



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ivanky Havlíkové a soudkyně JUDr. Naděždy Řehákové a Mgr. Ing. Silvie Svobodové ve věci

žalobce: **PhDr. M. H., IČO: ...**
bytem X

zastoupená Mgr. Janem Boučkem, advokátem
sídlem Opatovická 1659/4, 110 00 Praha 1

proti
žalovanému: **Ministerstvo dopravy,**
sídlem Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 9. 2019, č. j. 88/2019-190-TAXI/3 ,

t a k t o :

1. Žaloba se zamítá.
2. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

I. Stručné vymezení věci

1. Žalobce se podanou žalobou domáhal přezkoumání v záhlaví uvedeného rozhodnutí žalovaného, jímž žalovaný k jeho odvolání změnil rozhodnutí Magistrátu hlavního města

prahy, odboru dopravních agend (dále jen „MHMP“) ze dne 24. 7. 2018, č. j. MHMP 1146772/2018, jímž byla žalobci uložena pokuta ve výši 150 000 Kč podle § 34 odst. 1 písm. a) a § 36 odst. 5 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), a to za skutky spočívající v tom, že žalobce v rozporu s § 9 odst. 2 zákona o silniční dopravě nezajistil, aby při poskytování přepravy formou taxislužby dne 13. 4. 2018 od 9:47 do 9:55 hodin na trase Václavské nám. 36, Praha 1 v Praze do ulice Trojická 20, Praha 2 (dále jen „přeprava“), byl ve vozidle tovární značky Jeep Grand Cherokee, SPZ: X (dále jen „vozidlo“), doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie, čímž porušil § 35 odst. 1 písm. g) zákona o silniční dopravě, a že v uvedené době v rozporu s § 21 odst. 1 písm. a) téhož zákona provozoval taxislužbu ve vozidle, které nebylo zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, čímž porušil § 35 odst. 2 písm. w) téhož zákona, a zároveň mu byla uložena povinnost nahradit náklady řízení (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňové rozhodnutí žalovaný změnil žalobou napadeným rozhodnutím tak, že snížil výši pokuty z 150 000 Kč na 140 000 Kč a prodloužil lhůtu pro úhradu nákladů řízení, ve zbytku prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

II. Obsah žaloby

2. *Prvním žalobním bodem* žalobce namítal vady dokazování ve správním řízení. K těm došlo proto, že správní orgány vycházely z předpokladu, že protokol o kontrole je nadán pravdivostí a správností a neprovedly výslech kontrolující osoby. Uvedl, že protokol o kontrole je pouhým podkladem pro úvahu správního orgánu, zda zahájí správní řízení o přestupku či nikoli. Nelze jej proto považovat za pravdivý, aniž by bylo provedeno řádné dokazování. Dokazování je třeba provést i s ohledem na to, že řízení o přestupcích je považováno za širší řízení trestní ve smyslu čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“).
3. *Ve druhém žalobním bodu* brojil proti nezákonnosti uložené sankce. Předně uvedl, že výše sankce má odpovídat skutkově shodným případům, což sice žalovaný v žalobou napadeného rozhodnutí konstatuje, nikde ale ani příkladmo tyto případy neuvádí. Rozhodnutí je proto nezdůvodněné a nepřezkoumatelné. Dále namítal, že rozhodování správních orgánů ve věci přeprav skrze aplikaci Uber je tak rozkolísané, že není možné dovodit, jakými úvahami se tak děje. Upozornil, že k uložení sankce v nepřiměřené výši vedly politické zadání a taxikářská lobby. Dále navrhl, aby žalovaný předložil rozhodnutí za obdobné skutky ve stejném období a z let 2017 – 2018, aby bylo možné posoudit výši ukládaných pokut. Nesouhlasil s argumentací žalovaného, že v době přepravy byl již znám rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016-136, a je tak třeba hodnotit konkrétní situace v jeho světle, a tudíž by měly být výše pokut za stejné jednání před vydáním tohoto rozsudku odlišné od výše pokut za toto jednání po něm. Dodal, že v době sankcionovaného jednání byla judikatorní praxe nestálá a nebylo možné dovodit, že přepravy skrze aplikaci Uber jsou v rozporu se zákonem o silniční dopravě. K tomu poukázal na usnesení Vrchního soudu v Olomouci ze dne 27. 9. 2017, č. j. 7 Cmo 185/2017-507, v němž je uvedeno, že se v případě přepravy prostřednictvím aplikace Uber jedná o jinou smluvní službu v oblasti dopravy. K totožnému závěru dospěl Vrchní soud v Olomouci i v usnesení ze dne 24. 10. 2017, č. j. 7 Cmo 180/2017-168. Tato rozhodnutí byla korigována až v listopadu 2018, tedy v době sankcionovaného jednání. V době přepravy zde tedy existovala rozhodnutí vyšších soudů, která definovala tuto přepravu nikoliv jako taxislužbu, z čehož měl žalovaný vycházet především při posuzování společenské nebezpečnosti sankcionovaného jednání. Posuzoval-li

