



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy Milana Taubera, soudce Vadima Hlavatého a soudkyně Pavly Klusáčkové ve věci

žalobce: **BG Technik cs, a.s.**, IČO 25253948
se sídlem U Závodiště 8/251, Praha 5
zastoupený daňovým poradcem Ing. Zdeňkem Urbanem
se sídlem Jungmannova 319, Jičín

proti

žalovanému: **Generální ředitelství cel**
se sídlem Budějovická 7, Praha 4

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 1. 2017, č. j. 4372/2017-900000-304.7,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

Dosavadní průběh soudního řízení

1. Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení v záhlaví uvedeného rozhodnutí žalovaného (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo částečně zamítnuto odvolání žalobce proti

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

dodatečným platebním výměřům Celního úřadu pro hlavní město Prahu ze dne 17. 5. 2016, č. j. 1474-12/2016-510000-51, č. j. 1474-13/2016-510000-51, č. j. 1474-14/2016-510000-51, č. j. 1474-15/2016-510000-51, č. j. 1474-16/2016-510000-51, č. j. 1474-17/2016-510000-51, č. j. 1474-18/2016-510000-51, č. j. 1474-19/2016-510000-51, č. j. 1474-20/2016-510000-51, č. j. 1474-21/2016-510000-51, č. j. 1474-22/2016-510000-51 a č. j. 1474-23/2016-510000-51 (dále souhrnně jen „rozhodnutí správního orgánu I. stupně“). Žalovaný změnil rozhodnutí správního orgánu I. stupně tak, že vypustil část týkající se penále uloženého z dodatečně vyměřené částky cla, a z posledních odstavců všech výroků napadených rozhodnutí se vypouští výrazy „Celková“, „včetně předepsaného penále“, „a v souladu s § 251 odst. 3 daňového řádu“ a konkrétní částky představující součty doměřeného cla a uloženého penále vč. jejich uvození výrazem „v celkové výši“.

2. Rozhodnutími správního orgánu I. stupně bylo žalobci doměřeno clo na zboží – vozík SELVO 4800 (dále jen „předmětný vozík“), které žalobce původně deklaroval jako „*Vozíky pro invalidy, též s motorem nebo jiným mechanickým pohonným zařízením : - Ostatní*“, kód celní nomenklatury 8713100000, a to s nulovou sazbou cla, zatímco správní orgán I. stupně dospěl k závěru o jeho zařazení do kategorie „*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*“, kód celní nomenklatury 8703101800, se sazbou cla 10 %.
3. Soud žalobě vyhověl a rozsudkem ze dne 9. 3. 2020, č. j. 5 Af 12/2017-172, zrušil napadené rozhodnutí. Soud přitom vycházel z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2018, č. j. 4 Afs 125/2018-38. Ve zmíněném řízení šlo rovněž o zařazení předmětného vozíku do kombinované nomenklatury (dále jen „KN“) a související doměření dovozního cla, a to se shodnými účastníky. Nejvyšší správní soud uzavřel, že předmětný vozík je vozíkem invalidním a spadá pod položku 8713 KN. Ke kasační stížnosti žalovaného byl následně rozsudek zdejšího soudu zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 2. 2025, č. j. 10 Afs 134/2020-161. Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že předmětný vozík pod položku 8713 KN nespadá, a to na základě odpovědi Soudního dvora Evropské unie na jeho předběžné otázky.

Obsah žaloby

4. V žalobě žalobce nejprve namítnul vadu řízení spočívající v tom, že správní orgán I. stupně nepostoupil žalovanému v rámci odvolacího řízení žalobcovo druhé doplnění odvolání. Žalobce podal (blanketní) odvolání dne 20. 6. 2016, následně jej doplnil podáním ze dne 2. 8. 2016 a poté ještě podáním ze dne 16. 11. 2016, přičemž toto posledně zmíněné podání nebylo žalovanému postoupeno. Správní orgán I. stupně tímto postupem omezil právo žalobce na projednání všech skutečností a důkazů, které mohly ovlivnit rozhodnutí žalovaného, čímž podstatně snížil možnost nápravy nesprávných rozhodnutí správního orgánu I. stupně, nadto to pro žalobce znamenalo další vynaložené náklady.
5. Věcně je dle žalobce předmětem sporu zařazení předmětného vozíku do položky KN, kdy žalobce má za to, že má být zařazen do položky KN 8713 10 00 (Vozíky pro invalidy, též s motorem nebo jiným mechanickým pohonným zařízením), naopak žalovaný se domnívá, že by měl být zařazený do položky KN 8703 10 18 [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

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

jízdu na sněhu; speciální vozidla pro přepravu osob na golfových hřištích a podobná vozidla – ostatní].

