



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Jiřího Pally a soudců Mgr. Aleše Roztočila a Mgr. Petry Weissové v právní věci žalobkyně: **Celní jednatelství Zelinka s.r.o.**, IČ 29376211, se sídlem K Letišti 1088/59, Praha 6, zast. Mgr. Janem Slunečkem, advokátem, se sídlem Týn 640/2, Praha 1, proti žalovanému: **Generální ředitelství cel**, se sídlem Budějovická 1387/7, Praha 4, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 21. 12. 2020, č. j. 24887-2/2020/900000-311, v řízení o kasační stížnosti žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 15. 12. 2021, č. j. 51 Af 4/2021-83,

t a k t o :

- I. Kasační stížnost **s e z a m í t á .**
- II. Žádný z účastníků **n e m á** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.

O d ů v o d n ě n í :

I. Shrnutí předcházejícího řízení

[1]Celní úřad pro Jihočeský kraj (dále jen „celní úřad“) rozhodnutím - dodatečným platebním výměrem ze dne 27. 2. 2020, č. j. 2983-12/2020-520000-51, dodatečně vyměřil dovozní clo ve výši 118.937 Kč žalobkyni jako solidární dlužníci z titulu jejího postavení nepřímé celní zástupkyně příjemkyně zboží společnosti PETLAS CZ s.r.o. Žalobkyně totiž zboží popsané jako „*Vozíky pro invalidy, s motorem dvousedadlový vozík pro invalidy, s el. motorem-12V*2 55 Ah battery, 1200W motor, Max. speed 12 km/h, jednosedadlový vozík pro invalidy, s el. motorem-12V*2, 55 Ah battery, 800W motor, Max. speed 12 km/h/ 60 kusů*“, které bylo rozhodnutím v celním řízení ze dne 10. 1. 2018, č. j. MRN 18CZ61000013MPUIE7, propuštěno do celního režimu volného oběhu, podřadila v sazebním zařazení do podpoložky kombinované nomenklatury (dále jen „KN“) 8713 90 00, čemuž odpovídá sazba dovozního cla ve výši 0 %, avšak celní úřad na základě výsledku kontroly po propuštění zboží dospěl k závěru, že se nejedná o invalidní vozíky, nýbrž

o zvláštní typ vozidel pro přepravu osob, jež mělo být zařazeno do podpoložky KN 8703 10 18 se sazbou dovozního cla ve výši 10 %.

[2]Žalovaný rozhodnutím ze dne 21. 12. 2020, č. j. 24887-2/2020/900000-311, odvolání zamítl a dodatečný platební výměr celního úřadu potvrdil.

[3] Krajský soud v Českých Budějovicích rozsudkem ze dne 15. 12. 2021, č. j. 51 Af 4/2021-83, žalobu proti tomuto rozhodnutí žalovaného zamítl.

[4]V odůvodnění rozsudku krajský soud nejprve vymezil spornou právní otázku, zda posuzované elektricky poháněné vozíky, modely J60FL a J60FL-D, měly být zařazeny do podpoložky KN 8713 90 00 označené jako „*Vozíky pro invalidy, též s motorem nebo jiným mechanickým pohonným zařízením - Ostatní*“, či se jedná o zboží, které mělo být sazebně zařazeno do podpoložky KN 8703 10 18 označené jako „*Osobní automobily a jiná motorová vozidla konstruovaná především pro přepravu osob (jiná než čísla 8702), včetně osobních dodávkových automobilů a závodních automobilů - Vozidla speciálně konstruovaná pro jízdu na sněhu; speciální vozidla pro přepravu osob na golfových hřištích a podobná vozidla - Ostatní*“. V případě zařazení tohoto dovezeného zboží pod kód 8713 KN by přitom byla stanovena celní sazba v nulové výši, zatímco v případě jeho zařazení pod kód 8703 KN by celní sazba činila 10 %.

