

# Co je tatraktor a co silniční dani podléhá?

Ing. Petr Koubovský, daňový poradce, č. osv. 3891 – Rödl & Partner Tax, k. s., vedoucí sekce majetkových daní při KDP ČR

**Inu, to by nebylo, aby český človíček zase nepřišel s něčím novým, kde by se možná nedala nějaká ta „kačka“ (na daních) ušetřit. A tak nám ve větší míře začínají vyjíždět tzv. tatraktory.**

## 1. O ČEM, ŽE JE TO V DANÉM PŘÍPADĚ VŮBEC ŘEČ?

V Česku se tzv. tatraktory vyrábějí a provozují už více než pět let. Ale poslední dobou jakoby jich přibývalo více a více... Proč?

**TATRA PHOENIX**, EURO 5, 6 × 6, schválená jako traktor s provedenou aplikací s výměnnou nástavbou pro převoz dobytka. Hydraulicky výměnná nástavba ve zmíněné

variantě s možností změny na nosič kontejnerů a další nástavby dle požadavků zákazníků (sklápěč, valník atd.).

Provoz nákladních automobilů je spojen s řadou přísných předpisů, což je zejména v rámci provozování vozidel poměrně administrativně i řidičsky náročné.

Realizace schválené a zapsané přestavby osobních i lehkých užitkových, ale i těžkých nákladních vozidel na traktory není problém a s kategorií vozidla T odpadá řada vašich starostí a jedna tabulka registrační značky.



Česky tatraktor, po anglicku trucktor, těchto vozidel se začalo od půlky tohoto desetiletí na našich silnicích a polích objevovat čím dál víc. Narození tatraktoru se datuje rokem 2013. Česká automobilka Tatra uvedla v roce 2014 na trh svůj upravený Phoenix pro provoz v zemědělství a právě s homologací traktor. Až poté se objevily tatraktory značek Iveco či Mercedes-Benz.

## 2. TATRAKTORY ANEB JEJICH VÝHODY A NEVÝHODY

Při prvním pohledu byste řekli, že se jedná o nákladní automobily, tyto jsou však díky určitým specifikům homologovány jako traktor. Správný vůz pro provoz v zemědělství by měl mít alespoň široké pneumatiky, zahlédnout lze i tahače se zadním závěsem pro připojení zemědělského nářadí. Nízko tlaké traktorové pneumatiky jsou vhodné na nepevný terén, ovšem na silnici mají vyšší valivý odpor oproti klasickým pneumatikám a vozidlo má tak vyšší spotřebu než běžný kamion. Využití nákladních vozidel v zemědělství má v České republice dlouholetou tradici, která přináší provozovateli řadu výhod, např.:

- + tatraktor má běžnou spotřebu srovnatelnou s nákladním automobilem,
- + kupující může na jeho pořízení zpravidla čerpat dotace,
- + majitel může tankovat tzv. zelenou naftu,
- + k řízení navíc není třeba řidičské oprávnění na nákladní automobil, ale jen na traktor (může jej tedy řídit osoba starší 17 let),
- + tatraktory nemají registrační značku vpředu, pouze vzadu,
- + tatraktory nemají tachograf,
- + řidič nemusí dodržovat bezpečnostní přestávky,
- + na technickou kontrolu jezdí jen jednou za čtyři roky,
- + pojištění je nižší než u standardních nákladních vozidel,
- + neplatí pro něj zákaz vjezdu nákladních automobilů,

- + nepodléhá úhradě mýtného a
- + vlastník není povinen platit silniční daň.

Z výše uvedených důvodů se velmi rychle rozšířily úpravy klasických nákladních automobilů na tatraktory i do stavebnictví nebo k autodopravcům, a to i přes některé nevýhody:

- + skutečnost limitace omezené rychlosti,
- + nutnost ochranného rámu u kabiny,
- + zákaz vjezdu na dálnici v případech nižší konstrukční rychlosti a
- + při jízdě nad 100 kilometrů od místa firmy pak musí řidiči dodržovat bezpečnostní přestávky.

#### Počet tzv. tatraktorů s registrací v ČR

|      |          |
|------|----------|
| 2018 | 131      |
| 2023 | 1 200    |
| 2024 | až 1 800 |

Výše uvedené se jednoznačně projevuje i ve významném nárůstu jejich registrací, blíže viz údaje dostupné na <https://www.mdcz.cz>.

### 3. VYMEZENÍ TATRAKTORU

Zjednodušeně řečeno lze konstatovat, že tzv. tatraktor je klasické nákladní vozidlo, které však dle dokladů představuje traktor kategorie T5. Jak je toto možné?

