

EKONOMICKÁ KRIZE Z POHLEDU DANÍ

JAN KOPŘIVA

Brno University of Technology, Faculty of Business and Management, the Czech Republic

Abstract in original language:

Článek se zabývá aktuálním vývojem právní úpravy vybraných daní jejich potencionálním vlivem na podniky v době ekonomické krize. Tzv. ekonomické balíčky v době krize obsahují velmi často různá daňová či kvazidaňová opatření, která mají vesměs podpořit podnikatele v období krize. Jejich skutečný dopad na jednotlivé podnikatele a následně na ekonomiku jako celek bude možno zhodnotit až v delším časovém intervalu. Článek se zabývá hodnocením těch, dle autora nejzásadnějších, daňových a kvazidaňových opatření, která byla přijata v poslední době.

Key words in original language:

Krize; daně; opatření.

Abstract:

The article deals with actual development of selected taxes legal regulations, its prospective influence on companies at the time of economic crisis. So-called economic packets for the time of crisis often contain various tax or quasi-tax arrangements that should give support to entrepreneurs during the crisis. Its real impact – regarding particular entrepreneurs and economy as a whole – can be evaluated in the following time period. This article considers the evaluation of the most fundamental tax and quasi-tax arrangements that were accepted recently.

Key words:

Crisis; taxes; equipment.

1. ÚVOD

Celý svět zasáhla tzv. Ekonomická krize. Někteří analytici možnost vzniku krize předvídali, někteří naopak nikoliv. Jednotlivé státy se na krizi připravily lépe, jiné hůře. V zásadě všechny státy však reagovaly s větším či menším zpožděním.

Jedním z nejčastějších nástrojů ke zvládnutí krize byly a jsou ekonomické balíčky, které v sobě téměř vždy obsahují určité změny v daňové či kvazidaňové¹ legislativě. Nejčastěji se jedná o změnu sazby, daňové úlevy či zrušení určitých povinností².

Zásadní problém u daňových a kvazidaňových opatření je, že jejich vliv na ekonomiku má vždy určitý časový odstup od jejich zavedení.

¹ Za kvazidaňové pro tento článek považuji taková opatření, která se nedotýkají přímo daní, ale obdobných plateb tedy zejména sociálního a zdravotního pojištění.

² Typicky zrušení povinnosti zálohových plateb.

Asi nejvíce medializovanou daňovou úpravou v době současné ekonomické krize je zavedení tzv. šrotovného.

Autor by se v článku chtěl dotknout vybraných daňových a kvazidaňových úprav a vyjádřit na ně svůj názor.

2. ŠROTOVNÉ

V Evropě nejrozšířenějším a současně nejvíce diskutovaným opatřením bylo zavedení tzv. šrotovného. Šrotovné lze definovat jako příspěvek státu na nákup nového vozidla s tím, že vlastník dá do šrotu své současné vozidlo určitého věku. Šrotovné bylo zavedeno v řadě států EU, z našich sousedů pak v Německu a na Slovensku.

Vzhledem k zájmu o šrotovné v Německu bude zřejmě spuštěno druhé kolo vyplácení. Dosavadní příspěvky 2500 eur na nákup nového auta byly všechny vyčerpány, a to bylo vyčleněno 1,5 miliard eur (tedy 600 tisíc šrotovacích premií).

Prozatím není definitivně jasné kolik dalších peněz ještě německá vláda do šrotovného „nalije navíc“. Důležité ovšem je, že se na pokračování úspěšného projektu domluvili kancléřka Angela Merkelová s volebním rivalem a vicekancléřem Frankem-Walterem Steinmeierem.

Na Slovensku byla šrotovací premie ve výši 1500 eur na jeden vůz a prozatím stačilo pro 22 tisíc majitelů starých vozidel a bylo již také vyčerpáno. V České republice je největším obdivovatelem ČSSD, která chce zavést šrotovné ve výši 2.500,- EUR³. Jedná se tedy o částku cca 68.000,- Kč.

Kritici zavedení šrotovného v jednotlivých státech shodně varují, že příspěvek podpoří dovoz zahraničních aut a nikoli markantní zvýšení produkce tuzemských. Zastánci zase říkají, že se nemá myslet jen na automobilky, ale i na výrobce součástí.

Osobně jsem odpůrcem šrotovného z řady důvodů. Prvním je, že šrotovné je pouze pro jeden segment ekonomiky, a to automobilový průmysl. Myslím, že všechny ostatní části průmyslu by také uvítaly šrotovné na jejich produkty – ledničky, pračky, nábytek a atd. Druhým důvodem kritiky šrotovného je, že se rozhodně nejedná o ekologické opatření, neboť produkce jednoho malého auta je ekologicky náročná jako jeho 11-tiletý provoz. Současně pak podle mého názoru v rámci jednotné Evropské unie měla být ohledně takovéto podpory ekonomiky nastavena jednotná pravidla, resp. by měl být alespoň určitý harmonizovaný základ. Další kritikou pak je, že ve většině případů vede šrotovné k nákupu malých vozidel vyrobených mimo zemi, ve které je šrotovné zavedeno. Například největší zájem je v současné době o Škodu Fabii, a dále o malá auta vyrobená různými značkami, zejména v Polsku. Šrotovné nedoporučuje např. Hospodářská komora ČR.⁴