6. Z vysvětlivek ke kombinované nomenklatuře Evropské unie 2011/C 137/01 (dále jen „vysvětlivky ke KN“) vydaných k nařízení Rady (EHS) č. 2658/87, o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku (dále jen „nařízení č. 2658/87“) vyplývá, že rozhodujícím pro zařazení zboží jsou speciální rysy k ulehčení handicapu. Žalobce zdůraznil, že předmětný vozík je určený prioritně pro usnadnění pohybu osob se sníženou pohyblivostí a obsahuje speciální rysy k usnadnění handicapu, jako jsou např. dvě sady kol dotýkajících se země, širokou protiskluzově upravenou plochou na chodidla, doplňkovou sadou kol (proti naklánění), integrované ovládání pomocí variabilního nastavení ovládacích prvků umožňující ovládání jednou rukou, nebo částí ruky, přičemž je bez rozdílu, zda na pravé či levé straně, elektromagnetickou brzdu, která zastaví vozík, jakmile je uvolněn pákový ovladač, komfortní sedadlo vybavené područkami. Otáčecí sedadlo zároveň usnadňuje nasedání handicapované osoby ať již samostatně nebo s pomocí asistenta, který má prostor k pohodlné manipulaci s handicapovanou osobou.
7. Skutečnost, že předmětný vozík slouží výhradně osobám, jež jsou držiteli průkazu TP, ZTP a ZTP/P doložil žalobce rozhodnutím Ministerstva dopravy o schválení technické způsobilosti typu vozidla č. 9172 vydané dne 24. 4. 2014, jehož přílohu tvoří Osvědčení o schválení technické způsobilosti typu vozidla č. 9172 vč. Základního technického popisu vozidla vystavené téhož dne. Předmětný vozík je Ministerstvem dopravy zařazen mezi druh vozidel - Ostatní vozidlo, Invalidní vozík. Nadto je v Základním technickém popisu, v části Další záznamy výslovně uvedeno, že předmětný vozík je určený výhradně pro držitele průkazu TP, ZTP a ZTP/P, čímž je splněna hlavní podmínka pro sazební zařazení pod položku 8713 KN, a to skutečnost, že vozíky zařazené k položce 8713 KN jsou zvlášť určeny jako dopravní prostředky pro invalidy. Tato skutečnost byla dále žalovanému doložena i Prohlášením výrobce předmětného vozíku o shodě ve smyslu směrnice 93/42/EHS o zdravotnických prostředcích (Medical Devices Directive). Prohlášením o shodě je nade všechnu pochybnost potvrzeno, že předmětný vozík je vyráběn výlučně a pouze jako zdravotní pomůcka pro přepravu zdravotně postižených osob, která splňuje veškeré požadavky na ní kladené právními předpisy. Tuto skutečnost dokládá i předložené stanovisko Národní rady osob se zdravotním postižením.
8. Žalovaný sice uznal existenci speciálních rysů usnadňujících handicap, nicméně zdůraznil, že předmětný vozík nemůže být posouzen jako zboží spadající do položky 8713 KN, nýbrž do položky 8703 KN. Důvodem je dle názoru žalovaného skutečnost, že předmětný vozík nesplňuje jeden znak, který je uveden jako dispozitivní ve vysvětlivkách ke KN.
9. Vysvětlivky ke KN uvádí, že vozidla pro invalidy dle položky 8713 KN lze odlišit od vozidel dle položky 8703 KN především tím, že mají maximální rychlost 10 km/h, maximální šířku 80 cm, dvě sady kol dotýkajících se země, speciální rysy k ulehčení handicapu (například stupátka ke stabilizaci nohou). Jelikož je uvedený výčet je uvozen slovem „především“, jedná se dle žalobce o příkladný výčet znaků, které taková vozidla mohou mít, nicméně nejedná se o imperativní požadavky na ně kladené. Je zřejmé, že nařízení č. 2658/87 požaduje, aby vždy bylo vozidlo hodnoceno jako celek a za tím účelem stanoví znaky jako pomocný návod pro jeho posouzení. Mezi tyto doprovodné znaky patří např. doplňková sada kol (proti naklápění), řízení a jiné ovládání (například pákový ovladač), které usnadňuje manipulaci, takovéto ovládání je obvykle připevněno k jedné z opěrek na ruce. Vysvětlivky ke KN sice uvádí, že se nemůže jednat o oddělitelný

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

nastavitelný sloupek řízení, nicméně s ohledem na skutečnost, že se jedná pouze o další z možných znaků vozidla dle položky 8713 KN, je dle žalobce nutné vozidlo posuzovat s ohledem na celek. Právě možnost ovládat předmětný vozík levou či pravou rukou (částí ruky) vč. dalších prvků (elektromagnetické brzdy apod.) vyžadovala jejich umístění do středového sloupku. Středový sloupek zároveň představuje i jistý stupeň ochrany handicapované osoby, nemluvě o psychickém pocitu většího bezpečí než v případě vozidla bez středového sloupku řízení. Cílem kombinované nomenklatury je mj. zařadit vozidla tak, aby vozidla pro zdravotně handicapované osoby byla proclívána se sníženou sazbou cla, přičemž postup, podle něhož by na základě jednoho nesplněného znaku uváděného jako příklad bylo nutné vozidlo, které zcela jistě splňuje veškeré praktické požadavky kladené na vozidla pro invalidy a obsahuje speciální rysy k ulehčení handicapu, odmítnout, by nebyl v souladu se základními zásadami komunitárního práva a poškozoval by práva zdravotně postižených osob. Žalobce dodal, že dalším znakem indikujícím, že se jedná o invalidní vozík, je skutečnost, že řidiči např. motocyklů, čtyřkolek, cyklisté mladší 18 let apod. mají povinnost nosit ochranné přilby, což u předmětného vozíku neplatí.

10. Ke komunitárnímu rozměru věci žalobce uvedl, že primární právo Evropské unie klade důraz na ochranu osob zdravotně postižených, když ve Smlouvě o fungování Evropské unie, v hlavě II. s názvem Obecně použitelná ustanovení, čl. 10 je uvedeno, že při vymezování a provádění politik a činností EU je nezbytné postupovat vždy tak, aby nedocházelo k diskriminaci mj. zdravotně postižených osob. Ve světle těchto principů je pak nezbytné vykládat i sekundární právo Evropské unie a stejně je tak nutné postupovat i při aplikaci celních předpisů. Zejména, když dokument, na nějž žalovaný v napadeném rozhodnutí odkazuje a jenž byl důvodem, pro který žalobci nevyhověl, je pouze informací Komise uveřejněnou v Úředním věstníku Evropské unie.
11. Dále žalobce odkázal na rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-198/15, který se zabýval předběžnou otázkou týkající se zařazení zboží pod položku 8713 KN. Vyplývá z něj, že rozhodující kritérium pro zařazení zboží je dle ustálené judikatury třeba hledat v jeho objektivních charakteristikách a vlastnostech tak, jak jsou definovány zněním čísla nebo položky KN a poznámek k třídám nebo kapitolám, protože pouze tato jsou závazná. Naopak vysvětlivky ke KN právně závazné nejsou. Vysvětlivky sice mohou přispívat k výkladu dosahu jednotlivých čísel a položek sazebníku, avšak jejich obsah musí být v souladu s ustanoveními KN a nemůže měnit jejich dosah. Pro zařazení zboží jsou tedy významné především názvy položek 8703 a 8713 KN, které jasně vymezují základní rozdíl mezi druhy vozidel. Zatímco položka 8703 KN se týká prostředků pro přepravu osob obecně, tak položka 8713 KN se vztahuje zvláště na dopravní prostředky pro invalidy. Objektivním kritériem pro zařazení může být účel použití výrobku, který se posuzuje v závislosti na objektivních charakteristikách a vlastnostech takového výrobku. Při posuzování účelu výrobku není zohledňováno možné použití výrobku, ale pouze použití předpokládané. Pro zařazení zboží do KN je nutné posoudit, zda je s ohledem na své objektivní charakteristiky a vlastnosti vozidlo určeno k používání invalidními osobami a zda má být takové používání považováno za hlavní nebo logické použití takového typu vozidla. Výraz „invalidé“ musí být vykládán v tom smyslu, že označuje osoby, které mají omezenou schopnost chůze, přičemž toto omezení není okrajové; doba trvání takového omezení a případný výskyt dalších omezení schopností jsou irelevantní. Případné využití vozíku nikoliv invalidy přitom nemá vliv na jeho zařazení do položky 8713 KN.