tedy žalovaný shodná přestupková jednání před říjnem 2017 a po říjnu 2017 odlišně, zatížil své úvahy nesprávností a nezákonností.

4. Dále upozornil, že správní orgány systematicky uvažují o dopravních poskytujících přepravy přes aplikaci Uber jako o organizované skupině, a to i při stanovování výše pokut. Již úvahy o organizované skupině zakládají bez dalšího nezákonnost žalobou napadeného rozhodnutí, neboť v demokratickém právním státě není přípustné, aby žalovaný, jakožto trestní tribunál dle čl. 6 Úmluvy bez jakýchkoli důkazů považoval dopravce za členy organizované skupiny.
5. Nepřijal ani úvahu žalovaného, že nesplnění povinností, které jsou postižitelné pouze u provozování taxislužby evidovaným vozidlem, je přítěžující okolností. Přítěžující okolností totiž nemůže být to, co je postižitelné jinými skutkovými podstatami, jiný postup by byl rozporný se zásadou nulla poena sine lege. Postup žalovaného považoval za překročení mezí zákonného trestání, neboť je jím trestán i za jiný přestupek, za nějž jej z podstaty sankcionovaného jednání trestat nelze. Dále namítal vnitřní rozpornost, zmatečnost a nepřezkoumatelnost prvostupňového rozhodnutí, v němž je na jedné straně uvedeno, že dotčené vozidlo nebylo řádně vedeno v evidenci vozidel taxislužby a ve vozidle nebyl doklad oprávnění k podnikání, ve skutečnosti byl však postižen i za jiné jednání (tedy za to, že vozidlo nebylo řádně označeno nápisem TAXI a jménem a příjmením dopravce a vybaveno taxametrem, a že řidič nedisponoval oprávněním řidiče taxislužby), které však nebylo součástí předmětu správního řízení. Pokud MHMP vyloučil možnost postihovat žalobce za jiné typy deliktů, není možné, aby za ně de facto pokutován byl, resp. aby takové jednání bylo přítěžující okolností. Nesouhlasil ani s úvahou ohledně řádného vedení účetnictví, neboť to nesouvisí s jednáním, za něž byl postižen. Ze skutkových podstat sankcionovaných přestupků nevyplývá, že by měřily na ochranu spotřebitelů, jak je uváděno v prvostupňovém rozhodnutí, pročez odmítl, že dochází k poškozování cestujících-spotřebitelů. Shora uvedený postup správních orgánů je nejen obcházením zákona, ale je také v rozporu s čl. 6 Úmluvy, neboť vedl i k porušení práva žalobce na obhajobu a na spravedlivý proces.
6. Rozsudky NSS, na něž MHMP odkazoval při odůvodňování výše pokuty, označil za nepřiléhavé. Nelze z nich obecně vyvodit, že pokuta ve výši 50 000 Kč nemůže ovlivnit osobní či majetkové poměry dopravce, či že pokuta ve výši 70 000 Kč, resp. 100 000 Kč, nemůže mít likvidační charakter. Takový postup by nerespektoval konkrétní okolnosti projednávaného případu. Uváděné rozsudky NSS (sp. zn. 3 As 25/2011, 6 As 64/2013, 6 As 266/2014) se nadto netýkaly sankcionovaného jednání, jejich závěry není možné aplikovat na projednávaný případ jen proto, že se týkaly přestupků v oblasti taxislužby. Též úvaha o možnosti rozložení platby do splátek je pro stanovení výše pokuty irelevantní. Uzavřel, že mu MHMP uložil naprosto nepředvídatelnou, nepřiměřenou a likvidační sankci. K tomu poukázal na rozhodnutí rozšířeného senátu NSS ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008-133, dle něž je správní orgán povinen při ukládání pokuty zkoumat osobní a majetkové poměry pachatele hrozí-li, že uložená pokuta pro něj bude likvidační. To však správní orgány neučinily, žalovaný nezkoumal ani, zda uložená pokuta může být likvidační. Závěry NSS je přitom nutné vykládat pečlivěji v případě fyzické osoby-podnikatele, kdy hrozí likvidační výše pokuty. Relevantním je naopak odkaz na průměrný výdělek v podnikatelském segmentu řidičů osobních a malých dodávkových automobilů, taxikářů. Pro rok 2017 podle sdělení Ministerstva práce a sociálních věcí činil 22 040 Kč. Tuto skutečnost měl žalovaný při posuzování výše sankce zkoumat. Dodal, že je starobním

důchodcem, není tedy podnikatelem většího ani obdobného rozsahu jako ostatní dopravci v pražské taxislužbě.