[5]Při posuzování dovezeného zboží a jeho sazebního zařazení vycházel krajský soud mimo jiné z vysvětlivek ke kombinované nomenklatuře EU (č. 2015/C 076/01) publikovaných ve formě sdělení v Úředním věstníku Evropské unie ze dne 4. 3. 2015, č. C 76/1 (dále jen „vysvětlivky“), v němž bylo k předmětům řazeným do podpoložky KN 8713 90 00 uvedeno následující: „*Motorová vozidla speciálně konstruovaná pro invalidy lze odlišit od vozidel čísla 8703 především tím, že mají: maximální rychlost 10 km/h, tj. rychlost rychlé chůze; maximální šířku 80 cm; dvě sady kol dotýkajících se země; speciální rysy k ulehčení handicapu (například, stupátka ke stabilizaci nohou). Taková vozidla mohou mít: doplňkovou sadu kol (proti naklánění); řízení a jiné ovládání (například pákový ovladač), které usnadňuje manipulaci; takovéto ovládání je obvykle připevněno k jedné z opěrek na ruce; nikdy není ve formě odděleného, nastavitelného sloupku řízení. Do této podpoložky patří elektricky poháněná vozidla podobná křeslům s koly, která jsou určena pouze pro dopravu invalidních osob. Nicméně skútry poháněné motorem (pojízdne skútry) vybavené odděleným, nastavitelným sloupkem řízení jsou z této podpoložky vyloučeny*“.

[6]Tento rozbor učiněný ve vysvětlivkách včetně obrázků k nim připojených převzal podle krajského soudu také Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „SDEU“) v rozsudku ze dne 26. 5. 2016 ve věci C-198/15 *Invamed Group Ltd* (dále jen „rozsudek SDEU ve věci Invamed“), či v rozsudku ze dne 22. 12. 2010 ve věci C-12/10, *Lecson Elektromobile GmbH*, v nichž rovněž posuzoval zařazení obdobných elektrických vozíků pod příslušný kód KN. V obou případech dospěl SDEU k závěru, že elektricky poháněné vozíky, které mohou být užívány také invalidními osobami, nikoli však výlučně, mají být zařazeny pod kód 8703 KN. Pro ilustraci užil SDEU shodných obrázků, které byly užity u vysvětlivek, přičemž obrázek pojízdného skútru, který je vyloučen ze zařazení pod kód 8713 KN a naopak má být řazen pod kód 8703 KN, se až na drobné a nijak významné nuance shoduje s nyní posuzovaným dovezeným elektrickým vozíkem J60FL. Dvousedadlový

pokračování

vozík J60FL-D je využitelně shodný s jednomístným elektrickým vozíkem J60FL a také technické parametry jsou totožné.

[7]Dále krajský soud podrobně popsal parametry posuzovaného dovezeného zboží a porovnal je se závěry citované judikatury SDEU. Následně uvedl, že u dovezeného zboží byla proklamována maximální rychlost 12 km/h, což znamená, že v tomto ohledu nesplňuje jeden z parametrů charakterizující invalidní vozíky pod kódem 8713 KN podle vysvětlivek, neboť v nich byla uváděna maximální rychlost 10 km/h, tj. rychlost rychlé chůze. Ačkoliv se nejedná o velké překročení předpokládané maximální rychlosti, tak v tomto ohledu zcela objektivně dovezené zboží kritérium maximální rychlosti nesplňuje. Zvýšená rychlost přitom může být atraktivním faktorem pro neinvalidní uživatele a naopak pro invalidní uživatele již může být taková rychlost nevhodná, neboť nemusí být schopni adekvátně rychle reagovat na nastalé situace při jízdě. Naproti tomu dovezené zboží splňuje šířkové parametry, disponuje dvěma páry stejně velkých pneumatik a požadovanými parametry na výkon elektrického motoru, což však nepředurčuje zboží k výhradnímu užívání invalidy. Přední a zadní část vozidla spojuje vodorovná plošina, na které při jízdě spočívají chodidla uživatele. Plošinu na nohy však nelze považovat za dostatečnou podpěru pro stabilizaci nohou, kterou ostatně nelze ani nastavovat podle potřeb uživatele. Vozíky jsou současně vybaveny na zadní straně párem malých kol sloužících k ochraně proti převrácení vozidla, v čemž však také nelze spatřovat zvláštní funkci pro usnadnění jejich užívání invalidními řidiči. Dále ovládání vozíků je zajištěno odděleným nastavitelným sloupkem řízení, na němž jsou umístěna řídítka uzavřeného oválného tvaru, včetně veškerých ovládacích prvků, což výslovně vylučují vysvětlivky i SDEU ve svých rozsudcích vymezujících zboží podřaditelné pod kód 8713 KN. Sklopitelný sloupek řízení pak podle citované judikatury není prvkem ulehčujícím invaliditu, a proto se nejedná o důkaz prokazující, že jde o invalidní vozík.