Přesněji technicky řečeno je tatraktor podle dokladů vozidlo kategorie T5 s provozní hmotností 13 tun a nejvyšší rychlostí 70 km/hod. Trochu srozumitelněji je tatraktor dle dokladů zařazen mezi traktory. Z § 3 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, vyplývá, že traktor (zemědělský a lesnický) není silničním vozidlem, ale jedná se o zvláštní vozidlo, na které se nevztahují níže uvedené předpisy.

Tatraktory a podobná vozidla, o nichž je řeč, spadají dle směrnice Evropského parlamentu a rady 2003/37/ES do kategorie T5, tedy „Kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 80 km/h“.

### 4. REŽIM ŘIDIČE TATRAKTORU

S řízením dopravního prostředku je spojeno mnohé, řidičské oprávnění nevyjímaje, stejně jako další přidružené povinnosti jeho držitele/vlastníka či řidiče.

Těmito povinnostmi řidiče je například i stanovení způsobu vedení záznamu o době řízení a době odpočinku řidiče tatraktoru, a to za pomoci tachografu nebo ručně. Odpovědi nalezneme mimo jiné například:

- v § 1 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- čl. 4 písm. a) nařízení (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy,
- a čl. 2 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě.

Všechny výše uvedené právní prameny stanoví, že se dané předpisy vztahují na provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly.

Jak již bylo uvedeno výše, na zemědělský a lesnický traktor, který není silničním vozidlem, se nevztahují níže uvedené předpisy. Tatraktor tedy nemusí být např. vybaven tachografem.

Požadavky na dobu řízení a bezpečnostní přestávky je určen nařízením vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky (příloha č. 1 bod 3), nicméně toto není prozatím případ tatraktoru, neboť na něj se výše citované nařízení vlády taktéž nevztahuje.

Obě skutečnosti potvrdilo také Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku k uvedené problematice.

### 5. TATRAKTORY ANEB UTAHOVÁNÍ OPASKU PRAVIDEL JEJICH PROVOZU

S nenápadným rozmachem tatraktorů se však pojí i mnohé problémy a diskutabilní otázky jejich provozu. A proto je zřejmé, že jejich původně velmi volné a benevolentní regule jsou a budou postupně přísněji upraveny.

Již k 1. 10. 2020 došlo ke zpřísnující změně ustanovení § 1 odst. 1 zákona o silniční dopravě, kdy se původní text „provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly“ změnil na „provozování silniční dopravy motorovými vozidly“. V původním znění se zákon o silniční dopravě tedy nevztahoval na traktory, protože ty podle § 3 odst. 3 zákona č. 56/2001 patří mezi „zvláštní vozidla“.

Zákon o silniční dopravě po novele provedené zákonem č. 337/2020 Sb. mimo jiné v § 1 odst. 1 uvádí, že „... upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání...“.

Jak již bylo uvedeno výše, motorovým vozidlem je podle § 3 odst. 2 zákona č. 56/2001 Sb. jak silniční vozidlo, tak zvláštní vozidlo, jímž je právě i traktor. Zákon o silniční dopravě se tedy vztahuje určitě i na dopravu provozovanou traktory v rámci dopravy pro cizí potřebu (tj. podnikání v silniční dopravě), ale i pro vlastní potřebu (např. stavební firma, která v rámci své činnosti provádí silniční dopravu). Povinnosti pro oba dva uvedené druhy dopravy jsou

blíže stanoveny v § 3 I. části. Osoby podnikající v silniční dopravě pak mají své povinnosti vymezeny v části II. a jednou z nich je dispozice koncesí.<sup>1</sup>

Nařízení (ES) č. 561/2006 ve svém článku 13 odst. 1 uvádí, resp. dává možnost členským státům na svém území udělit s nařízením daných ustanovení výjimku/y, resp. stanovit individuální podmínky vztahující se na tyto výjimky týkající se přepravy, čehož Česká republika v rámci zákona o silniční dopravě v § 3a odst. 3 využila. Pokud se jedná o výjimku uvedenou v článku 13 odst. 1 písmeno c) „zemědělskými a lesnickými traktory používanými pro zemědělské a lesnické činnosti na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, který vozidlo vlastní, najímá nebo najímá s následnou koupí;“, je zřejmé, že se to týká zemědělské a lesnické činnosti.

Jestliže pak podnikatel provádí např. odvoz materiálu v rámci stavebních činností, je zřejmé, že to nemá se zemědělskou nebo lesnickou činností nic společného a výše uvedená výjimka daná nařízením EU se na tuto činnost nevztahuje.

V této souvislosti bych rád také poukázal na možné zvážení využití výjimky v článku 3 písm. b) nařízení (ES) č. 561/2006 (pokud se jedná o traktor s omezenou rychlostí do 40 km/hod), ve kterém je uvedeno „*Toto nařízení se nevztahuje na silniční dopravu vozidly, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 kilometrů v hodině*“.

S tímto faktem nepřímo souvisí i provoz tatraktoru po dálnici. Vozidlo kategorie T5 spadá dle § 3 odst. 3 zákona 56/2001 Sb. mezi zvláštní vozidla, kterým je vjezd na dálnici zapovězen, a to v souladu s § 4 odst. 1 a 3 zákona 13/1997 Sb., který zcela jasně definuje, že dálnice je určena a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům.<sup>2</sup>

Úhradě mýtného tatraktory též nepodléhají, neboť tato vozidla nenaplňují definici v zákoně o pozemních komunikacích § 22 odst. 1, kde jsou opět zmíněna pouze silniční motorová vozidla, jejichž nejvyšší povolená hmotnost převyšuje 3,5 tuny. Vozidlo kategorie T5 tedy mýto neplatí.

Pro traktor a jeho přípojně vozidlo se použije registrační značka se žlutým podkladem a černými znaky.<sup>3</sup> Dle směrnice Ministerstva dopravy ČR se vydává jedna tabulka registrační značky typu 151, 155 nebo 158.<sup>4</sup>

Prozatímní pravidla umožňují provoz tatraktorů bez tachometrů, neboť tyto musí být používány ve vozidlech, která jsou registrována v členských státech a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží a na která se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006.

V daném případě výjimky se pak doba řízení a bezpečnostní přestávky řídí zákonem č. 111/1994 Sb., kterým denní doba řízení není stanovena.

Jestliže by vozidlo bylo přesto vybaveno tachografem, řidič jej musí používat a tento musí splnit veškeré podmínky dané výše uvedeným nařízením, tzn. povinnost ověření, plombování, stahování dat. V případě analogového tachografu má řidič povinnost předložit i kartu řidiče, pokud mu byla vydána. V praxi však velká část vozidel kategorie T5 není v užívání zemědělskými či lesnickými podniky a předmětná výjimka se na ně nevztahuje. Z toho vyplývá, že tyto „traktory“, používané např. stavebními firmami apod., by již měly být vybaveny tachografy.

Jestliže pak má podnikatel schválený nákladní automobil Tatra jako traktor a v technickém průkazu uvedenou nejvyšší povolenou rychlost 40 km/hod, musí se řídit nařízením vlády č. 168/2002 Sb. A mimo jiné má vést denní evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek v listinné formě nebo technickým zařízením a při silničních kontrolách tuto evidenci předkládat.

V praxi již platí, že je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, aby:

- nepřekročil maximální dobu řízení trvající 4,5 hodiny, přičemž za dobu řízení se považuje i přerušení řízení na dobu kratší než 15 minut. Nejpozději po uplynutí maximální doby řízení musí být řízení přerušeno bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 30 minut, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut zařazených do doby řízení,
- během bezpečnostní přestávky nevykonával žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, kromě dozoru na vozidlo a jeho náklad. Bezpečnostní přestávky a přestávky na jídlo a oddech se mohou slučovat; přestávky se neposkytují na začátku a na konci pracovní doby,
- vedl v listinné formě nebo technickým zařízením denní evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek.

Protože nařízení vlády má oporu v zákoníku práce, jsou kontrolu oprávněni provádět pracovníci inspekce práce, zejména pak zjišťují, zda řidiči čerpají bezpečnostní přestávky v povinné délce, zda nepřekračují povolenou denní dobu řízení vozidla, zda dodržují délku směny v denní i noční době,

1 § 4 zákona č. 111/1994 Sb.

2 § 3 odst. 2 zákona 56/2001 Sb.

3 § 29 odst. 2 b) vyhlášky 343/2014 Sb.

4 Podrobnosti lze dohledat na stránkách [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz) po zadání hesla „Typy tabulek s registrační značkou“.

zda evidují pracovní dobu s vyznačením začátku a konce odpracovaných směn jednotlivých zaměstnanců.

