

Zrušení knih jízd?

Zákonem č. 304/2009 Sb. byl novelizován zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů (dále jen ZDP), Tato změna je často prezentována tak, že byly zrušeny knihy jízd. Je to však zcela pravda?

Z daňového hlediska je vedení evidence jízd (knih jízd) bezprostředně upraveno prakticky pouze v pokynu Ministerstva financí D-300 k zákonu o daních z příjmů, a to v bodu 24 části týkající se § 24 odst. 2 ZDP tak, že poplatník je povinen, pokud správce daně nestanoví jinak, vést evidenci, ve které je u každé jízdy uvedeno alespoň její datum, cíl, účel a ujeté kilometry. Dále je poplatník povinen vést údaje o typu vozidla, státní poznávací značce, stavu ujetých km k 1. lednu (případně k datu zahájení činnosti nebo zahájení používání vozidla) a k 31. prosinci kalendářního roku (případně k datu ukončení činnosti nebo ukončení používání vozidla).

Podle uvedené novely byla do ZDP doplněna s použitelností již pro zdaňovací období započaté v roce 2009 např. také tato ustanovení:

- v § 24 se na konci odst. 2 písmeno zt) tohoto znění:
„paušální výdaj na dopravu silničním motorovým vozidlem^{23d)} (dále jen „paušální výdaj na dopravu“), pokud nebyl uplatněn výdaj na dopravu silničním motorovým vozidlem podle písm. k) bodu 4. tohoto odstavce, ve výši 5 000 Kč za každý celý kalendářní měsíc zdaňovacího období nebo období, za které se podává daňové přiznání, ve kterém poplatník využíval příslušné silniční motorové vozidlo k dosažení, zajištění nebo udržení zdanitelných příjmů, s výjimkou příjmů podle § 10, a současně toto silniční motorové vozidlo nepřenechal ani po část příslušného kalendářního měsíce k užívání jiné osobě. Používá-li poplatník některé silniční motorové vozidlo, u něhož uplatňuje paušální výdaj na dopravu, pouze zčásti k dosažení, zajištění a udržení zdanitelného příjmu, lze na takové silniční motorové vozidlo uplatnit pouze část paušálního výdaje na dopravu stanoveného dle předchozí věty ve výši 80 % této částky (dále jen „krácený paušální výdaj na dopravu“). Pokud poplatník u některého vozidla uplatní v souladu s předchozí větou krácený paušální výdaj na dopravu, potom pro účely tohoto zákona platí, že ostatní vozidla, u nichž poplatník v souladu s tímto ustanovením uplatní paušální výdaje na dopravu, užívá výlučně k dosažení, zajištění a udržení zdanitelných příjmů. Pro účely tohoto zákona se má za to, že poplatník užívá silniční motorové vozidlo, u kterého uplatňuje paušální výdaj na dopravu, výlučně k dosažení, zajištění nebo udržení zdanitelných příjmů, pokud tak prohlásí, není-li prokázáno jinak. Paušální výdaj na dopravu je možno uplatnit nejvýše za 3 vlastní silniční motorová vozidla zahrnutá nebo nezahrnutá do obchodního majetku nebo v nájmu za zdaňovací období nebo období, za které se podává daňové přiznání.”
- v § 25 odst. 1 písmeno zp) tohoto znění:
„výdaje (náklady) na spotřebované pohonné hmoty a parkovné vynaložené v souvislosti s užíváním silničního motorového vozidla^{23d)}, u kterého poplatník uplatní paušální výdaj na dopravu, a 20 % ostatních výdajů (nákladů) s výjimkou odpisů vynaložených v souvislosti se silničním motorovým vozidlem, u kterého je poplatník povinen uplatnit krácený paušální výdaj na dopravu. U silničního motorového vozidla, u kterého poplatník uplatní paušální výdaj na dopravu, nelze dále uplatnit náhradu výdajů za spotřebované pohonné hmoty.”
- v § 28 odst. 6 slova “Při odpisování silničního motorového vozidla, u kterého je poplatník povinen uplatnit krácený paušální výdaj na dopravu, se poměrnou částí odpisů rozumí 80 % odpisů.”