[8]Podle krajského soudu tedy dovezené zboží nesplňuje veškeré parametry charakterizující invalidní vozíky a dokonce i způsob jeho ovládání je prováděn explicitně vyloučeným způsobem u vozíků zařazených pod kód 8713 KN. Navíc žalovaný důkladně posuzoval nejen veškeré znaky předmětných vozíků, jejich charakteristiku, ale i účel využití, včetně jejich cílové skupiny, pro niž jsou vozíky zejména určeny. Teprve po zhodnocení všech těchto složek celní orgány přistoupily k vyslovení závěru o zařazení pod příslušný kód KN.

[9]Aby se předešlo ukvapeným závěrům, byl ve smyslu rozsudku SDEU ve věci Invamed posuzován hlavní účel používání předmětných vozíků v okamžiku jejich dovozu. Ty by přitom musely být v případě jejich zařazení pod kód 8713 KN určeny jen pro invalidy, byť by je případně mohly používat také osoby bez zdravotního postižení. Podle naposledy uvedeného judikátu přitom výraz invalidé musí být chápán tak, že zahrnuje pouze osoby, které mají omezenou schopnost chůze, přičemž toto omezení není pouze okrajové a doba jeho trvání a případné přidružení dalších omezení schopností jsou irelevantní. Není sice žádných pochyb, že posuzované vozíky usnadňují přesun na krátké vzdálenosti osobám se sníženou mobilitou, se zdravotním postižením nebo invalidům s mírnějším postižením, avšak primárně jsou tyto vozíky určeny pro osoby, jejichž schopnost a možnost chůze je omezena, avšak nejsou invalidními. Jedná se tudíž o seniory a osoby, které se pro zdravotní stav (zejména nemoci oběhového a dýchacího systému) nemohou pohybovat ve venkovním prostředí na delší vzdálenosti, avšak jsou schopny se pohybovat v domácnosti,

na krátké vzdálenosti či bez zátěže břemeny (nákupní tašky). Proto je zřejmé, že předmětné vozíky nelze považovat za invalidní vozíky ve smyslu podpoložky KN 8713 90 00. Nic přitom nenasvědčuje tomu, že by pro osoby, které byly shledány jako cílová skupina dovezeného zboží, měly být předmětné vozíky neatraktivní svým vzhledem či jinak nepoužitelné. Konstrukční specifika invalidních křesel pod kódem 8713 KN se nicméně nijak nepodobají znakům posuzovaných vozíků. Ty totiž poskytují komfort v přepravě širokému okruhu jedinců mezi staršími a hůře se pohybujícími osobami, které nejsou shodné s osobami invalidními. Mohou je používat osoby invalidní v nižším stupni, avšak zpravidla již nikoli ve vyšším stupni invalidity.

[10] Dále krajský soud uvedl, že pro rozhodnutí ve věci bylo významné také prováděcí nařízení Komise EU o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury ze dne 17. 8. 2021, č. L 294/1 (dále jen „prováděcí nařízení“). V něm byl obsažen také obrázek, který byť je pouze informativní, má pro dokreslení situace významnou roli, neboť se významně podobal posuzovanému jednomístnému vozíku. Obdobné elektrické vozíky mají být přitom podle prováděcího nařízení zařazeny pod podpoložku KN 8703 10 18, neboť jejich zařazení mezi vozíky pro invalidy je vyloučeno proto, že nejsou speciálně konstruovány pro invalidy a nemají žádné speciální rysy k ulehčení handicapu, respektive jejich objektivní vlastnosti tomu nenasvědčují. Popis zboží na zmíněném obrázku čtyřkolového vozidla s elektrickým pohonem se přitom v převážné většině parametrů shodoval s nyní posuzovanými vozíky, když odlišnosti se zpravidla týkaly rozměrů vozíku v řádu jednotek centimetrů.