3. ŠROTOVNÉ V ZEMÍCH EVROPSKÉ UNIE

³ http://plzensky.denik.cz/z_domova/cssd-chce-zavest-srotovne-ve-vysi--eur20090325.html

⁴ www.hkcr.cz/Files/aHonza09/Fotky/334/srotovne_analyza_HKaVSE2.doc

Země	Pobídka	Stáří vozu	Parametry	Platnost opatření
Rakousko	1500 eur	více než 13 let	- obchodníci platí 50 procent pobídky - celkový balíček 45 milionů eur	1. dubna 2009 až 31. prosince 2009
Kypr	675 až 1700 eur	více než 15 let	- 675 eur za sešrotování - pokud spojeno s nákupem nového vozu se spotřebou do 7l/100 km pak 1280 eur - pokud by byla u nového vozu spotřeba pod 5l/100 km, pak 1700 eur	v platnosti
Francie	1000 eur	více než 10 let	- nový vůz vypouštějící maximálně 160 g/km CO ₂ - nové lehké užitkové vozidlo minimálně třídy Euro 4 - odhadované náklady 220 milionů eur	4. prosince 2008 až 31. prosince 2009
Německo	2500 eur	více než 9 let	- nový automobil či maximálně rok starý třídy Euro 4 - celková obálka ve výši 1,5 miliardy eur	14. ledna 2009 až 31. prosince 2009
Itálie	1500 až 5000 eur u běžných aut; 2500 až 6500 u lehkých užitkových vozů	více než 9 let	- nové auto minimálně třídy Euro 4 s emisemi maximálně 140 g/km (benzin) či 130 g/km (nafta) CO ₂ - prémie za sešrotování u běžných aut (1500 eur) může být zkombinována s premií za nákup nového vozu (1500 až 3500 podle typu auta) - prémie za sešrotování u lehkých užitkových vozů (2500 eur) může být zkombinována s premií 4000 eur za nákup nového automobilu	1. února 2009 až 31. prosince 2009
Lucembursko	1500 až 1750 eur	více než 10 let	- 1500 eur, pokud emise nepřesahují 150 g/km CO ₂ - 1750 eur, jsou-li emise nižší než 120 g/km CO ₂ (u nafty méně)	22. ledna 2009 až 1. října 2010

Portugalsko	1000 - 1250 eur	více než 10 či 15 let	- nový vůz s maximálními emisemi 140 g/km CO ₂ - zvažováno rozšíření systému pobídek	1.ledna 2009 až 31. prosince 2009
Rumunsko	850 eur	více než 10 let	- maximálně sešrotováno 60 000 vozů	1. února 2009 až 31. prosince 2009
Španělsko	bezúročná půjčka až do výše 10.000 eur	více než 10 let či přes 250 000 najetých kilometrů	- nový vůz o maximální hodnotě 30 000 eur a s emisemi maximálně do 140 g/km - u nových lehkých užitkových vozů emise do 160 g/km CO ₂ - možno za určitých podmínek i pro nákup staršího vozu	1. prosince 2008 až 31. července 2010

Zdroj: ČTK, www.ctk.cz

4. DPH NA VŠECHNA AUTA

Naopak za velmi kladné opatření v oblasti automobilů považují zavedení možnosti odpočtu DPH na osobní automobily všech druhů, nikoliv jako do 31.3.2009 pouze na kategorii N1⁵. Možnost odpočtu u všech osobních automobilů je výhodná jak pro samotné podnikatele, kteří si budou moci vybrat ze všech druhů automobilů, a ne pouze z „omezeného“⁶ sortimentu N1. Nákup nových vozidel podnikateli by naopak mělo vést ke zvýšení jejich kapacit a zvýšení bezpečnosti na silnicích. Určitou nevýhodu spatřuji v tom, že není zákonem o DPH⁷ stanoven určitý limit pro cenu a odpočet DPH. Je tedy možné využít odpočtu DPH i u vozů typu Lamborghini či Rolls royce.

V některých státech, např. Itálie, je stanovena maximální výše zdvihového objemu motoru. Domnívám se, že určité omezení by mělo být zavedeno, ať již cenového či určitého technického charakteru.

⁵ Základním požadavkem pro splnění kategorie N1 je vyšší nosnost nákladu, než maximální povolená hmotnost posádky. Další podmínkou je montážní přepážka, oddělující nákladový prostor od části pro přepravu osob a pevnostní zabezpečení oken ve stěnách tohoto prostoru. Dle údajů Centrálního registru vozidel bylo k 31.12.2007 v ČR registrováno celkem 6 806 332 ks vozidel všech kategorií, z toho 422 520 ks vozidel v kategorii N1.

⁶ Paradoxem dosavadního systému bylo, že nejdražší auta ve třídě jeepů jako VW Touareg, Porsche Cayenne se prodávaly z 90 % ve třídě N1.

⁷ Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů.

