromé účely. Při pořízení uplatní nárok na odpočet DPH pouze v poměru, který předpokládá. Chová se obezřetně, protože předpokládá, že v případě kontroly ze strany finančního úřadu bude muset prokázat svoje tvrzení o využití vozidla v souvislosti s podnikáním.“

Snaha politiků regulovat daňově uplatnitelné náklady firem se v zákoně o daních z příjmů podle odbornice na problematiku daní objevuje každoročními úpravami. „Pokud pirátská strana navrhuje omezit daňovou uznatelnost osobních aut na jeden až dva miliony korun, není to nic nového. Podobné ustanovení už v zákoně bylo,“ připomíná Marková.

„Přehnaná horlivost přinese víc škody než užítu,“ varuje. „Stát by neměl rozhodovat, ani prostřednictvím finančního úřadu, jaký druh vozidla si firma pořídí. Může zahájit řízení a kontrolovat, jestli prostředky na pořízení vozu jsou z řádně zdaněných peněz a zda řádně vede knihu jízd a hodnotit, jestli jízdy vozidlem splňují podmínky nákladu na dosažení, zajištění a udržení příjmů,“ komentuje. „V žádném případě mu v současné době nepřísluší hodnotit druh služebního vozidla, které firma používá. Pokud podnikatel často jezdí na delší služební cesty do zahraničí, potřebuje spolehlivý a pohodlný vůz. Pořízení drahého vozu je pro něj stejné, jako pro ajťáka drahý počítač. Počet nul v ceně zboží je irelevantní.“

Jako příklad uvádí, když si podnikatel ve stavebnictví pořídí karavan. „Důvodem je dozorování zakázek, které jsou na území celé ČR a také v zahraničí. Služební cesty bývají vícedenní, musel by se někde ubytovat. Rozhodnutí o vlastním ubytování má několik výhod – má stálé zázemí, karavan slouží také jako kancelář, má stále k dispozici počítač, tiskárnu a veškerý komfort, který pro administrativu potřebuje. Zároveň tam je možné i pořádat obchodní jednání. Vzhledem k účelu si pořídí luxusní karavan a luxusní vybavení. Pokud by se na služební cestě ubytoval, nepřijde nikomu divné, že se ubytoval v hotelu. Proč by měla hodnota ubytování v karavanu být na nižší úrovni? Proč má vadit luxusní automobil, ale bude tolerováno luxusní vybavení kanceláře?“

Blanka Marková připouští, že pořízování drahých vozidel může být v některých případech pouze účelovým snížením zisku a tím i daňového základu. „Existuje šedá zóna podnikání, existují daňové podvody, nebo alespoň snaha o ně. Jedná se o mediálně zajímavý námět, o kterém se dá dobře diskutovat a který umí zahrát na tu správnou strunu lidské závisti.“

Vede Praha

Nejvíce luxusních aut je dle předpokladů registrováno v Praze – celkem 456 vozů, na druhém místě je Moravskoslezský kraj (112 vozů), na třetím Jihomoravský (104 vozů). Nejméně luxusních vozidel naopak evidují firmy na Vysočině (4) a v Jihočeském, Zlínském a Libereckém kraji (shodně 11). Ferrari se jako značka objevuje ve všech krajích s výjimkou Vysočiny, která se naopak může pyšnit jedním vozem Lamborghini, patřícím firmě vyrábějící pryžové a plastové produkty s obratem do půl milionu Kč.

[Nový nápad z Bruselu: firemní služební auta povinně elektrická od roku 2030](#)



Mezi pomyslnými rekordmany v počtu firemních luxusních vozů můžeme nalézt například firmu ze Středočeského kraje, specializující se na výherní automaty, která vlastní čtyři vozy Ferrari, jeden Rolls-Royce a jedno Bentley. Pět vozů Ferrari využívá i realitní společnost z Prahy či třinecká s.r.o. podnikající v oblasti velkoobchodu. Absolutním „vítězem“ se ovšem stává pražská realitní společnost, která má ve svém parku hned 13 vozů Bentley, tři Ferrari, dvě Lamborghini a dva vozy Rolls-Royce.

Český fenomén – služební vozy pro všechny

Většinu, podle odhadů až 70 procent prodeje aut tvoří v Česku prodeje firmám. Kromě ferrari, rollsů, nebo lamborghini se na tuzemském trhu prodají desetitisíce aut, která používají jednotlivci i firmy a jsou přihlášená na právnické osoby. Přesnou statistiku nelze vytvořit, vymlouvají se automobilky, protože umí rozlišit pouze registraci „na IČO“, tedy firmu, od registrace „na rodné číslo“, tedy soukromou osobu. Jako flotilový, tedy firemní prodej už některé automobilky chápou i prodej jednoho auta do firmy, kterým vozí manželka děti do školy a na kroužky. A je pak tedy ve stejné statistice jako firma s tisíckami zaměstnanců a stovkami služebních vozidel, která se reálně používají pro práci.

