



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Petry Weissové a soudců JUDr. Jiřího Pally a Mgr. Aleše Roztočila v právní věci žalobkyně: **M. P.**, zast. Mgr. Lukášem Votrubou, advokátem, se sídlem Moskevská 637/6, Liberec, proti žalovanému: **Odvolací finanční ředitelství**, se sídlem Masarykova 427/31, Brno, proti rozhodnutím žalovaného ze dne 18. 4. 2018, č. j. 18368/18/5200-10423-705778 a č. j. 18386/18/5200-10423-705778, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem – pobočka v Liberci ze dne 5. 4. 2019, č. j. 59 Af 21/2018 - 50,

t a k t o :

- I. Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem – pobočka v Liberci ze dne 5. 4. 2019, č. j. 59 Af 21/2018 - 50, **se zrušuje.**
- II. Rozhodnutí Odvolací finančního ředitelství ze dne 18. 4. 2018, č. j. 18368/18/5200-10423-705778, a ze dne 18. 4. 2018, č. j. 18386/18/5200-10423-705778, **se zruší** a věc **se vrací** žalovanému k dalšímu řízení.
- III. Žalovaný **je povinen** zaplatit žalobkyni náhradu nákladů řízení o žalobě a o kasační stížnosti ve výši 21.200 Kč k rukám jejího zástupce Mgr. Lukáše Votruby, advokáta, do 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

Odůvodnění:

I.

[1] Finanční úřad pro Liberecký kraj (dále jen „správce daně“) vyměřil žalobkyni (jako provozovatelce nákladního automobilu tov. zn. LIAZ 150.261, reg. zn. 3L2 4233) silniční daň za zdaňovací období roku 2013 ve výši 12.324 Kč platebním výměrem ze dne 19. 7. 2016, č. j. 892355/16/2601-51522-507384, za zdaňovací období roku 2014 ve výši 12.324 Kč platebním výměrem ze dne 19. 7. 2016,

č. j. 998794/16/2601-51522-507384, a za zdaňovací období roku 2015 ve výši 12.324 Kč platebním výměrem ze dne 19. 7. 2016, č. j. 998808/16/2601-51522-507384.

[2] Žalovaný rozhodnutími ze dne 18. 4. 2018, č. j. 18368/18/5200-10423-705778 (v němž přezkoumával platební výměr za zdaňovací období roku 2013) a č. j. 18386/18/5200-10423-705778 (v němž přezkoumával platební výměry za zdaňovací období let 2014 a 2015) [dále společně také jen „napadená rozhodnutí“], zamítl odvolání žalobkyně a uvedené platební výměry potvrdil.

II.

[3] Žalobkyně se proti napadeným rozhodnutím bránila žalobou u Krajského soudu v Ústí nad Labem – pobočka v Liberci (dále jen „krajský soud“), který ji shora označeným rozsudkem zamítl.

[4] Krajský soud především nepřisvědčil žalobkyni v tom, že by se žalovaný nedostatečně vypořádal s odvolací námitkou, zda posuzovaný nákladní automobil není vozidlem určeným výlučně k přepravě nákladů, neboť má namontovanou hydraulickou ruku. Napadená rozhodnutí tudíž posoudil jako přezkoumatelná. Vzhledem k tomu, že žalovaný nezpochybnil, že nákladní automobil byl upraven a byla na něj namontována hydraulická ruka k manipulaci s břemeny, a tuto skutečnost při posouzení věci zohlednil, shledal krajský soud nadbytečným doplnit dokazování svědeckými výpověďmi manžela žalobkyně a L. B., kteří měli potvrdit, že s předmětným vozidlem manžel žalobkyně prováděl také jeřábnické práce.

[5] Krajský soud za správný považoval závěr žalovaného, že nákladní automobil byl v posuzovaných daňových obdobích předmětem silniční daně. Skutečnost, že na něj byla namontována hydraulická ruka sloužící k manipulaci s břemeny, měla za následek pouze zvýšení pohotovostní hmotnosti vozidla a snížení užitečné hmotnosti vozidla, nikoliv změnu druhu či kategorie vozidla, tedy primární určení vozidla podle výrobce. I po montáži hydraulické ruky se stále jedná o vozidlo kategorie N3, které naplňuje definiční znaky vozidla určeného výlučně k přepravě nákladů ve smyslu zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční (dále jen „zákon o dani silniční“). Rozhodné jsou totiž údaje o druhu a kategorii silničního vozidla uvedené v registru silničních vozidel a technickém průkazu vozidla. Posuzovaný nákladní automobil byl podle údajů uvedených v původním technickém průkazu série X i v nově vydaném technickém průkazu série X sklápěčkovým nákladním automobilem s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny. Podle zapsaných údajů nebyl speciálním vozidlem ani vozidlem zvláštního určení, přičemž po dobu jeho registrace se nezměnil jeho druh ani kategorie, a to ani v souvislosti se zaznamenanou úpravou spočívající v montáži hydraulické ruky.

[6] Krajský soud zdůraznil, že správce daně i žalovaný vyložili pojem „*vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů*“ užitý v § 2 odst. 1, věť poslední, zákona o dani silniční, ve znění účinném do 31. 12. 2013 (pro posuzované zdaňovací období roku 2013), resp. v § 2 odst. 3 zákona o dani silniční, ve znění účinném od 1. 1. 2014 (pro posuzovaná zdaňovací období let 2014 a 2015) v souladu s čl. 2 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (dále jen „směrnice

pokračování

1999/62/ES“), jakož i v souladu se zněním zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“), vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 341/2002 Sb.“), a vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 341/2014 Sb.“). Výraz „výlučně“ užitý v zákoně o dani silniční totiž nelze vykládat izolovaně pouze podle jeho jazykového významu, jak to činí žalobkyně.

[7] Krajský soud také ve shodě s žalovaným dovodil, že záznam o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti 8.990 kg uvedený v novém technickém průkazu série X nebyl učiněn v důsledku montáže hydraulické ruky na vozidlo a nesouvisel se faktickou změnou největší povolené hmotnosti vozidla. Jednalo se o zřejmou chybu při přepisu údajů z původního technického průkazu série X, neboť největší technicky přípustná/povolená hmotnost vozidla se fakticky nezměnila, nadále jí byla hmotnost 17 tun. Této skutečnosti odpovídalo i vydání opravného usnesení Magistrátu města Liberce, odboru dopravy, ze dne 4. 3. 2014, sp. zn. CJ MML 04558/14 (dále také jen „opravné usnesení“), v souvislosti s uvedeným údajem o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti vozidla. Správní orgány proto nepochybily, pokud vycházely z toho, že největší technicky přípustná/povolená hmotnost vozidla je 17 tun, a to nejen ve vztahu ke zdaňovacím obdobím let 2014 a 2015, ale i ve vztahu ke zdaňovacímu období roku 2013. K námitce žalobkyně, že údaj o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti nebyl v technickém průkazu opraven, krajský soud zdůraznil, že žalobkyně na výzvy správního orgánu k dostavení se k výměně dokladu nereagovala. V každém případě však byla naplněna zákonná podmínka nejvyšší povolené hmotnosti vozidla nad 3,5 tuny uvedená v § 2 odst. 1, věťe poslední, zákona o dani silniční, ve znění účinném do 31. 12. 2013, resp. v § 2 odst. 3 zákona o dani silniční, ve znění účinném od 1. 1. 2014. Krajský soud se proto již nezabýval žalobní argumentací ohledně podpisu stejnopisu opravného usnesení doručovaného do datové schránky žalobkyně. Neshledal ani potřebu doplnit skutkový stav jí navrženým důkazem za účelem zjištění, zda bylo opravné usnesení do datové schránky žalobkyně doručeno s elektronickým podpisem či nikoliv.