7. Dále namítal, že při posuzování výše pokuty je nutné dodržovat zásady použitelné pro trestní řízení, což nebylo respektováno zejména v případě dodržení lhůt pro vydání rozhodnutí, které překračovaly obecnou zákonnou lhůtu podle zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu (dále jen „správní řád“) a zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „přestupkový zákon“). Prvostupňové rozhodnutí totiž bylo vydáno po více než 15 měsících od sankcionovaného jednání. Poukázal na rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 30 Cdo 3300/2013, z něhož vyvodil, že s ohledem na délku řízení mělo dojít minimálně ke zmírnění uložené sankce.
8. Žalobce žádal, aby soud žalobou napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalované k dalšímu řízení, případně aby změnil výši uložené sankce.

III. Vyjádření žalovaného

9. Žalovaný se ve svém vyjádření k žalobě neztotožnil s argumentací *prvního žalobního bodu*. S odkazem na rozsudek NSS ze dne 15. 8. 2018, č. j. 6 As 196/2018-30 uvedl, že protokol o kontrole je důkazním prostředkem, který je v rámci zásady volného hodnocení důkazů posuzován vzhledem k jiným důkazům a tvrzením. Navíc protokol o kontrole nebyl jediným podkladem pro vydání rozhodnutí v projednávaném případě. Dodal, že není povinnost provést výslech, zjistí-li správní orgán ze spisu veškeré podklady, prokazující stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. MHMP ve správním řízení shromáždil dostatečné podklady pro vydání prvostupňového rozhodnutí. Nadto žalobce žádné důkazy, a to ani výslech kontrolující osoby, ve správním řízení nenavrl. Uzavřel, že správní orgány postupovaly v souladu se základními zásadami správního řízení, skutkový stav věci byl řádně prokázán a k nedostatečnému dokazování nedošlo.
10. Neztotožnil se ani s námitkami *druhého žalobního bodu*. Upozornil, že v žalobou napadeném rozhodnutí neuváděl, že je nutné, aby výše sankcí odpovídala skutkově shodným případům, jak tvrdil žalobce. Dále uvedl, že vzhledem k tomu, že žalobce zastupuje zástupce, který zastupuje většinu dopravců využívajících aplikaci Uber, jsou tomuto zástupci známy prakticky všechny pokuty uložené jak MHMP, tak žalovaným v obdobných případech. Zástupce na tyto případy s oblibou v rámci odvolání a žalob odkazuje, jak tomu bylo i v projednávané žalobě. Jelikož jsou zástupci žalobce, a tudíž i žalobci, obdobné případy dobře známy a z činnosti žalovaného vyplývá jednotná rozhodovací praxe, nemělo smysl uvádět konkrétní případy. Dále konstatoval, že je obecně známo, že společnost Uber provozuje aplikaci Uber s velkou mediální podporou vůči cestujícím a organizační podporou vůči dopravcům. Dopravci a řidiči využívající aplikaci Uber v případě kontroly kontaktují stejného právního zástupce, který v některých případech ještě během kontroly dorazí na místo a uhradí za ně kauci. Prakticky všichni tito dopravci mají téměř jednotné právní zastoupení se stejnou právní argumentací. V případě pravomocného uložení sankce jsou sankce hrazeny z účtu právního zástupce, a to většinou okamžitě. Žalobce proto není pouhým jednotlivcem, který by si vyzkoušel aplikaci Uber aniž by věděl, čeho se dopouští. Z výše uvedeného, a s ohledem na dostatečně medializovanou rozhodovací praxi i judikaturu, vyplývá, že žalobci v rámci spolupráce se společností Uber muselo být dobře známo, že svým jednáním získává neoprávněnou konkurenční výhodu, i když bylo zjevně protiprávní.