[11] Žalobkyně namítala, že disponuje certifikátem č. MTS/DNZ/B17020112, který prokazuje, že dovezené zboží bylo vyrobeno v souladu s předpisy Evropské unie upravujícími výrobu zdravotnických prostředků a rovněž splňuje požadavky kladené evropskými normami EN 12184 a EN ISO 14971, z čehož dovozovala, že předmětné zboží je vyráběno jako zdravotnický prostředek pro přepravu postižených osob, má speciální rysy k ulehčení handicapu a jeho hlavní funkcí je používání osobami s omezenou pohyblivostí. K tomu krajský soud zdůraznil, že jsou to právě celní orgány, které vykonávají správu cel a jsou příslušné k posuzování a rozhodování o sazebním zařazení zboží, a proto předložené certifikáty nemají žádnou vypovídající hodnotu pro účely posouzení sazebního zařazení dovezeného zboží. Ty nebyly vydány pro potřeby sazebního zařazení zboží, nýbrž kvůli garanci jeho bezpečného užívání a nezávadnosti. Předložené certifikáty tedy osvědčují zcela odlišné záležitosti, jsou vydávány na základě jiných právních předpisů i za jiným účelem, a proto nikterak nepresumují charakteristiku dovezeného zboží jako invalidního vozíku ve smyslu podpoložky KN 8713 90 00.

[12] Nad rámec uvedeného krajský soud zmínil, že příjemce zboží v průběhu kontroly po propuštění zboží uvedl dne 2. 10. 2019 do protokolu č. j. 15671-21/2019-5200000-51, že se jedná o „vozidla pro přepravu méně než 10 osob, speciální vozidla pro přepravu osob, např. na golfových hřištích a podobná vozidla - elektricky poháněný mobility scooter (vozítko s motorem)“. Dále specifikoval parametry obou vozíků a dodal, že „nemáme žádné certifikáty, které by dokládaly, že se jednalo o vozíky výhradně určené pro invalidy.“

[13] K poukazu žalobkyně na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2018, č. j. 4 Afs 125/2018-38, který potvrdil závěr, že elektrický vozík SELVO 4800 byl správně zařazen do podpoložky KN 8713 90 00, přičemž měl takřka shodné technické parametry

pokračování

s nyní posuzovaným dovezeným zbožím, krajský soud zdůraznil, že ve věci řešené v tomto judikátu bylo k elektrickému vozíku SELVO 4800 vydáno rozhodnutí Ministerstva dopravy o schválení jeho technické způsobilosti k používání výhradně držiteli TP, ZTP, ZTP/P. V projednávané věci však obdobné rozhodnutí Ministerstva dopravy nebylo předloženo, a proto se v ní vychází z odlišného skutkového stavu.

[14] Krajský soud uzavřel, že ve shodě s judikaturou SDEU, vysvětlivkami i prováděcím nařízením za současného zohlednění konkrétních okolností posuzované věci a v zájmu zachování jednotného postupu v rámci EU při zařazování zboží, konkrétně obdobných vozíků, jako byly nyní posuzované, podřadil dovezené zboží pod kód 8703 KN.

II. Obsah kasační stížnosti a vyjádření žalovaného

[15] Proti tomuto rozsudku krajského soudu podala žalobkyně (dále jen „stěžovatelka“) včasnou blanketní kasační stížnost.

[16] V jejím doplnění, jež Nejvyšší správní soud obdržel v zákonné měsíční lhůtě, stěžovatelka uvedla, že svou kasační stížnost odůvodňuje tvrzenou nezákonností spočívající v nesprávném posouzení právní otázky soudem v předcházejícím řízení, což odpovídá důvodu uvedenému v § 103 odst. 1 písm. a) zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“).

[17] Stěžovatelka konkrétně namítla, že krajský soud při právním posouzení projednávané věci nezákonně aplikoval prováděcí nařízení, které nebylo v době proclení dovezeného zboží účinné. Nepřípustné bylo také použití vysvětlivek, které neadekvátně zúžily rozsah kódu 8713 KN.

