



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: **Dantoya Car Management s.r.o.**, IČO 05297613
se sídlem Korunní 2569/108g, Praha 10
zastoupený advokátem Mgr. Ing. Janem Boučkem
se sídlem Opatovická 1659/4, Praha 1

proti

žalovanému: **Ministerstvo dopravy**
se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 4. 5. 2017, č. j. 36/2017-190-TAXI/3,

takto:

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

Odůvodnění:

Obsah žaloby

1. Žalobou podanou u Městského soudu v Praze se žalobce domáhal zrušení v záhlaví uvedeného rozhodnutí (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 13. 3. 2017, č. j.

Shodu s prvopisem potvrzuje:

MHMP 375467/2017, (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“). Prvostupňovým rozhodnutím bylo rozhodnuto tak, že se žalobce dopustil správního deliktu dle § 35 odst. 2 písm. w) a § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění do 3. 10. 2017 (dále jen „zákon o silniční dopravě“), tím, že coby dopravce nezajistil, aby přeprava z Polské 2, Praha 2 do Kodaňské 53, Praha 10 dne 23. 9. 2016 byla poskytnuta vozidlem zapsaným do evidence vozidel taxislužby a aby ve vozidle byl doklad o oprávnění k podnikání. Za to mu byla uložena pokuta ve výši 100 000 Kč a povinnost nahradit náklady správního řízení ve výši 1 000 Kč.

2. Žalobce v žalobě uvedl, že státní instituce jsou nejednotné stran nahlížení na aplikaci Uber, kdy není najisto postavena otázka, zda přeprava uskutečněná prostřednictvím aplikace Uber je taxislužbou, či nikoliv. K tomu odkázal na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 10. 2016, č. j. 1 A 96/2015-38, který dovodil, že přeprava poskytnutá prostřednictvím aplikace Uber je sdílenou přepravou (ridesharing) a jako taková není žádným zákonným způsobem omezena (pozn. soudu, citovaný rozsudek byl zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016-136). I pokud by snad bylo prokázáno, že žalobce poskytl předmětnou přepravu, pak vykonání sdílené přepravy realizované prostřednictvím softwarové aplikace Uber v Praze nebylo v rozhodné době zákonným způsobem omezeno, či jakkoli právně upraveno.
3. Jestliže by ovšem soud dospěl k závěru, že se v daném případě nejedná o sdílenou přepravu, pak by dle žalobce měl věc posoudit optikou smluvní přepravy ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, a nikoli coby klasickou taxislužbu. Softwarová aplikace Uber přitom umožňuje uzavírat smlouvy, které vyhovují nárokům kladeným na smluvní přepravu, včetně její formy, identifikace stran, podpisu (jinými technickými prostředky); tuto smlouvu lze uzavřít smlouvu i ve prospěch třetího (tj. ve prospěch dopravce). Dotčenou písemnou smlouvu pak měli jak žalobce, tak cestující u sebe ve vozidle.
4. Konečně žalobce namítl nepřiměřenou výši sankce. Z postupu žalovaného v obdobných případech nelze dovodit, na základě čeho žalovaný určuje přiměřenost sankce za totožné či obdobné správní delikty. Žalobci jsou známa předchozí rozhodnutí v obdobné věci dopravce používající aplikaci Uber. Rozhodnutím ze dne 3. 2. 2015, č. j. 2/2015-190-TAXI/3, žalovaný snížil původně uloženou sankci ve výši 49 000 Kč na 20 000 Kč z důvodu nepřiměřenosti výše pokuty, k čemuž snížení došlo i rozhodnutím ze dne 19. 5. 2015, č. j. 25/2015-190-TAXI/5. Rozhodnutím ze dne 11. 4. 2017, č. j. 31/2017-190-TAXI/3, pak žalovaný zamítnul odvolání dopravce proti rozhodnutí, kterým mu byla za správní delikt dle § 35 odst. 2 písm. w) zákona o silniční dopravě uložena pokuta ve výši 50 000 Kč. Oproti uvedeným sankcím lze proto pokutu uloženou žalobci považovat za exemplární a nepřiměřenou.