11. K námitkám žalobce ohledně relevantní judikatury NSS a Vrchního soudu v Olomouci uvedl, že skutečnost, že NSS shledal, že provozování dopravy s využitím aplikace Uber je taxislužbou, je obecně známá, obzvláště v situaci, kdy je žalobci poskytována velká právní podpora a je mu dokonce známa i judikatura Vrchního soudu v Olomouci, která se vůbec netýkala povahy provozování dopravy, nýbrž činnosti společnosti Uber. Nadto byly závěry Vrchního soudu v Olomouci shledány vadnými Ústavním soudem. Žalobci musela být protiprávnost jeho jednání a případná výše hrozící pokuty zjevná i z toho, že se jej dopustil několik dní poté, co mu byl doručen příkaz ze dne 3. 4. 2018, č. j. MHMP 504828/2018, jímž mu byla uložena pokuta 150 000 Kč za totožné přestupky spáchané stejným způsobem.
12. K přitěžujícím okolnostem, které jsou samostatnými skutkovými podstatami přestupků, uvedl, že z konstrukce zákona o silniční dopravě vyplývá, že evidence vozidla taxislužby je základní povinností každého dopravce v taxislužbě, na níž se váží další povinnosti, resp. podmínky. I když je povinnost splnění těchto dalších podmínek vázána na evidenci vozidla, je nutné jejich splnění, resp. nesplnění posoudit jako polehčující, resp. přitěžující okolnost. Nelze dovodit, že by se k těmto skutečnostem nemělo přihlížet jen proto, že zákon o silniční dopravě váže povinnost plnění dalších podmínek na splnění povinnosti evidence vozidla. K žalobcem tvrzenému likvidačnímu charakteru pokuty konstatoval, že žalobce směšuje úvahy o odpovídající výši pokuty za určité jednání a judikaturu o likvidačním dopadu pokuty. V projednávaném případě se jednalo o úvahy o likvidačním dopadu pokuty, které jsou univerzální a platí i mimo oblast taxislužeb. Z judikatury vyplývá, že pokuty v uvedených hodnotách nejsou bez dalšího pro fyzické podnikající osoby, které jsou zároveň řidiči, tedy pro jednotlivé živnostníky, likvidační. Je především na účastníku řízení, aby projevil zájem na tom, aby uložená pokuta nebyla likvidační tak, že doloží správnímu orgánu základní údaje o svých osobních a majetkových poměrech. Žalobce tyto údaje neuvedl ani nedoložil a nečiní tak ani v rámci žaloby. Žalovaný dále odmítl, že měl při stanovení výše pokuty přihlédnout k průměrnému příjmu v daném odvětví. Je totiž třeba posoudit nejen příjmy, ale i celkové majetkové poměry žalobce, obzvláště vyplývají-li z jeho živnostenského rejstříku příjmy z dalších oblastí podnikání. Nesouhlasil ani s tvrzením, že měla být zohledněna délka správního řízení, neboť neshledal, že by byla zjevně nepřiměřená. Závěrem dodal, že sankcionovaného jednání se žalobce dopustil již podruhé, první kontrola zjevně neměla pozitivní následky, nápravu zjednal až po této kontrole, pročez došlo k mírnému snížení sankce.
13. Žalovaný navrhl, aby soud žalobu zamítl.

IV. Jednání

14. Při ústním jednání účastníci setrvali na svých stanoviscích. Soud neprovedl důkazy navržené žalobcem, neboť na nich netrval.

V. Posouzení žaloby Městským soudem v Praze

15. Soud přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které jeho vydání předcházelo, v rozsahu uplatněných žalobních bodů, kterými je vázán, podle skutkového a právního stavu v době rozhodování správního orgánu (§ 75 odst. 1 a 2 věta první s. ř. s.), a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
16. Soud při posouzení vyšel z následující právní úpravy:

