



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem - pobočka v Liberci rozhodl v senátu složeném z předsedkyně Mgr. Lucie Trejbalové a soudců Mgr. Karolíny Tylové, LL.M., a Mgr. Zdeňka Macháčka ve věci

žalobkyně:



bytem



zastoupena advokátem Mgr. Lukášem Votrubou
sídlem Moskevská 637/6, Liberec 4

proti

žalovanému:

Odvolací finanční ředitelství
sídlem Masarykova 427/31, Brno

o žalobě proti rozhodnutím žalovaného č. j. 18368/18/5200-10423-705778
a č. j. 18386/18/5200-10423-705778, ze dne 18. 4. 2018

takto:

- I. Žaloba proti rozhodnutím Odvolacího finančního ředitelství č. j. 18368/18/5200-10423-705778 a č. j. 18386/18/5200-10423-705778, ze dne 18. 4. 2018, se zamítá.

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Žalobou podanou v zákonné lhůtě se žalobkyně domáhá přezkumu shora označených rozhodnutí žalovaného. Prvním rozhodnutím žalovaný zamítnul odvolání žalobkyně a potvrdil platební výměr Finančního úřadu pro Liberecký kraj (dále jen „správce daně“) ze dne 19. 7. 2016, č. j. 892355/16/2601-51522-507384, jímž byla žalobkyni vyměřena daň silniční za zdaňovací období roku 2013 ve výši 12 324 Kč. Druhým rozhodnutím žalovaný zamítnul odvolání žalobkyně a potvrdil platební výměry správce daně ze dne 19. 7. 2016, č. j. 998794/16/2601-51522-507384, na daň silniční ve výši 12 324 Kč za zdaňovací období roku 2014, a č. j. 998808/16/2601-51522-507384, na daň silniční ve výši 12 324 Kč za zdaňovací období roku 2015.
2. Správce daně zjistil, že žalobkyně je v registru silničních vozidel zapsána jako provozovatel vozidla tovární značky **XXX**, registrační značky **XXX**, s tím, že se jedná o nákladní automobil sklápěčkový kategorie **XXX**, o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující 3,5 t. Magistrát města Liberec, odbor dopravy, správci daně potvrdil, že uvedené vozidlo nebylo vyřazeno z registru a správci daně poskytnul kopii technického průkazu série AK č. **XXX**. Správce daně měl současně k dispozici i ke dni 18. 1. 2010 nově vystavený technický průkaz série UC č. 998087 za původní technický průkaz. Na základě těchto podkladů vyzval správce daně žalobkyni k podání řádného daňového přiznání k dani silniční za zdaňovací období roku 2013, 2014 a 2015, neboť měl za to, že předmětný nákladní automobil je předmětem daně silniční. Na výzvy reagovala žalobkyně podáním daňových přiznání, v nichž ale neuvedla žádná vozidla a za jednotlivá zdaňovací období přiznala silniční daň ve výši 0 Kč. Současně správci daně sdělila, že nevlastní žádné silniční vozidlo, které by bylo předmětem daně. Správce daně vydal jednotlivé shora identifikované platební výměry na daň silniční.
3. Platebním výměrům se žalobkyně bránila odvoláními. Žalovaný v odvolacím řízení správci daně vytknul, že nepostupoval při vyměření daně silniční v souladu s daňovým řádem, a uložil mu, aby napravil pochybení při vedení důkazního řízení a žalobkyni umožnil využít procesní práva. Nato správce daně žalobkyni vyzval k prokázání tvrzení, že vozidlo není předmětem daně silniční. Na výzvy žalobkyně reagovala písemným sdělením ze dne 25. 4. 2017, uvedla, že předmětné vozidlo není určeno výlučně pro přepravu nákladů, protože došlo ke konstrukční změně vozidla spočívající v dodatečné montáži vysouvací hydraulické ruky, vozidlo tedy slouží i k jeřábnickým pracím bez nutnosti realizovat jakoukoliv přepravu materiálu. Správce daně žalobkyni zaslal sdělení ze dne 12. 9. 2017 za jednotlivá zdaňovací období spolu s úředním záznamem o výsledku postupu k odstranění pochybností. Podle obsahu úředních záznamů o výsledku postupu k odstranění pochybností setrval správce daně na důvodech pro vydání platebních výměrů a odvolání žalobkyně postoupil žalovanému k rozhodnutí.