Vyjádření žalovaného

5. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby. Pokud jde o rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 10. 2016, č. j. 1 A 96/2015-38, žalovaný jej považuje za věcně nesprávný (viz poznámka soudu výše). Nadto jsou zde zásadní rozdíly, když se označený rozsudek týkal řidiče – fyzické osoby, který porušil § 34e zákona o silniční dopravě, naproti tomu žalobce je podnikatelem, držitelem živnostenského oprávnění (koncese na silniční motorovou dopravu – osobní provozovanou vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče), jehož správní delikty jsou posuzovány dle § 35 zákona o silniční dopravě (řidičem byla osoba v pracovněprávním vztahu s žalobcem). Žalobce navíc spáchal správní delikt již

v době, kdy bylo z veřejných vyjádření žalovaného i prvostupňového orgánu známo, že povinnosti stanovené zákonem o silniční dopravě musí dodržovat každý, kdo provozuje přepravu pro cizí potřeby za úplatu.

6. Stran právní úpravy nekomerční spolujízdy je stěžejním § 1 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Toto ustanovení jednoznačně připouští možnost spolujízdy bez toho, aby se jednalo zákonem regulovanou taxislužbu, avšak za podmínky, že není prováděna za úplatu. Žalovanému je z úřední činnosti známo, že existují internetové stránky a aplikace zprostředkující skutečnou spolujízdu, to však v žádném případě není případ aplikace Uber, přestože sama sebe takto konstantně prezentuje. O spolujízdu se jedná v případě, že určitá osoba hodlá uskutečnit přepravu a nabídne jiným osobám, zda se nechťejí svážet spolu s ní a přispět jí na náklady. V takovém případě je trasa i čas přepravy určena osobou s vozidlem (lze samozřejmě připustit určité odchylky v trase i čase přepravy dle dohody se spolucestujícím), a přeprava není poskytována za jízdné, nýbrž pouze za určité přispění na část nákladů. Naproti tomu v případě aplikace Uber se přeprava uskutečňuje za úplatu na základě poptávky zákazníka; osoba provádějící přepravu by bez poptávky zákazníka danou trasu v daném čase neabsolvovala, motivací osoby poskytující přepravu je výdělek, a nikoli snaha snížit si náklady na svou vlastní přepravu. Dotčená přeprava přitom byla poskytnuta ve zcela standardní cenové hladině taxislužby, a to plně na základě poptávky zákazníka.
7. Ohledně posuzování předmětné přepravy optikou smluvní přepravy dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě žalovaný podotknul, že souhlasí s žalobcem, že by se na přepravy uskutečněné přes aplikaci Uber mělo pohlížet jako na taxislužbu. K tomu poukázal na stanovisko generálního advokáta ve věci C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL, řešené Soudním dvorem Evropské unie, jehož obsahem je, že elektronická platforma Uber, jakkoliv se jedná o novátorský koncept, spadá do oblasti dopravy, takže společnosti Uber může být uložena povinnost opatřit si licence a povolení vyžadované vnitrostátním právem. Jinak jsou však veškeré argumenty žalobce v tomto směru irelevantní. Smluvní přeprava dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě stanoví určité výjimky z povinností při provozu taxislužby (absence taxametru, označení vozidla, atd.), leč žalobce porušil ustanovení, která musí být při provozu taxislužby dodržena vždy. Absence taxametru je kromě toho vázána i na splnění podmínky dle § 21a odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě. Žalovaný se také domnívá, že aplikace Uber neumožňuje uzavírat písemné smlouvy mající zákonem požadované náležitosti. Závěrem poukázal na skutečnost, že smluvní přeprava dopadá na situace, u nichž nezávisí cena na ujeté vzdálenosti a jedná se o přepravu domluvenou předem, Uber naopak nabízí přepravu účtovanou podle vzdálenosti a chová se jako běžný dispečink taxislužby, tj. zprostředkovává okamžitou přepravu.
8. Co se týče výše sankce, žalobce poukazuje na rozhodnutí (kdy došlo ke snížení pokuty na 20 000 Kč) z doby, kdy byl Uber novým fenoménem, tudíž povědomí o nutnosti dodržovat zákon o silniční dopravě bylo nižší. Dále pak žalobce uvedl novější rozhodnutí se sankcí 50 000 Kč. Žalovaný akcentoval individualizaci trestu, přičemž žalobce je obchodní společností a zařídil si veškeré potřebné náležitosti, aby mohl řádně provozovat taxislužbu. Následně ovšem tvrdil, že vykonává spolujízdu a ignoroval zákonné požadavky. Žalobce se dopustil několika správních deliktů, které patří k nejzávažnějším v oblasti provozování taxislužby. Sankce přitom nevybočují z obvyklé rozhodovací praxe týkající se dopravců využívajících aplikaci Uber, k čemuž zmínil svá rozhodnutí ze dne 16. 5. 2017, č. j. 37/2017-190-TAXI/3, pokuta ve výši 70 000 Kč, ze dne 17. 5. 2017, č. j.