17. Podle § 35 odst. 1 písm. g) zákona o silniční dopravě v rozhodném znění *dopravce se dopustí přestupku tím, že poruší ustanovení § 9 odst. 2 nebo 4.*
18. Podle § 9 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě v rozhodném znění *podnikatel v silniční dopravě je povinen zajistit, aby v každém vozidle používaném k podnikání byly při jeho provozu 1. doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie, jde-li o vnitrostátní veřejnou linkovou osobní dopravu, nebo 2. doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie, smlouva o mezinárodní zvláštní linkové dopravě, stanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropské unie, a další doklady vztahující se k prováděné přepravě vydané podle tohoto zákona, přímo použitelného předpisu Evropské unie nebo vyhlášené mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána, v ostatních případech.*
19. Podle § 35 odst. 2 písm. g) zákona o silniční dopravě v rozhodném znění *dopravce se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 21 odst. 1 provozuje taxislužbu vozidlem, které není vozidlem taxislužby ani vozidlem cestujícího.*
20. Podle § 21 odst. 1 zákona o silniční dopravě v rozhodném znění *dopravce smí provozovat taxislužbu pouze vozidlem, které a) je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby (dále jen „vozidlo taxislužby“), nebo b) poskytla přepravovaná osoba pro účely své přepravy (dále jen „vozidlo cestujícího“).*
21. Soud o věci uvažil takto:
22. Soud nevešel na námitky *prvního žalobního bodu*. V sankčních řízeních, jimž předcházela veřejnoprávní kontrola, je právě kontrolní protokol zachycující průběh kontroly a učiněná kontrolní zjištění základním a stěžejním důkaz. Takto zjištěný skutkový stav přitom není třeba, pokud o něm nepanují rozumné pochybnosti, ověřovat ještě dalšími důkazními prostředky. Ustanovení § 81 přestupkového zákona ostatně výslovně předvídá, že v řízení navazujícím na výkon kontroly mohou být skutečnosti zjištěné při kontrole jediným podkladem rozhodnutí o přestupku. Rovněž ze ustálené judikatury NSS (viz např. rozsudky ze dne 30. 5. 2008, č. j. 4 As 21/2007-80, ze dne 13. 2. 2014, č. j. 6 Ads 46/2013-35, ze dne 30. 10. 2015, č. j. 5 Ads 92/2015-24 či ze dne 31. 7. 2019, č. j. 6 As 29/2019-32) vyplývá, že protokol o kontrole je možno pokládat za jeden z klíčových důkazních prostředků, byť to současně neznamená, že by nemohl být následně v řízení provedenými nebo účastníkem navrženými důkazy vůbec zpochybněn. Je třeba zdůraznit, že v projednávaném případě žalobce závěry učiněné v kontrolním protokolu nijak konkrétně nezpochybnil v tom směru, že by z podkladů plynoucí skutkové poznatky neodpovídaly skutečnosti. Žalobce totiž svou procesní obranu směřoval toliko do roviny právní, nikoli skutkové, která byla mezi stranami nesporná. Nebyly-li skutkové poznatky plynoucí z protokolu o kontrole a jeho příloh zpochybněny, MHMP nic nebránilo vyjít z jejich obsahu v rámci posuzování rozhodných skutkových otázek i v navazujícím správním řízení. Za tohoto stavu věci MHMP nepochybil, pokud dokazování dále nedoplňoval a nepřistoupil k žalobcem teprve v žalobě zmiňovanému výsledku kontrolující osoby. MHMP ani žalovanému přitom nelze v žádném ohledu vytýkat, že by se snad s navrženým výsledkem konkrétní osoby nijak nevypořádali, neboť žalobce takový procesní požadavek v průběhu správního řízení sám vůbec nevznnesl.
23. Soud nevešel ani na námitky obsažené v *druhém žalobním bodě*. Předně se žalobce mýlí, pokud dovozuje, že žalobou napadené rozhodnutí je nezdůvodněné, nepřezkoumatelné a je postaveno na libovůli žalovaného, pokud v něm žalovaný své závěry o výši sankce nedoplňuje o specifikaci jiných skutkově shodných případů např. prostřednictvím uvedení