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

12. Návazně na zmíněný rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-198/15 dospěl předkládací soud [First-tier Tribunal (Tax Chamber), Velká Británie] k závěru, že není rozdíl v objektivních vlastnostech a charakteristikách mezi předmětnými elektrickými vozidly a elektricky poháněnými invalidními vozíky nepochybně patřícími pod položku 8713 KN. Dle předkládajícího soudu mají obě tato vozidla konstrukční rysy, které zmírňují následky omezení schopnosti chůze tím, že umožňují samostatnou přepravu, která by jinak byla nemožná, nebo by byla pro takové osoby nepřiměřeně obtížná. Konstrukce obou typů vozidel navíc neposkytuje žádnou výhodu osobám, které takové omezení nemají, zejm. s ohledem na omezení maximální rychlosti a možnosti přepravy pouze jedné osoby. Pro osobu bez takového omezení je v porovnání s použitím předmětných elektrických vozidel chůze flexibilnější a při pohybu v obchodě, v domě nebo na chodníku pohodlnější.
13. Žalobce rovněž nesouhlasí s tím, že žalovaný přihlédl k nařízení Komise (ES) č. 718/2009, o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury (dále jen „nařízení č. 718/2009“), neboť se vztahuje pouze na konkrétní zboží. To lze dovodit mj. z toho, že nařízení č. 718/2009 není vůbec zmiňováno v rozsudku Soudního dvora Evropské unie C-198/15, ačkoli bylo soudu jistě známo. Nadto nařízení č. 718/2009 odkazuje na vysvětlivky k položce 8713 KN, které nejsou závazné. V odůvodnění bodu 1. pak nařízení č. 718/2009 uvádí pravidla, jakým se postupuje při posuzování, zda vozidlo patří do položky 8713 nebo 8703 KN. Z textu odůvodnění jednoznačně vyplývá, že primárně je nutné zkoumat, zda má být zboží zařazeno k položce 8713 KN a pro účely tohoto posouzení zároveň také odkazuje na vysvětlivky k harmonizovanému systému (dále jen „HS“ a „vysvětlivky k HS“) k položce 8713 a vysvětlivky ke KN k položce 8713 90 00. Z textu nařízení č. 718/2009 vyplývá, že nejprve je třeba zkoumat, zda předmětné zboží patří do skupiny 8713 KN, přičemž při posuzování je nutné přihlídnout vždy k vozidlu jako celku. Pouze nesplňuje-li požadavky dle položky 8713 KN, tedy pouze pokud vozidlo není speciálně určeno pro dopravu zdravotně postižených osob a pokud neobsahuje speciální detaily, které ulehčují handicap, je třeba zařadit vozidlo do položky 8703 KN.
14. Jelikož je tedy vyloučen postup podle nařízení č. 718/2009 i podle vysvětlivek k jednotlivým KN, musí být aplikována všeobecná interpretační pravidla nařízení č. 2658/87. Podle všeobecného interpretačního pravidla č. 1 jsou názvy tříd, kapitol a podkapitol pouze orientační; pro právní účely jsou pro zařazení směrodatná znění čísel a příslušných poznámek ke třídám nebo kapitolám a následující ustanovení, pokud znění těchto čísel nebo poznámek nestanoví jinak. Podle všeobecného interpretačního pravidla č. 6 je zařazení zboží do položek a podpoložek určitého čísla pro právní účely stanoveno zněním těchto položek a podpoložek a příslušných poznámek k položkám a podpoložkám, jakož i *mutatis mutandis* výše uvedenými pravidly, přičemž se rozumí, že srovnávány mohou být pouze položky a podpoložky stejné úrovně. Není-li stanoveno jinak, uplatňují se pro účely tohoto pravidla rovněž příslušné poznámky ke třídě a kapitole.

Vyjádření žalovaného

15. Žalovaný navrhnul zamítnutí žaloby. Připustil, že došlo k pochybení ze strany správního orgánu I. stupně, který nepředal žalovanému doplnění odvolání žalobce ze dne 16. 11. 2016, v napadeném rozhodnutí se tak konkrétní důvody odmítnutí námitek uvedených v tomto druhém doplnění odvolání neobjevily. Žalovaný je však přesvědčen, že napadené rozhodnutí i přes toto pochybení ob stojí, neboť i při vypořádání dílčích námitek

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

uvedených ve druhém doplnění odvolání by výsledek řízení (výrok napadeného rozhodnutí) zůstal shodný. V doplnění odvolání ze dne 16. 11. 2016 se totiž odvolatel (žalobce) s odkazem na rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-198/15 věnuje závaznosti vysvětlivek ke KN, nařízení č. 718/2009 a aplikaci všeobecných interpretačních pravidel. Argumenty se tedy shodují s námitkami uvedenými v žalobě, které má žalovaný za nedůvodné.