43/2017-190-TAXI/3, pokuta ve výši 100 000 Kč, a ze dne 28. 6. 2017, č. j. 48/2017-190-TAXI/3, pokuta ve výši 99 000 Kč. Lze tak konstatovat, že pokuty se pohybují v rozmezí 70 až 100 000 Kč, výjimečně nižší, nikdy však pod 50 000 Kč. Jedná se o pokuty ve výši odpovídající pokutám ukládaným v běžné pražské taxislužbě. Žalovaný má tedy za to, že nejsou splněny podmínky pro moderaci trestu.

Jednání před soudem

9. Při jednání dne 13. 7. 2020 žalobce setrval na žalobě a plně na ni odkázal, přičemž zdůraznil nepřiměřenost výše pokuty. Dle jeho názoru správní orgány nepostupovaly tak, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly. Kromě již v žalobě uvedených rozhodnutí žalovaného zmínil žalobce jeho rozhodnutí ze dne 17. 5. 2017, č. j. 41/2017-190-TAXI/3. Dále upozornil na skutečnost, že po právní moci napadeného rozhodnutí došlo ke snížení horních sazeb u vytýkaných deliktů, pozdější právní úprava je tak pro žalobce příznivější. Žalobce proto navrhl buď zrušit napadené rozhodnutí, nebo moderovat výši pokuty.
10. Žalovaný uvedl, že zvyšování ukládaných pokut reflektovalo skutečnost, že zpočátku ukládané nižší pokuty neměly žádoucí odstrašující účinek. Rozhodnutí ze dne 11. 4. 2017, č. j. 31/2017-190-TAXI/3, je specifické - případ se odehrál o půl roku dříve, řízení bylo vedeno na základě podnětu (exekutorského zápisu) a účastník byl v tomto řízení trestán pouze za provozování nezaevidovaného vozidla. Rozhodnutí ze dne 17. 5. 2017, č. j. 41/2017-190-TAXI/3, pak žalovaný považuje za exces prvostupňového orgánu, neboť za totožné delikty byla uložena pokuta pouze ve výši 50 000 Kč, přičemž žalovaný nemohl z procesního hlediska toto rozhodnutí změnit v neprospěch účastníka. Snížení horních sazeb u deliktů dle zákona o silniční dopravě mělo za cíl zohlednit asperační zásadu obsaženou v § 41 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky“), umožňující uložit pokutu ve vyšší sazbě, jsou-li společně projednávány dva nebo více přestupků; horní hranice by v daném případě činila 420 000 Kč. Dle judikatury však soud při moderaci nemá hledat ideální výši pokuty, nýbrž má zasahovat pouze proti zjevným excesům.
11. Soud následně provedl dokazování rozhodnutími žalovaného ze dne 3. 2. 2015, č. j. 2/2015-190-TAXI/3, ze dne 19. 5. 2015, č. j. 25/2015-190-TAXI/5, ze dne 11. 4. 2017, č. j. 31/2017-190-TAXI/3, a ze dne 17. 5. 2017, č. j. 41/2017-190-TAXI/3.