spisových značek konkrétních řízení. Žalovaný nebyl povinen takové údaje do odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí zahrnout. Žalovaný na str. 6 a 7 žalobou napadeného rozhodnutí pečlivě vyhodnotil odvolací námitky poukazující na jiné případy, v nichž byla pokuta uložena v nižší výši. Vysvětlil důvody, pro které měl za to, že závěry vyslovené v těchto rozhodnutích, pokud jde o výši sankce, nebrání uložení pokuty vyšší, než byly pokuty ukládané za skutky spáchané v minulosti. Vypořádal se tedy s případy, na něž žalobce v odvolacím řízení poukazoval. Nadto sám žalobce v žalobě nepoukazuje na jiný konkrétní případ, v němž by byla dopravci správními orgány uložena za totožná jednání spáchaná v obdobné době pokuta významně nižší. Soud nad rámec nezbytného odůvodnění doplňuje, že je mu naopak z úřední činnosti z řízení vedeného zdejším soudem v právně i skutkově obdobné věci pod sp. zn. 9 A 117/2018, znám případ, kdy žalovaný rozhodnutím ze dne 6. 4. 2018, čj. 32/2018-190-TAXI/3 zamítl odvolání dopravce a potvrdil rozhodnutí MHMP ze dne 26. 2. 2018, čj. MHMP 292563/2018, kterým byla dopravci za obdobné přestupky spáchané obdobnými skutky dne 27. 11. 2017, tedy v obdobné době, uložena pokuta 150 000 Kč, tj. pokuta vyšší, než pokuta, která byla uložena žalobci v nyní projednávané věci. Také námitky žalobce o tom, že rozhodování správních orgánů ve věcech týkajících se poskytnutých přeprav prostřednictvím aplikace Uber je tak rozkolísané, že by bylo možné dovodit, že správní orgány rozhodují s ohledem na politické zadání a taxikářskou lobby, jsou čistě obecné a spekulativní. Soud ze správního spisu ani z jiného podkladu nezjistil žádnou okolnost, která by svědčila o tom, že správní orgány v nyní řešeném případě postupovaly v neprospěch žalobce odchýlně od své správní praxe v jiných obdobných případech. Jak bylo uvedeno výše, námitka žalobce byla v daném ohledu obecná a spekulativní. Bylo na žalobci, aby svou námitku konkretizoval a případně precizněji označil své důkazní návrhy k takovým svým žalobním tvrzením. S ohledem na svou rozhodovací činnost soud sdílí stanovisko žalovaného, že zástupci žalobce, který dlouhodobě a opakovaně vystupuje, jako zástupce dopravců poskytujících služby prostřednictvím aplikace Uber, jsou jiné případy, v nichž správní orgány posuzovaly shodné či obdobné skutkové okolnosti, nepochybně známy.

24. Soud se neztotožnil ani s námitkou nestálosti judikatorní praxe v době sankcionovaného jednání. Žalovanému nelze vytýkat, pokud za určitý mezník v povědomí o tom, že se na provozování přepravy přes aplikaci Uber vztahují pravidla taxislužby podle zákona o silniční dopravě, označil rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016-136. K přestupku žalobce přitom došlo téměř po šesti měsících od vyhlášení tohoto rozsudku, který byl svým obsahem relevantní pro všechny subjekty a orgány řešící právní režim přepravy osob s pomocí uvedené aplikace, a profesionál poskytující služby v tomto oboru se měl s takto zásadními judikatorními závěry seznámit. Nadto byl žalobce v řízení, v němž došlo k vydání tohoto rozsudku právně zastoupen totožným zástupcem, jakým je zastoupen žalobce v nyní projednávané věci. V tomto ohledu soud neshledává ničeho závadného na tom, že protiprávní jednání spáchané po vydání uvedeného rozsudku NSS začaly správní orgány postihovat již přísněji.
25. Ani námitku nezákonnosti žalobou napadeného rozhodnutí založené na úvahách žalovaného o dopravcích poskytujících přepravy přes aplikaci Uber jako o organizované skupině, nepovažuje soud za důvodnou. Soudu je známo, jak se přeprava přes aplikaci Uber uskutečňuje a v rámci své rozhodovací praxe řešil četné případy, v nichž jako žalobci vystupovali právě dopravci poskytující přepravu přes tuto aplikaci, jež zastupoval totožný zástupce jako v nyní projednávaném případě, a který v nich argumentoval téměř totožně (jedná se např. o řízení vedená pod sp. zn. 6 A 112/2019, 10 A 99/2019 a mnoho dalších).

Lze konstatovat, že tito dopravci mají totožné široké právní zázemí a zastoupení, nelze tak hovořit o činnosti nijak nepropojených samostatných dopravců. Z odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí vyplývá, že právě takto na tyto skutečnosti nahlížel žalovaný, byť je „neobratně“ pojmenoval slovy „organizovaná skupina“. Taková formulace však nečiní jeho rozhodnutí nezákonným. Soud proto neshledal v úvaze správních orgánů porušení čl. 6 Úmluvy.