[18] Dále stěžovatelka poukázala na skutečnost, že v době dovozu a proclení předmětného zboží, tj. po vydání rozsudku SDEU ve věci Invamed, bylo toto zboží standardně sazebně zařazováno pod kód 8713 KN. O tom vypovídá i následně vydaná závazná informace o sazebním zařazení zboží č. ITBTI2019-0002M-314100 ze dne 20. 5. 2019, která až do vyhlášení prováděcího nařízení mohla být použita jako důkaz o správnosti sazebního zařazení předmětného zboží. Krajský soud tedy v tomto směru zcela pominul tehdejší praxi i standardně užívaný výklad práva. Skutečnost, že ohledně sazebního zařazování dovezeného zboží vznikly v celním prostoru EU rozpory, které vyústily ve vydání prováděcího nařízení, přitom nemůže být přičítána k tíži stěžovatelky ani dovozce.

[19] Stěžovatelka považuje za nesprávnou i úvahu krajského soudu o neaplikovatelnosti závěrů rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2018, č. j. 4 Afs 125/2018-38, na nyní posuzovanou věc, která byla odůvodněna absencí obdobného rozhodnutí Ministerstva dopravy o schválení technické způsobilosti elektrického vozíku k používání držiteli TP, ZTP a ZTP/P. Dovezené zboží bylo totiž opatřeno certifikátem prokazujícím jeho soulad s předpisy EU upravujícími výrobu zdravotnických prostředků, jakož i s požadavky evropských norem EN 12184 a EN ISO 14971. Tomuto důkazu krajský soud bez bližšího odůvodnění přisoudil nulovou vypovídací hodnotu pro posouzení sazebního zařazení předmětného zboží, zatímco rozhodnutí Ministerstva dopravy pro tentýž účel stejně bezdůvodně přiřkl bezprostřední účinky.

[20] Na závěr stěžovatelka uvedla, že krajský soud oproti svému závěru rozhodl v dané věci v rozporu se zájmem na zachování jednotného postupu v rámci EU při zařazování zboží, a to tím, že v napadeném rozsudku nesprávně posoudil příslušnou právní otázku.

[21] S ohledem na tyto skutečnosti stěžovatelka navrhla, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek krajského soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

[22] Žalovaný ve vyjádření ke kasační stížnosti uvedl, že krajský soud v napadeném rozsudku neaplikoval prováděcí nařízení jako právní předpis, který vstoupil v platnost až po propuštění dovezeného zboží do celního režimu volného oběhu, nýbrž jej považoval za významný podklad pro posouzení sazebního zařazení předmětného zboží s ohledem na jeho povahu a dlouhodobou ustálenou judikaturu. Navíc prováděcí nařízení v tomto ohledu posloužilo jako potvrzení určitého korektního výkladu, který zde byl již v okamžiku přijetí celního sazebníku. Námitka stěžovatelky o nepřipustném použití vysvětlivek je zcela obecná a nekonkrétní. Ty přitom představují legitimní prostředek pro výklad KN a vysvětlují také pravidla pro zařazování zboží do jejího kódu 8713. V tomto duchu k nim přistupoval i krajský soud, který jimi nepřipustně neměnil ani nezužoval rozsah a obsah kódu 8713 KN.

[23] Zcela účelová a vykonstruovaná je podle žalovaného kasační námitka, že v době dovozu bylo předmětné zboží standardně zařazováno do naposledy uvedeného čísla celního sazebníku, o čemž údajně vypovídá italská závazná informace o sazebním zařazení zboží č. ITBTI2019-0002M-314100 ze dne 20. 5. 2019. Ta totiž byla dne 7. 1. 2020 zrušena z důvodu chybného sazebního zařazení, a jakmile se to stěžovatelka v průběhu celního řízení dozvěděla, začala tvrdit, že se nevztahovala ke stejnému zboží, jako byly jí dovozené vozíky, zatímco předtím tvrdila opak. Navíc v rozhodné době byly celními orgány jiných členských států EU vydány další závazné informace o sazebním zařazení zboží, v nichž byly podobné výrobky zařazeny pod kód 8703 KN. Proto je třeba odmítnout tvrzení stěžovatelky, že při dovozu učiněné celní zařazení předmětného zboží pod kód 8713 KN představovalo běžnou praxi.

[24] Dále žalovaný uvedl, že přes veškerou podobnost mezi předmětnými dovozenými vozíky a vozidlem SELVO 4800, jež posuzoval Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 6. 2018, č. j. 4 Afs 125/2018-38, se nejedná o zboží totožné. Uvedený judikát se totiž týkal jednoho zcela konkrétního vozidla, neobsahuje žádné právní závěry obecně aplikovatelné na širší skupinu výrobků, neřeší celou řadu skutečností zjištěných v posuzované věci, a tudíž ho nelze zobecnit. Navíc od vydání tohoto rozsudku se situace zcela zásadně změnila. Sazební zařazení elektrických skútrů podobných dovozenému zboží bylo opakovaně projednáno na zasedáních Výboru pro celní kodex a zástupců členských států EU se závěrem, že výrobky tohoto typu nelze považovat za invalidní vozíky podle kódu 8713 KN.

[25] Žalovaný tedy uzavřel, že napadený rozsudek plně odpovídá praxi celních orgánů a nejen v rámci EU podporuje jednotné sazební zařazení posuzovaného typu zboží bez neodůvodněných rozdílů.

[26] S ohledem na tyto skutečnosti žalovaný navrhl zamítnutí kasační stížnosti.

III. Posouzení kasační stížnosti

pokračování

[27] Nejvyšší správní soud přezkoumal napadený rozsudek v souladu s § 109 odst. 3 a 4 s. ř. s., podle nichž byl vázán rozsahem a důvody, jež stěžovatelka uplatnila v kasační stížnosti. Přitom neshledal vady uvedené v § 109 odst. 4 s. ř. s., k nimž by musel přihlédnout z úřední povinnosti. Stěžovatelka odůvodnila svou kasační stížnost skutečnostmi odpovídajícími znění § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s., podle něhož *kasační stížnost lze podat pouze z důvodu tvrzené nezákonnosti spočívající v nesprávném posouzení právní otázky soudem v předcházejícím řízení.*

[28] V posuzované věci je předmětem posouzení právní otázka sazebního zařazení dovezených elektricky poháněných vozíků J60FL a J60FL-D. Krajský soud toto zboží porovnal z hlediska jeho parametrů a hlavního účelu s vysvětlivkami, judikaturou SDEU, prováděcím nařízením, jakož i s v nich znázorněnými obrázky obdobných elektrických vozíků, a dospěl k závěru, že odpovídá kódu 8703 KN s desetiprocentní celní sazbou, a nejedná se tedy o vozíky pro invalidy s nulovou celní sazbou ve smyslu podpoložky KN 8713 90 00, do které bylo zařazeno při propuštění zboží do celního režimu volného oběhu.

[29] Nelze přisvědčit stěžovateli, že v dané věci nemohl krajský soud vycházet z prováděcího nařízení, které bylo vydáno až po proclení uvedeného zboží. V napadeném rozsudku totiž nebylo prováděcí nařízení aplikováno jako závazný právní rámec pro účely sazebního zařazení zboží, nýbrž jako kodifikace určitého korektního výkladu příslušného ustanovení celního sazebníku. Použití prováděcího nařízení o sazebním zařazení zboží jako výkladového pravidla pro potvrzení závěrů celních orgánů je přitom přípustné i ve vztahu k případům dovozu zboží z doby před jeho účinností a o retroaktivitu se v tomto směru nejedná (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 11. 2012, č. j. 5 Afs 27/2012-37, a ze dne 18. 7. 2019, č. j. 10 Afs 57/2019-39).

[30] Kasační námitka o nepřipustné aplikaci vysvětlivek nebyla nijak konkretizována, a proto není zřejmé, proč měl na jejich základě krajský soud zúžit rozsah kódu 8713 KN. Vysvětlivky ke KN přitom představují důležitý prostředek pro zajištění jednotného použití společného celního sazebníku a poskytují poznatky použitelné pro jeho výklad za předpokladu, že jejich znění je v souladu s ustanoveními celního sazebníku a nemění jeho význam (srov. rozsudky SDEU ze dne 16. 12. 2010 ve věci C-339/09 *Skoma-Lux s.r.o.*, ze dne 18. 7. 2006 ve věci C-142/06 *Olicom A/S*, a ze dne 20. 5. 2010 ve věci C-370/08 *Data I/O GmbH*, nebo rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 9. 2017, č. j. 4 Afs 141/2017-62). Krajský soud tedy nepochybil, když vycházel také z rozlišení mezi motorovými vozidly speciálně konstruovanými pro invalidy od vozidel kódu 8703 KN, které bylo obsaženo ve vysvětlivkách.