Posouzení žaloby soudem

12. 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.“)]. Po posouzení věci dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
13. Podle § 1 odst. 4 zákona o silniční dopravě *zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby - provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu.*
14. Podle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě *taxislužba je osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou.*

15. Podle § 9 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě podnikatel v silniční dopravě je povinen zajistit, aby v každém vozidle používaném k podnikání byl při jeho provozu doklad o oprávnění k podnikání, 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.
16. Podle § 21 odst. 1 písm. a) zákona o silniční dopravě dopravce smí provozovat taxislužbu pouze vozidlem, které je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby (dále jen „vozidlo taxislužby“).
17. Podle § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je povinen zajistit, aby při nabízení nebo poskytování přepravy, včetně činností s tím souvisejících,
- c) vozidlo taxislužby bylo viditelně a čitelně označeno
 - 1. střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a
 - 2. jménem a příjmením, popřípadě obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby,
 - d) vozidlo taxislužby bylo vybaveno
 - 1. měřicí sestavou taxametrů splňující požadavky zvláštního právního předpisu^{6a}), jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna (dále jen „taxametr“),
 - 2. knihou taxametrů a
 - 3. záznamy o přepravě podle písmene h) z právě probíhajícího dne nebo záznamem o přepravě z poslední poskytnuté přepravy, pokud v právě probíhajícím dni nebyla vozidlem taxislužby žádná přeprava uskutečněna,
 - e) v taxametru byly nastaveny údaje a hodnoty odpovídající skutečnosti,
 - f) zobrazované údaje z taxametrů byly čitelné a viditelné z místa přepravované osoby,
 - g) řidič taxislužby řádně obsluhoval taxametr a zajistil zaznamenání skutečného průběhu přepravy,
 - h) řidič taxislužby ihned po ukončení přepravy pořídil jako výstup z tiskárny taxametrů záznam o přepravě a
 - i) řidič taxislužby cestujícímu vydal doklad o přepravě pořízený jako výstup z tiskárny taxametrů, pokud o něj cestující požádá.
18. Podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě dopravce je povinen zajistit, aby v den, kdy je vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy, bylo toto vozidlo vybaveno všemi smlouvami, na jejichž základě je přeprava v právě probíhajícím dni prováděna, nebo jejich kopiemi. Smlouva musí obsahovat údaje o přepravovaných osobách, datu a trase přepravy a ceně za přepravu nebo způsob jejího určení a nesmí být uzavřena ve vozidle taxislužby nebo na jiném místě bezprostředně před zahájením přepravy. Při poskytování přepravy vozidlem taxislužby na základě předchozí písemné smlouvy se nepoužije odstavec 3 písm. c) a f); pokud vozidlo taxislužby není v souladu s § 21a odst. 2 písm. b) vybaveno taxametrem, nepoužije se dále odstavec 3 písm. d), e) a g) až i).