„Osobní auta se do výdajů, které snižují základ daně, zařazují postupně pomocí jednotlivých účetních odpisů po dobu pěti let. Tyto postupné odpisy mají totiž odpovídat snižující se hodnotě auta,“ vysvětluje Generali Česká pojišťovna na svém webu.

Služební vůz, který má zaměstnanec k dispozici se považuje za (nepeněžní) příjem a částka ve výši 1 % vstupní ceny vozidla nebo 0,5 % vstupní ceny vozidla, jedná-li se o nízkemisní vozidlo, za každý i započatý kalendářní měsíc poskytnutí vozidla se tedy připočítává mezi zdanitelné příjmy. Tak to je ve většině zemí, i proto nemá ani nejvyšší šéf Rolls-Royce svůj služební rolls, protože by musel platit daň vycházející z jeho desetimilionové cenovky.

O provozu vozidla firma vede evidenci formou knihy jízd. „Dostávám často dotazy, zda je povinnost vést knihu jízd. Lze odpovědět, že nikoliv. Ale musí zvolit jiný průkazný způsob. Pro prokázání cesty je důležitý zejména datum, účel cesty a ujeté kilometry. Při kontrolách má správce daně právo požadovat souvislost jízdy s příjmy nebo výnosy, které mají na služební cestu návaznost. Není neobvyklé, že v rámci součinnosti třetích osob ověřují u obchodních partnerů, zda skutečně obchodní jednání probíhají,“ upozorňuje Blanka Marková. „Fyzické osoby, které nejsou plátcí DPH, mají v zákoně o daních z příjmů výhodu, že nemusí vést knihu jízd a prokazovat užívání vozidla v případě, že se rozhodnou o využití paušálních výdajů na provoz vozidla. Nemusí schovávat doklady o pohonných hmotách, při pořízení vyhodnotí způsob využívání vozidla. Pokud budou vozidlo využívat pouze pro služební účely, mohou si jako náklad uplatnit částku 5 000 měsíčně. Pokud budou vozidlo využívat i soukromě, potom jako náklad uplatní částku 4 000 měsíčně. Právnická osoba má povinnost evidence obdobnou. Pokud se ale rozhodne o využití paušálu na PHM, nesmí vozidlo využívat soukromě,“ upozorňuje daňáčka s tím, že tato základní pravidla platí pro všechna vozidla, bez ohledu na pořizovací cenu a připomíná, že velmi často nelze oddělit cestu služební od soukromé. „Když jedu z obchodní schůzky a cestou se stavím nakoupit pro rodinu, jsem ještě na pracovní cestě, nebo už nemám nárok ji jako pracovní vykázat?“ Blanka Marková, která se problematikou daní zabývá třicet let, připomíná starý vtip: „Zdávalo se mi o práci, můžu si to vykázat jako přesčas?“

Finanční úřad by měl požadovat doložení používání vozidla. Zda podnikatel skutečně používá vozidlo za deklarovaným účelem. „V opačném případě by stát musel mít tu odvahu a do zákona vložit omezení. Vymezit určité okruhy podnikání a přípustné typy vozidel, které jsou pro danou činnost vhodná,“ popisuje Blanka Marková. „Například – pro stavební činnost lze pořídit pouze vozidla, určená pro přepravu nákladů. Stejně by ale musela být výjimka pro vedoucí pracovníky.“

To, že jsou v Česku služební auta zcela automaticky považována za alternativu části platu, je naprostá anomálie. Služební auta, navíc často mnohem vyšších kategorií než jaká přísluší dané pozici, jsou českým fenoménem, který vyvolává v zahraničí často údiv.

„Toto pokřivení trhu má své historické důvody. V 90. letech po revoluci trh nově vznikl a za evropské ceny nebo jim podobné nebylo možné auta prodávat soukromým zákazníkům. Dobrou možností bylo vniknout na trh přes firemní flotily a benefit služebních vozů,“ popsal v rozhovoru pro iDNES.cz Arnošt Barna, šéf českého zastoupení značky Kia. Importéři aut tehdy odpočitatelnost vozu ve firemním účetnictví proloubovali. „Tato tradice přetrvává dodnes, těžko se z toho vystupuje. Nevím o žádné zemi, kde to funguje v takové míře. Ani na Slovensku,“ dodal Barna.

Autor: [František Dvořák](#)