16. Žalovaný uvedl, že žalobce předkládá účel předmětného vozíku jako jasnou skutečnost, přičemž vyjmenovává rysy k ulehčení handicapu dle vlastního uvážení, aniž by zohlednil znění vysvětlivek ke KN, ze kterých přitom paradoxně vychází. K tvrzení žalobce, že žalovaný v napadeném rozhodnutí uznal existenci speciálních rysů usnadňujících handicap, žalovaný uvádí, že v napadeném rozhodnutí pouze uvedl všechny objektivní vlastnosti předmětného zboží, a nejednalo se tedy o „uznání“ speciálních rysů pro usnadnění handicapu tvrzených žalobcem.
17. Žalovaný je přesvědčen, že veškeré typy předmětného vozíku jsou univerzálními dopravními prostředky poháněnými elektrickým motorem a jsou určeny pro použití libovolným uživatelem, přičemž splňují veškeré podmínky stanovené pro vozidla určená pro provoz na pozemních komunikacích (hlavní světla, brzdová světla, výstražná světla oznamující změnu směru jízdy, zpětná zrcátka), což dokládají právě dokumenty vydané Ministerstvem dopravy. Přístup k sedadlu vozidla je navíc možný pouze po nastoupení osoby na spojovací plošinu mezi nápravami, což je pro většinu invalidních osob nepřekonatelná překážka. Argumenty žalobce, že se jedná o invalidní vozík, nelze akceptovat, protože výrobek vlastnosti invalidního vozíku jednoznačně nesplňuje. Naopak invalidní vozíky dle položky 8713 KN jsou konstruovány s jasným zřetelem na jejich použití osobami, jejichž zdravotní stav jim neumožňuje pohybovat se samostatně. Tyto výrobky mají podobu kolečkového křesla, které je konstrukčně přizpůsobeno individuálním potřebám každé jednotlivé postižené osoby. V každém případě je zajištěn bezbariérový přístup k sedáku tak, že stupátka se dají zvednout nebo otočit, stejně jako opěrné područky.
18. Tvrzení žalobce, že se jedná o prostředek konstruovaný výhradně pro držitele průkazu TP, ZTP nebo ZTP/P, nelze dle žalovaného přijmout, a to bez ohledu na fakt, že pro předmětný vozík byly Ministerstvem dopravy vydány doklady „Rozhodnutí o schválení technické způsobilosti vozidla č. 9172“, „Osvědčení o schválení technické způsobilosti vozidla č. 9172“ a „Základní technický popis schváleného typu vozidla č. 9172-01“. Žalovaný podotknul, že v žádosti o vydání těchto dokumentů navrhuje popisnou část výrobku Ministerstvu dopravy sám žadatel. V tomto případě došlo ke zjevnému pozměnění názvu výrobku oproti certifikátu „Prohlášení o shodě“ z původního znění „Vozík pro seniory“ na znění „Invalidní vozík“. Lze se tedy dle žalovaného domnívat, že už v tomto stádiu došlo k cílenému pozměnění důležitých popisných informací. Rovněž poznámka v části „Základní technický popis - další záznamy“, že „Vozidlo je určeno výhradně pro držitele průkazu TP, ZTP a ZTP/P“, se zapisuje na žádost žadatele, její opodstatněnost nelze nijakým způsobem prokázat.
19. Ohledně „Protokolu č. 10781/2014 o zkoušce pro schválení technické způsobilosti typu elektrického vozíku pro osoby se zdravotním postižením“ se lze dle žalovaného domnívat, že žádost o jeho vypracování byla podána s cíleně upravenými údaji o popisu výrobku. Název výrobku musel být upraven tak, aby se v něm nevyskytoval pojem „Invalidní vozík“, protože v tomto případě by protokol vůbec nemohl být vystaven, jelikož uvedený

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

výrobek nesplňuje parametry invalidního vozíku ani podle přílohy č. 18 vyhlášky č. 341/2002, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, pro kategorii vozidel „R“, a to ve dvou ze tří uvedených parametrů (rozměry vozidla a maximální konstrukční rychlost). Doklad „Stanovisko a doporučení NRZP“ (Národní rady osob se zdravotním postižením ČR) má dle názoru žalovaného pouze informativní hodnotu a nelze jej použít jako doklad pro určení sazebního zařazení zboží.

20. Dále je na místě uvést, že průkazy ZTP jsou vydávány občanům s těžkým postižením tělesným, smyslovým nebo mentálním, kdy postižení výrazně snižuje jejich pohybovou nebo orientační schopnost, a občanům jsou proto poskytovány tzv. mimořádné výhody. Jen těžko lze připustit, že by předmětný vozík mohly používat, resp. byly schopné používat osoby mentálně či smyslově postižené, což je dalším důvodem, proč není možné respektovat záznam v základním technickém popisu uvádějící, že „vozidlo je určeno výhradně pro držitele průkazu TP, ZTP a ZTP/P“. Jediným možným typem postižení osoby, která by mohla užívat předmětné vozidlo, je postižení tělesné (postižení pohybového ústrojí). Pro osoby s těžkým postižením tělesným, smyslovým nebo mentálním jsou určeny skutečně invalidní vozíky, a nikoliv předmětné zboží, které je za invalidní vozík žalovaným vydáváno. Předmětné zboží nelze sazebně zařadit podle jeho popisu, uvedeného v předložených dokladech, resp. v různých listinách vydaných Ministerstvem dopravy nebo jinými organizacemi, který se shoduje s popisem uvedeným v položce 8713 HS, ale je nutno postupovat podle objektivních kritérií, které daný výrobek charakterizují nejspecifičtějším způsobem. Předmětné zboží jakožto elektromobil mohou používat jak tělesně postižené osoby, tak je mohou k celé řadě jiných aktivit používat rovněž osoby, které netrpí žádným postižením, ale raději se z různých důvodů přemísťují jinak než pěšky. Tato skutečnost jednoznačně vyplývá z „Prohlášení o shodě“, kde je výrobek popsán jako „Vozík pro seniory“. V žádném případě nelze přijmout tvrzení, že „senior se rovná invalida“. Výše uvedené možnosti použití předmětného zboží, které jsou inherentní tomuto výrobku (a tvoří tak objektivní kritérium pro sazební zařazení zboží), však nijak nesměřují k závěru, že by se mělo jednat o invalidní vozík.
21. Sazební zařazení předmětného zboží do kódu celní nomenklatury 87031018 se zakládá na všeobecných pravidlech 1 a 6 pro výklad kombinované nomenklatury nařízení č. 2658/87, vysvětlivkách k HS k číslům 8703 a 8713, vysvětlivkách ke KN k podpoložce 87139000 a nařízení č. 718/2009. Podpůrně lze využít Stanovisko Světové celní organizace (WCO), které bylo přijato pro totožné výrobky na 27. zasedání výboru pro HS v květnu 2001 (zpráva - dok. NC0430/G/15), což jednoznačně potvrzuje celosvětový postoj k sazebnímu zařazení uvedených výrobků. V neposlední řadě toto sazební zařazení potvrdil i rozsudek Soudního dvora C-12/10. Sazební zařazení předmětného zboží do kódu celní nomenklatury 87031018 je dále podpořeno závaznou informací o sazebním zařazení zboží č. CZ 37-0020-2016 ze dne 7. 1. 2016 vydanou žalobci na předmětné zboží.
22. K namítané závaznosti vysvětlivek ke KN a závaznosti vysvětlivek k HS žalovaný uvádí, že závaznost vysvětlivek vychází z rozhodnutí Evropského soudního dvora (C-400/03 ve věci Waterman SAS), kterým byly definovány jako platné prostředky pro výklad sazebního zařazení zboží za předpokladu, že jejich znění je v souladu se samotnými ustanoveními společného celního sazebníku a nemění jeho význam (viz rozsudek C-798/79 z 11. 7. 1980, Chem-Tec). Vysvětlivky tvoří společné prostředky k zajištění jednotného uplatňování společného systému celního sazebníku celními orgány členských států EU a jako takové

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

mohou být považovány za platnou pomoc při výkladu tarifu, přičemž však nejsou právně závazné.