Novela reaguje a upravuje pravidla traktorů, jejichž maximální rychlost přesahuje 40 km/hod. Ministerstvo dopravy dále slibuje, že provozovatelé rychlejších traktorů budou odpovídat za stejný přestávkový režim jako majitelé kamionů a toto dokazovat tachografem.

Co však prozatím řešeno není, je stávající věk řidiče tatraktoru, který prozatím zůstává na úrovni 17 let.

## 6. TATRAKTORY V DALŠÍ CHYSTANÉ NOVELE ANEB UTRUM DALŠÍM JEJICH VÝHODÁM

Kromě výše uvedených změn, které přinesla novela zákona o silniční dopravě v roce 2020, chystá Ministerstvo dopravy již další, se snahou o zacelení mezer v zákoně, které nahrávají provozovatelům takzvaných tatraktorů.

Ministerstvo dopravy totiž slibuje, že i na neduh dosud nízkého věku řidiče tatraktoru si takřkajíc posvítí. Nově ho s účinností od roku 2025 budou moci řídit jen osoby mající řidičské oprávnění C nebo C1, kterým se toto oprávnění uděluje až s dosažením věku 21, resp. 18 let.

Od prvního července příštího roku by také tatraktory měly začít platit mytné – i s povinnou přední SPZ.

**Co se však stále změnit nechystá, je skutečnost, že tatraktory nepodléhají odvodu silniční daně.** Již v polovině roku 2022, konkrétně dne 8. 6. 2022, došlo k vyhlášení zásadní novely zákona o dani silniční č. 142/2022 Sb., a to již se zpětnou platností i pro celý rok 2022. Od zdaňovacího období roku 2022 jsou totiž předmětem silniční daně jen vozidla kategorie N2 a N3 a jejich přípojná vozidla kategorie O3 nebo O4, a to pouze pokud jsou registrovaná v registru silničních vozidel České republiky. Prakticky to znamená, že silniční dani podléhají jen nákladní motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny a přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny. A těmi tedy tatraktory rozhodně nejsou...

I nadále platí, že předmětem silniční daně jsou:

- vozidla N2 = motorová vozidla s maximální povolenou hmotností převyšující 3,5 tuny a nepřevyšující 12 tun,
- vozidla N3 = motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 12 tun,
- vozidla O3 = přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun,
- vozidla O4 = přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 10 tun (kromě druhu karoserie DA).

Zde to tedy prozatím vypadá, že na tuto výhodu si naši zákonodárci neposvítí. Uvidíme však, na jak dlouho...

### KNIŽNÍ TIP

## DAŇ Z PŘIDANÉ HODNOTY 2024. ÚPLNÉ ZNĚNÍ ZÁKONA O DPH K 1. 1. 2024 S PEDAGOGICKÝMI POMŮCKAMI VČETNĚ KOMENTÁŘŮ A GRAFŮ

**Zdeněk Kuneš**

Jedenácté vydání této publikace obsahuje novelizovaná ustanovení zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, k 1. lednu 2024 a s tím související nové a upřesněné výklady tohoto zákona. Výklad všech ustanovení zákona o DPH je doplněn o množství příkladů z praxe. Publikaci tak využijí všichni, kteří se při své práci s DPH setkávají a potřebují této problematice porozumět.

Kniha obsahuje mimo jiné vysvětlení změn zákona o DPH, ke kterým došlo úpravami stavebního, insolvenčního a energetického zákona. Uvádí také změny v souvislosti s přijetím konsolidačního balíčku, zejména změny sazeb daně a související změny např. u stavebních prací, stravovací služby, nápojů nebo pozemní hromadné dopravy. Nechybí ani výklad k nově zavedenému osvobození od daně s nárokem na odpočet daně při dodání knihy a půjčování knihy.

Na příkladech i v textu komentáře jsou vysvětleny dopady omezení odpočtu daně u vybraného osobního automobilu, který je dlouhodobým majetkem plátce, což je rovněž změna vyvolaná konsolidačním balíčkem.

Nově je také zákonem o DPH uložena povinnost vést evidenci přeshraničních plateb. V publikaci je upřesněno, kterých plátců se tato problematika týká a jaké povinnosti z toho vyplývají.

Právní stav publikace je k 1. 1. 2024

Autor Zdeněk Kuneš je odborník se specializací na daň z přidané hodnoty. Pracoval na Ministerstvu financí na legislativě DPH. Je spoluautorem zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty. V současné době se věnuje metodické, přednáškové a publikační činnosti. Pracuje pro společnost KODAP, s. r. o., Liberec

**Knižní novinky na našem e-shopu <https://obchod.wolterskluwer.cz/>**