26. Soud nevešel ani na námitku, že jako přitěžující okolnosti byly nezákonně brány v úvahu skutečnosti, které případně samy o sobě zakládají skutkovou podstatu samostatného přestupku, konkrétně, že vozidlo nebylo předepsaným způsobem označeno, nebylo vybaveno označeno nápisem TAXI a jménem a příjmením dopravce a vybaveno taxametrem a řidič nebyl držitelem oprávnění řidiče taxislužby. Soud konstatuje, že výčet přitěžujících okolností v § 40 přestupkového zákona je toliko demonstrativní a správní orgány mohou či dokonce musí při řádném zdůvodnění vzít jako přitěžující okolnost i jinou skutečnost, má-li na posouzení celkové závažnosti přestupku vliv (ani zákon o silniční dopravě neobsahuje žádné výslovné vymezení přitěžujících a ani polehčujících okolností). Podle soudu k porušení žádné ze zásad správního trestání nedošlo. Zohlednění předmětných skutečností by bylo nepřipustné – z pohledu zásady zákazu dvojího přičítání – toliko tehdy, pokud by tyto okolnosti byly zohledněny jak z pohledu viny, tak z pohledu trestu, k čemuž však v projednávané věci nedošlo. Ostatní zjištěná porušení zákona o silniční dopravě byla totiž podřazena právě pod správní delikt provozování taxislužby neevidovaným vozidlem, s nímž jsou další (navazující) povinnosti dopravce spojené s označením vozidla či jeho vybavením taxametrem úzce provázány. Sankcionované jednání bylo srozumitelně uvedeno ve výroku prvostupňového rozhodnutí ve znění změn žalobou napadeným rozhodnutím, a to je jednání, za něž byl žalobce potrestán. Žádnou zmatečnost, rozpornost či nepřezkoumatelnost v takovém vymezení soud neshledává. Okolnosti spáchání přestupku jsou v odůvodnění obou správních rozhodnutí zmiňovány při odůvodnění výše sankce (pokuty), nikoliv u stanovení trestnosti jednotlivých jednání. Při odůvodnění výše sankce v konkrétním případě pak tyto okolnosti podle názoru soudu lze použít, neboť se nejedná o rozšíření přestupkové odpovědnosti, ale o zdůvodnění konkrétních okolností daného případu při hodnocení závažnosti porušení právních povinností pachatele. Ačkoliv se tak tato porušení mohou krýt se skutkovými podstatami jiných přestupků, při hodnocení povahy a závažnosti přestupku (§ 38 přestupkového zákona) z nich je možné vycházet, neboť jsou to obecné zásady pro ukládání správních trestů. Podle stanoviska soudu tak k žádnému rozšíření přestupkové odpovědnosti nedošlo, ale jednalo se o odůvodnění konkrétně uložené sankce s přihlédnutím k zákonem vyžadovaným zásadám, a proto žalobní bod je nedůvodný.
27. Soud se s žalobcem neztotožnil ani ohledně námitek o nepřiléhavosti rozsudků, na něž MHMP odkazoval při odůvodnění výše pokuty. Správní orgány žalobcem zpochybňovaným způsobem argumentačně podpořily své závěry týkající se úvahy nad případným likvidačním charakterem pokuty ukládané žalobci. Uvedené rozsudky NSS se přitom týkaly skutků, které byly spáchány při provozování taxislužby, tedy v rámci skutkově podobného jednání. Z ničeho nevyplývá, že by správní orgány ve svých úvahách stran likvidačního charakteru výše pokuty nepřipustně paušalizovaly a na posuzované okolnosti žalobce nemístně aplikovaly závěry, které na ně *prima facie* nedopadají.
28. Pokud se týká údajného neposouzení likvidačního charakteru uložené pokuty, soud připomíná, že správní orgán ukládající pokutu za přestupek je povinen přihlédnout

k osobním a majetkovým poměrům pachatele tehdy, pokud je podle osoby pachatele a výše pokuty, kterou lze uložit, zřejmé, že by pokuta mohla mít likvidační charakter, a to i v případech, kdy příslušný zákon osobní a majetkové poměry pachatele v taxativním výčtu hledisek rozhodných pro určení výše pokuty neuvádí. Při zjišťování osobních a majetkových poměrů má správní orgán vycházet z informací, které vyplynuly v průběhu řízení, či které byly poskytnuty samotným účastníkem řízení. Pokud se správnímu orgánu takových podkladů nedostává, výši pokuty stanoví úvahou. Usnesení NSS ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008-133 má v projednávaném případě v argumentaci výrazně omezenou použitelnost. Rozhodnutí sice poukazuje na to, že osobní a majetkové poměry je nutné s ohledem na možný likvidační charakter zkoumat i tam, kde sám zákon takovou povinnost nestanoví (což se v daném případě stalo, jak vyplývá z odůvodnění napadeného rozhodnutí, na které soud odkazuje a kde je patrné, že žalovaný tato kritéria zvažoval), zároveň však usnesení výslovně počítá s aktivitou účastníka řízení, který sám případně musí likvidační charakter konkrétně uložené pokuty namítat a spolehlivě prokázat (zejména v odvolacím řízení, kdy je mu již výše uložené pokuty známa). Nic takového však žalobce neprokázal, a neučinil tak ani v žalobě. Namítá-li tedy žalobce, že žalovaný nezkoumal, zda uložená pokuta by mohla být likvidační, soud poukazuje na závěry uvedené na str. 8 žalobou napadeného rozhodnutí, kde žalovaný plně v souladu se shora popsány výchozími uzavřel, že *„dopravce nijak nedokládá svůj majetek ani své závazky, tudíž netvrdí ani nedokládá, že by se jeho poměry relevantně lišily od jiných dopravců, resp. ani obecně že by byly nepříznivé, neshledal odvolací orgán důvody pro to, aby bylo k poměrům dopravce jako k polehčující okolnosti přihlíženo.“* Pro úplnost soud dodává, že ani pouhé ničím nepodložené tvrzení žalobce, že je starobním důchodcem, obsažené v žalobě, nezakládá povinnost přihlídnout k jeho osobním a majetkovým poměrům, neboť tato skutečnost nesvědčí ani o jeho příjmech, ani o jeho celkových majetkových poměrech. Ze stejných důvodů není relevantní výše průměrného výdělku v oblasti podnikání žalobce.