23. Žalovaný má za to, že tvrzení o účelu použití předmětného zboží staví žalobce na údajích o účelu použití uvedených v dokladech předložených v rámci následné kontroly provedené celním úřadem, a to bez jakéhokoliv hodnocení objektivních vlastností a charakteristiky předmětného zboží. Tyto doklady nejsou relevantní pro účely sazebního zařazení zboží (tj. konkrétně pro zjištění objektivních vlastností předmětného zboží), a to ve všech svých částech, v nichž nepopisují objektivní charakteristiku předmětného zboží (jeho objektivní vlastnosti), ale zboží právně hodnotí podle jiných právních předpisů, či je hodnotí jinak. Stejně tak nejsou pro účely sazebního zařazení zboží závazná osvědčení, prohlášení výrobce a další podklady vydané jinými orgány, např. Ministerstvem dopravy ČR. Tyto doklady jsou pouze potvrzením, že předmětný vozík vyhovuje směrnici Evropské unie, resp. právním předpisům České republiky, a slouží k umožnění jejich legálního provozu v silničním provozu, přičemž nejsou vydávány za účelem dovozu a pro účely sazebního zařazení zboží. Na sazební zařazení zboží nemají vliv jiná rozhodnutí, stanoviska, výměry a pokyny ministerstev a dalších státních orgánů nebo jiných orgánů a organizací. Sazební zařazení zboží nemohou ovlivnit ani zájmy jednotlivých osob, ani místo a způsob prodeje zboží, jakož ani cenová a marketingová politika.
24. Žalovaný rovněž poukázal na inzerci žalobce v tisku, kde jsou vedle sebe „invalidní elektrické vozíky“ (zjevně skutečně vozíky pro invalidy) a „čtyřkolový elektrický vozík“ (zjevně vozíky pro seniory se širokým účelem použití), přičemž právě „čtyřkolový elektrický vozík“ („novinka 2017“) svým vyobrazením i popisem plně odpovídá předmětnému zboží. Z této inzerce publikované v tisku a určené široké veřejnosti je rovněž zřejmé, že si je i sám žalobce dobře vědom rozdílu mezi vozíky určenými pro invalidy, a vozíky, které mají nepoměrně širší objektivní účel využití. Kdyby totiž žalobce v inzerci popis zboží zužoval rovněž na „invalidní elektrické vozíky“, byl by takový popis nejen v rozporu s objektivní skutečností, ale žalobce by v tomto případě na své jednání doplácel - popis zboží by byl v jeho neprospěch a některé zákazníky (např. běžné seniory) by mohl od koupě tohoto druhu zboží odradit. Opačné hodnocení předmětného zboží žalobcem v žalobě (zúžení popisu jen na invalidní vozíky) je naopak ve prospěch žalobce, který se snaží zbavit své daňové povinnosti vzniklé *ex lege*. I z tohoto jednání žalobce (z jeho v rozporu s inzercí opačných subjektivních tvrzení v žalobě) lze dovodit účelovost při popisu předmětného zboží coby zboží výhradně určeného pro invalidy.
25. Ohledně námítky žalobce týkající se neaplikovatelnosti nařízení č. 718/2009 žalovaný uvádí, že z judikatury Evropského soudního dvora vyplývá, že Komise přijme nařízení o sazebním zařazení, pokud zařazení konkrétního výrobku do KN může činit těžkosti nebo je předmětem sporu, a dále, že takové nařízení má obecnou působnost, jelikož se nepoužije jen na určitý hospodářský subjekt, ale všeobecně na všechny výrobky totožné s tím, jenž byl předmětem tohoto zařazení (Rozsudek C-376/07 ve věci Kamino International Logistics). Podle judikatury Evropského soudního dvora dále platí, že použití nařízení o sazebním zařazení *per analogiam* na výrobky podobné výrobkům, jež jsou uvedeny v tomto nařízení, podporuje soudržný výklad kombinované nomenklatury, jakož i rovné zacházení s hospodářskými subjekty (Rozsudek C-130/02 ve věci Krings). Uvedená judikatura ESD tak zcela popírá tvrzení žalobce o irelevantnosti a nemožnosti použití nařízení č. 718/2009 v jiném řízení.

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

26. Co se týče postupu podle všeobecných interpretačních pravidel, dle žalovaného se žalobce podle nich sice pokusil postupovat, pro jejich použití však vycházel ze závěrů hodnocení zboží dle právních předpisů příslušných pro hodnocení zboží pro účely vydání dokladů o technické způsobilosti vozidla. Takový postup sazebního zařazení je zcela chybný. Při sazebním zařazení zboží není možné nezohlednit příslušné celní předpisy a prostředky určené zákonodárcem k jejich výkladu. Hodnocení účelu použití zboží musí vycházet z objektivních vlastností a charakteristik předmětného zboží, a musí být provedeno jedinečně v optice celních předpisů a prostředků jejich výkladu.
27. K námitce žalobce o vlivu vysvětlivek ke KN na rozsah položky 8703 a 8713 KN žalovaný odkazuje na Stanovisko Světové celní organizace (WCO), které bylo přijato pro totožné výrobky na 27. zasedání výboru pro HS v květnu 2001 (zpráva - dok. NC0430/G/15), které jednoznačně potvrzuje celosvětový postoj k sazebnímu zařazení uvedených výrobků a je v souladu s nařízením č. 718/2009 a vysvětlivkám ke KN k položce 87139000.
28. Vlastní výklad rozsudku Soudního dvora Evropské unie C-198/15 prezentovaný žalobcem považuje žalovaný za zcestný a účelově vytržený z kontextu. Soudní dvůr Evropské unie konstatuje, že účel použití může být objektivním kritériem, musí být však možné posoudit ho v závislosti na jeho objektivních charakteristikách a vlastnostech. Takové posouzení ponechává zcela na předkládajícím soudu. Citovaný rozsudek rovněž nedospěl k závěru (jak předesílá žalobce), že by vysvětlivky k HS či vysvětlivky ke KN v daném případě jakkoliv měnily rozsah položek celního sazebníku. Naopak, pouze konstatoval, že vysvětlivky rozsah položek celního sazebníku měnit nemohou. Žalobce uvádí výsledek rozhodnutí soudu First-tier Tribunal (United Kingdom), který předložil žádost o rozhodnutí o předběžné otázce. Žalovaný k tomuto uvádí, že výsledek řízení před národním soudem jiného členského státu nemůže ovlivnit rozhodování celních orgánů ČR ani vnitrostátních soudů ČR. Žalovaný současně odkazuje na skutečnost, že úloha Soudního dvora Evropské unie spočívá v tom, že vnitrostátnímu soudu objasní kritéria, jejichž uplatnění umožní vnitrostátnímu soudu dotčené výrobky správně zařadit v KN, a to především proto, že k tomu nutně nemá k dispozici všechny potřebné informace.

Další vyjádření stran

29. V replice k vyjádření žalovaného žalobce uvedl, že rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-198/15 zodpovídal předběžnou otázku, zda se vysvětlivkami ke KN, kterými se vyjímají skútry poháněné motorem vybavené odděleným, nastavitelným sloupkem řízení mění smysl položky 8713 KN, přičemž dospěl k závěru, že vysvětlivky ke KN nemohou změnit výklad položek. Předkládající soud tuto otázku položil, jelikož mu nebylo jasné, proč byla taková vozidla vysvětlivkami vyčleněna z položky 8713 KN, pokud splňují podmínku vybavení speciálními rysy pro ulehčení handicapu, která je hlavním kritériem.
30. Ohledně výtky žalovaného, že žalobce vyjmenovává rysy k ulehčení handicapu, aniž by zohlednil znění vysvětlivek ke KN, z nichž ovšem paradoxně vychází, žalobce uvedl, že znění vysvětlivek ke KN zohlednil, přičemž vysvětlivky ke KN takové rysy nespecifikují, pouze uvádí, že vozidla speciálně konstruovaná pro invalidy se od vozidel dle položky 8703 KN odlišují také speciálními rysy k ulehčení handicapu, přičemž uvádí pouze jeden příklad takového rysu. Vzhledem k tomu, že speciální rysy k ulehčení handicapu patří k objektivním charakteristikám a vlastnostem a prokazují účel použití předmětného vozíku, čímž významně odlišují předmětný vozík od běžných vozidel pro přepravu osob, považuje žalobce za nutné na ně poukázat.

31. Žalobce se neztotožňuje s žalovaným v tom, že výrobky předmětného vozíku jsou univerzálními dopravními prostředky a jsou určeny pro použití libovolným uživatelem, což zdůvodnil zejm. konstrukčním provedením (zpětná zrcátka, světelná signalizační a výstražná zařízení), splněním podmínek stanovených pro vozidla určená pro provoz na pozemních komunikacích a dále také přístupem k sedadlu. Žalovaný tvrdí, že pro většinu invalidních osob je nepřekonatelnou překážkou nastoupit na spojovací plošinu mezi nápravami. Žalobce nechápe, jak k tomuto závěru žalovaný dospěl, ovšem zdá se, že představy žalovaného o osobách se zdravotním postižením jsou značně omezené. Naopak, většina osob omezených ve schopnosti chůze, pokud se nejedná o člověka, který je ochrnutý, je schopna na poměrně nízko postavenou plošinu nastoupit. Žalobce také upozorňuje, že „nastoupit na plošinu“ není nutné, nízko posazené otočné sedadlo umožňuje pohodlné nasednutí bez nutnosti nastoupení na plošinu. Žalobce k tomu odkázal na články, které se zabývají právě elektrickými invalidními „skútry“, ze kterých jasně vyplývá, že handicapované osoby s tělesným zdravotním postižením těchto vozidel využívají v hojném počtu a rádi.
32. Žalobce je toho názoru, že invalidní vozík v podobě kolečkového křesla není synonymem pojmu Vozíky pro invalidy, tak jak je uveden u položky 8713 KN. Toto mimo jiné potvrzuje také originální znění KN 8713 ve francouzském jazyce, které zní *„Fauteuils roulants et autres vehicules pour invalides, meme avec moteur ou autre mechanism de propulsion“*, čili „Invalidní vozíky a jiná vozidla pro osoby se zdravotním postižením, též s motorem nebo jiným mechanickým pohonem“. Tvzení žalovaného, že invalidní vozíky dle položky 8713 KN jsou konstruovány s jasným zřetelem na jejich použití osobami, jejichž zdravotní stav jim neumožňuje pohybovat se samostatně, nelze přijmout, neboť dle rozsudku Soudního dvora Evropské unie C-198/15 se pod výrazem „invalidé“ uvedeným v položce 8713 KN rozumí osoby, které mají omezenou schopnost chůze, přičemž toto omezení není okrajové; doba trvání takového omezení a případný výskyt dalších omezení schopností jsou irelevantní.
33. Lichý je dle žalobce též argument žalovaného, že průkazy TP, ZTP a ZTP/P jsou vydávány pouze osobám mentálně či smyslově postiženým, které by předmětný vozík nemohly využívat, jelikož tyto průkazy jsou dle žalobce vydávány i osobám postiženým tělesně.
34. K žalovaným sugerované možnosti využití předmětného vozíku osobami, které nejsou tělesně postižené, žalobce opět odkázal na rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-198/15, který potvrdil, že skutečnost, že vozidla mohou být případně používána osobami bez zdravotního postižení, nemá vliv na sazební zařazení takových vozidel do položky 8713 KN.
35. Ohledně stanoviska Světové celní organizace (WCO), které údajně potvrzuje celosvětový postoj k sazebnímu zařazení uvedených výrobků, žalobce podotýká, že toto stanovisko není právně závazné a není možné tvrdit, že potvrzuje celosvětový postoj k sazebnímu zařazení uvedených výrobků.
36. Žalovaný se dále vyjadřuje k podkladům poskytnutým žalobcem, konkrétně k Rozhodnutí o schválení technické způsobilosti vozidla č. 9172, Osvědčení o schválení technické způsobilosti vozidla č. 9172 a Základní technický popis schváleného typu vozidla č. 9172-02. Žalovaný uvádí jako fakta svá tvrzení, že v žádosti o vydání těchto dokumentů navrhuje popisnou část výrobku Ministerstvu dopravy sám žadatel a že v tomto případě

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

došlo ke zjevnému pozměnění názvu výrobku oproti certifikátu. Žalobce s tímto důrazně nesouhlasí, když z žádosti o schválení technické způsobilosti a žádosti o vydání osvědčení o akreditaci zástupce výrobce ze dne 3. 4. 2014 je zřejmé, že žalobce v žádném případě nenavrhoval popisnou část výrobku. Také tvrzení žalovaného o zápisu poznámky, že předmětný vozík je určen výhradně pro držitele průkazu TP, ZTP a ZTP/P, na žádost žalobce je zcestné. Žalobce o zapsání této poznámky nežádal, tato byla zapsána z iniciativy Ministerstva dopravy a opodstatněnost byla prokázána zkouškou pro chválení technické způsobilosti. Žalovaný dále považuje za nezpochybnitelnou skutečnost, že v případě Protokolu č. 10781/2014 o zkoušce pro schválení technické způsobilosti typu elektrického vozíku pro osoby se zdravotním postižením musel být název výrobku upraven tak, aby se v něm nevyskytoval pojem „Invalidní vozík“. Žalovaný však tuto skutečnost jednak nezakládá na žádném relevantním důkazním prostředku, jednak si žalobce není vědom žádného rozdílu ve významu synonymních pojmů „invalidní vozík“ a „elektrický vozík pro osoby se zdravotním postižením“, když oba tyto pojmy jasně označují určení vozíků.

37. Žalobce je přesvědčen, že předmětné vozíky nejsou obvyklá vozidla pro přepravu osob bez zdravotního postižení. Jedná se o malá a pomalá vozidla, která jsou navíc určena pro přepravu pouze jedné osoby. Konstrukce vozíků a jejich vlastnosti nepřinášejí žádnou výhodu osobám bez zdravotního postižení a je velice nepravděpodobné, že by tento vozík využívali obecně lidé, kteří nejsou v chůzi omezeni. Dokonce i pro osobu, která má pouze okrajové omezení schopnosti chodit, je výhodnější, flexibilnější a rychlejší chůze. Nelze si představit důvod, pro který by osoba bez omezení či s pouze okrajovým omezením schopnosti chůze preferovala jízdu v malém a pomalém vozíku omezeného pro jízdu jednoho člověka. Stejně tak speciální rysy, kterými se vyznačuje předmětný vozík, neposkytují zdravým osobám či osobám pouze s okrajovým omezením chůze žádnou výhodu. Speciální rysy tohoto vozíku osoba bez zdravotního postižení nevyužije, tyto pomůcky jsou pro ni naopak spíše neatraktivní a odrazující. Osoba bez zdravotního postižení by se pravděpodobně jen nerada vystavila riziku stigmatizace. Z těchto znaků lze usuzovat, že hlavním a logickým užitím těchto vozíků je právě užití osobou s omezením chůze a že jsou tak tyto vozíky konstruované výhradně jako pomůcka pro takové osoby.
38. Žalovaný dále poukazuje na inzerát žalobce v týdeníku 5 plus 2 ze dne 12. 5. 2017, kde žalobce vedle sebe inseruje „invalidní elektrické vozíky“ v podobě kolečkového křesla a „čtyřkolový elektrický vozík“, z čehož žalovaný dovozuje, že si je žalobce dobře vědom rozdílu mezi vozíky určenými pro invalidy a vozíky, které mají dle tvrzení žalovaného nepoměrně širší objektivní účel využití. Žalobce k tomuto uvádí, že slovo „invalidní“ z názvu inzerovaného produktu bylo vynecháno nedopatřením a v následujícím vydání byl tento stav již napraven. Nicméně, inzerce se týká nově zaváděného produktu, který není předmětem řízení. Žalobce odkázal na inzerci ze dne 19. 5. 2017, kde je inzerován předmětný vozík s textem „čtyřkolový elektrický invalidní vozík“, a reklamní leták, kde předmětný vozík inseruje jako „invalidní“.
39. Následně žalobce doplnil své vyjádření tak, že poukázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2018, č. j. 4 Afs 125/2018-38, z něhož vyplývá, že předmětný vozík má být zařazen pod položku 8713 KN.
40. Na toto doplnění reagoval žalovaný, přičemž se vyjadřuje k rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 22. 3. 2018, č. j. 22 Af 78/2016-40 (na který navazuje rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2018, č. j. 4 Afs 125/2018-38). Žalovaný má za to, že Krajský soud v Ostravě vycházel pouze z tvrzení žalobce, nezohlednil řadu argumentů žalovaného,

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

když za jediný sporný prvek považoval oddělený, nastavitelný sloupek řízení, přičemž však předmětný vozík nesplňuje jiné zákonné předpoklady pro jeho posouzení jako invalidního vozíku (k čemuž žalovaný odkázal na body 29 a 30 napadeného rozhodnutí), jeho závěry jsou tudíž chybné. Žalovaný dále prověřil možnost existence závazné informace o sazebním zařazení zboží na stejné či podobné zboží ve veřejné části evropské databáze závazných informací EZISZ a našel obdobné zboží, shodně zařazené do celní nomenklatury 87031018.

41. Žalobce v odezvě na reakci žalovaného uvedl, že žalovaný toliko polemizuje s rozsudkem Krajského soud v Ostravě ze dne 22. 3. 2018, č. j. 22 Af 78/2016-40, když obdobné argumenty užil i v kasační stížnosti proti tomuto rozsudku.
42. Žalobce i žalovaný pak těsně před nařízeným jednáním zaslali soudu svá shrnující vyjádření, která již neobsahovala novou argumentaci. Žalobce upozornil na zrušení žalovaným odkazované závazné informace o celním zařazení zboží (předmětného vozíku) rozhodnutím Celního úřadu pro Olomoucký kraj ze dne 22. 11. 2018, sp. zn. 60841/2015-580000-04. Dále upozornil na kontrolní zjištění Celního úřadu pro Hlavní město Prahu ze dne 12. 2. 2019, č. j. 25251-3/2019-510000-51, a následnou zprávu o kontrole ze dne 21. 3. 2019, č. j. 25251-6/2019-510000-51, které odkázaly na rozsudek Krajského soud v Ostravě ze dne 22. 3. 2018, č. j. 22 Af 78/2016-40, a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2018, č. j. 4 Afs 125/2018-38, s tím, že zařazení předmětného vozíku do položky 8713 KN je správné.

Jednání před soudem

43. Při jednání dne 9. 3. 2020 setrval žalobce na podané žalobě, plně na ní odkázal a zopakoval své podstatné argumenty, včetně těch obsažených v následných vyjádřeních. Rovněž žalovaný setrval na svém vyjádření, plně na něj odkázal a zopakoval své podstatné argumenty, včetně těch obsažených v následných vyjádřeních, přičemž akcentoval zejm. rozsudky Soudního dvora Evropské unie ze dne 22. 12. 2010, Lecson Elektromobile, C-12/10, a ze dne 26. 5. 2016, Invamed Group Ltd., C-198/15., které shodně dovodily, že do položky 8713 KN lze zařadit pouze vozíky pro invalidy.

Posouzení žaloby soudem

44. Soud přezkoumal napadené rozhodnutí, včetně řízení, jež jeho vydání předcházelo, v mezích žalobních bodů, jimiž je vázán, vycházející přitom ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodnutí správního orgánu [§ 75 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“)].
45. Soud po zrušení svého předchozího rozsudku Nejvyšším správním soudem rozhodl bez jednání, jelikož účastníci na novou výzvu soudu podle § 51 odst. 1 s. ř. s. nereagovali.
46. Po posouzení věci soud dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
47. Soud konstatuje, že je vázán právním názorem Nejvyššího správního soudu vyjádřeným v rozsudku ze dne 21. 2. 2025, č. j. 10 Afs 134/2020-161, jehož obsah níže stručně shrnuje.
48. Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku uvedl položené předběžné otázky a odpověď Soudního dvora Evropské unie na ně (body 36–43), dle níž předmětný vozík nespadá pod položku 8713 KN, což Nejvyšší správní soud aplikoval na projednávanou věc (body 44 a násl.). Vypořádal námitky žalobce, že vozík je pro zdravého člověka malý, pomalý a pro běžné užívání nepraktický (body 48–50), že neinvalidní osoby nevyužijí speciální prvky

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.

ulehčující invaliditu (body 51–54) a že Soudní dvůr Evropské unie neodpověděl na všechny předběžné otázky desátého senátu a zároveň překročil svou pravomoc, neboť sám vyloučil zařazení vozíku do čísla 8713 KN (body 58–60). Soudní dvůr Evropské unie současně překonal vnitrostátní judikaturu, tj. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 6. 2018, č. j. 4 Afs 125/2018-38. Nejvyšší správní soud označil seznam znaků a vlastností předmětného vozíku, které žalobce považuje za speciální prvky ulehčující invaliditu, za v podstatě vyčerpávající popis všech znaků a vlastností předmětného vozíku, přičemž žádný z nich, včetně těch uplatněných až v řízení o kasační stížnosti, nepovažoval za speciální prvek ulehčující invaliditu (bod 61). Nejvyšší správní soud také nepokládal za nutné ustanovit znalce pro zodpovězení otázky, zda předmětný vozík má, či nemá znaky a vlastnosti určující jeho použití invalidními osobami (bod 62).

49. Soud shrnuje, že Nejvyšší správní soud dospěl k jednoznačnému závěru, že předmětný vozík pod položku 8713 KN nespadá (spadá pod položku 8703 KN), související žalobní bod je tudíž nedůvodný.
50. Kromě zařazení předmětného vozíku do KN žalobce namítal vadu řízení spočívající v tom, že správní orgán I. stupně nepostoupil žalovanému v rámci odvolacího řízení žalobcovo druhé doplnění odvolání ze dne 16. 11. 2016. Soud konstatuje, že se správní orgán I. stupně dopustil procesního pochybení, leč dle soudu nedošlo k podstatnému porušení ustanovení o řízení před správním orgánem, které by mohlo mít za následek nezákonné rozhodnutí o věci samé [§ 76 odst. 1 písm. c) s. ř. s.], stejně tak nečiní toto pochybení napadené rozhodnutí nepřezkoumatelným [§ 76 odst. 1 písm. a) s. ř. s.]. Již první doplnění (blanketního) odvolání ze dne 2. 8. 2016 obsahovalo dostatečně obsáhlou argumentaci žalobce ohledně speciálních rysů předmětného vozíku k ulehčení handicapu, rozhodnutí Ministerstva dopravy, nařízení č. 718/2009, vysvětlivek ke KN a posuzování předmětného vozíku jako celku. Doplnění odvolání ji rozšířilo zejména o odkaz na judikát Soudního dvora Evropské unie C-198/15. Napadené rozhodnutí se vypořádalo se stěžejní argumentací žalobce a je zřejmé, že žalovaný by na svém rozhodnutí setrval, i kdyby měl k dispozici druhé doplnění odvolání, což ostatně učinil i po podání žaloby. Nadto s ohledem na výše uvedené posouzení věcné problematiky se procesní pochybení správního orgánu I. stupně stalo již zcela irelevantní.

Závěr

51. Soud tedy neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
52. Protože žalobce nebyl ve sporu úspěšný a žalovanému žádné účelně vynaložené náklady v řízení nevznikly, soud ve druhém výroku rozsudku v souladu s § 60 odst. 1 s. ř. s. rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost, jen je-li jako důvod kasační stížnosti namítáno, že se soud neřídil závazným právním názorem Nejvyššího správního soudu [§ 104 odst. 3 písm. a) s. ř. s.].

V takovém případě je třeba kasační stížnost podat ve lhůtě dvou týdnů ode dne doručení písemného vyhotovení rozsudku. 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). Případně-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližze 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.

Praha 29. dubna 2025

Milan Tauber v.r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje M. S.