To tedy zjednodušeně řečeno v zásadě znamená, že poplatník, může nejvýše za 3 vozidla místo skutečných výdajů na spotřebu pohonných hmot, příp. místo náhrady za spotřebované

PHM u vozidla v nájmu, uplatnit jako daňový výdaj (náklad) paušální částku ve výši 5 000 Kč za každý celý kalendářní měsíc, ve kterém využíval příslušné silniční motorové vozidlo k dosažení, zajištění nebo udržení zdanitelných příjmů, a současně toto silniční motorové vozidlo nepřenechal ani po část příslušného kalendářního měsíce k užívání jiné osobě, aniž by pro účely ZDP musel doklady prokazovat jakou částku zaplatil za pohonné hmoty čerpané do příslušného vozidla, příp. kolik daným vozidlem ujel kilometrů.

Předmětné ustanovení novely ZDP má v sobě určité nepřesnosti, zvyhodňuje některé poplatníky. Tak např. podle nového ustanovení § 24 odst. 2 písm. zt) ZDP použije-li podnikatel u jednoho vozidla krácený paušál, má se zato, že ostatní vozidla použil výlučně pro své podnikání, tj. nepoužil je pro soukromou potřebu. To také znamená, že i když v uvedeném případě použil i druhé vozidlo k soukromé potřebě, má se zato, že ho použil výlučně k podnikání a může tedy u něho uplatnit nekrácený paušální výdaj na dopravu. Podle další věty pak stačí, aby poplatník prohlásil, že vozidlo nepoužil jinak, než k podnikání a může (není-li prokázáno jinak) jako daňově uznatelný výdaj opět uplatnit plnou nekrácenou paušální částku. Je přitom zřejmé, že správce daně bude při kontrole těžko prokazovat opak (dosud musel příslušné skutečnosti zpravidla vždy prokazovat poplatník). Problémy jistě nastanou u vozidel ve společném jmění manželů ať zahrnutých či nezahrnutých do obchodního majetku jednoho z manželů a používaného oběma manžely.

Podle rozpravy v Poslanecké sněmovně a v Senátu, se použití uvedeného paušálu na dopravu týká jen podnikatele-fyzické osoby, ale netýká se plátce DPH, ani podnikatele používajícího k podnikání více než tři silniční motorová vozidla. Takovéto omezení však ve shora uvedené dikci nových ustanovení § 24 odst. 2 písm. zt) a § 25 odst. 1 písm. zp) ZDP uvedeno není. Podle mého názoru může použít paušál na dopravu nejen fyzická osoba-podnikatel, neplátce DPH, ale i plátce DPH a také právnická osoba, i když má ve své evidenci více než 3 silniční motorová vozidla, a to v příslušném kalendářním měsíci za kterákoliv tři vozidla splňující stanovené podmínky. V odborné veřejnosti se však vyskytují i názory, že po celé zdaňovací období jen za tři konkrétní vozidla, a to v některém měsíci ano, v jiném ne (podle rozhodnutí poplatníka).

Silničním motorovým vozidlem je vozidlo vyrobené a určené k provozu na pozemních komunikacích, tj. nejen osobní automobil, ale také motocykl, tříkolka, čtyřkolka, autobus, nákladní automobil atd., není jím však traktor, pracovní stroj apod.

Pojem **knihy jízd** není legislativně upraven a je často, i když ne zcela správně, používán také jako zkratka pro záznam o provozu vozidla, příp. pro evidenci o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách řidiče. O zrušení povinnosti vést takovéto „knihy jízd“ však v novele ZDP uvedeno není nic. Uvedená **novela ZDP tedy neznamená, že by řidič vozidla, příp. i jeho zaměstnavatel, byl zbaven povinnosti vedení záznamů o provozu vozidla, dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku vč. vedení příslušných záznamů podle jiných předpisů.**

O co jde? O dodržování bezpečnosti práce při řízení vozidla řidičem a také o kontrolu, zda řidič příslušné předpisy dodržuje.

Je omyl domnívat se, že vedení evidence jízd, knih jízd, či jinak nazvaných záznamů týkajících se přímo či zprostředkovaně provozu vozidla, se provádí jen pro **daňové účely** a tedy jen pro praktické naplnění § 24 odst. 1 ZDP, příp. u fyzických osob-podnikatelů také § 25 odst. 1 písm. u) ZDP a jen proto, že je pro podnikatelský subjekt (právnickou či fyzickou osobu) jedním z důležitých dokladů o používání příslušného vozidla k podnikání pro účely daně z příjmů, daně z přidané hodnoty a daně silniční. Takováto evidence je totiž také velmi **důležitým dokladem pro účely kontroly dodržování bezpečnosti práce řidiče.**

Každý zaměstnavatel a podnikatel by si měl být vědom toho, že nejen předpisy ES, ale také zákonné předpisy ČR (viz dále) předepisují a nařizují vedení záznamů o provozu vozidla a vedení záznamů o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku řidiče.