[31] Za zavádějící je nutné považovat kasační námitku o běžné praxi zařazování předmětného zboží do kódu 8713 KN v době jeho dovozu, o čemž má svědčit italská závazná informace o sazebním zařazení zboží č. ITBTI2019-0002M-314100 ze dne 20. 5. 2019. Nejvyšší správní soud totiž z obsahu spisového materiálu ověřil pravdivost tvrzení žalovaného obsaženého ve vyjádření ke kasační stížnosti, že tato závazná informace byla dne 7. 1. 2020 zrušena z důvodu chybného sazebního zařazení, o čemž byla stěžovatelka informována v přípisu celního úřadu ze dne 27. 2. 2020, č. j. 2983-11/2020-520000-51, na který reagovala v odvolání proti dodatečnému platebnímu výměru tak, že se závazná informace nevztahovala ke stejnému zboží, jako byly jí dovozené vozíky, ačkoliv předtím tvrdila opak. Rovněž tak správní spis obsahuje přípis

celního úřadu ze dne 13. 2. 2020, č. j. 2983-3/2020-520000-51, ve kterém byla stěžovatelka upozorněna na skutečnost, že pro podobné výrobky existují i další tři konkrétně specifikované závazné informace o sazebním zařazení zboží vydané celními orgány členských států EU, v nichž byly shodně podřazeny pod kód 8703 KN.

[32] Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 27. 6. 2018, č. j. 4 Afs 125/2018-38, dospěl k závěru o nutnosti celního zařazení elektrického vozíku SELVO 4800 do podpoložky 8713 90 00 KN s ohledem na rozhodnutí Ministerstva dopravy o schválení jeho technické způsobilosti k používání výhradně držiteli TP, ZTP a ZTP-P. Ve vztahu k předmětnému dovozenému zboží však stěžovatelka takové rozhodnutí nepředložila a poukázala jen na certifikát prokazující, že bylo vyrobeno v souladu s předpisy EU upravujícími výrobu zdravotnických prostředků a splňuje požadavky kladené příslušnými evropskými normami. Tento certifikát však nebyl opatřen za účelem posouzení sazebního zařazení dovozeného zboží, nýbrž osvědčení jeho nezávadnosti a bezpečného užívání, a proto nemá pro posouzení věci žádný význam. Navíc uvedený judikát se týkal jiného modelu elektrického vozíku, takže i z tohoto důvodu z něho nelze v nyní posuzované věci vycházet.

[33] Stěžovatelka v závěru kasační stížnosti namítla, že napadený rozsudek je v rozporu se zájmem na zachování jednotného postupu v rámci EU při sazebním zařazování zboží, aniž uvedla jediný konkrétní argument zpochybňující správnost hodnocení vysvětlivek, příslušné judikatury SDEU a prováděcího nařízení ve vztahu k parametrům a hlavnímu účelu předmětného zboží, které vedlo krajský soud k závěru o nutnosti jeho podřazení pod kód 8703 KN. Za této situace musí Nejvyšší správní soud vycházet z toho, že uvedené posouzení sporné právní otázky krajským soudem nebylo ani v této stížnostní námitce ničím zpochybněno, a proto s ohledem na již zmíněnou vázanost důvody kasační stížnosti dospívá k závěru o zákonnosti napadeného rozsudku a o nenaplnění důvodu kasační stížnosti podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s.

IV. Závěr a náklady řízení

[34] S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti dospěl Nejvyšší správní soud k závěru, že kasační stížnost není důvodná, a proto ji podle § 110 odst. 1 věty druhé s. ř. s. zamítl. Současně podle § 60 odst. 1 věty první a § 120 s. ř. s. nepřiznal žádnému z účastníků právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti, neboť stěžovatelka v něm neměla úspěch a žalovanému v něm nevznikly žádné náklady přesahující rámec jeho běžné úřední činnosti.

Poučení: Proti tomuto rozsudku **nejsou** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 14. prosince 2022

JUDr. Jiří Palla
předseda senátu