29. Neobstojí ani poslední dílčí námitka, jíž žalobce brojil proti tomu, že správní orgány nezohlednily při stanovení výše sankce nepřiměřenou délku řízení. NSS v tomto směru v minulosti potvrdil, že ani nepřiměřená délka řízení sama o sobě nezakládá povinnost správního orgánu zmírnit z tohoto důvodu ukládanou sankci. Zdejší soud poukazuje např. na závěry vyslovené v rozsudku NSS ze dne 16. 5. 2019, č. j. 9 As 56/2019-28, dle nichž *„Nejvyšší správní soud se s hodnocením krajského soudu ztotožňuje a dále doplňuje, že přestupkové řízení je skutečně z pohledu čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) řízením o trestním obvinění, nicméně z judikatury ESLP neplyne výslovný požadavek, aby smluvní státy v trestních řízeních „kompenzovaly“ nepřiměřenou délku řízení zmírněním trestu nebo dokonce zastavením řízení. „Ačkoliv tato možnost v některých státech existuje (Švýcarsko, Nizozemsko, Belgie, Lucembursko, Německo nebo Norsko), Soud z článku 6 Úmluvy nikdy nevyvodil právo jednotlivce na zmírnění trestu nebo zastavení řízení. Z judikatury ESLP, ani jeho předchůdce Komise, tudíž pro státy nikterak nevyplývá povinnost tuto alternativu zvolit. Stát může zvolit tento způsob kompenzace dobrovolně, zásadně se tím však nezabývá případné odpovědnosti za porušení článku 6 Úmluvy.“* (srov. Pospíšil, I., Popovičová, L. *Excesivní délka trestního řízení jako důvod pro jeho zastavení: prezidentská fikce a soudní realita. Státní zastupitelství*, roč. 2013, č. 2, str. 10 – 17, a tam citovanou judikaturu). S ohledem na to, že tato forma „kompenzace“ neplyne přímo z práva na přiměřenou délku řízení, Nejvyšší správní soud souhlasí s krajským soudem, že tato forma „kompenzace“ porušení práva na přiměřenou délku řízení by musela být založena přímo na rozhodnutí zákonodárce, což učinil výslovně toliko pro ukládání trestů v trestním řízení.“ Soud

se s těmito závěry plně ztotožňuje a neshledává důvodu se od nich v nyní posuzované věci jakkoli odchýlovat.

VI. Závěr

30. S ohledem na výše uvedené soud žalobu jako nedůvodnou podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
31. Soud přitom s ohledem na shora uvedené skutkové okolnosti a zákonnost jejich právního posouzení správními orgány neshledal právně významné důvody, aby byla uložená pokuta dále snižována s využitím moderačního práva soudu podle § 78 odst. 2 s. ř. s. ve prospěch žalobce, protože pokuta nebyla uložena ve zjevně nepřiměřené výši.
32. Výrok o nákladech řízení je dán ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nebyl ve věci procesně úspěšný, a proto jí nenáleží náhrada nákladů řízení; žalovanému správnímu orgánu, který měl úspěch, však důvodně vynaložené náklady řízení nevznikly.

P o u č e n í :

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

Praha 27. listopadu 2020

JUDr. Ivanka Havlíková v. r.
předsedkyně senátu