5. ZMĚNY V OBLASTI PŘÍMÝCH DANÍ

V oblasti přímých daní v ČR je nejzásadnějším krokem zrušení povinnosti platit zálohy na daně z příjmů pro malé podnikatele. Toto zrušení se týká fyzických osob, které mají příjmy z podnikání či jiné samostatné výdělečné činnosti, a právnických osob, které jsou definovány v § 17 zákona o daních z příjmů. Toto rozhodnutí však platí pouze pro podnikatele, kteří měli k 1.12.2008 méně než 5 zaměstnanců⁸.

Toto opatření patří do souboru opatření Národního protikrizového plánu vlády⁹. Ministerstvo financí ČR tak splnilo svou povinnost vycházející z usnesení vlády, která o zrušení záloh rozhodla už 16.2.2009.

Do protikrizového balíčku patří následující opatření:

1. Sleva na sociálním pojištění
2. Zrychlené odpisy
3. Odpočet DPH u všech automobilů
4. Snížení sociálního pojištění
5. Snížení korporátní daně
6. Snížení poplatku na železnicích o 20 %
7. Garance bankovních úvěrů pro firmy
8. Refundace až 80 % platu
9. Snižování energetické náročnosti budov
10. Podpora exportu
11. Podpora podnikatelů v zemědělství
12. Investice do výzkumu a vývoje
13. Investice do dopravy
14. Program obnovy venkova
15. Osvobození malých firem od záloh daně z příjmu v roce 2009
16. Insolvenční řízení

⁸ http://www.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/mfcr/upozorneni_zalohy26022009_pdf.pdf

⁹ <http://i.iinfo.cz/urs-att/narodni-protikrizovy-plan-123541126533371.pdf>

Jak se očekávalo, došlo ke schválení změny původní sazby 12,5% pro rok 2009 na 15%.

6. KVAZIDAŇOVÁ OPATŘENÍ

Dalším z legislativních opatření odstupující vlády jsou slevy na sociálním pojištění pro zaměstnavatele. Podle návrhu zákona dostane podnikatel slevu na pojistném za každého zaměstnance, jehož mzda je nižší, než 1,15násobek průměrné mzdy zaokrouhlený na celé stokoruny směrem nahoru. Opatření by mělo platit do konce roku 2011.

Výše slevy má činit 3,3 % rozdílu mezi 1,15násobkem průměrné mzdy zaokrouhleným na celé stokoruny směrem nahoru a vyměřovacím základem zaměstnance. Výše slevy na pojistném za jednotlivého zaměstnance pak může dosáhnout maximálně 25 % jeho vyměřovacího základu. Průměrná mzda v posledním čtvrtletí minulého roku dosahovala 23 482 korun. Sleva za rok 2009 se tedy dotkne zaměstnanců s platem nižším než 27 100 Kč. Státní rozpočet za rok 2009 by toto opatření mělo zatížit 17 – 19 miliardami korun.

Ministerstvo práce a sociálních věcí si od návrhu především slibuje udržení zaměstnanosti nízkopříjmových skupin. "Ty v případě ztráty zaměstnání mohou být nejvíce ohroženy dopady celosvětové finanční a hospodářské krize. Snížení nákladů práce u zaměstnavatelů sleduje podporu podnikání a konkurenceschopnosti jednotlivých podniků," vysvětluje se v důvodové zprávě k zákonu.

7. PŘÍKLAD

Zaměstnanec má minimální mzdu 8000 Kč.

Sleva na sociálním pojištění by pro jeho zaměstnavatele činila 630 Kč.
 $(27\ 100 - 8000) * 0,033 = 630\ \text{Kč}$

Zaměstnanec se mzdou 15 000 Kč.

Sleva na sociálním pojištění by pro jeho zaměstnavatele činila 399 Kč.
 $(27\ 100 - 15\ 000) * 0,033 = 399\ \text{Kč}$

Zaměstnanec se mzdou 25 000 Kč.

Sleva na sociálním pojištění by pro jeho zaměstnavatele činila 69 Kč.
 $(27\ 100 - 25\ 000) * 0,033 = 69\ \text{Kč}$

8. ZÁVĚR

Článek se nevěnuje všem opatřením, neboť je nelze v jednom článku postihnout. Autorem byly vybrány nejzásadnější, resp. nejvíce diskutované. Nejvíce problematické je, zejména z pohledu rovnosti, šrotovné. Dotýká se pouze a jenom určité části ekonomiky a navíc nesměruje přímo k podpoře domácích podnikatelů.

Podpora nákupu nových aut podnikateli zrušením omezení pouze na skupinu N1 je naopak velmi přínosná.

*Dávid R., Neckář J., Sehnálek D., (Editors). COFOLA 2009: the Conference Proceedings, 1. edition.
Brno : Masaryk University, 2009, ISBN 978-80-210-4821-8*

Naopak každý krok, který povede ke zlevnění nákladů na práci, bude velmi přínosný. Náklady na práci (zejména pak povinné odvody sociálního a zdravotního pojištění) jsou v České republice velmi vysoké.

Reviewer:

Petra Hamplová

Contact – email:

judrkopriva@seznam.cz