19. Podle § 35 odst. 2 písm. w) zákona o silniční dopravě *dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 500 000 Kč dopravci, který v rozporu s § 21 odst. 1 provozuje taxislužbu vozidlem, které není vozidlem taxislužby ani vozidlem cestujícího.*
20. Podle § 35 odst. 1 písm. g) zákona o silniční dopravě *dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 100 000 Kč dopravci, který poruší ustanovení § 9 odst. 2, 4 nebo § 9a.*
21. Co se týče povahy služby Uber (UberPop), vyjádřil se k ní Ústavní soud v nálezu ze dne 5. 11. 2018, č. j. III. ÚS 4072/17-1. Obecné soudy přitom dospěly k závěru, že tato služba nesplňuje zákonné podmínky pro provozování taxislužby dle § 21 a násl. zákona o silniční dopravě, ergo se nemůže jednat o taxislužbu. Ústavní soud však tomuto názoru nepřisvědčil a vyslovil, že se soudy musí vypořádat s otázkou, zda z materiálního hlediska činnost Uber B.V. naplňuje definici taxislužby dle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě.
22. Shodně se vyjádřil i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016-136, cit. „*Městský soud tedy neměl ustrnout na konstatování, že žalobce uskutečnil přepravu způsobem, který doposud není regulovaný. Měl posoudit, jestli faktická povaha této přepravy naplňuje či nenaplňuje činnost, kterou současná právní úprava zná, resp. reguluje. Při odpovědi na tuto otázku bylo třeba vycházet z faktické povahy žalobcovy činnosti, o které pravidla fungování aplikace UberPOP ani jejich teoretické uchopení jako sdílené přepravy nic nevypovídají. Podstatná byla konkrétní skutková zjištění týkající se projednávané věci.*“.
23. Z posledně citovaného judikátu pak vyšel Městský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 26. 02. 2019, č. j. 11 A 105/2017-48, a jednoznačně uzavřel, že Uber (UberPop) je taxislužbou dle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě (viz též např. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 14. 11. 2019, č. j. 10 A 158/2017-37), a nejde o sdílenou přepravu (spolujízdu, ridesharing).
24. K závěru, že se jedná o taxislužbu, vede i rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) Evropské unie ze dne 20. 12. 2017, C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL. Ten se sice primárně zabýval povahou zprostředkovatelské služby poskytované společností Uber, činnost samotných řidičů však opakovaně označil za „*přepravní služby*“. Tuto komplexní službu (zprostředkovatelskou činnost společnosti Uber spolu se samotnými přepravními službami řidičů) pak označil za službu v oblasti dopravy ve smyslu čl. 58 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
25. Soud tedy považuje námitku žalobce, že není najisto postavena otázka, zda přeprava uskutečněná prostřednictvím aplikace Uber je taxislužbou, či nikoliv, za nedůvodnou, neboť je nepochybné, že taxislužbou je.
26. Argument, že by soud měl věc posoudit optikou smluvní přepravy ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, a nikoli coby klasickou taxislužbu, pak soud považuje za zcela irelevantní. Je pravdou, že § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě obsahuje určité úlevy v povinnostech dopravce – vozidlo nemusí být označeno střešní svítilnou s nápisem taxi a jménem a označením dopravce a nemusí mít viditelný a čitelný taxametr, popř. nemusí být vybaveno taxametrem [což musí dopravce v souladu s § 21a odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě uvést již v žádosti o zápis vozidla do evidence vozidel taxislužby]. Žalovaný však žalobce netrestal za porušení některé z výše vyjmenovaných povinností, které nemusí plnit dopravce poskytující smluvní přepravu, soud se tak ani nezabýval

otázkou, zda se jedná o klasickou taxislužbu, či smluvní přepravu. Námitka žalobce je proto bezpředmětná.