Řidičům a zaměstnavatelům, kteří provozují zejména mezinárodní silniční dopravu, není potřeba v této věci nic připomínat, protože ví, že nedodržování příslušných předpisů a nevedení příslušné evidence se nevyplácí.

Ostatním řidičům, zaměstnavatelům, vedoucím pracovníkům zaměstnavatelů a podnikatelům je asi nutno neustále připomínat alespoň níže uvedené skutečnosti a mnohé tak vyvést z domněnky, že nemusí žádnou evidenci o používání vozidla vést. Jde ale také o dodržování zejména těchto předpisů:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006/ES, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy,
- vyhláška č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), v platném znění,
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění,
- vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, v platném znění,
- nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění, upravuje podmínky **provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly spojené s podnikáním, a to jak pro cizí, tak pro vlastní potřeby**. Nevztahuje se prakticky pouze na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby, pokud tato není prováděna za úplatu. Jen stručně si připomeňme některé základní pojmy, přičemž pro rozlišení povinností osoby, která provozuje silniční dopravu, je rozhodující, zda jde o dopravu pro vlastní anebo pro cizí potřeby.

Provozovatelem silniční dopravy, tj. **dopravcem**, je podle uvedeného zákona právnická nebo fyzická osoba, která provozuje silniční dopravu pro vlastní potřeby anebo pro cizí potřeby.

Silniční dopravou pro vlastní potřeby je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je příslušná osoba podle živnostenského zákona oprávněna a při které nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

Silniční dopravou pro cizí potřeby je doprava, při které vzniká mezi provozovatelem dopravy osobou, jejíž potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

Ve smyslu § 2 odst. 12 uvedeného zákona, je tedy **dopravcem** jak **osoba** (právnická nebo fyzická), **která provozuje silniční dopravu** pro vlastní potřeby, tak i osoba, která provozuje tuto dopravu pro cizí potřeby, a to **za účelem podnikání**.

Právnická anebo **fyzická osoba**, která používá ke své činnosti vozidlo (jakékoliv a kohokoliv), tak **je** provozovatelem silniční dopravy (**dopravcem**) **vždy** a je povinna podle uvedeného zákona postupovat.

Zákon o silniční dopravě ukládá tuzemskému dopravci povinnost zajistit v souladu s použitelným předpisem ES, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku. Přitom dopravce i řidič musí rozlišovat, zda jde:

- o vnitrostátní dopravu a dopravu v rámci EU,
- o dopravu probíhající podle mezinárodní dohody AETR,
- o dopravu v případech, na které se nevztahují předpisy EU ani AETR.

Při přepravách v rámci ES a tedy i na území ČR se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řídí nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006. Toto nařízení se vztahuje na přepravu

- zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost vč. návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny,
- cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob vč. řidiče.

Výjimky jsou uvedeny v čl. 3 tohoto nařízení.

V tomto nařízení je mj. také uvedeno, že **doprovce odpovídá za porušení, kterého se dopustil jeho řidič** (i mimo území ČR).

Od 1.1.2008 musí mít řidič s sebou ve vozidle záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku z příslušného dne a z předchozích 28 dnů. Způsob vedení záznamů je uveden v nařízení Rady (ES) č. 3821/85, o záznamových zařízeních v silniční dopravě, v platném znění. Zjednodušeně řečeno, záznamové zařízení (tachograf, digitální tachograf apod.) musí být podle tohoto předpisu zabudováno a užíváno ve vozidlech, která jsou registrována v členském státě a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží.

V případech silniční dopravy, na kterou se vztahuje mezinárodní úmluva AETR, je to s vedením příslušných záznamů obdobné jako v případech silniční dopravy v rámci EU.

Povinnost vedení záznamu o provozu vozidla, resp. záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, je stanovena také ustanoveními § 2 až 4 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění. Týká se tzv. firemních vozidel, tj. vozidel zahrnutých do obchodního majetku dopravce, vozidel v nájmu, tj. vozidel pronajatých (např. z půjčovny vozidel) nebo pořízovaných formou leasingu a také vozidel dopravcem vypůjčených.

Podle ustanovení § 3 odst. 2 uvedeného zákona je tuzemský dopravce (viz výše) povinen vést záznam o provozu vozidla. To se nevztahuje na osobní vozidla používaná dopravcem k silniční dopravě pro vlastní potřebu. Způsob vedení záznamu o provozu vozidla stanoví vyhl. č. 478/2000 Sb. a dopravce je povinen uchovávat ho po dobu pěti let od ukončení přepravy.

Dále je dopravce podle § 3 odst. 3 uvedeného zákona povinen zajistit, aby u vozidel určených pro

- přepravu osob (mimo osobních automobilů používaných dopravcem pro vlastní potřebu),
- přepravu zvířat a věcí, jejichž celková hmotnost vč. přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny

vedl **řidič vozidla záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku**.

Výše uvedené se týká všech vozidel používaných dopravcem k uvedeným účelům, tzn. nejen vozidel zahrnutých v obchodním majetku dopravce, ale i silničních motorových vozidel dopravcem pronajatých anebo vypůjčených a v případě dopravce - podnikatele fyzické osoby i jeho vozidel soukromých, v obchodním majetku nezahrnutých.

Doprovce je podle § 3 odst. 4 zákona o silniční dopravě a § 1 odst. 1 vyhl. č. 478/2000 Sb. povinen zajistit, aby v každém vozidle byly při provozu tyto doklady:

- záznam o provozu vozidla, pokud je povinen (viz výše) jej vést,
- záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách, pokud je povinen jej vést,
- doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu.

Podle téhož ustanovení pak musí být při přepravě nákladu ve vozidle také **doklad o nákladu**, ze kterého je zřejmé, jaký druh nákladu se právě přepravuje a vztah dopravce k tomuto nákladu (jeho vlastník, příj. objednatel přepravy - pro koho se náklad přepravuje), a to pro určení, zda jde o dopravu pro vlastní potřebu anebo pro cizí potřebu. Jen pro úplnost je třeba doplnit, že nákladní přepravu lze provozovat i osobním automobilem.

Všechny výše uvedené záznamy a doklady musí být uchovávány po dobu stanovenou v příslušném předpise, nejméně **po dobu pěti let** (v některých případech 1 rok) od ukončení přepravy.

Způsob vedení záznamů je uveden v příslušných předpisech ES a také ve vyhl. č. 478/2000 Sb. Úprava provedená vyhláškou č. 478/2000 Sb. se týká takové silniční dopravy, na kterou se nevztahuje nařízení Rady (ES) č. 561/2006 ani dohoda AETR.

V této evidenci tak musí být uvedeny nejen základní údaje o vozidle, ale zejména údaje o době řízení, době odpočinku a bezpečnostních přestávkách řidiče. Povinnost dodržování uvedených dob a jejich evidence je také uložena řidičům vozidel (tzn. i tzv. referentských vozidel).

Přitom musí být vždy jméno a příjmení řidiče, SPZ vozidla, místo, datum a stav tachometru **vyplněny vždy před zahájením jízdy**.

Příslušný záznam musí být **opatřen podpisem odpovědné osoby dopravce a musí být při provozu vozidla ve vozidle** (§ 3 odst. 4 zákona č. 111/1994 Sb. a § 1 odst. 1 vyhl. č. 478/2000 Sb.).

Osobní automobily pro vlastní potřebu, nákladní automobily do 3,5 tuny

U vozidel, na které se nevztahuje zákon o silniční dopravě, tj. **u osobních automobilů používaných pro vlastní potřebu dopravce i u nákladních automobilů o celkové hmotnosti nižší než 3,5 tun vč. přívěsu**, vyplývá povinnost vedení evidence z ustanovení § 4 písm. a) nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky. V příloze č. 1 k tomuto nařízení vlády je mj. uvedeno, že „**zaměstnavatel je u zaměstnance, který řídí dopravní prostředek** a na kterého se nevztahuje zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, **povinen zajistit**, aby vedl v listinné podobě anebo technickým zařízením **denní evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek**“.

Je tedy zřejmé, že musí-li zaměstnavatel zajistit, aby zaměstnanec dodržoval dobu řízení a bezpečnostní přestávky, musí toto dodržování také kontrolovat. Aby tak mohl činit, musí být o době řízení a bezpečnostních přestávkách vedena řádná evidence. Protože doba bezpečnostní přestávky je přímo závislá na začátku jízdy, musí být jednoznačně v evidenci uveden také začátek příslušné jízdy.

Z toho tedy nemůže vyplývat nic jiného než to, že řidič vozidla, ať řídí jakékoliv vozidlo v souvislosti s činností svého zaměstnavatele, anebo v souvislosti se svým podnikáním, je povinen vést evidenci o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách, tj. evidenci, ve které bude nejméně uvedena doba:

- zahájení jízdy,
- začátku a konce bezpečnostní přestávky,
- ukončení jízdy.

A pokud je toto vozidlo používáno také k soukromé potřebě, je jednoznačné, že musí být vedena také evidence o ujetých kilometrech, tj. nejlépe také:

- účel jízdy,
- stav tachometru před příslušnou jízdou a
- stav tachometru po jízdě.

Čili zjednodušená kniha jízd, záznam o provozu vozidla, či jakkoliv jinak nazvaná evidence, a to u každé jednotlivé jízdy. Nejde o to, jak je příslušná evidence nazvána, ale o to, co obsahuje. Aby byl řidič vozidla schopen kontrolním orgánům při provozu vozidla prokázat dobu řízení a dodržení bezpečnostních přestávek, musí tedy takovouto evidenci vést během jízdy a mít ji při jízdě u sebe. Uplatňování daňových výdajů a jejich úprava shora zmíněnou novelou ZDP, je tedy pro uvedené účely nepodstatné. Nejde ani o libovůli správce daně, ale o zákonnými předpisy stanovenou povinnost uvedenou evidenci řádně vést.

Kdo a kdy tedy knihu jízd vést nemusí?

Použije-li poplatník paušál na dopravu, **nemusí pro účely ZDP doklady prokazovat jakou částku zaplatil za pohonné hmoty čerpané do příslušného vozidla, příp. kolik daným vozidlem ujel kilometrů.** Na základě toho byly vyslovovány závěry, že v těchto případech není nutno u vozidel vést knihu jízd, tedy správněji řečeno, evidenci podle Pokynu D-300, bod 24 části týkající se § 24 odst. 2 ZDP tj. evidenci, ve které by u každé jízdy bylo uvedeno alespoň její datum, cíl, účel a ujeté kilometry.

Z uvedeného nařízení vlády č. 168/2002 Sb. jednoznačně vyplývá, že evidence doby řízení a bezpečnostních přestávek (také nazývána jako kniha jízd) musí být vedena vždy, řídí-li vozidlo zaměstnanec. To tedy znamená, že **u vozidel právnické osoby musí být takováto kniha jízd vedena vždy.**

Z hlediska novely ZDP provedené zákonem č. 304/2009 Sb. a výše uvedených předpisů týkající se provozu vozidel:

Právnická osoba musí vést knihu jízd vždy. Důvodem je to, že příslušné vozidlo vždy řídí zaměstnanec této právnické osoby (i ředitel je zaměstnanec) a musí být postupováno podle nařízení vlády č. 168/2002 Sb. (podrobnosti viz výše).

Fyzická osoba-podnikatel nemusí vést knihu jízd u silničního motorového vozidla, jsou-li v zásadě splněny současně všechny tyto podmínky:

- toto vozidlo je M, 3K, 4K, OA, NA, jehož největší povolená hmotnost vč. přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 3,5 tuny,
- vozidlo je používáno podnikatelem pouze pro jeho vlastní potřebu související s podnikáním anebo jeho soukromou potřebu,
- vozidlo neřídí zaměstnanec podnikatele,
- za příslušný měsíc nebudou u vozidla uplatněny výdaje v prokázané výši anebo ve výši náhrady výdajů za spotřebované pohonné hmoty
- u vozidla uplatňuje paušální výdaj na dopravu,
- u vozidla neuplatňuje základní náhradu,
- za PHM nakoupené do vozidla neuplatňuje za příslušné zdaňovací období odpočet DPH (použití PHM k podnikání lze však prokázat i jinak než knihou jízd).

Asi nejvíce problémů nastane, když bude kontrolními orgány vyžadován k nahlédnutí záznam o době řízení a bezpečnostních přestávek řidiče podle nařízení vlády č. 168/2002 Sb. a ten, vzhledem k často prezentovanému zrušení knih jízd, nebude také veden. Zdůrazňuji ještě jednou, že způsob uplatňování daňových výdajů souvisejících s používáním vozidla je pro účely vedení záznamu o provozu vozidla, doby řízení a bezpečnostních přestávek řidiče, nepodstatný.

Rozumný řidič, zaměstnavatel, podnikatel, dosud vedl knihu jízd i s příslušnými údaji vždy a jistě ji bude vést i nadále. Pouze nerozumní tak nečinili s tvrzením, že je to zbytečné a že je to zdržuje. Tento poměrně častý „argument“ některých řidičů, zejména podnikatelů a vedoucích pracovníků právnických osob, je však lichý (vyplnění příslušných údajů do připraveného záznamu netrvá ani 30 vteřin) a je pouhou zástěrkou nechuti jakoukoli evidenci vést, příp. snahou zastřít skutečné používání vozidla.

Kdo někdy byl účastníkem dopravní nehody anebo důsledné silniční kontroly (doufejme, že důsledných silničních kontrol bude více než dosud) jistě ví, co vše bylo předmětem kontroly, zjišťování či ověřování. Že to mj. byla, anebo měla být, také doba řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinku řidiče, je jednoznačné. Z toho je pak také jednoznačné, že i v případě, kdy do daňových výdajů bude zahrnována paušální částka podle shora uvedené novely ZDP, je nejen z hlediska kontroly dodržování bezpečnosti práce řidiče důležité vést záznam o uvedených dobách, tedy evidenci, ve které jsou uvedeny alespoň tyto údaje:

- SPZ a druh vozidla,
- jméno a příjmení řidiče,

- datum, místo a čas začátku a konce přepravního výkonu,
- druh nákladu, jde-li o nákladní dopravu a vztah dopravce k nákladu,
- ujeté kilometry, tj. stav tachometru při odjezdu a po příjezdu,
- konkrétní účel jízdy.

Takovýto záznam (knihu jízd) je nutné mít při provozu vozidla ve vozidle. A je-li podepsán odpovědnou osobou dopravce před jízdou, je také dokladem, že řidič (není-li jako provozovatel zapsán v technickém průkazu vozidla) vozidlo nezcizil. Řádně vedený záznam může sloužit také k prokázání, že zaměstnanec byl vyslán zaměstnavatelem na pracovní cestu anebo k výkonu práce a s podpisem řidiče po jízdě může být využit např. také ke stanovení výše cestovních náhrad řidiče apod. Ale to je již jiná kapitola.

K otázce vedení či nevedení knihy jízd je však nutno přistoupit také z hlediska okamžiku, kdy se podnikatel bude rozhodovat o použití skutečných výdajů na pohonné hmoty, základní náhrady a náhrady za spotřebované pohonné hmoty anebo paušálu na dopravu u příslušného vozidla.

Kdy se bude poplatník rozhodovat, zda uplatní skutečné výdaje na pohonné hmoty (příp. náhradu za spotřebované pohonné hmoty) a parkovné anebo paušální výdaj na dopravu u příslušného vozidla? Vzhledem k tomu, že paušál na dopravu a skutečné výdaje na pohonné hmoty (náhradu za pohonné hmoty) a parkovné nelze uplatnit v průběhu zdaňovacího období za jednotlivé měsíce kombinovaně, bude se nepochybně rozhodovat **až po skončení zdaňovacího období** (v některých případech po skončení měsíce), kdy již bude znát skutečné výdaje na PHM za vozidlo a parkovné a bude moci zjistit, který z uvedených způsobů je pro něho výhodnější. To tedy ale v zásadě znamená, že **do této doby (tedy po celé zdaňovací období) musí**, nechce-li nedodržovat předpisy, musí evidenci podle Pokynu D-300 (**knihu jízd**) **vést!** Leda by se předem rozhodl, že u vozidla nebude uplatňovat skutečné výdaje na PHM, ale paušál na dopravu. Pak ovšem musí dát např. pozor také na to, aby vozidlo nepoužila jiná osoba než on sám.

Z uvedeného je také zřejmé, jak se zachová správce daně. Zcela jistě zintenzivní svou činnost v průběhu příslušného zdaňovacího období při zjišťování, zda a jak je vedena evidence o používání vozidel.

21.10.2009

Ing. Karel Janoušek