[8] Krajský soud se ztotožnil i se závěrem žalovaného, že ač v posuzovaném období let 2013 až 2015 neměl nákladní automobil žalobkyně platnou technickou kontrolu, a nebyl tudíž způsobilý k provozu, nebyl trvale ani dočasně vyřazen z registru silničních vozidel ve smyslu § 13 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění do 31. 12. 2014, resp. vyřazen z provozu podle § 12 tohoto zákona ve znění od 1. 1. 2015. Povinnost platit daň silniční však zaniká (kromě zániku vozidla) pouze v těchto případech, přičemž informace o takové skutečnosti se zapisuje do registru silničních vozidel a do technického průkazu. V posuzované věci taková situace nenastala. Krajský soud proto nepovažoval za nutné doplnit dokazování dokladem o platnosti osvědčení o technické způsobilosti.

III.

[9] Žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) nyní napadá rozsudek krajského soudu (dále jen „napadený rozsudek“) kasační stížností z důvodů podle § 103 odst. 1 písm. a) a b) s. ř. s. Navrhuje napadený rozsudek zrušit a věc vrátit krajskému soudu k dalšímu řízení.

[10] Stěžovatelka především nesouhlasí s tím, jak krajský soud vyložil § 2 odst. 1 věty druhé zákona o dani silniční, ve znění do 31. 12. 2013 (pro posuzované zdaňovací období roku 2013), resp. § 2 odst. 3 zákona o dani silniční, ve znění od 1. 1. 2014 (pro posuzovaná zdaňovací období let 2014 a 2015). Provedený výklad považuje za nezákonný a protiústavní. Neztotožňuje se se závěrem krajského soudu, že smysl uvedeného ustanovení nelze nalézt pouze pomocí jazykového výkladu, ale že je nutné vycházet také z evropského práva (směrnice č. 1999/62/ES) a dalších na věc dopadajících zákonných norem, z nichž vyplývá, že posuzované nákladní vozidlo bylo určeno výlučně k přepravě nákladu, a podléhá tudíž dani silniční.

[11] Stěžovatelka vycházejí z článku 4 odst. 1 Listiny základních práv a svobod zdůrazňuje, že právní norma, která ukládá povinnosti, musí být srozumitelná, jasná a nesmí připouštět různý výklad, aby ji její adresáti pochopili a řídili se jí. Podle stěžovatelky § 2 odst. 1, věta druhá, resp. § 2 odst. 3, zákona o dani silniční, není srozumitelný a připouští různý výklad, a to zejména kvůli tomu, že v něm zákonodárce oproti jiným normám (např. zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, vyhláška č. 341/2002 Sb. a vyhláška č. 341/2014 Sb.) užil slovo „výlučně“. Stěžovatelka na podporu uvedených tvrzení v kasační stížnosti podrobuje § 2 odst. 1, resp. § 2 odst. 3, zákona o dani silniční, různým metodám výkladu, a to jazykovému, systematickému, teleologickému, historickému a komparativnímu, z nichž dospívá k výkladu odlišnému od toho, podaného krajským soudem v napadeném rozsudku. Krajskému soudu proto vytýká, že odlišný výklad blíže nezdůvodnil.

[12] Stěžovatelka také zdůrazňuje, že jako běžná občanka a adresátka právních norem není schopna vykládat zákon o dani silniční v souvislosti se zněním směrnice 1999/62/ES, nadto zákon o dani silniční je právní normou přijatou před vstupem České republiky do Evropské unie. Uvádí ale, že znění článku 2 písm. d) směrnice 1999/62/ES zcela odpovídá znění § 2 odst. 1, resp. § 2 odst. 3, zákona o dani silniční, neboť také obsahuje slovo „výlučně“.

[13] Stěžovatelka dále cituje článek 6 odst. 2 písm. b) směrnice 1999/62/ES, z něhož dovozuje, že jsou u ní (jako u fyzické osoby, která není podnikatelem a posuzovaný nákladní automobil nepoužívá k podnikatelské činnosti a přeprava zboží není jejím předmětem podnikání) dány důvody pro osvobození od silniční daně. Poukazuje přitom na to, že ze znění směrnice je zřejmé, že zatížení silniční daní má dopadnout zejména na podnikající osoby, jejichž hlavní činností je přeprava zboží; tou ale stěžovatelka není. Stěžovatelka k tomu odkazuje také na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 11. 2004, č. j. 2 Afs 122/2004 - 69, z něž vyplývá, že pokud je právní ustanovení vztahující se k osvobození od povinnosti platit místní poplatek nesrozumitelné, musí jít negativní následky této právní úpravy k tíži zákonodárce a nikoliv adresáta právního předpisu.

pokračování

[14] Stěžovatelka namítá i to, že technický průkaz vozidla musí být chápán jako celek. Vycházel-li tedy krajský soud z technického průkazu ohledně skutečnosti, že posuzované nákladní vozidlo je vozidlem, které je určeno výlučně k přepravě nákladu, měl z něj vycházet i ohledně skutečnosti, že největší povolená hmotnost tohoto vozidla je méně než 12 tun, a to i s ohledem na to, že ve spisovém materiálu není žádný jiný důkaz prokazující odlišnou hodnotu. Stěžovatelka má za to, že technický průkaz je veřejnou listinou, která podléhá presumpci správnosti. Pokud v něm byla uvedena hodnota největší povolené hmotnosti 10.800 kg, je třeba takový údaj respektovat a vycházet z něj. Skutečnost, že posuzované vozidlo má největší povolenou hmotnost méně než 12 tun, je z pohledu uložení daně silniční významná, neboť podle § 6 odst. 9 písm. b) zákona o dani silniční měla být z tohoto důvodu ve všech posuzovaných zdaňovacích obdobích stěžovatelce snížena silniční daň o 100 %. Stěžovatelka je přesvědčená o tom, že skutkový stav věci správní orgány nezjistily řádně a tento nemá oporu ve spisovém materiálu. Není zde žádný důkaz o tom, že byla řádně provedena oprava technického průkazu. Vycházel-li krajský soud i žalovaný z technického průkazu při určení zařazení vozidla do kategorie, pak z něj musí vycházet i co do údaje o největší povolené hmotnosti.

[15] Stěžovatelka nakonec uvádí i to, že nebyla účastna řízení, při kterém Magistrát města Liberce opravným usnesením napravoval chybu v jejím technickém průkazu. Ke tvrzení, že nereagovala na výzvu správního orgánu k výměně technického průkazu, stěžovatelka namítá, že jí správní orgán výzvu nedoručoval řádně – do její datové schránky, řádně podepsanou, stejně jako rozhodnutí o změně údaje v technickém průkazu. Krajskému soudu proto stěžovatelka vytýká, že jako důkaz neprovedl doloženou informaci o datové zprávě, ze které vyplývá, že nebyla řádně podepsána.

IV.

[16] Žalovaný ve svém vyjádření navrhuje kasační stížnost zamítnout. Předesílá, že se zcela ztotožňuje se závěry krajského soudu a má za to, že napadený rozsudek není nezákonný ani protiústavní. Žalovaný přisvědčuje dílčímu závěru krajského soudu, že pro pochopení významu § 2 odst. 1, resp. § 2 odst. 3, zákona o dani silniční nepostačuje užít jazykového výkladu bez kontextu. Má-li být výklad práva správný, je nutné vzít v úvahu i širší souvislosti a nelze vykládat jen jednotlivé věty. Upozorňuje i na to, že smyslem a účelem zdanění silniční daní je zatížit touto daní vozidla (bez ohledu na to, zda slouží podnikatelským účelům nebo nikoliv), která jsou fakticky „těžká“ sama o sobě, tedy již ze své podstaty jsou konstruována a určena pro převážení nákladů a takto také v praxi užívána. Z uvedeného důvodu bylo na místě použít v dané věci i výkladu logického a systematického v kontextu souvisejících právních předpisů.

[17] Ke stěžovatelčině argumentaci, podle níž k tomu, aby vozidlo podléhalo daňové povinnosti, musí být využíváno výlučně k přepravě zboží, žalovaný uvedl, že smyslem zdanění silniční daní nemůže být to, aby těžký nákladní automobil, který odváží odpad zeminu, sutinu a podobně, nejde-li o zboží v ekonomickém slova smyslu, nepodléhal zdanění, a naopak stejný nákladní automobil, který převáží například stavební materiál (který je zbožím), zdanění podléhal. Žalovaný také zdůrazňuje, že smyslem daně silniční je v jistém smyslu „sanovat“ nepříznivé dopady provozu těžkých nákladních vozidel na pozemních komunikacích a přispívat na úhradu nákladů na opravy a budování infrastruktury v podobě dálničních a silničních komunikací. Z uvedeného důvodu také

silniční daň plyne Státnímu fondu dopravní infrastruktury. Účelem a smyslem zdanění silniční daní není ochrana hospodářské soutěže, jak stěžovatelka dovozuje s odkazem na směrnici 1999/62/ES. Nesprávný je tudíž i její náhled na to, že silniční daní mají být zatíženy zejména podnikající osoby s hlavním předmětem činnosti přepravy zboží. Žalovaný odkazuje na § 2 odst. 1 větu druhou, resp. § 2 odst. 3, zákona o dani silniční, v nichž jsou vymezena vozidla, která jsou předmětem daně silniční vždy, a to bez ohledu na způsob jejich používání k podnikání, jako tomu je i ve stěžovatelčině případě.

[18] Žalovaný dále poukazuje na to, že ač stěžovatelka nejprve brojí proti použití evropského práva při výkladu relevantních ustanovení krajským soudem, vzápětí se takového výkladu poukazem na směrnici 1999/62/ES dovolává. Z uvedené směrnice vyvozuje možnost svého osvobození od silniční daně, neboť má za to, že nebylo smyslem směrnice, aby ona jako nepodnikající osoba byla nucena vždy silniční daň zaplatit. Podle žalovaného takové „individuální“ osvobození od silniční daně český právní řád nezná. Pro úplnost pak dodává, že česká právní úprava obsahuje beneficium v podobě snížení daně podle § 6 odst. 9, resp. § 6 odst. 10, zákona o dani silniční, které se mimo jiné dotýká i nepodnikatelských subjektů – fyzických osob. Vzhledem k tomu, že stěžovatelka v průběhu daňového řízení prokázala svůj nárok na snížení sazby daně podle § 6 odst. 10 zákona o dani silniční, došlo v jejím případě ke snížení roční sazby daně u posuzovaného vozidla o 48 %.

[19] Žalovaný také upozorňuje na to, že vstupem do Evropské unie se Česká republika stala jejím rovnoprávným členem, převzala také mimo jiné povinnosti spojené s implementací evropských právních norem do českého právního řádu a nadto převzala legislativu Evropské unie, která platí pro členské státy „sama o sobě“. Na adresáty právních norem v České republice proto, byť jde o běžné občany, jak stěžovatelka namítá, dopadají i platné normy Evropské unie, neboť se staly součástí českého právního řádu. Stěžovatelka, resp. její zástupce jako profesionál v oboru práva, si tak musí být vědomi toho, že součástí právního řádu České republiky jsou také normy evropského práva, které jsou běžně aplikovány ve správních řízeních (včetně řízení daňových) i v soudních řízeních.

[20] Ke kasační argumentaci, podle níž § 2 odst. 1, resp. § 2 odst. 3, zákona o dani silniční vyžaduje, aby vozidlo bylo využíváno „výlučně“ k přepravě zboží, přičemž z technického průkazu posuzovaného vozidla je zřejmé, že vozidlo může být užito také pro jeřábnické práce (neboť má namontovanou hydraulickou ruku), žalovaný uvádí, že se touto problematikou podrobně zabýval už v napadených rozhodnutích a s jeho závěry se krajský soud v napadeném rozsudku ztotožnil.

[21] Žalovaný nakonec odmítá i kasační námitku, že ve spisovém materiálu není žádný důkaz prokazující jinou hodnotu největší povolené hmotnosti posuzovaného vozidla, než je uvedena v technickém průkazu. Poukazuje na obě napadená rozhodnutí, vyjádření k žalobě a v nich uvedené konkrétní důkazní prostředky, na základě nichž dospěl k závěru, že stěžovatelčin nákladní automobil v posuzovaných zdaňovacích obdobích podléhal silniční dani.

pokračování

[22] Nejvyšší správní soud posoudil kasační stížnost v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal přitom, zda napadený rozsudek netrpí vadami, k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.).

[23] Kasační stížnost je důvodná.

[24] Z kasační stížnosti je zřejmé, že stěžovatelka napadá rozsudek krajského soudu mimo jiné pro jeho nepřezkoumatelnost, kterou spatřuje v nedostatečném odůvodnění a v neprovedení navrhovaného důkazu (ač to ve výčtu kasačních důvodů podle § 103 odst. 1 s. ř. s. sama výslovně neuvádí). Této kasační námitce se Nejvyšší správní soud věnoval především, neboť by bylo předčasné, aby se zabýval právním posouzením věci samé, pokud by byl napadený rozsudek nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů. Nepřezkoumatelnost je natolik závažnou vadou rozhodnutí soudu, že se jí Nejvyšší správní soud zabývá i tehdy, pokud ji stěžovatel nenamítá, tedy z úřední povinnosti (srov. § 109 odst. 4 s. ř. s.).

[25] Stěžovatelka konkrétně namítá, že krajský soud nikterak neodůvodnil zvolený výklad § 2 odst. 1 věty poslední zákona o dani silniční, ve znění do 31. 12. 2013 (pro posuzované zdaňovací období roku 2013), resp. § 2 odst. 3 téhož zákona, ve znění od 1. 1. 2014 (pro posuzovaná zdaňovací období let 2014 a 2015), a to zejména ve vztahu ke slovnímu spojení „*vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů*“.

[26] Nejvyšší správní soud již ve své judikatuře vyjádřil, že nepřezkoumatelnost rozsudku pro nedostatek důvodů je dána zejména tehdy, opřel-li soud rozhodovací důvody o skutečnosti v řízení nezjišťované, případně zjištěné v rozporu se zákonem (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 12. 2003, č. j. 2 Ads 58/2003 - 75), nebo pokud zcela opomenul vypořádat některou z námitek uplatněných v žalobě (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 10. 2005, č. j. 1 Afs 135/2004 - 73, či rozsudek ze dne 8. 4. 2004, č. j. 4 Azs 27/2004 - 74).

[27] Nejvyšší správní soud dospěl v nyní posuzované věci k závěru, že napadený rozsudek vadu nepřezkoumatelnosti pro nedostatek důvodů nevykazuje. Krajský soud v něm dostatečně objasnil, z jakého skutkového stavu vyšel a jak jej následně právně hodnotil. Vypořádal se se všemi uplatněnými žalobními námitkami a vysvětlil, proč je shledal nedůvodnými a proč přisvědčil právním závěrům, k nimž dospěl žalovaný a před ním i správce daně.

[28] Výkladem § 2 odst. 1, resp. § 2 odst. 3 zákona o dani silniční se krajský soud zabýval podrobně v odstavcích 23. až 25. napadeného rozsudku. Předdeslal, že se ztotožňuje s výkladem slovního spojení „*vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů*“ použitým správními orgány v jejich rozhodnutích, neboť jimi zastávaný výklad je v souladu se zněním směrnice 1999/62/ES, zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, vyhlášky č. 341/2002 Sb., jakož i vyhlášky č. 341/2014 Sb. Následně tato ustanovení aplikoval na stěžovatelčin případ se závěrem, že posuzovaný nákladní automobil není podle 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 (o čemž

nebylo sporu). Jedná se tedy o nákladní automobil s hmotností nad 3,5 tuny, který je výrobcem určen k přepravě nákladu, a tedy o předmět daně silniční. Krajský soud tedy svůj výklad citovaných ustanovení neopomněl odůvodnit, jak namítá stěžovatelka. O správnosti těchto závěrů kasační soud pojedná níže.

[29] Stěžovatelka rovněž krajskému soudu vytýká, že jako důkaz neprovedl doloženou informaci o datové zprávě, kterou jí mělo být doručeno opravné usnesení s výzvou k výměně technického průkazu. Jelikož měla zřízenou datovou schránku, tato výzva do ní měla být doručena řádně podepsaná, shodně jako i rozhodnutí o změně údaje v technickém průkazu. Z navrženého důkazu totiž podle stěžovatelky vyplývá, že tato datová zpráva nebyla řádně podepsána.

[30] Problematikou opomenutých důkazů se Nejvyšší správní soud opakovaně zabýval ve své judikatuře (např. v rozsudku ze dne 1. 4. 2008, č. j. 9 Afs 15/2008 - 108, ze dne 28. 5. 2009, č. j. 6 Afs 26/2009 - 100, ze dne 2. 9. 2009, č. j. 2 Afs 26/2009 - 123, či v rozsudku ze dne 15. 12. 2011, č. j. 1 As 84/2010 - 72). Z citované judikatury pak vyplývá, že soud není povinen provést všechny důkazy navrhované účastníkem řízení, avšak je vždy povinen náležitě odůvodnit, z jakých důvodů navrhovaný důkaz neprovedl. Na splnění výše uvedených podmínek je nutné trvat, neboť jsou zárukou práva na spravedlivý proces (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 12. 2011, č. j. 1 As 84/2010 - 72). Neakceptování návrhu na provedení důkazů lze odůvodnit například argumentem, podle něhož tvrzená skutečnost, k jejímuž ověření nebo vyvrácení je důkaz navrhován, nemá relevantní souvislost s předmětem řízení, nebo argumentem, podle kterého důkaz není způsobilý vyvrátit nebo potvrdit tvrzenou skutečnost, tzn. nedisponuje vypovídací potencií. Odmítnutí provedení důkazu může být konečně zdůvodněno jeho nadbytečností, a to tehdy, byla-li již skutečnost, která má být dokazována v dosavadním řízení, bez důvodných pochybností postavena najisto (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 4. 2005, č. j. 5 Afs 147/2004 - 89).

[31] V nynějším případě krajský soud v odstavci 27. napadeného rozsudku vysvětlil, že otázky spojené s podpisem stejnopisu opravného usnesení doručovaného do stěžovatelčiny datové schránky nejsou relevantní pro posouzení skutečnosti, zda bylo nákladní vozidlo stěžovatelky v rozhodných daňových obdobích předmětem silniční daně podle § 2 odst. 1 (ve znění do 31. 12. 2013), resp. § 2 odst. 3 (ve znění od 1. 1. 2014), zákona o dani silniční. Neshledal proto potřebu doplnit skutkový stav stěžovatelkou navrženým důkazem - informací o datové zprávě za účelem zjištění, zda byla písemnost Magistrátu města Liberce do její datové schránky doručena s elektronickým podpisem či nikoliv. Krajský soud tedy sice neprovedl stěžovatelkou navrhovaný důkaz, ale řádně, poukazem na jeho bezvýznamnost pro předmět řízení, takový postup v napadeném rozsudku zdůvodnil. Vadou nepřezkoumatelnosti tudíž napadený rozsudek nezatížil ani z tohoto důvodu.

[32] Vzhledem k tomu, že Nejvyšší správní soud neshledal napadený rozsudek nepřezkoumatelný pro nedostatek důvodů, ale ani pro nesrozumitelnost a nezjistil ani jinou vadu řízení před krajským soudem, která by mohla mít vliv na zákonnost jím vydaného rozsudku, dospěl k závěru, že kasační důvod podle § 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s. nebyl naplněn.

pokračování

[33] Stěžovatelka dále v kasační stížnosti nesouhlasí s tím, jak krajský soud v napadeném rozsudku vyložil § 2 odst. 1 větu poslední zákona o dani silniční, ve znění do 31. 12. 2013 (pro posuzované zdaňovací období roku 2013), resp. § 2 odst. 3 téhož zákona, ve znění od 1. 1. 2014 (pro posuzovaná zdaňovací období let 2014 a 2015), zejména pak slovní spojení „vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů“, a k jakému na základě tohoto výkladu dospěl závěru [kasační důvod podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.].

[34] Krajský soud vycházející ze znění zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích uzavřel, že podle zapsaných technických údajů není posuzované nákladní vozidlo speciálním vozidlem ani vozidlem zvláštního určení, tedy se jedná o vozidlo určené k přepravě nákladů. I když na vozidlo byla dodatečně namontována hydraulická ruka, nezměnilo se tím jeho zařazení do druhu ani kategorie vozidel. Posuzované vozidlo je tedy podle výše zmíněných ustanovení zákona o dani silniční předmětem této daně.

[35] Stěžovatelka má naopak za to, že posuzované vozidlo předmětem silniční daně ve zdaňovacích obdobích let 2013 až 2015 podle citovaných ustanovení zákona o dani silniční není, neboť nebylo určeno výlučně k přepravě nákladu. Z technického průkazu je totiž zjevné, že mohlo být užito také pro jeřábnické práce (byla na něj namontována hydraulická ruka), nebo pro přepravu odpadu (zeminy, sutiny), který nelze považovat za zboží. Stěžovatelka zdůrazňuje, že smyslem zákona o dani silniční je zejména ochrana hospodářské soutěže, tedy jeho ustanovení dopadají především na podnikající osoby, jejichž hlavní činností je přeprava zboží. Takovou podnikající osobou stěžovatelka není. Stěžovatelka má také za to, že § 2 odst. 1, resp. § 2 odst. 3, zákona o dani silniční je nesrozumitelný, připouští různý výklad, a tudíž by negativní následky této nepředvídatelnosti neměly jít k její tíži.

[36] Otázkou, zda je posuzované vozidlo předmětem daně silniční podle § 2 odst. 1 (ve vztahu ke zdaňovacímu období roku 2013), resp. § 2 odst. 3 (ve vztahu ke zdaňovacím obdobím let 2014 až 2015) zákona o dani silniční se již podrobně zabývaly správní orgány i krajský soud ve svých rozhodnutích. Nejvyšší správní soud se se závěry zde uvedenými plně ztotožňuje a v podrobnostech na ně odkazuje.

[37] Podle § 2 odst. 1 věty poslední zákona o dani silniční ve znění do 31. 12. 2013, resp. § 2 odst. 3 téhož zákona ve znění od 1. 1. 2014, jsou předmětem daně silniční vždy (bez ohledu na to, zda jsou používána k podnikání nebo ne) vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice. Je tedy zřejmé, že vozidlo nepoužívané k podnikání se stane předmětem silniční daně podle tohoto ustanovení tehdy, jsou-li naplněny tři podmínky. Zaprvé, jeho největší povolená hmotnost je více jak 3,5 tuny, zadruhé, jedná se o vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů a zatřetí, je takové vozidlo registrováno v České republice.

[38] V řízení přitom bylo sporným pouze naplnění druhé z výše uvedených podmínek, tedy zda se v posuzované věci jedná o vozidlo určené výlučně k přepravě nákladů. Splnění první a třetí podmínky naopak stěžovatelka nerozporevala. Nezpochybovala, že největší povolená hmotnost jejího vozidla činí více jak 3,5 tuny, stejně jako skutečnost, že uvedené

vozidlo je registrováno v České republice. Nebylo tudíž třeba o naplnění těchto dvou podmínek více pochybovat a zabývat se jimi.

[39] Sporným z pohledu posouzení stěžovatelčina vozidla jako předmětu silniční daně byla tedy pouze skutečnost, zda je určeno výlučně k přepravě nákladů (druhá z výše uvedených podmínek). Správní orgány i krajský soud přitom správně vyšly z toho, že pro posouzení splnění uvedené podmínky je rozhodný platný technický průkaz (série X) a formální stav zápisu ve veřejném rejstříku – registru silničních vozidel. Bylo tedy nezbytné zabývat se technickým popisem a užitným účelem vozidla (sklápečkový nákladní automobil, kategorie N) v nich uvedených, a nikoliv se zabývat faktickým způsobem využití vozidla stěžovatelkou (pro jeřábnické práce využívaje namontované hydraulické ruky, resp. pro přepravu odpadu, který není zbožím). To ostatně dovodila také judikatura Nejvyššího správního soudu, na niž příležitostně odkázal žalovaný v napadených rozhodnutích.

[40] Z § 3 odst. 1 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích vyplývá, že silniční vozidla se rozdělují na jednotlivé druhy a kategorie. Druhy silničních vozidel jsou uvedeny v odst. 2 téhož ustanovení. Rozdělení silničních vozidel do kategorií, technický popis jednotlivých těchto kategorií a jejich další podrobnější členění obsahovala do 31. 12. 2014 příloha tohoto zákona. Obecně byla vozidla kategorie N (kam podle technického průkazu spadá i stěžovatelčino vozidlo) v příloze definována jako „motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů“, vozidla podkategorie N3 (jak bylo blíže stěžovatelčino vozidlo specifikováno podle technického průkazu) byla dále vymezena jako vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 12.000 kg. Podrobné rozdělení vozidel podle druhů a kategorií obsahovala rovněž příloha č. 18 vyhlášky č. 341/2002 Sb. a s účinností od 1. 1. 2015 je nyní obsahuje příloha č. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb. Ta (ve znění rozhodném pro nyní posuzovaný případ) vozidla kategorie N definovala jako „motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů“ a podkategorii N3 nadto upřesňovala jako „vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 12 tun“.

[41] Kasační soud v této souvislosti poukazuje také na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice), která vozidla kategorie N definuje jako „motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů“ a k podkategorii N3 uvádí, že se jedná o „vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů s maximální hmotností vyšší než 12 tun.“ Je zjevné, že české právní normy této směrnici neodporují a jsou s ní v souladu.

[42] Jakkoliv stěžovatelka naplnění druhé podmínky rozporuje, nutno odkázat na velmi podrobné odůvodnění obou napadených rozhodnutí, která se této otázce detailně věnovala ve všech souvislostech a žalovaný v nich zohlednil nejen stěžovatelkou preferovaný jazykový výklad v zákoně o dani silniční užitého sousloví „vozidlo určené výlučně k přepravě nákladu“, ale velmi správně uvedený zákonný text podrobil i výkladu systematickému, logickému a přihlédl též k účelu a smyslu právní úpravy, a to i v kontextu opakovaně zmíněné směrnice 1999/62/ES. Dospěl k závěru, že pro posouzení, zda se jedná

pokračování

o vozidlo naplňující tuto druhou podmínku, je třeba zohlednit technické údaje, jež stanoví výrobce vozidla a jež jsou následně zachyceny v technickém průkazu vozidla, a to mimo jiné proto, že silniční daň je vybudována na formálním stavu zápisu v registru silničních vozidel, jež mají svůj odraz v údajích obsažených v technickém průkazu vozidla (jak vyplývá i z relevantní judikatury Nejvyššího správního soudu citované v odst. [19], resp. [20] napadených rozhodnutí – poznámka soudu). Žalovaný uvedl, že v daném případě se jedná o vozidlo konstrukčně určené pro dopravu nákladů a ani provedená montáž hydraulické ruky pro manipulaci s břemeny na tomto konstrukčním určení výrobce (vymezeným kategorií N v technickém průkazu) ničeho nezměnila. Z žádného z údajů v technickém průkazu vozidla (ani původního, ani nového) totiž neplyne, že montáží hydraulické ruky došlo ke změně druhu vozidla (sklápěčkový nákladní automobil) či jeho kategorie (N). Primární určení stěžovatelčina vozidla podle určení uvedeného výrobcem zůstalo beze změn. I proto žalovaný setrval na závěru, že dané vozidlo i po montáži hydraulické ruky je nadále vozidlem určeným výlučně k přepravě nákladů a za nerozhodné naopak považoval faktické použití vozidla stěžovatelkou. Upozornil dále i na smysl a účel silniční daně, jak vyplynul ze závěrů obsažených v judikatuře Nejvyššího správního soudu (např. z rozsudku ze dne 25. 2. 2013, č. j. 2 Afs 5/2012 - 22, či dalších citovaných zejména v odst. [20] a [21], potažmo [21] a [22] napadených rozhodnutí) a uzavřel, že *„[z] pohledu silniční daně je tedy jediným relevantním kritériem fakt, o jaký druh silničního vozidla se dle jeho technických údajů uvedených výrobcem v technickém průkazu vozidla jedná (...)“*. Druhou z výše uvedených podmínek měl proto žalovaný za splněnou.

[43] Tyto závěry žalovaného jako správné potvrdil a dalšími vlastními úvahami doplnil i krajský soud v napadeném rozsudku. I on se této sporné otázce (splnění druhé podmínky pro určení, zda stěžovatelčino vozidlo je předmětem silniční daně) věnoval ve všech potřebných souvislostech. Nejvyšší správní soud přitom nemá k závěrům žalovaného a navazujícím úvahám krajského soudu žádná další doplnění a pro přehlednost odkazuje na odst. [18] až [24], resp. [19] až [26] napadených rozhodnutí, resp. na další úvahy, jež krajský soud vyjádřil k této sporné otázce v odst. 23. až 25. napadeného rozsudku. Se závěry týkajícími se naplnění druhé z výše uvedených podmínek a v důsledku tohoto posouzení vozidla jako předmětu silniční daně se kasační soud beze zbytku ztotožňuje.

[44] Nejvyšší správní soud proto shrnuje, že stěžovatelčino vozidlo ve všech posuzovaných zdaňovacích obdobích splňovalo všechny vyjmenované podmínky podle § 2 odst. 1, věty poslední (ve vztahu ke zdaňovacímu období roku 2013), resp. § 2 odst. 3 (ve vztahu ke zdaňovacím obdobím let 2014 až 2015), zákona o dani silniční. Krajský soud tedy nepochybil, pokud ve shodě se správními orgány uzavřel, že stěžovatelčino vozidlo je předmětem silniční daně. Jím provedený výklad odpovídá celkové koncepci a smyslu silniční daně, jak Nejvyšší správní soud vysvětlil ve výše zmíněném rozsudku č. j. 2 Afs 5/2012 - 22, podle nějž *„zákonodárce proto touto daní zatížil vozidla, jejichž provoz, již z jejich samotné technické povahy, implikuje vyšší produkci negativních externalit (vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 t, určená výlučně k přepravě nákladů [...])“*. Nejvyšší správní soud neshledal, že by § 2 zákona o dani silniční (podle jednotlivých znění tohoto zákona, o jejichž aplikaci zde šlo) byl nesrozumitelný a že by připouštěl různý výklad. Skutečnost, že stěžovatelka nesouhlasí s výkladem podaným správními orgány a krajským soudem a má na něj svůj jiný názor (který v kasační stížnosti podrobně vyjádřila), nesrozumitelnost či možnost vícero výkladů daného ustanovení nezpůsobuje.

[45] Nejvyšší správní soud současně nemůže přisvědčit ani související stěžovatelčině výtce, podle níž krajský soud vyložil výše citovaná ustanovení zákona o dani silniční v souvislosti s jinými právními normami, dokonce v souladu s evropským právem, ač stěžovatelka je běžným občanem a takovéto souvislosti sama není schopna dovodit. Výklad citovaných ustanovení zákona o silniční dani s přihlédnutím k souvisejícím právním předpisům, a to (i evropským), byl v nyní posuzované věci žádoucím a zcela zákonným postupem; učinil tak ostatně v tomto rozsudku i Nejvyšší správní soud. Pokud stěžovatelka uvádí, že takový postup je pro ni, jako neodborníka, složitý, mohla (a v řízení před krajským i kasačním soudem tak učinila) využít rad a pomoci zvoleného právního zástupce. Ostatně, jak správně podotkl i žalovaný, v rozporu s touto námitkou se v kasační stížnosti stěžovatelka sama norem evropského práva, konkrétně směrnice 1999/62/ES, dovolává a v tomto směru si tak sama ve své argumentaci odporuje.

[46] Lze uzavřít, že krajský soud se při výkladu § 2 odst. 1 věty poslední (ve vztahu ke zdaňovacímu období roku 2013), resp. § 2 odst. 3 (ve vztahu ke zdaňovacím obdobím let 2014 a 2015) zákona o dani silniční žádného pochybení nedopustil, a kasační důvod podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s. tudíž nebyl naplněn.

[47] Stěžovatelka dále v kasační stížnosti namítá, že žalovaný i krajský soud nedostatečně zjistili skutkový stav věci. Má za to, že pokud vycházeli z technického průkazu při určení druhu a kategorie posuzovaného vozidla (a dovodili, že se jedná o vozidlo určené výlučně k přepravě nákladu, které je v důsledku toho předmětem silniční daně), měli z něj (jako z veřejné listiny, u níž se presumuje správnost) vycházet i ohledně hodnoty největší technicky přípustné/povolené hmotnosti vozidla (která byla v novém technickém průkazu série X před provedením opravy formou opravného usnesení uvedena s hodnotou 8.990/8.990 kg). A to i proto, že ve správním spisu není důkaz, který by prokazoval jinou hodnotu, ani důkaz o tom, že byla provedena řádná oprava technického průkazu. Stěžovatelka zdůrazňuje, že skutečnost, zda má vozidlo méně než 12 tun, má z pohledu určení silniční daně velký význam, neboť podle § 6 odst. 9 písm. b) zákona o dani silniční by jí ve všech posuzovaných zdaňovacích obdobích měla být daň o 100 % snížena. Rovněž z čl. 6 odst. 2 písm. b) směrnice 1999/62/ES stěžovatelka dovozuje, že by jako nepodnikající fyzická osoba, jejíž hlavní činností není přeprava zboží, měla být osvobozena od placení daně silniční.

[48] Nejvyšší správní soud předně uvádí, že není důvodná stěžovatelčina námitka, podle níž ve správním spise není důkaz o tom, že údaj o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti vozidla v novém technickém průkazu X byl řádně opraven. Opak je pravdou. Ve správním spise se nachází nejen sdělení Magistrátu města Liberce, odboru dopravy, ze dne 5. 8. 2014 o tom, že provedl opravu chybně uvedeného údaje o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti 8.990/8.990 kg formou opravného usnesení, které nabylo právní moci dne 18. 4. 2014, ale součástí správního spisu je i kopie samotného opravného usnesení ze dne 4. 3. 2014, sp. zn. CJ MML 045558/14. Z něj vyplývá, že stěžovatelka byla poučena o možnosti proti němu podat odvolání, čehož prokazatelně nevyužila (resp. opak v tomto řízení netvrdila ani neprokázala). Pokud nyní namítá, že jí uvedené usnesení s výzvou k předložení technického průkazu a osvědčení o registraci vozidla za účelem provedení opravy nebylo doručeno s řádným elektronickým

pokračování

podpisem, pak mohla a také měla (v souladu se zásadou *vigilantibus iura scripta sunt*) takovou skutečnost namítat právě ve vztahu k Magistrátu města Liberce, který opravné usnesení vydal a s nímž se stěžovatelka nepochybně měla možnost seznámit (což nikterak nerozporuje). V opačném případě je třeba toto rozhodnutí považovat za zákonné, dokud nebude zákonem předvídaným postupem zrušeno (k čemuž dosud prokazatelně nedošlo).

[49] Stížnostní námitka, podle níž nebyla oprava chybného údaje o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti vozidla řádně provedena, je proto nedůvodná. S ohledem na výše uvedené je třeba mít za to, že od právní moci opravného usnesení, tj. od 18. 4. 2014, byl údaj o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti v technickém průkazu uveden správně. Jinými slovy, od uvedeného dne se již stěžovatelka nemohla dovolávat (nehledě na skutečnost, že nepředložila Magistrátu města Liberce technický průkaz a osvědčení o registraci vozidla k provedení opravy) údaje o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti v rozsahu 8.990/8.990 kg jako údaje správného.

[50] Jinak tomu však bylo v době od 18. 1. 2010 do 18. 4. 2014. Ze správního spisu vyplývá, a mezi účastníky o této skutečnosti není sporu, že nejvyšší technicky přípustná/povolená hmotnost posuzovaného automobilu podle údajů v původním technickém průkazu série X činila 17 tun. Dne 18. 1. 2010 však byl vydán nový technický průkaz k uvedenému vozidlu série X, v němž tento údaj (obsažený v rubrice F.1/F.2) byl uveden s hodnotou 8.990/8.990 kg, přestože prokazatelně nedošlo ke změně v zápisu druhu vozidla (sklápečkový nákladní automobil) či jeho kategorie (N) včetně bližší specifikace (N3) – k tomu srov. výše odst. [40] a [41]. Jak již shora uvedeno, k opravě údaje o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti (v rubrice F.1/F.2) v novém technickém průkazu na správnou hodnotu 17.000/17.000 kg došlo až na základě opravného usnesení. Je tedy zřejmé, že v době od 18. 1. 2010 až do 18. 4. 2014 (den právní moci opravného usnesení) obsahoval technický průkaz vozidla některé (pro nynější věc však rozhodující) údaje, které si vzájemně odporovaly. Údaj o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti byl totiž chybný.

[51] Nejvyšší správní soud se k povaze technického průkazu motorového vozidla vyjádřil např. v rozsudku ze dne 16. 1. 2020, č. j. 8 Afs 23/2018 - 37, tak, že „byl v § 2 písm. e) vyhlášky č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel (zrušena k 1. 1. 2015), definován jako doklad, kterým se osvědčují schválení technické způsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích, údaje o vlastníkově a provozovateli vozidla, údaje o provedených technických změnách na vozidle a změnách v registru silničních vozidel, údaje o provedených pravidelných technických prohlídkách vozidla, pokud této technické prohlídce podléhá. Tento průkaz je veřejnou listinou. *Takto ucelená definice technického průkazu se v současné době v zákoně [...] o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích [...] ani v prováděcí vyhlášce nenachází. Lze jej definovat nicméně v zásadě stejně, jako tomu bylo ve vyhlášce č. 243/2001 Sb., neboť z jednotlivých ustanovení zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích vyplývá, že se uvedené údaje do technického průkazu nadále zapisují [např. § 6 odst. 5 písm. a) bod 1., § 7, § 10, § 11 odst. 4 písm. b), § 50 odst. 2]. Technický průkaz vozidla je i nadále veřejnou listinou, alespoň pokud jde o zápisy prováděné příslušnými orgány [...]. Nejvyšší soud v rozsudku ze dne 11. 4. 2007, č. j. 21 Cdo 694/2006, č. 13/2008 Sb. NS, dovodil, že z pohledu soukromého práva je technický průkaz součástí silničního motorového vozidla, k němuž byl vystaven (vydán). Technický*

průkaz dokládá nejdůležitější údaje o vozidle a události nastalé během jeho existence, včetně zápisu jeho zániku.“

[52] Je-li tedy technický průkaz veřejnou listinou, platí pro něj presumpce pravosti a pravdivosti, tedy správnosti v něm zapsaných údajů, dokud není prokázán opak. Z toho, co Nejvyšší správní soud uvedl výše, však vyplývá, že v době od 18. 1. 2010 do 18. 4. 2014 uvedená presumpce správnosti údajů v něm obsažených (konkrétně údaje o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti nebyla vyvrácena.

[53] Právě údaje o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti s hodnotou 8.990/8.990 kg se přitom stěžovatelka již ve správním řízení a následně i v žalobě v kontextu výše její daňové povinnosti dovolávala. Této její výtce je nyní třeba dílem přisvědčit.

[54] Jak již zmíněno, v období od 18. 1. 2010 (den vydání technického průkazu X) do provedení opravy výše uvedeným opravným usnesením (které nabylo právní moci dne 18. 4. 2014) obsahoval nový technický průkaz vozidla rozporné údaje. Bylo v něm uvedeno, že se jedná o vozidlo kategorie N3, která značí, že se jedná o nákladní vozidlo k přepravě nákladu s maximální hmotností převyšující 12 tun (viz výše odst.[40]). Současně však v rubrice F.1/F.2 o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti byl uveden údaj 8.990/8.990 kg, k jehož správnosti se Nejvyšší správní soud vyjádřil výše. Vedle toho pak uvedený technický průkaz obsahoval i další údaj o největší technicky přípustné povolené hmotnosti na nápravu (s údaji 6.200/6.200 kg, 10.800/10.800 kg, což v součtu činí 17.000/17.000 kg). Do doby právní moci opravného usnesení však bez dalšího nebylo možno usoudit, který z těchto rozporných údajů je údajem správným a který chybně uvedeným.

[55] Nejvyšší správní soud přitom již poukázal na judikaturu, z níž nepochybně vyplývá, že technický průkaz motorového vozidla je veřejnou listinou, tedy platí pro něj presumpce pravosti a pravdivosti údajů v něm uvedených. V nynější věci však nejméně do doby právní moci opravného usnesení tato veřejná listina obsahovala vzájemně si odporující údaje o tomtéž vozidle (kategorie N3 *versus* největší technicky přípustná/povolená hmotnost vozidla *versus* největší technicky přípustná povolená hmotnost na nápravu). Nutno proto přisvědčit stěžovatelce v tom, že pokud byly správní orgány povinny vycházet z formálního zápisu údajů v technickém průkazu, pak byly povinny zohlednit současně všechny v něm uvedené údaje, nikoliv jen některé (vybrané) z nich. Je-li totiž technický průkaz veřejnou listinou, pro niž platí presumpce správnosti všech, nejen některých, údajů, a jsou-li současně tyto údaje ve vzájemném rozporu, pak jejich použití není možné k tíži toho, jehož se týkají (aniž zaznamenání těchto rozporných údajů jakkoliv ovlivnil), nýbrž je třeba je užít k tíži správních orgánů, které je zaznamenaly, resp. které z nich vycházejí. V daném případě uvedená skutečnost mohla mít význam pro případné snížení sazby silniční daně, což stěžovatelka také namítala již ve správním řízení.

[56] Z § 6 odst. 9 písm. b) zákona o dani silniční, ve znění rozhodném pro všechna posuzovaná zdaňovací období, totiž vyplývá, že u nákladních automobilů s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun, pokud jsou používána fyzickou

pokračování

osobou pouze k činnosti, ze které nebo v přímé souvislosti se kterou neplynou příjmy ze samostatné činnosti podle zákona upravujícího daně z příjmů, se o 100 % snižuje sazba daně (ustanovením § 6 zákona o dani silniční byl do českého právního řádu promítnut stěžovatelkou zmíněný čl. 6 směrnice 1999/62/ES).

[57] Správce daně přitom pro potřeby stanovení silniční daně již ve zdaňovacím období roku 2013 seznal, že technický průkaz obsahuje vzájemně si odporující údaje (na což se dotázal Magistrátu města Liberce, čímž fakticky inicioval pozdější provedení opravy chybného údaje formou opravného usnesení). Z uvedeného důvodu pak měl při úvaze o tom, zda není ve stěžovatelčině případě na místě modifikovat zákonnou sazbu daně, a to nejen podle § 6 odst. 10 uvedeného zákona snížením o 48 %, jak učinil, ale případně, s ohledem na rozpornost údajů obsažených do 18. 4. 2014 v technickém průkazu vozidla, též podle § 6 odst. 9 písm. b) zákona o dani silniční. Nutno dodat, že ačkoliv se žalovaný aplikaci uvedených ustanovení týkajících se použití nižší sazby daně obsírně věnoval, uvedenou právní úpravu aplikoval na nesprávný skutkový stav věci, resp. vyšel při tomto posouzení ze skutkového stavu, který ale v období od 18. 1. 2010 do 18. 4. 2014 neměl oporu ve spise.

[58] V případě pochybností o správnosti údajů v technickém průkazu, jež jsou pro určení, zda na vozidlo, které je předmětem daně, nedopadá některá z možností snížení sazby daně, které zde nepochybně do doby právní moci opravného usnesení byly, měl správce daně rozhodnout ve prospěch stěžovatelky, tedy postupovat v souladu se zásadou *in dubio mitius*. Do doby právní moci opravného usnesení totiž nebylo postaveno na jisto, který z rozporných údajů je chybný, a nebylo tak možno beze všech pochyb dovodit, zda u zmíněného nákladního automobilu je největší povolená hmotnost vyšší než 12 tun (tudíž odůvodňující snížení sazby silniční daně o 48 %), nebo nižší než 12 tun, odůvodňující snížení sazby této daně o 100 % ve smyslu výše zmíněného § 6 odst. 9 písm. b) zákona o dani silniční. Právě údaj o největší technicky přípustné/povolené hmotnosti byl ale rozhodný pro případnou úvahu o konkrétním rozsahu snížení této sazby.

[59] Jelikož k opravě údajů v technickém průkazu vozidla a jejich uvedení do vzájemného souladu došlo teprve v průběhu roku 2014, bylo povinností správních orgánů uvedenou skutečnost (rozpornost údajů) zohlednit jak při stanovení silniční daně ve zdaňovacím období roku 2013, tak také v části zdaňovacího období roku 2014.

[60] Jakkoliv totiž zdaňovacím obdobím silniční daně je kalendářní rok (§ 8 odst. 1 zákona o dani silniční ve všech relevantních zněních), daňová povinnost vzniká počínaje kalendářním měsícem, v němž byly splněny rozhodné skutečnosti uvedené v § 2 odst. 1 (pro zdaňovací období roku 2013), resp. § 2 odst. 3 (pro zdaňovací období let 2014 a 2015). Obdobné nutně musí platit i pro snížení sazby silniční daně ve smyslu § 6 zákona o dani silniční. Jelikož opravné usnesení nabylo právní moci dne 18. 4. 2014, teprve v měsíci dubnu roku 2014 bylo podle technického průkazu vozidla (ve spojení s obsahem opravného usnesení) možno prokazatelně považovat stěžovatelčino vozidlo za vozidlo s největší technicky přípustnou/povolenou hmotností vyšší než 12 tun.

[61] Je zřejmé, že skutková podstata, z níž správní orgány ve svých rozhodnutích ve vztahu k daňové povinnosti za zdaňovací období roku 2013 a části roku 2014 vyšly, je v rozporu se spisem. Krajský soud proto taktéž pochybil, pokud pro tuto vadu napadená rozhodnutí, pokud jde o uvedená dvě zdaňovací období, nezrušil a věc nevrátil žalovanému k dalšímu řízení. Kasační důvod podle § 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s. byl naplněn.

VI.

[62] Ze shora uvedených důvodů dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost je zčásti důvodná, neboť byl naplněn kasační důvod podle § 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s. Vzhledem k vytčeným vadám měl ke zrušení napadených rozhodnutí přistoupit již krajský soud podle § 76 odst. 1 písm. b) s. ř. s. Nejvyšší správní soud proto spolu se zrušením napadeného rozsudku rozhodl i o zrušení obou napadených rozhodnutí žalovaného a vrácení mu věci k dalšímu řízení [§ 110 odst. 2 písm. a) s. ř. s., za přiměřeného použití § 78 odst. 1 a 4 s. ř. s.]. V něm je žalovaný vázán zde vysloveným závazným právním názorem Nejvyššího správního soudu. Opětovně se tedy bude zabývat stanovením silniční daně pro zdaňovací období let 2013 a 2014.

[63] Nejvyšší správní soud rozhodoval ve věci jako poslední, je proto povinen podle § 110 odst. 3 s. ř. s. rozhodnout o celkových nákladech soudního řízení. Výrok o náhradě nákladů řízení vychází z § 60 odst. 1 věty první ve spojení s § 120 s. ř. s. Stěžovatelka jako v řízení úspěšný účastník má právo na náhradu nákladů řízení důvodně vynaložených v řízení proti žalovanému, který ve věci úspěch neměl.

[64] Náhrada nákladů řízení o žalobě představuje soudní poplatek za žalobu ve výši 6.000 Kč a odměnu za zastoupení advokátem za 2 úkony právní služby spočívající v přípravě a převzetí věci a sepisu žaloby [§ 11 odst. 1 písm. a) a d) vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif)]. Mimosmluvní odměna za jeden úkon právní služby činí 3.100 Kč [§ 9 odst. 4 písm. d), ve spojení s § 7 bodem 5. advokátního tarifu]. Odměna za řízení o žalobě tudíž představuje celkem částku 6.200 Kč (2x3.100 Kč). S tím souvisí též náhrada hotových výdajů za každý z těchto úkonů v souladu s § 13 odst. 4 advokátního tarifu v rozsahu 2x300 Kč, tj. 600 Kč. Náklady řízení o žalobě celkem činí 12.800 Kč.

[65] Náklady řízení o kasační stížnosti sestávají ze soudního poplatku ve výši 5.000 Kč a dále z odměny za 1 úkon právní služby po 3.100 Kč spočívající v sepisu kasační stížnosti [§ 9 odst. 4 písm. d), ve spojení s § 7 bodem 5. a § 11 odst. 1 písm. d) advokátního tarifu]. S tím souvisí též náhrada hotových výdajů v rozsahu 300 Kč podle § 13 odst. 4 advokátního tarifu. Za řízení o kasační stížnosti tedy náklady řízení činí 8.400 Kč.

[66] Jelikož zástupce stěžovatelky nedoložil, že je plátcem daně z přidané hodnoty, odměna a náhrada hotových výdajů se o částku této daně nezvyšuje.

[67] K zaplacení náhrady nákladů řízení o žalobě a o kasační stížnosti v celkové výši 21.200 Kč Nejvyšší správní soud stanovil žalovanému přiměřenou lhůtu 30 dnů od právní moci tohoto rozsudku.

pokračování

Poučení: Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 21. dubna 2022

Mgr. Petra Weissová
předsedkyně senátu