27. Co se týče přiměřenosti výše sankce, soud nejprve konstatuje, že stanovení výše pokuty je věcí správního uvážení žalovaného, které podléhá přezkumu ze strany správních soudů pouze v tom směru, zda žalovaný správní orgán uvážení nezneužil či zda je nepřekročil (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 3. 2005, č. 6 A 25/2002-42). Smyslem a účelem moderace (§ 78 odst. 2 s. ř. s.) pak není hledání „ideální“ výše sankce soudem místo správního orgánu, ale její korekce v případech, že by sankce, pohybující se nejen v zákonném rozmezí a odpovídající i všem zásadám pro její ukládání a zohledňující kritéria potřebná pro její individualizaci, zjevně neodpovídala zohlednitelné představě o adekvátnosti a spravedlnosti sankce (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 4. 2012, č. j. 7 As 22/2012-23).
28. Dále soud uvádí, že se na str. 6 napadeného rozhodnutí žalovaný vypořádal s odvolací námitkou žalobce stran nepřiměřenosti sankce, když uvedl, že pokuta ve výši 20 000 Kč byla ukládána v době (rok 2015), kdy aplikace Uber byla novým fenoménem na poli zprostředkování přepravy v Praze. Této úvaze nemá soud co vytknout, je běžné, že po zavedení nové právní regulace jsou zpočátku ukládány sankce menší z důvodu předpokládaného nižšího povědomí adresátů právní normy, byť neznalost zákona zásadně neomlouvá. V daném případě se jednalo o typově nový způsob porušování (snahy o obcházení) existujících zákonných pravidel provozování taxislužby. Tato novost pak rovněž vylučuje, aby bylo vůbec možné hovořit o ustálené praxi stran výše sankce, jak naznačuje žalobce. V době, kdy již byl znám postoj žalovaného ke službám typu Uber, tj. že je považuje za taxislužbu, nebylo možné přihlídnout k polehčující okolnosti spočívající v nižším povědomí o tom, že na tyto služby dopadají zákonná pravidla provozování taxislužby (srov. též rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 18. 5. 2020, č. j. 9 A 117/2018-49).
29. Ohledně novějších rozhodnutí (rok 2017), kdy byla uložena pokuta ve výši 50 000 Kč, žalovaný zmínil několik svých rozhodnutí z totožného období, v nichž se sankce za obdobné delikty pohybují v rozmezí 70 000 Kč až 100 000 Kč, přičemž výjimečně jsou ukládány nižší, nikdy však pod 50 000 Kč. Soudu je z jeho činnosti známo, že toto rozmezí je skutečně dodržováno (sp. zn. 5 A 90/2017, 8 A 116/2017, 9 A 118/2017). Co se týče rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 4. 2017, č. j. 31/2017-190-TAXI/3, soud konstatuje, že se týkalo února 2016, mezi tamějším a předmětným porušením zákona je více než půlroční časový odstup. Pokuta ve výši 50 000 Kč přitom byla ukládána pouze za jediný delikt – provozování nezaevidovaného vozidla. Nutno proto uzavřít, že toto rozhodnutí je skutkově odlišné od napadeného rozhodnutí (období spáchání, počet deliktů), rozdíl mezi těmito rozhodnutími, tj. výše pokuty, tak není nedůvodný. Naproti tomu rozhodnutí ze dne 17. 5. 2017, č. j. 41/2017-190-TAXI/3, skutečně za totožné delikty v totožném období ukládá pokutu 50 000 Kč. Avšak s ohledem na výše uvedený výčet rozhodnutí (resp. spisových značek zdejšího soudu) z téhož období, kdy byly ukládány pokuty v rozmezí 70 000 až 100 000 Kč, soud považuje toto rozhodnutí za ojedinělé vykročení z obvyklé rozhodovací praxe. Konečně, ačkoli obě žalobcem odkazovaná rozhodnutí žalovaného hovoří o tom, že výše sankce nevybočuje z obvyklé rozhodovací praxe prvostupňového orgánu, z celkového kontextu je patrné, že žalovaný tím míní, že posuzoval případné překročení ve smyslu vyšší než obvyklé sankce (která byla oněch 70 000 až 100 000 Kč), nikoli uložení neobvykle nízké sankce.