4. Žalobou napadenými rozhodnutími žalovaný potvrdil vydané platební výměry. Žalovaný konstatoval, že jak z původního technického průkazu série AK č. 352029, tak z nového technického průkazu série UC č. [REDACTED], který byl vystaven k datu 18. 1. 2010, vyplývá, že předmětné je nákladní automobil sklápěčkový kategorie [REDACTED]. Dle přílohy zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění platném do 31. 12. 2014, resp. podle Přílohy č. 18 k vyhlášce č. 341/2002 Sb. či dle Přílohy č. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb. vyplývá, že do kategorie N3 spadá vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg. S tím koresponduje opravné usnesení Magistrátu města Liberec, odboru dopravy, ze dne 4. 3. 2014, sp. zn. CJ MML 045558/14, kterým došlo k opravě chybného zápisu největší technicky přípustné/povolené hmotnosti vozidla v nově vydaném technickém průkazu série UC č. [REDACTED]. Platné údaje byly uvedeny v původním technickém průkazu série AK č. [REDACTED], tedy největší technicky přípustná/povolená hmotnost vozidla je 17 000 kg. Žalovaný konstatoval, že se nejednalo o změnu specifikace vozidla ani o změnu technických parametrů předmětného vozidla, protože z žádného z posuzovaných dokladů nevyplývala změna technických parametrů, změna homologace a schválení technické způsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o zřejmou chybu v psaní na řádku F.1 a F.2, což podporuje jak kontinuálně uváděná kategorie vozidla [REDACTED], tak součet uvedených největších povolených hmotností na nápravy předmětného vozidla odpovídající v součtu hodnotě 17 000 kg. Žalovaný tedy vyšel z platného technického průkazu vozidla série UC č. 998087 při respektování opravného usnesení ze dne 4. 3. 2014. Z údajů technického popisu vozidla v technickém průkazu žalovaný ve shodě se správcem daně dovodil, že se jedná o nákladní automobil sklápěčkový [REDACTED] kategorie [REDACTED] o dvou nápravách a největší povolené hmotnosti 17 t. Svou konstrukcí jde o vozidlo určené jen pro dopravu nákladů, tedy vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů ve smyslu věty druhé § 2 odst. 1 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění do 31. 12. 2013, resp. § 2 odst. 3 zákona o dani silniční ve znění pozdější novely. Na tomto závěru podle žalovaného nemůže nic změnit ani žalobkyně uváděná montáž hydraulické ruky pro manipulaci s břemeny. Ze zápisu v technickém průkazu, ať původního či nového, nevyplývá provedení změny kategorie vozidla, došlo jen ke zvýšení pohotovostní hmotnosti a snížení užité hmotnosti vozidla, kategorie a druh vozidla nebyly změněny, nebyla zapsána změna kategorie vozidla např. na speciální automobil, nedošlo tedy k tomu, se by již nejednalo o vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů. Žalovaný zdůraznil, že daň silniční je založena na formálním stavu zápisu ve veřejném rejstříku – registru silničních vozidel a odkázal na četnou judikaturu Nejvyššího správního soudu, proto vycházel z údajů zapsaných v technickém průkazu vozidla. Je nerozhodné, zda žalobkyně vozidlo užívá či neužívá, žalovaný vycházel z toho, že primárně tzv. těžké nákladní automobily a jejich přídatná vozidla jsou pro zdanění silniční daní specifickou skupinou. Předmětem daně může být i vozidlo fakticky neprovozované, žalovaný opět odkázal na relevantní judikaturu Nejvyššího správního soudu. Konstatoval současně, že jedinou možností, jak docílit zánik předmětu daně je dočasné vyřazení vozidla, případně vyřazení vozidla z provozu v terminologii

zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění platném od 1. 1. 2015. Žalovaný uzavřel, že vozidlo je dle zápisu údajů v technickém průkazu třeba hodnotit jako vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů ve smyslu věty druhé § 2 odst. 1, resp. § 2 odst. 3 zákona o dani silniční, přičemž sděleními Magistrátu města Liberec, odboru dopravy, bylo potvrzeno, že vozidlo nebylo v předmětných zdaňovacích obdobích vyřazeno z registru a bylo registrováno v České republice a žalobkyně byla zjištěna jako provozovatel vozidla, je tedy poplatníkem daně silniční ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) zákona o dani silniční.

II. Žaloba

5. Žalobkyně namítala, že se žalovaný neúplně vypořádal s jejími odvolacími námitkami, v nichž uvedla, že předmětný nákladní automobil není vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů. Žalobkyně tvrdila, že předmětné nákladní vozidlo má dodatečně namontovanou hydraulickou ruku sloužící k manipulaci s břemeny a slouží i k jeřábnickým pracím, tudíž se po montáži nejedná o vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů. Jde o vozidlo jednak k přepravě nákladů, jednak k jeřábnickým pracím bez nutnosti provádět jakoukoli přepravu nákladů. S touto argumentací se správce daně ani žalovaný nijak nevypořádali. Žalobkyně se dovolávala toho, že jí pověřená osoba, manžel Radim Palaš, s vozidlem prováděl jeřábnické práce, například pro [XX]. Tyto skutečnosti žalobkyně navrhovala prokázat svědeckými výpověďmi svého manžela a [XX].
6. Podle vyhlášky č. 341/2002 Sb. a vyhlášky č. 341/2014 Sb., jsou vozidla kategorie N motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů. Ani z jedné vyhlášky není patrné, že vozidlo kategorie N3 je určeno výlučně k přepravě nákladů. Z vyhlášek pouze vyplývá, že vozidla jsou určena k přepravě nákladů, není ale vyloučeno, aby sloužila i k jinému užívání. Na podporu svého tvrzení žalobkyně odkázala na technický průkaz vozidla série UC č. 998087 ze dne 18. 1. 2010, ve kterém je uvedena největší povolená hmotnost 8 990 kg, přičemž původní technický průkaz obsahoval údaj o největší povolené hmotnosti 17 000 kg, a v novém technickém průkaze byl uveden záznam o dodatečně namontované hydraulické ruce. Z toho žalobkyně dovozovala, že namontováním hydraulické ruky se snížila možnost přepravy nákladů co do jeho hmotnosti, což umožnilo vozidlo užívat i pro jiné účely.
7. Pokud žalovaný vycházel z opravného usnesení Magistrátu města Liberce ze dne 4. 3. 2014 ohledně opravy údaje o největší povolené hmotnosti, namítala žalobkyně, že opravné usnesení jí nebylo řádně doručeno, resp. bylo jí doručeno do datové schránky z podatelny úřadu nepodepsané. Podpis rozhodnutí je základní náležitostí dle § 69 odst. 1 věta druhá správního řádu, žalovaný si způsob doručení opravného usnesení neprověřoval, spokojil se s informací od Magistrátu města Liberec, že rozhodnutí nabylo právní moci dne 18. 4. 2014. Žalobkyně namítala, že pokud nebylo usnesení řádně podepsáno, jedná se o paakt, jeho doručením nelze zhojit vady, které má, usnesení nemohlo nabýt právní moci a založit zamýšlené účinky. Správce daně ani žalovaný nemohli k takovému nicotnému rozhodnutí přihlížet.

8. I pokud by jí bylo opravné usnesení řádně doručeno a stalo se pravomocným, nelze jím argumentovat v rozhodnutí žalovaného, které se týkalo platebního výměru na daň silniční za zdaňovací období roku 2013, neboť v tomto roce opravné usnesení neexistovalo. V roce 2013 byl platný údaj zapsaný v technickém průkaze vozidla o největší povolené hmotnosti 8 990 kg.
9. Žalobkyně nesouhlasila se závěrem, že v případě změny údajů o největší povolené hmotnosti vozidla se nejednalo o změnu specifikace vozidla ani o změnu technických parametrů. Zopakovala, že namontovaná hydraulická ruka umožnila užívat nákladní automobil i k dalším činnostem, než jen k výlučné přepravě nákladů.
10. Žalobkyně dále tvrdila, že vozidlo nemělo v období od 30. 5. 2013 do 19. 6. 2013 a od 11. 6. 2014 do 31. 12. 2015 platnou technickou kontrolu, nebylo způsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Pokud je účelem zákona o dani silniční, aby vozidla, jejichž provoz již z jejich samotné technické povahy podstatně více zatěžuje předmět chráněný zákonem negativními vlivy provozu, pak musí platit, že při nezpůsobilosti vozidla k provozu vozidlo nemohlo jezdit v rozsahu, jak dovozuje žalovaný. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 2. 2013, č. j. 2 Afs 5/2012-22, řešil otázku, zda osoba podnikající, kterou žalobkyně není, byla povinna platit silniční daň v okamžiku, kdy tvrdila, že vozidla k podnikání nepoužívala. Z uvedených důvodů žalobkyně navrhovala, aby soud napadená rozhodnutí žalovaného zrušil a žalovanému uložil povinnost nahradit jí náklady řízení.

III. Vyjádření žalovaného

11. V písemném vyjádření k žalobě žalovaný především odkázal na spisový materiál a odůvodnění napadených rozhodnutí. Zásadně odmítnul žalobní námitku, že se neúplně vypořádal s odvolacími námitkami, ve kterých žalobkyně tvrdila, že předmětné vozidlo kategorie N3 není vozidlem určeným výlučně k přepravě nákladů. K této námitce žalovaný odkázal na konkrétní části rozhodnutí, kde vysvětlil tři podmínky, které musí být splněny pro aplikaci § 2 odst. 1 zákona o dani silniční, a ty části rozhodnutí, v nichž se vypořádal s důkazními prostředky a s aplikací právního základu na zjištěný skutkový stav.
12. Žalovaný setrval na závěru, že se jedná o vozidlo, které bylo předmětem daně silniční bez vazby použití vozidla k podnikání. Bylo prokázáno, že vozidlo je nákladním automobilem sklápěčkovým kategorie N3 se dvěma nápravami, provozovatelem vozidla byla od 18. 1. 2010 zapsána žalobkyně, vozidlo bylo registrováno v České republice od roku 1990. Žalovaný zdůraznil, že právní úpravu vyložil v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 1999/62/ES, která v článku 2 písm. d) definuje, kterých vozidel se týká. Text zákona „vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů“, je třeba vyložit v souvislosti s právní úpravou zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a vyhláškou č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel. Právní úprava silniční daně vychází z pravidel daných citovanou vyhláškou, dle kterých jsou vozidla rozdělována podle druhů a kategorií. Vozidla kategorie N jsou konstruována a vyrobena především pro dopravu nákladů, přičemž se vychází z údajů zapsaných v technickém průkazu vozidla. Převzetí výrazu „výlučně“ do zákonné úpravy nelze posuzovat odtrženě od právní úpravy jako celku, je třeba respektovat, že vyhláška o schvalování technické způsobilosti vozidel

rozděluje vozidla na ta, která jsou určena k přepravě nákladů a dále vozidla „speciální“, resp. „vozidla zvláštního určení“. Tato vozidla, ačkoliv mohou být vozidly kategorie N s vysokou tonáží, nejsou dle prováděcích předpisů určena k přepravě nákladů, ale k vykonávání speciálních činností (autojeřáby, betonové pumpy na podvozku klasických nákladních automobilů atp.), taková vozidla směrnice nezamýšlí zatížit daní, neboť nejsou určena výlučně k přepravě zboží. U takových vozidel je předmět daně silniční navázán na splnění obecných podmínek věty první § 2 odst. 1 zákona o dani silniční, ve znění účinném do konce roku 2013, rest. § 2 odst. 1 uvedeného zákona ve znění účinném

od začátku roku 2014, tedy je zohledněno jejich používání v souvislosti s podnikáním.

13. Žalovaný setrval na svém stanovisku v napadených rozhodnutích, že u daného vozidla nedošlo ke změně druhu vozidla, nedošlo v této souvislosti ke změně v zápisu v technickém průkazu vozidla, nemohlo jít tedy o takovou změnu, která by byla promítnuta do technického průkazu vozidla. Předmětné vozidlo není dle technického průkazu speciálním vozidlem ani vozidlem zvláštního určení, nezměnil se jeho druh ani kategorie. Stále se jedná o nákladní automobil s hmotností nad 3,5 t, který je výrobcem určen k přepravě zboží/nákladů, dopadá tedy na něj požadavek směrnice na jeho zdanění, resp. stanovené minimální sazby daně. Při posouzení, zda konkrétní vozidlo podléhá silniční dani, se vychází z údajů uvedených v technickém průkazu, neboť závazný je formální stav zápisu v centrálním registru silničních vozidel.
14. K údajům v novém technickém průkazu žalovaný uvedl, že záznam o namontované hydraulické ruce je datován dříve než v roce 2010, vozidlo bylo stále zařazeno pod druh vozidla N sklápěcí nákladní automobil. V období před rokem 1996, kdy došlo k namontování hydraulické ruky, nedošlo ke změně zařazení vozidla, nejednalo se o změnu specifikace vozidla ani o změnu technických parametrů rozhodných pro zařazení vozidla pod určitý druh a kategorii. Žalovaný dodal, že zápis změny v technickém průkazu, dle kterého v důsledku namontování hydraulické ruky byly změněny údaje na rádcích 6a a 6b „hmotnost pohotovostní“ a „hmotnost užitečná“ v původním technickém průkazu série neznamenal změnu kategorie a druhu vozidla. Na podporu svých závěrů žalovaný odkázal na znění novely zákona o dani silniční provedené zákonem č. 63/2017 Sb., podle důvodové zprávy dochází provedenou novelou k legislativně technické změně, která má odstranit případné výkladové nejasnosti se stávajícím rozsahem zdanění. To podle žalovaného dokumentuje, že dle předcházejících znění zákona byla jako „vozidla určená výlučně k přepravě nákladů“ chápána „nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla“. K prověření nejvyšší povolené hmotnosti vozidla nad 3,5 t správce daně porovnával dvě po sobě časové verze vydaných technických průkazů. Žalobkyně trvala na údajích 8 990 kg v duplikátu technického průkazu vydaného dne 18. 1. 2010. Správce daně vycházel z odpovědi Magistrátu města Liberec, že při vystavení duplikátu technického průkazu došlo k chybnému zápisu největší technicky přípustné/povolené hmotnosti, když vozidlo je dvouúpravové a největší technicky přípustná/povolená hmotnost je 17 000 kg, a že platí údaje v starším technickém průkazu. Dále správce daně vycházel z informace Magistrátu města Liberec, že dne 4. 3. 2014 bylo vydáno opravné usnesení, které nabylo právní moci dne 18. 4. 2014 a kterým došlo k opravě zřejmých nesprávností v písemném vyhotovení technického průkazu. K námitce absence podpisu na opravném usnesení, které žalobkyně obdržela do datové schránky, žalovaný odkázal na text úředního záznamu správce daně ze dne 12. 9. 2017, kde bylo uvedeno, že údaje rozhodné pro vyměření daně byly ověřeny v součinnosti

s Magistrátem

města

Liberec

a že platné údaje jsou uvedeny v původním technickém průkazu, kde byla uvedena největší technicky přípustná/povolená hmotnost vozidla 17 000 kg. V technickém průkazu série UC č. 998087 v oddíle Technický popis vozidla je v části Hmotnosti pod písmenem N uvedena největší technicky přípustná/povolená hmotnost na nápravu 6 200 a 10 800, což je v součtu 17 000 kg, z čehož vyplývá, že zápis na řádku F.1./F.2. – 8 990/8 990 je zřejmá chyba v psaní. Žalovaný dodal, že nicotnost opravného usnesení nebyla prohlášena ani orgánem nadřízeným, ani soudem, žalobkyně nepodala ani podnět, aby rozhodnutí bylo prohlášeno za nicotné. Podle žalovaného tvrzený nedostatek podpisu úřední osoby nezpůsobuje sám o sobě nicotnost rozhodnutí, nejde o nedostatek formy rozhodnutí takové intenzity, která by ve svém důsledku znamenala, že je na rozhodnutí nutno pohlížet jako na paakt. Žalovaný uzavřel tím, že v daňovém řízení bylo prokázáno, že jde o vozidlo podléhající dani silniční, aniž by takový závěr byl vyvozován pouze z existence opravného usnesení. Usnesení se dostalo prokazatelně do sféry žalobkyně, s jeho textem byla seznámena. Na formální nedostatek podpisu nereagovala, neupozornila na něj. Žalovaný uvedl, že nedisponuje procesním nástrojem, kterým by mohl vyzvat Magistrát města Liberec ke sdělení informací týkajících se doručení opravného usnesení.

15. V závěru žalovaný odmítnul jako nedůvodnou žalobní námitku, že vozidlo nemělo v tvrzeném období platnou technickou kontrolu, nebylo tedy způsobilé k provozu na pozemních komunikacích a nemohlo v takovém období být předmětem daně. Žalovaný opět odkázal na konkrétní pasáže napadených rozhodnutí a setrval na závěru, že bylo prokázáno, že předmětné vozidlo nebylo vyřazeno z provozu ani dočasně vyřazeno z provozu, okolnost, že nemělo platnou technickou kontrolu, nemůže mít vliv na to, že podléhá silniční dani. Žalovaný setrval i na svých odkazech na judikaturu Nejvyššího správního soudu a dodal, že závěr obsažený v rozsudku ze dne 25. 2. 2013, č. j. 2 Afs 5/2012-22, Nejvyšší správní soud prezentoval v dalších judikátech, když zejména uvedl, že silniční daň má povahu přímé majetkové daně a je ukládána zásadně bez ohledu na skutečnost, zda příslušné vozidlo bylo či nebylo ve zdaňovacím období užíváno.
16. Podle žalovaného netrpí napadená rozhodnutí nezákonnostmi, nejsou nepřezkoumatelná, řízení netrpí vadami. Žalovaný proto navrhoval, aby soud žalobu zamítnul a žalobkyni nepřiznal právo na náhradu nákladů řízení, sám náhradu nákladů řízení nežádal.

IV. Posouzení věci krajským soudem

17. Krajský soud přezkoumal napadená rozhodnutí a řízení jejich vydání předcházející v řízení dle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“), v rozsahu a v mezích uplatněných žalobních bodů dle § 75 odst. 2 s. ř. s., vycházel přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování správního orgánu v souladu s § 75 odst. 1 s. ř. s.
18. Podstatou sporu je otázka, zda nákladní vozidlo XX registrační značky XX, jehož je žalobkyně provozovatelkou, je ve zdaňovacím období roku 2013 předmětem daně silniční ve smyslu § 2 odst. 1 in fine zákona dani silniční, resp. ve zdaňovacích obdobích roku 2014

a 2015 dle § 2 odst. 3 zákona o dani silniční, ve znění novely provedené zákonem č. 344/2013 Sb. účinné od 1. 1. 2014. Konkrétně se žalobní námitky zejména týkají výkladu pojmu „vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 t určená výlučně k přepravě nákladů“.

19. Podle § 2 odst. 1 zákona o dani silniční, ve znění rozhodném pro zdaňovací období roku 2013, tj. do 31. 12. 2013, platilo: *Předmětem daně silniční (dále jen "daň") jsou silniční motorová vozidla¹⁾ a jejich přípojná vozidla¹⁾ (dále jen "vozidla") registrovaná a provozovaná v České republice, jsou-li používána k podnikání^{1a)} nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti (dále jen "podnikání") nebo jsou používána v přímé souvislosti s podnikáním anebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů nezaložených za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu. Bez ohledu na to, zda jsou používána k podnikání, jsou předmětem daně vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice.*
20. Podle § 2 odst. 1 zákona o dani silniční, ve znění zákona č. 344/2013 Sb. s účinností od 1. 1. 2014, platilo: *Předmětem daně silniční jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla (dále jen „vozidla“)*
 - a) registrovaná v České republice,
 - b) provozovaná v České republice a
 - c) používaná
 1. poplatníkem daně z příjmů právnických osob s výjimkou používání k činnosti veřejně prospěšného poplatníka daně z příjmů právnických osob, pokud příjmy z této jeho činnosti nejsou předmětem daně z příjmů, nebo
 2. poplatníkem daně z příjmů fyzických osob k činnosti nebo v přímé souvislosti s činností, ze kterých plynou příjmy ze samostatné činnosti podle zákona upravujícího daně z příjmů.

Současně § 2 odst. 3 uvedeného zákona stanovil, že: *Předmětem daně silniční jsou vždy vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice.*
21. Nejprve se soud musel zabývat tím, zda se žalovaný dostatečně vypořádal s odvolacími námitkami, ve kterých žalobkyně poukázala na to, že nákladní automobil není vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů, neboť měl namontovanou hydraulickou ruku. Pouze přezkoumatelné správní rozhodnutí, tedy takové, ve kterém se odvolací orgán řádně vypořádal se všemi odvolacími námitkami (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 11. 2009, č. j. 7 Afs 116/2009-70, rozhodnutí Nejvyššího správního soudu dostupná na www.nssoud.cz), může být předmětem přezkumu ze strany správního soudu.
22. Námitku neshledal soud opodstatněnou, neboť žalovaný se v odůvodnění svých rozhodnutí dostatečně vypořádal s tvrzeními a argumentací žalobkyně, na nichž stavěla závěr, že předmětné vozidlo nemá být předmětem daně silniční. Skutečnost, že do nákladního vozidla byla namontována hydraulická ruka sloužící k manipulaci s břemeny, žalovaný nepominul, nicméně zastával závěr, že tato úprava měla dle údajů ať v původním, tak nově vydaném technickém průkazu za následek jen zvýšení pohotovostní hmotnosti vozidla a snížení užitečné hmotnosti vozidla, nikoli změnu druhu či kategorie, tedy primární určení dle výrobce. Žalovaný se velmi podrobně zabýval právní úpravou dané problematiky a rozbořem zákonných podmínek, které musí být splněny, aby vozidlo bylo předmětem daně silniční bez vazby použití

takového vozidla k podnikání (viz body [10] a [11], resp. [11] a [12] napadených rozhodnutí) a z jeho rozhodnutí vyplývá, z jakých důvodů měl za to, že i po montáži hydraulické ruky se stále jedná o vozidlo kategorie N3, které naplňuje definiční znaky vozidla určeného výlučně k přepravě nákladů ve smyslu shora citovaných ustanovení zákona o dani silniční. Soud odkazuje zejména na body [17] a [18], resp. [19] a [20] napadených rozhodnutí, ve kterých žalovaný tuto otázku řešil. Vzhledem k tomu, že žalovaný nepochybně, že nákladní vozidlo bylo upraveno a byla provedena montáž hydraulické ruky k manipulaci s břemeny a tuto skutečnost reflektoval, považoval soud za nadbytečné doplnit dokazování svědeckými výpověďmi manžela žalobkyně a Lukáše Blažka, kteří měli potvrdit, že s předmětným vozidlem manžel žalobkyně prováděl rovněž jeřábnické práce.

23. S výkladem a posouzením věci, které provedl žalovaný, se soud plně ztotožňuje. Pokud žalobkyně argumentuje tím, že Příloha č. 18 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel, účinné do 31. 12. 2014, a příloha č. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, účinné od 1. 1. 2015, definují nákladní automobil kategorie N1, N2 a N3 jako motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu nákladů, nikoli tedy jako vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů, musí soud tento čistě jazykový výklad odmítnout.
24. Naopak správce daně a žalovaný vyložili pojem *vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů* užitý v § 2 odst. 1 věta poslední zákona o dani silniční, ve znění do 31. 12. 2013, resp. v § 2 odst. 3 zákona o dani silniční, ve znění platném pro zdaňovací období roku 2014 a 2015, v souladu s čl. 2 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, jež definuje, kterých vozidel se týká tak, že se jimi rozumí *motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány k silniční přepravě zboží a jejichž maximální přípustná hmotnost činí více než 3,5 tuny*. Pokud směrnice a její novelizace našly odraz v implementaci do zákona o dani silniční a jeho novelizací, nelze výklad tohoto zákona provést odtrženě od evropské právní úpravy. Současně bylo na místě reflektovat právní úpravu definující druhy, typy a kategorie silničních vozidel, tedy zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a také vyhlášku č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel, s účinností od 1. 1. 2015 nahrazenou vyhláškou č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel. V souladu s § 4 odst. 3 písm. f), resp. § 4 odst. 3 písm. b) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích se údaj o druhu a kategorii vozidla uvádí v registru silničních vozidel a také v technickém průkazu. Z přílohy zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, z Přílohy č. 18 vyhlášky č. 341/2002 Sb., následně z Přílohy č. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb. vyplývá, že vozidla kategorie N jsou motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů a jsou konstruována a vyrobena především pro dopravu nákladů, přičemž do kategorie N3 se zařazují vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 12 t. Ve shodě s žalovaným opakuje soud, že výraz *výlučně* užitý v dotčených ustanoveních zákona o dani silniční nelze vykládat pouze dle jeho jazykového smyslu, v protikladu k tomu, že v zákoně o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a zmíněných

prováděcích předpisech nebyl tento termín ve vztahu k nákladním automobilům, které svou konstrukcí a určením slouží k přepravě nákladů/zboží, užit. Je třeba zohlednit, že zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a prováděcí předpisy rozděluje vozidla na ta, která jsou určena k přepravě nákladů [§ 3 odst. 2 písm. d) zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích], dále vozidla *speciální*, resp. *vozidla zvláštního určení* [§ 3 odst. 2 písm. e), § 2 odst. 3 uvedeného zákona]. Tato vozidla nejsou

dle prováděcích předpisů určena k přepravě nákladů, ale k vykonávání speciálních činností, taková vozidla směrnice nezamýšlí zatížit daní, neboť nejsou určena k přepravě zboží.

25. Z tohoto pohledu jsou rozhodné údaje o druhu a kategorii silničního vozidla uvedené v registru silničních vozidel a technickém průkazu vozidla. Předmětné vozidlo žalobkyně bylo podle údajů jak v technickém průkazu série AK č. [XX], tak v technickém průkazu série UC č. [XX] sklápěčkovým nákladním automobilem s největší povolenou hmotností nad 3,5 t. Vozidlo není dle zapsaných technických údajů speciálním vozidlem ani vozidlem zvláštního určení, po dobu jeho registrace se nezměnil jeho druh ani kategorie, a to ani v souvislosti se zaznamenanou úpravou spočívající v montáži hydraulické ruky. Stále jde o nákladní automobil s hmotností nad 3,5 t, který je výrobcem určen k přepravě zboží/nákladů, a tedy předmět daně silniční, neboť jde o tzv. těžké nákladní vozidlo ve smyslu směrnice. Ve zbytku soud odkazuje na velmi podrobnou argumentaci žalovaného obsaženou zejména v bodech [17] – [19], resp. [18] – [20] napadených rozhodnutí.

26. Ve spisovém materiálu byly založeny kopie jak původního technického průkazu série AK č. [XX], tak nově vydaného technického průkazu série UC [XX] (část II) ze dne 18. 1. 2010. V novém technickém průkazu je uveden záznam o namontované hydraulické ruce, na řádce F.1/F.2 je uvedena největší technicky přípustná/povolená hmotnost 8 990/8 990 kg, současně je zde údaj o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti na nápravu 6 200/6 200 kg a 10 800/10 800 kg. Záznam o montáži hydraulické ruky byl ovšem učiněn již v technickém průkazu série AK č. [XX], a to ještě před záznamem o montáži výfuku za kabinou z roku 1996. Tato úprava měla za následek změnu údajů na řádce 6a) a 6b) – došlo

ke změně pohotovostní hmotnosti vozidla ze 7 700 kg na 8 990 kg a užitečné hmotnosti (vč. obsluhy) z 9 300 kg na 8 010 kg, tedy ke snížení užitečné hmotnosti vozidla, bez vlivu na celkovou hmotnost vozidla, která byla nadále uváděna 17 000 kg. Vozidlo bylo stále vedeno jako sklápěčkový nákladní automobil kategorie N3, tyto údaje nebyly v souvislosti se záznamem

o montáži hydraulické ruky a změně pohotovostní a užitečné hmotnosti vozidla změněny. Z uvedeného soud ve shodě se žalovaným dovozuje, že záznam o největší povolené hmotnosti 8 990 kg při vydání nového technického průkazu série UC č. 998087 nebyl učiněn v důsledku montáže hydraulické ruky a nesouvisel se změnou nejvyšší povolené hmotnosti vozidla,

což by mělo reflektovat, že vozidlo může přepravovat menší náklad co do hmotnosti, jak žalobkyně dovozuje. Jednoznačně se jednalo o zřejmou chybu při přepisování údajů z dosavadního technického průkazu série AK č. [XX], největší technicky přípustná/povolená hmotnost vozidla se fakticky nezměnila, nadále jí měla být hmotnost 17 000 kg, což ostatně odpovídá součtu zapsaných největších technicky přípustných/povolených hmotností na nápravu 6 200 kg a 10 800 kg, tj. 17 000 kg, zápis na řádce F.1/F.2 je tak vskutku chybou v psaní.

Této skutečnosti pak odpovídalo i vydání opravného usnesení Magistrátu města Liberec, odboru dopravy, ze dne 4. 3. 2014, č. j. CJ MML 045558/14.

27. Správce daně a žalovaný podle přesvědčení soudu nepochybili, pokud na základě shora uvedených údajů vyplývajících z obou technických průkazů a rovněž potvrzených Magistrátem města Liberec, odborem dopravy, jako příslušným orgánem, který vede registr silničních vozidel a který rozpor v údajích o nejvyšší povolené hmotnosti vozidla vysvětlil a následně odstranil (viz sdělení ze dne 5. 8. 2014, č. j. CJ MML 147856/14), vycházeli z toho, že největší technicky přípustná/povolená hmotnost vozidla je 17 000 kg, a to i ve vztahu ke zdaňovacímu období roku 2013. A to bez ohledu na vydání a případný okamžik právní moci opravného usnesení ze dne 4. 3. 2014 a fakt, že údaj o největší technicky přípustné/povolené rychlosti nebyl v technickém průkazu opraven, neboť žalobkyně na výzvu příslušného správního orgánu, aby se dostavila k výměně vystaveného dokladu, nerefletovala. Z tohoto pohledu jsou otázky spojené s podpisem stejnopisu opravného usnesení doručovaného do datové schránky žalobkyně pro posouzení předmětu silniční daně ve smyslu § 2 odst. 1 věta poslední, resp. § 2 odst. 3 zákona o dani silniční, ve znění rozhodných pro příslušná zdaňovací období, pro posouzení věci irelevantní. Ostatně v každém případě by byla naplněna zákonná podmínka nejvyšší povolené hmotnosti vozidla nad 3,5 t definovaná v citovaných ustanoveních. Soud proto neshledal potřebu doplnit skutkový stav navrženým důkazem za účelem zjištění, zda bylo opravné usnesení do datové schránky žalobkyně doručeno s elektronickým podpisem či nikoli.
28. Žalovaný se rovněž správně vypořádal s odvolacími námitkami, že v určitém období nemělo vozidlo platnou technickou kontrolu a nebylo tedy způsobilé k provozu. Skutečně jedinou možností, jak docílit zániku povinnosti platit daň silniční (mimo institutu zániku vozidla) je trvalé či dočasné vyřazení vozidla z registru silničních vozidel ve smyslu § 13 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění do 31. 12. 2014, resp. vyřazení silničního vozidla z provozu dle § 12 tohoto zákona ve znění novely provedené s účinností od 1. 1. 2015 zákonem č. 239/2013 Sb. Rozhodnutím příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností dle § 13 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění do 31. 12. 2014 dojde k tomu, že vozidlo je vyřazeno z registru silničních vozidel, resp. vyřazení vozidla z provozu ve smyslu § 12 uvedeného zákona ve znění zákona č. 239/2013 Sb. se zapíše do registru silničních vozidel. V obou případech dojde k tomu, že tyto skutečnosti jsou zapsány do registru silničních vozidel a také do technického průkazu, musí být odevzdány tabulky s přidělenou registrační značkou, takové vozidlo nemůže být v souladu s uvedeným zákonem užívání v provozu na pozemních komunikacích. K tomu však v souzené věci nedošlo, jak dokládají opakovaná sdělení Magistrátu města Liberec, odboru dopravy. Již v rozsudku ze dne 31. 7. 2008, č. j. 7 Afs 64/2008-52, publ. ve Sb. NSS č. 1894/2009, Nejvyšší správní soud dovodil, že rozhodnou skutečností pro zánik předmětu daně silniční není okolnost, pokud poplatník daně sám fakticky neprovozuje dotčené vozidlo v průběhu zdaňovacího období, např. pro technickou závadu, resp. dočasnou nezpůsobilost k provozu. Tyto obecně platné závěry vyvracejí argumenty žalobkyně, že bylo na místě přihlédnout k tomu, že v určitém období nebylo předmětné vozidlo technicky způsobilé k provozu. Soud ve shodě s žalovaným zdůrazňuje, že silniční daň má povahu přímé majetkové daně, která je ukládána zásadně

bez ohledu na to, zda příslušné vozidlo bylo či nebylo ve zdaňovacím období užíváno, např. z důvodu, že nemělo platnou technickou kontrolu. Nebylo tedy nutné doplnit dokazování dokladem o platnosti osvědčení o technické způsobilosti vozidla. V podrobnostech si soud opět dovolí odkázat na body [19] – [21] a dále [23], resp. [20] – [23] a [26] napadených rozhodnutí, včetně odkazů na relevantní judikaturu Nejvyššího správního soudu a Ústavního soudu, neboť by jen opakoval to, co velmi podrobně včetně citace judikатурních závěrů konstatoval ve svých rozhodnutí žalovaný.

V. Závěr a náklady řízení

29. Žalobu s odkazem na shora uvedené důvody shledal soud nedůvodnou, proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
30. Ve věci soud rozhodoval, aniž nařídil ústní jednání, v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobkyně i žalovaný s takovým postupem souhlasili.
31. O nákladech řízení bylo rozhodnuto podle ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s., dle kterého, nestanoví-li tento zákon jinak, má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Ve věci měl úspěch žalovaný správní orgán, ten ale náhradu nákladů řízení nežádal, soud proto vyslovil, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty

na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Liberec 5. duben 2019

Mgr. Lucie Trejbalová
předsedkyně senátu