30. Lze proto přisvědčit žalovanému v tom, že se v nynější věci jednalo o pokutu v běžné, rozhodovací praxi ustálené, výši, která není zjevně nepřiměřená, nepůsobí tedy ani nezákonnost rozhodnutí (§ 78 odst. 1 věta druhá s. ř. s.) ani není na místě její moderace (§ 78 odst. 2 s. ř. s.). Úvahy o exemplárnosti trestu jsou pak vyloučeny už tím, že trest byl uložen v dolní čtvrtině možné sazby.
31. Soud se dále nad rámec žalobcem vznesených žalobních bodů z úřední povinnosti zabýval tím, zda po právní moci napadeného rozhodnutí nedošlo k takové změně zákona o silniční dopravě, kdy by právní úprava, která nabyla účinnosti až poté, kdy byl správní delikt spáchán, byla pro pachatele příznivější (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013-46). Zákon o silniční dopravě ve znění změn provedených zákonem č. 304/2017 Sb., s účinností od 4. 10. 2017, stanoví v § 35 odst. 6 (nyní odst. 7, viz níže k recentní novele) za v projednávané věci nejprísněji postižitelný žalobcův delikt nižší horní hranici pokuty 350 000 Kč namísto původních 500 000 Kč; u druhého deliktu došlo ke snížení horní hranice pokuty ze 100 000 Kč na 70 000 Kč. Zároveň je ovšem třeba zohlednit asperační zásadu obsaženou v § 41 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky, kdy se horní hranice sazby pokuty za přestupek nejprísněji trestný zvyšuje až o polovinu, nejvýše však do částky, která je součtem horních hranic sazeb pokut za jednotlivé společně projednávané přestupky. Horní sazba tedy v daném případě činí 420 000 Kč. Tuto právní úpravu je třeba považovat pro žalobce za příznivější. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 8. 2019, č. j. 6 As 101/2019-28, ovšem nevyločil, aby soud na základě vlastní odůvodněné úvahy dospěl k závěru, že by pokuta byla správními orgány i přes pozdější změnu relevantní právní úpravy hajitelná co do své výše, a to i za pozdější právní úpravou zmírněných podmínek. Nejvyšší správní soud pak dále v rozsudku ze dne 12. 7. 2017, č. j. 6 As 122/2017-28, zdůraznil, že ukládání sankcí je záležitostí správního uvážení (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2012, č. j. 1 Afs 1/2012-36), přičemž vyložil, že zákonná sazba je sice jedním z kritérií, k nimž je nutno při ukládání sankcí přihlížet, neboť odráží typovou závažnost sankcionovaného jednání, nejde však o měřítko jediné. Poté poukázal na to, že správní orgán ve svém rozhodnutí jinak podrobně a srozumitelně popsal všechny okolnosti, jež při výpočtu sankce považoval za relevantní a ze správního uvážení o výši pokuty přitom nijak nevybočil. Za těchto okolností akceptoval výši pokutu jako zákonnou, přestože „*představuje vyšší podíl zákonné horní hranice pozdější (příznivější) právní úpravy*“.
32. Uložená pokuta činila 20 % horní sazby sankce, nyní činí 23,81 % horní sazby sankce. Soud se nedomnívá, že by snížení horní hranice sankce bylo výrazné, když v případě obou přepočtů byla pokuta uložena v dolní čtvrtině rozsahu možné sankce a rozdíl v poměrech činil necelá 4 %. Nezbytnost aplikace pozdější příznivější právní úpravy v rámci soudního řízení správního by přicházela v úvahu pouze tehdy, když by trestnost deliktu zcela zanikla, nebo by uložená sankce překračovala novou horní sazbu sankce (v těchto případech vždy), nebo se jí blížila, popřípadě kdyby zde byla zásadní disproporce přepočtených poměrů k horním sazbám (v těchto případech s přihlédnutím k dalším okolnostem). Soud proto nespatřuje důvod pro odchýlení se od výše uvedeného závěru, že pokuta nebyla zjevně nepřiměřená, přičemž předmětné (do své výše zanedbatelné) navýšení pokuty poměru pokuty k horní sazbě nepředstavuje zásah do veřejných subjektivních práv žalobce.
33. Konečně soud upozorňuje, že ke dni 1. 7. 2020 nabyl účinnosti zákon č. 115/2020 Sb. novelizující zákon o silniční dopravě. Tato novela do jisté míry liberalizuje provozování

taxislužby, čímž odráží existenci služeb typu Uber. Dopravce však má i nadále povinnost provozovat dopravu pouze vozidlem, které je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby [§ 21 odst. 1 písm. a) zákona o silniční dopravě v účinném znění], porušení této povinnosti je přestupkem dle § 35 odst. 2 písm. u) zákona o silniční dopravě v účinném znění (nadále s horní sazbou 350 000 Kč). Stejně tak je dle § 9 odst. 1 písm. a) bod 1. zákona o silniční dopravě v účinném znění i nadále podnikatel v silniční dopravě povinen zajistit, aby v každém vozidle používaném k podnikání byly při jeho provozu doklady o oprávnění k podnikání (u vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy postačí kopie dokladu), porušení této povinnosti je přestupkem dle § 35 odst. 1 písm. f) zákona o silniční dopravě v účinném znění (nadále s horní sazbou 70 000 Kč). Tato novela proto nemá dopad na projednávanou věc.

Závěr

34. Soud tedy neshledal žalobu důvodnou, a proto ji podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
35. 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 ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

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

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

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

Praha 13. července 2020

Mgr. Milan Tauber v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje: