



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ing. Viery Horčicové a soudců Mgr. Martina Lachmanna a JUDr. Jaromíra Klepše v právní věci

žalobce: **M. S.**, IČO: ...,
sídlem H. 496, P. 9,

zastoupeného Mgr. Ing. Janem Boučkem, advokátem,
sídlem Opatovická 1659/4, Praha 1,

proti

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 7. 2017, čj. 52/2017-190-TAXI/3

takto:

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

Odůvodnění:

- I. Předmět řízení a vymezení sporu

1. Žalobce se podanou žalobou domáhal zrušení rozhodnutí Ministerstva dopravy (dále též „**žalovaný**“) ze dne 11. 7. 2017, čj. 52/2017-190-TAXI/3 (dále též „**Napadené rozhodnutí**“), kterým žalovaný k odvolání žalobce
 - (i.) zrušil podle ustanovení § 90 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**správní řád**“) část výroku A) rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravních agend (dále jen „**správní orgán prvního stupně**“) ze dne 3. 10. 2016, čj. MHMP 1727066/2016 (dále jen „**Prvostupňové rozhodnutí**“), o tom, že (žalobce jako) dopravce porušil ustanovení § 21 odst. 3 písm. b) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o silniční dopravě**“), a naplnil skutkovou podstatu správního deliktu podle ustanovení § 35 odst. 2 písm. m) zákona o silniční dopravě tím, že dne 22. 2. 2016 v 21:15 hod. nezajistil vybavení vozidla zn. Mercedes, SPZ x, aktuálním výpisem z evidence vozidel taxislužby, a řízení v této věci zastavil,
 - (ii.) změnil podle ustanovení § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu ve výroku A) Prvostupňového rozhodnutí slova „ukládá pokuta ve výši 50 000 Kč, slovy padesátisíckorunčeských“ nahrazením slovy „ukládá pokuta ve výši 45 000 Kč, slovy čtyřicetpětisíckorunčeských“ a
 - (iii.) ve zbytku Prvostupňové rozhodnutí potvrdil.
2. Prvostupňovým rozhodnutím v části výroku potvrzené Napadeným rozhodnutím správní orgán prvního stupně uzavřel, že žalobce porušil
 - (i) § 21 odst. 3 písm. c) bod 1 zákona o silniční dopravě tím, že jako dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, nezajistil, aby dne 22. 2. 2016 při provozování taxislužby vozidlem taxislužby Mercedes, SPZ: x, v ulici Stroupežnického 28 na Praze 5 v čase 21:15 hodin, bylo toto vozidlo taxislužby viditelně a čitelně označeno střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně, čímž naplnil znaky skutkové podstaty správního deliktu uvedeného v § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě;
 - (ii) § 21 odst. 3 písm. c) bod 2 zákona o silniční dopravě tím, že jako dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, nezajistil, aby dne 22. 2. 2016 při provozování taxislužby vozidlem taxislužby Mercedes, SPZ: x, v ulici Stroupežnického 28 na Praze 5 v čase 21:15 hodin, bylo toto vozidlo taxislužby viditelně a čitelně označeno jménem a příjmením dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby, čímž naplnil znaky skutkové podstaty správního deliktu uvedeného v § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě; a
 - (iii) § 21 odst. 3 písm. d) bod 1 zákona o silniční dopravě tím, že jako dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, nezajistil, aby dne 22. 2. 2016 při provozování taxislužby vozidlem taxislužby Mercedes, SPZ: x, v ulici Stroupežnického 28 na Praze 5 v čase 21:15 hodin, bylo toto vozidlo taxislužby vybaveno měřicí sestavou taxamtru splňující požadavky zvláštního právního předpisu, kterým je zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna, čímž naplnil znaky skutkové podstaty správního deliktu uvedeného v § 35 odst. 2 písm. n) zákona o silniční dopravě.

Správní orgán prvního stupně přitom Prvostupňovým rozhodnutím uložil žalobci pokutu, jež byla po zásahu žalovaného Napadeným rozhodnutím v souladu s dříve uvedeným snížena z 50 000 Kč na 45 000 Kč.

3. Napadené rozhodnutí bylo žalobci doručeno dne 13. 7. 2017.

II. Rozhodnutí žalovaného (Napadené rozhodnutí)

4. Žalovaný v odůvodnění Napadeného rozhodnutí rekapituloval předchozí průběh řízení a shrnul závěry uvedené v Prvostupňovém rozhodnutí (str. 1 – 3 Napadeného rozhodnutí).
5. K námitce žalobce, že prokazování uvedených správních deliktů bylo činěno nezákonným a neetickým způsobem, kterým byl obejít zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**kontrolní řád**“), tím, že svědci v projednávané věci nebyli nezávislí, když první byl zaměstnancem hlavního města Prahy, čili úředníkem kontrolující osoby a „*profesionálním svědkem*“, a druhý cestující byl spřízněn s osobou, která byla konkurentem dopravců, jež poskytovali služby přepravy prostřednictvím aplikace Uber, a že kontrola žalobce započala nezákonně nastoupením cestujících jako osob nepověřených kontrolující osobou do vozidla dopravce, žalovaný konstatoval, že z kontrolního protokolu ze dne 25. 4. 2016 č. T/20162202/1/Kč (dále jen „**kontrolní protokol**“) vyplynulo, že kontrola ve smyslu kontrolního řádu byla zahájena až po ukončení dané přepravy žalobcem, a to předložením pověření kontrolního pracovníka podle § 5 odst. 2 písm. a) kontrolního řádu. V nyní posuzovaném případě tedy správní orgán prvního stupně nesvěřil podle žalovaného cestujícím výkon kontrolních pravomocí, z čehož bylo evidentní, že postavení těchto osob při dané přepravě se nijak nelišilo od postavení jakýchkoliv jiných cestujících. Z toho zároveň podle žalovaného vyplýval i charakter jejich zjištění a oznámení, jimž nebylo lze připisovat váhu kontrolních zjištění kontrolních pracovníků nadaných presumpcí správnosti. K této problematice žalovaný rovněž upozornil na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 10. 2016, čj. 1 A 96/2015 - 38, v němž soud neshledal nezákonnost v poskytnutí přepravy ještě před zahájením kontroly. Jednání cestujících zároveň nebylo možné podle žalovaného považovat, jak tvrdil žalobce, za provokaci, jejímž cílem mělo být vyvolání protiprávního stavu, protože cestující v průběhu přepravy nenabádali žalobce k žádné protiprávní činnosti; přepravu si objednali přes aplikaci Uber tak, jako to mohl učinit kdokoliv, a během jízdy pouze sledovali její průběh a míru splnění požadavků stanovených zákonem. Žalovaný doplnil, že v posuzovaném případě nicméně poznatky cestujících nebyly stěžejní pro prokázání protiprávních jednání, za která byl následně žalobce jako dopravce sankcionován, tj. za to, že v době zahájení kontroly pověřeným kontrolujícím nebylo kontrolované vozidlo označeno a vybaveno jako vozidlo taxislužby. Z poznatků cestujících jako svědků bylo relevantní pouze tolik, že předmětná přeprava byla vůbec poskytnuta, tj. že byla provozována taxislužba. I tato skutečnost však byla podle názoru žalovaného prokázána z údajů aplikace Uber, jež byly zaneseny do správního spisu.
6. Žalovaný se dále neztotožnil s námitkou zpochybňující závěry správního orgánu prvního stupně stran hodnocení primárního porušení zákona o silniční dopravě, jimiž žalobce poukazoval na to, že nedošlo k omezení nebo krácení cestujících na jejich právech, jestliže vozidlo taxislužby nebylo vybaveno taxametrem, neboť cestující obdržel po vykonání přepravy na svůj e-mail zadaný v aplikaci Uber fakturu za provedenou přepravu, přičemž se nejednalo ani o anonymní přepravu, protože cestujícímu se v aplikaci zobrazilo jméno dopravce a registrační značka vozidla. Žalovaný tuto polemiku žalobce odmítl s tím, že

považoval tyto informace o dopravci za nedostatečné, neboť cestujícímu bylo známo pouze křestní jméno řidiče a tři písmena SPZ, pročež cestující nebyl před zahájením přepravy informován, kdo byl dopravcem, tedy druhou smluvní stranou. Teprve po uskutečnění přepravy bylo cestujícímu na základě e-mailem zasílané faktury zřejmé, kdo mu přepravu poskytl. Mezi základní podmínky provozování taxislužby vozidlem patřila podle přesvědčení žalovaného povinnost vybavit toto vozidlo taxametrem (§ 21 odst. 3 písm. d) bod 1 zákona o silniční dopravě). Ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě připouštělo dle žalovaného výjimku z označení a vybavení vozidla taxislužby za podmínky, že přeprava byla prováděna na základě předchozí písemné smlouvy obsahující údaje o přepravovaných osobách, datu a trase přepravy a ceně za přepravu nebo způsobu jejího určení, přičemž tato smlouva musela být při přepravě ve vozidle. Nebyly-li však tyto obsahové a formální náležitosti smlouvy o přepravě v projednávané věci naplněny, muselo být vozidlo označeno a vybaveno všemi předepsanými náležitostmi, tedy i taxametrem, a označeno střešní svítilnou a obchodním jménem dopravce. Samotná skutečnost, že vozidlo bylo zapsáno v evidenci vozidel jako vozidlo bez taxametru, tj. provozující taxislužbu pouze na základě předem uzavřených písemných smluv, přitom neměla podle žalovaného vliv na předmětný skutek, neboť dopravce nesplnil podmínky umožňující výjimku z vybavení a označení vozidla, protože žádná písemná smlouva pro v probíhajícím dni prováděnou přepravu nebyla mezi žalobcem jako dopravcem a cestujícími předem uzavřena a žalobce takovou písemnou smlouvou či její kopií nevybavil ani vozidlo taxislužby. Pro úplnost žalovaný dodal, že podmínka označení vozidla svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI a uvedení obchodního jména dopravce nepůsobila jen vůči cestujícímu, ale i vůči správním orgánům, které prováděly dozor, přičemž až do okamžiku příjezdu vozidla vlastně nevěděly, jaké vozidlo poskytovalo přepravu pro cizí potřeby za úplatu, a tudíž nemohly provést kontrolu bez objednání vozidla, tedy bez započetí „kontrolního nákupu“. Rovněž hlídky policie nemohly před zastavením vozidla rozpoznat, že se při nedostatku označení jednalo o vozidlo taxislužby. Žalovaný k žalobcově polemice uzavřel, že porušení práva cestujících, aby jim byl vydán doklad o zaplacení v podobě výtisku z taxametru s náležitostmi předepsanými vyhláškou č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, bylo porušením zákona, které nebylo zhojeno zasláním rozpisu do e-mailu cestujícího, byť nikoliv natolik významné. Žalovaný doplnil, že bylo povinností žalobce stejný dokument vytisknout i pro sebe a tento záznam o přepravě mít uschovaný pro kontrolní účely. Pokud nedocházelo k tisku těchto záznamů o přepravě, těžko mohly být dle žalovaného uchovávány a předkládány kontrolním orgánům. Taxametr tak dle stanoviska žalovaného plnil kromě role měřidla rovněž úlohu registrační pokladny, v níž se uchovávaly stanovené údaje o podnikatelské činnosti žalobce jako dopravce.

7. Žalovaný nepřisvědčil ani námitkám poukazujícím na nepřiměřenost uložené sankce. Žalovaný považoval zjištěné správní delikty za prokázané a udělenou sankci za uvedené správní delikty za legální i legitimní. Žalovaný odmítl argumentaci žalobce založenou na dvou dřívejších rozhodnutích správního orgánu prvního stupně ve věcech dopravců používajících aplikaci Uber, kterým byla uložena sankce ve výši 49 000 Kč, následně snižovaná žalovaným na 20 000 Kč. Žalovaný konstatoval, že na rozdíl od odkazovaných případů se v projednávané věci nejednalo o delikty spáchané v době, kdy aplikace Uber byla novým fenoménem na poli zprostředkování přepravy v Praze. V době spáchání správního deliktu žalobcem již byla dle žalovaného známa rozhodnutí správního orgánu prvního stupně o tom, že provozování taxislužby pomocí aplikace Uber nebylo důvodem

pro nedodržování zákona o silniční dopravě, přičemž žalobce se v projednávané věci podle názoru žalovaného dopustil velmi závažného deliktu v oblasti provozování taxislužby. K námitce žalobce, že pokuta byla zcela zjevně nepřiměřená poměrům žalobce, resp. že byla dokonce pro dopravce likvidační, když byla uložena ve výši trojnásobku průměrné hrubé mzdy v České republice, žalovaný argumentoval, že v souladu s § 36 odst. 2 zákona o silniční dopravě při stanovení výše pokuty přihlížel pouze k závažnosti, významu a době trvání protiprávního jednání a k rozsahu způsobené škody, nikoliv však k finančním poměrům účastníka řízení. Podle žalovaného v průběhu správního řízení nevyšlo najevo, že by se majetkové poměry žalobce lišily od poměrů jiných dopravců sankcionovaných za obdobná protiprávní jednání, resp. ani od jiných dopravců využívajících aplikaci Uber. Žalobce podle žalovaného ani v podaném odvolání nic netvrdil ani nedokládal o svých osobních a majetkových poměrech, jak by jistě učinil v případě pokuty zásadně zasahující do jeho poměrů. V případě pokuty uložené fyzické osobě za správní delikt související s podnikatelskou činností přitom podle žalovaného nebylo lze bez dalšího předpokládat, že by nyní snižovaná pokuta 45 000 Kč měla být likvidační, a to i vzhledem k možnosti zaplacení pokuty ve splátkách v souladu s ustanovením § 156 odst. 5 a § 160 odst. 1 zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů, a to až na dobu šesti let, takže při maximálním časovém rozložení by výše měsíční splátky byla necelých 700 Kč. Žalovaný nicméně s odkazem na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 16. 11. 2004, sp. zn. 10 Ca 250/2003, resp. usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2010, čj. 1 As 9/2008 - 133, předpokládal, že uložená pokuta bude pro žalobce citelná, když výše pokuty byla stanovena za jedno z nejzávažnějších porušení zákona o silniční dopravě poškozující spotřebitele, trh i komplikující kontrolu, přičemž ukládaná sankce musela naplňovat svůj účel z hlediska individuální i generální prevence. Žalovaný uzavřel, že vzhledem k prokázanému porušení povinností stanovených zákonem o silniční dopravě považoval sankci uloženou žalobci za přiměřenou, neboť za obdobné porušení povinností byly obvykle ukládány sankce v řádu desítek tisíc korun, nežádka vyšší, než v tomto řízení zvolil správní orgán prvního stupně. Výše sankce tedy podle žalovaného nevybočovala z obvyklé rozhodovací praxe správního orgánu prvního stupně. Pro úplnost žalovaný uvedl, že podle údajů Českého statistického úřadu dosahovala ve 4. čtvrtletí 2016 průměrná mzda výše 29 309 Kč, nešlo tedy, jak tvrdil žalobce, o trojnásobek, ale o méně než dvojnásobek průměrné mzdy.

III. Žaloba

8. Žalobce v podané žalobě nejprve stručně shrnul dosavadní průběh správního řízení, aby následně v obecné rovině předeslal, že brojí proti Napadenému rozhodnutí v rozsahu jeho výroků II. a III., jimiž byl zkrácen na svých právech z důvodu „*zjevných a významných vad správního řízení*“, spočívajících v nezákonném zajištění podkladů pro správní řízení v rámci kontrolní činnosti, resp. v nezákonném provádění kontroly kontrolním orgánem.
9. Žalobce následně své konkrétní žalobní námitky vtělil do tří žalobních bodů, u kterých však v zásadě přistoupil k zopakování svých odvolacích námitek.
10. V **prvním žalobním bodě** žalobce setrval na své odvolací námitce poukazující na provedení kontroly v rozporu s kontrolním řádem. Nezákonnost Napadeného rozhodnutí podle žalobce spočívala v nezákonném zajištění podkladů pro správní řízení při kontrolní činnosti. Podle žalobce nebylo možné použít výsledky kontroly ze dne 22. 2. 2016, neboť byl porušen kontrolní řád upravující závazný postup správního orgánu prvního stupně při provádění kontrol. Kontrolní řád podle názoru žalobce pravomoc k provádění kontrol

poskytoval pouze kontrolním orgánům a nikomu jinému. Kontroly pak mohla provádět pouze fyzická osoba, kterou k tomu kontrolní orgán pověřil, přičemž kontrolní orgán mohl k účasti na kontrole v zájmu dosažení jejího účelu přizvat fyzickou osobu. V případě kontroly, která byla podkladem k zahájení správního řízení ve věci žalobce a následně i rozhodujícím podkladem pro uznání žalobce vinným, ovšem podle žalobce neprováděla kontrolu v celém rozsahu kontrolující osoba, ale její důležitá část byla ve výsledku vykonávána „cestujícími“ paní K. N. a panem P. L. Tito „cestující“ totiž podle žalobce plnili již po dobu jízdy roli kontrolujících osob. To žalobce vyvodil ze skutečnosti, že byli předem úkolováni kontrolním orgánem při plánování kontrolní činnosti, a z toho, že kontrolní orgán následně rovněž využil na interním formuláři jejich oznámení o poskytnuté přepravě a učinil jej součástí kontrolního protokolu. Sám správní orgán prvního stupně ostatně podle žalobce přiznal, že tyto osoby nebyly kontrolním orgánem pověřeny jako přizvané osoby. Jak paní K. N., tak pan P. L. přitom podle žalobce vykonávali úkony, které mohly vykonávat pouze kontrolující osoby, resp. kontrolní orgán. Podle žalobce nebylo lze kontrolu provádět tak, že se ke kontrolním úkonům využívalo třetích osob. Oba cestující byli podle žalobce kontrolním orgánem využiti bez odpovídající pravomoci, neměli ani povinnost mlčenlivosti a byli z podstaty věci v rozporu se zákonnou úpravou seznamování s plánováním kontrolní činnosti a kontrolním orgánem úkolování, přičemž jejich zjištění následně přebíral kontrolní orgán do kontrolního protokolu, jenž pak správní orgány pokládaly za veřejnou listinu. Dle přesvědčení bylo zřejmé, že takoví „cestující“ nebyli obyčejnými cestujícími, nýbrž tvořili materiálně imanentní součást prováděné kontroly, a tedy na ně musely být kladeny požadavky, které vyplývaly z kontrolního řádu. Protože tyto osoby nebyly pověřeny kontrolním orgánem, nebyly ani ustanoveny jako přizvané osoby, a nemohly se tak ani účastnit kontroly, proto byl dle žalobce takový kontrolní úkon ve výsledku stižen nezákonností. S odkazem na usnesení Ústavního soudu ze dne 23. 6. 1995, sp. zn. II. ÚS 86/95, pak žalobce rovněž namítal, že popsany průběh kontroly popíral i účel zákonné úpravy kontrolního řádu a odporoval ústavním principům výkonu státní správy a kontrolní činnosti. Žalobce trval na tom, že i úkony prováděné před zahájením kontroly, jejichž účelem bylo opatření podkladů pro posouzení, zda zahájit kontrolu, musel činit přímo kontrolní orgán. Ten však dle žalobce v daném případě obešel zákon „*privatizováním*“ byť jen části kontrolní činnosti prostřednictvím využití třetích osob, ať již v obyčejném pracovněprávním vztahu ke správnímu orgánu prvního stupně (paní N.), nebo zcela bez pracovní smlouvy a bez řádného konkrétního pověření (p. L.). Kontrolní orgán přitom podle žalobce nemohl takový postup obhajovat tím, že neměl materiální a personální kapacity k účelnému provádění kontrol. Z výsledku cestující K. N., zaměstnankyně správního orgánu prvního stupně, bylo dle žalobce zjištěno, že tato neměla žádné pověření k vykonání jízdy či zahájení kontroly a jízdu vykonala na základě ústního pokynu nadřízeného, druhý cestující P. L., shodou okolností synovec pana P. A., který je jednatelem společnosti Taxi Praha s.r.o., IČO: 25758608, se sídlem Vrchlického 41/9, Košíře, 150 00 Praha 5, podle žalobce činnost koordinoval a připravoval s kontrolním orgánem. Oba „*profesionální*“ svědkové se přitom dle žalobce nechali přepravit zrovna na místo, kde vyčkávala hlídka městské policie a další kontrolní pracovníci kontrolního orgánu „*k provedení další části kontroly*“. Podle žalobce tedy nebylo lze výpovědi obou uvedených, do kontroly zainteresovaných, svědků považovat za věrohodné a použít je jako důkazu k uznání viny žalobce, protože u svědkyně paní N. výsledek kontroly k újmě na její nestrannosti ovlivňoval co do ohodnocení existující pracovněprávní vztah ke kontrolnímu orgánu. U

svědka pana L. pak byla podle žalobce zainteresovanost markantní z toho, že se jednalo o osobu, která za pomoci svého strýce koordinovala a plánovala kontrolní činnost v souladu s určením kontrolního orgánu.

11. Žalobce k témuž žalobnímu bodu poukazoval na to, že se žalovaný v Napadeném rozhodnutí s předmětnými námitkami vypořádal pouze v odstavci na str. 3 Napadeného rozhodnutí, když uzavřel, že v posuzovaném případě kontrolní orgán nesvěřil cestujícím výkon kontrolních pravomocí, nesvěřil jim související oprávnění a povinnosti, přičemž postavení těchto osob při dané přepravě se nijak nelišilo od postavení jakýchkoliv jiných cestujících, kteří následně předali své poznatky o protiprávním jednání určitého dopravce příslušným úřadům. Dle žalobce takové vypořádání jeho odvolací námitky fakticky představuje odůvodnění stanoviska opačného, tj. závěru, že naopak bylo nutné považovat úkony cestujících za ucelenou a nedílnou součást kontrolního úkonu. Žalobce měl za to, že nebylo možné na oba cestující pohlížet jako na jakékoliv jiné cestující, protože tito „cestující“ nebyli „*v postavení jakýchkoliv jiných cestujících, kteří následně předají své poznatky o protiprávním jednání určitého dopravce příslušným úřadům*“.
12. Konečně žalobce v rámci téhož námitkového okruhu odkázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu a Ústavního soudu, přičemž konstatoval, že výsledek kontroly žalobce, která proběhla dne 22. 2. 2016, se mohl jen stěží stát přesvědčivým a zákonným podkladem pro zahájení správního řízení a určujícím důkazním prostředkem, protože nezákonnost kontroly vyústila v nezákonnost celého navazujícího správního řízení. Na projednávanou věc jsou dle názoru žalobce použitelné rovněž jím citované nálezy Ústavního soudu v trestních věcech, které formulují jednak zásadu spravedlivého potrestání pachatele na základě férově proběhlého procesu a jednak nepoužitelnost nezákonných důkazů v řízení, které byly získány procesně nepřipustným způsobem.
13. Námitkami vznesenými pod **druhým žalobním bodem** žalobce rozporoval správnost právního posouzení skutku, jehož se měl žalobce dopustit. Dle žalobce neexistoval žádný právní předpis, který by reguloval výkon sdílené přepravy prostřednictvím aplikace Uber, tudíž se žalobce ani žádného porušení zákona nemohl dopustit. Sdílený charakter přepravy byl podle žalobce dán tím, že jízdu mohli vykonat jenom řidiči registrovaní v rámci aplikace Uber pro předem zaregistrované cestující, a to na rozdíl od veřejně poskytované taxislužby na základě nikoliv veřejně nabízeného a inzerovaného „odvozu“. Oproti taxislužbě žalobce neposkytoval odvoz těm klientům, kteří by jej náhodně zastavili na ulici, anebo si tento u něj objednali. V této souvislosti žalobce vybídl soud, aby přihlédl ke skutečnosti, že státní instituce nebyly v nahlížení na aplikaci Uber jednotné, když nebylo postaveno najisto, zda přeprava uskutečněná prostřednictvím aplikace Uber byla taxislužbou, či nikoliv. V této souvislosti žalobce odkázal na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 10. 2016 pod čj. 1 A 96/2015 - 38, ve kterém bylo soudem ve vztahu k nepodnikatelům dovozeno, že sdílená přeprava (ridesharing) realizovaná prostřednictvím softwarové aplikace UberPop v Praze nebyla zákonným způsobem omezena. Soud tedy ve výše odkazovaném rozsudku podle žalobce dovodil, že přeprava poskytnutá prostřednictvím aplikace Uber představovala sdílenou přepravu a jako taková nebyla žádným zákonným způsobem omezena. Žalobce tak uzavřel, že „*pokud by snad bylo prokázáno, že měla poskytnout předmětnou přepravu (jakože prokázáno nebylo), pak je shora uvedená argumentace soudu poplatná i v jeho případě, kdy vykonání sdílené přepravy realizované prostřednictvím softwarové aplikace Uber v Praze, která není/nebyla ani*

v rozhodné době zákonným způsobem omezena, natož aby pro ni byla stanovena nějaká zákonná pravidla.“

14. Pokud by soud dospěl k závěru, že se v daném případě nejednalo o sdílenou přepravu, měl by dle žalobce celou věc posoudit optikou smluvní přepravy, protože bylo zjevné, že se jednalo o přepravu na základě předchozí smlouvy ve smyslu ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Žalobce poukázal na to, že softwarová aplikace Uber, přes kterou byla služba dopravce objednána, představovala elektronickou aplikaci, která umožňovala uzavírat smlouvy, vyhovující nárokům kladeným na smluvní přepravu ve smyslu ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Písemnost smlouvy o přepravě byla tedy zachována v podobě údajů uložených v rámci samotné aplikace Uber, ve kterých byla identifikována jak společnost Uber, tak dopravce a odběratel služby, a to zcela nezaměnitelným způsobem. Posléze žalobce s odkazem na ustanovení občanského zákoníku upravující kontraktační proces bez dalšího upozornil na to, že v aplikaci Uber bylo možno uzavřít smlouvu ve prospěch třetího, jímž byl „...doprovce, který ke smlouvě přistupuje.“ Podle žalobce bylo pro výklad právního jednání dopravce stěžejní posouzení uzavření písemné smlouvy v daném konkrétním případě. Ustanovení § 562 odst. 1 občanského zákoníku podle žalobce jednoznačně stanovilo, že písemná forma smlouvy byla zachována i při právním jednání učiněném elektronickými nebo jinými technickými prostředky umožňujícími zachycení jejího obsahu a určení jednající osoby, což bylo pomocí aplikace Uber splněno. Zároveň podle názoru žalobce nebylo v žádném právním předpise stanoveno, že by měla být smlouva o přepravě ve smyslu § 21 písm. 4 zákona o silniční dopravě podepsána zaručenými elektronickými podpisy, tudíž s ohledem na splněné kritérium obvyklosti postačoval elektronický podpis ve smyslu ustanovení § 2 písm. a) zákona o elektronickém podpisu, resp. k platnému písemnému právnímu jednání postačovalo podle § 561 odst. 1 občanského zákoníku to, že podpis nahradily mechanické (zde elektronické) prostředky vyjádřené v datové zprávě v elektronické aplikaci Uber ve formě jména a příjmení a jeho následného „odkliknutí“ (čili potvrzení) pomocí tlačítka v elektronické aplikaci Uber. Žalobce nakonec konstatoval, že projednávané věci byla splněna i podmínka zákona o silniční dopravě o „přítomnosti“ všech smluv ve vozidle.
15. Námitkami soustředěnými pod **třetím žalobním bodem** pak žalobce brojil proti nepřiměřenosti sankce s poukazem na jiné správními orgány řešené obdobné případy. Žalobce shodně jako ve svém odvolání proti Prvostupňovému rozhodnutí uvedl, že jsou mu známa předchozí dvě rozhodnutí žalovaného v obdobných věcech dopravců používajících aplikaci Uber, a to rozhodnutí ze dne 3. 2. 2015, čj. 2/2015-190-TAXI/3, a rozhodnutí ze dne 19. 5. 2015, čj. 25/2015-190-TAXI/5, kterými žalovaný snížil původně správním orgánem prvního stupně uložené sankce ve výši 49 000 Kč na částku 20 000 Kč z důvodu nepřiměřenosti výše takto udělených pokut. Žalobce doplnil, že jsou mu známa rovněž rozhodnutí žalovaného ze dne 11. 4. 2017, čj. 31/2017-190-TAXI/3, a ze dne 17. 5. 2017, čj. 41/2017-190-TAXI/3, kterými byla zamítnuta odvolání dopravců proti rozhodnutím, jimiž byla těmto dopravcům uložena za správní delikt uvedený v ustanovení § 35 odst. 2 písm. w) zákona o silniční dopravě pokuta ve výši 50 000 Kč. Podle přesvědčení žalobce tak byla pokuta uložená Napadeným rozhodnutím „exemplárním“ trestem, když takto uloženou sankci bylo lze považovat za zcela nepřiměřenou, protože nebylo zjevné, na základě čeho žalovaný posuzoval přiměřenost výše pokut, pokud v případě různých dopravců za totožných okolností a osobních poměrů uložil diametrálně odlišné výše pokut.

IV. Vyjádření žalovaného

16. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě ze dne 3. 11. 2017 trval na správnosti a zákonnosti Napadeného rozhodnutí, přičemž uvedl, že se v něm dostatečně vypořádal se všemi odvolacími námitkami žalobce.
17. K **prvnímu žalobnímu bodu**, v němž žalobce brojil proti nezákonnosti provedené kontroly žalobce, potažmo vůči nezákonně obstaraným důkazům prostřednictvím svědeckých výpovědí cestujících paní N. a pana L., žalovaný oponoval, že se touto námitkou zabýval již v Napadeném rozhodnutí, přičemž ze spisového materiálu zcela jasně vyplývalo, že kontrola byla v souladu s § 5 odst. 2 písm. a) kontrolního řádu zahájena předložením pověřením ke kontrole žalobci dne 22. 2. 2016 ve 21:15 hodin na adrese Stroupežnického 28, Praha 5, kde žalobce předložil kontrolujícímu Bc. J. K. doklady. Kontrolní orgán se dle žalovaného rozhodl nepropůjčit shora jmenovaným cestujícím kontrolní pravomoci a s tím spojená práva a povinnosti, i proto však na zjištění takových osob bylo nutné pohlížet jako na zjištění jakýchkoliv jiných osob a nebylo lze jim přisuzovat váhu kontrolních zjištění provedených kontrolním pracovníkem. Žalovaný přitom za zcela logické považoval, že každý mohl upozornit příslušný správní orgán na určité chování, aniž by se však jednalo o kontrolu ve smyslu kontrolního řádu. Z toho důvodu vybral dopravní úřad oba cestující, kterým byla žalobcem poskytnuta přeprava, přičemž cestující neměli žádná práva a povinnosti vůči dopravci či řidiči oproti běžným cestujícím a pouze svými smysly vnímali a zaznamenali průběh realizované přepravy a skutečnosti, jež mohly souviset s touto přepravou, stejně jako kterýkoliv jiný cestující. Po provedené jízdě k vozidlu přistoupil kontrolující, který zahájil a provedl kontrolu vybavení vozidla a dodržování povinností pro provozování taxislužby, neboť bylo zjevné, že se jedná o vozidlo, kterým byla právě poskytnuta komerční přeprava. Podle žalovaného bylo z předloženého spisu rovněž patrné, že oznámení o poskytnuté přepravě nesloužila jako podklad pro kontrolní zjištění v kontrolním protokolu. K úkonům kontroly vybavení a označení vozidla a taktéž splnění dalších zákonných podmínek byl podle žalovaného oprávněn pouze kontrolující, což bylo zřejmé i z ověření kontrolujícího předložených dokladů v rejstřících, neboť cestujícím z průběhu přepravy nemohlo být známo, zda je vozidlo zapsané v evidenci vozidel taxislužby, a zda muselo být vozidlo vybaveno taxametrem dle § 21 odst. 3 písm. d) bodu 1 zákona o silniční dopravě s ohledem na možné splnění podmínek podle § 21 odst. 4 zákona pro výjimku z této povinnosti. Cestující byli na základě svého požadavku pouze přepraveni vozidlem do ulice Stroupežnického 28, Praha 5, kde teprve po ukončení přepravy byla zahájena kontrola plnění povinností žalobce jako dopravce a řidiče stanovených zákonem o silniční dopravě. Poté cestující vyhotovili na formuláři oznámení o poskytnuté přepravě, které doplnili rovněž rozpisem jízdného a faktury za poskytnutou přepravu, jež obdrželi na e-mail. Žalovaný přitom nepovažoval tato oznámení o poskytnuté přepravě za kontrolní zjištění a rovněž pokuta byla žalovaným uložena za to, že v době zahájení kontroly pověřeným kontrolujícím nebylo kontrolované vozidlo vybaveno a označeno jako vozidlo taxislužby, čili za porušení zákona zjištěná až kontrolujícím po zahájení samotné kontroly vozidla žalobce. Kontrolující přitom kontrolu mohl provést jak v průběhu přepravy, tak po jejím skončení. Tvzení žalobce, že přeprava vozidlem taxislužby předcházející kontrole musela být provedena jako úkon bezprostředně předcházející předložení pověřením ke kontrole, považoval žalovaný za účelové, když objednat si přepravu byli schopni běžní cestující bez znalosti povinností dopravce stanovených právními předpisy. Žalovaný rovněž podotkl, že cestující při objednávání přepravy dokonce ani nevěděli, který dopravce ji vykoná a o identitě dopravce se dozvěděli

až v zaslané faktuře po skončení přepravy. K žalobcem tvrzenému profesionálnímu charakteru svědků v rolích cestujících žalobce poznamenal, že případná zainteresovanost nebyla relevantní s ohledem na žalobcem spáchaná porušení na vozidle, když zároveň nikdo z cestujících aktivně nenabádal, ani nenutil řidiče k protiprávnímu jednání. Kromě toho nebylo podle žalovaného pravdou, že paní N. byla honorována fixně podle odvedené činnosti, nikoliv v závislosti na jejím výsledku. Cestující pan L. byl sice zainteresován na provedení jízdy, ale jeho zájmem bylo kontrolnímu orgánu ukázat praxi jiných dopravců. Z jeho oznámení o poskytnuté přepravě se přitom podle žalovaného nijak nepodávalo, že by p. L. jakkoli ovlivňoval průběh přepravy či následnou kontrolu, pouze potvrdil, že nemohl sledovat aktuální částku ceny za přepravu. Reálný stav vybavení vozidla, ze kterého správní orgán prvního stupně vyšel, byl stejně ověřen až při kontrole kontrolujícím Bc. J. K.

18. Žalovaný v reakci na **druhý žalobní bod** oponoval všem uplatněným námitkám žalobce. V první řadě rozporoval použitelnost žalobcem citovaného rozsudku Městského soudu v Praze, a to pro výrazné skutkové odlišnosti obou případů, když v projednávané věci jako řidič vystupuje žalobce jako podnikatel, který byl držitelem živnostenského oprávnění na koncesovanou živnost silniční motorová doprava a který službu přepravy nabízel navíc prostřednictvím aplikace prémiové služby přepravy UberBlack náročnějším klientům luxusními sedany černé barvy (a nikoliv citovaným rozsudkem zmiňované aplikace UberPop), zatímco v odkazovaném případě rozsudku Městského soudu v Praze se jednalo o řidiče – nepodnikatele, který sám řídil vozidlo. Žalovaný rovněž kontroval názoru žalobce, že by se v projednávané věci mohlo jednat o spolujízdu, u níž prý nebylo jisté, zdali byla rovněž regulována zákonem o silniční dopravě. Žalovaný naopak zdůraznil, že § 1 odst. 4 zákona o silniční dopravě výslovně z rozsahu své regulace vyňal spolujízdu jako provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby – provozovatele vozidla, členů jeho rodiny a jiných osob, pokud nebyla prováděna za úplatu, ale např. jen proti určitému příspěvku na část dopravou vzniklých nákladů. V projednávané věci přitom podle žalovaného rozhodně nebylo lze poskytnuté přepravní služby považovat za spolujízdu, jestliže se přeprava uskutečňovala na základě konkrétní poptávky zákazníka, osoba provádějící přepravu pak absolvovala trasu dle poptávky zákazníka s cílem dosažení výdělků, a nikoliv vedena snahou snížit náklady na jízdu vozidlem. Žalovaný v této souvislosti rovněž poukázal na to, že cena jízdného v projednávané věci se pohybovala v běžné cenové hladině pro taxislužbu v Praze. Samotný sdílený statek – přeprava, přitom před samotnou jízdou neexistoval, a vznikl teprve až na základě objednávky cestujících, přičemž sdíleno nebylo ani vozidlo, neboť žalobce nedal k dispozici cestujícím své vozidlo, aby je s nimi sdílel, nýbrž pro ně přepravu vykonal. Žalovaný nesouhlasil ani s argumentací žalobce, že se v projednávané věci jednalo o neveřejné poskytování přepravy, čili o zpřístupňování této přepravy pouze registrací podmíněnému okruhu řidičů a zákazníků. Za takových okolností pak podle žalovaného tvrzení žalobce o tom, že se v projednávané věci jednalo o spolujízdu, nemohlo samo o sobě bez dalšího obstát, když přes aplikaci Uber byla běžně poskytována zcela standardní přeprava formou taxislužby.
19. K témuž žalobnímu bodu pak žalovaný oponoval argumentaci žalobce ohledně charakteru tzv. smluvní přepravy v režimu podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě s tím, že žalobcem provozovaná činnost splňovala znaky taxislužby. Odkázal přitom na stanovisko generálního advokáta M. Szpunara Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SDEU“) ve věci C-434/15 ve věci *Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain, SL*, který dovodil, že jakkoliv se v případě aplikace Uber jednalo o novátorský koncept, náleží tato

činnost do oblasti dopravy, takže mohla být vnitrostátním právem společnosti Uber uložena povinnost opatřit si licence a povolení jím vyžadované. V projednávaném případě přitom byla podle názoru žalovaného poskytnuta žalobcem služba přepravy formou taxislužby, když předmětem závazku mezi podatelem a žalobcem bylo poskytnutí přepravy pro uspokojení přepravních potřeb cestujícího, nikoliv pak přeprava dohodnutá předem ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, u níž, na rozdíl od přepravy poskytnuté v projednávané věci žalobcem, nezávisela cena na ujeté vzdálenosti a byla domluvena předem, typicky v případě pronájmu luxusních vozidel k předem pořádaným příležitostem. V případě žalobce došlo podle žalovaného k objednání přepravy v rámci aplikace Uber, následnému rozeslání poptávky řidičům v okolí, přičemž řidiči neviděli, kdo a kam poptával přepravní službu, cestující pak pouze znal křestní jméno dopravce a první tři znaky SPZ vozidla. Objednávka přepravy podle názoru žalovaného proto nesplňovala náležitosti přepravní smlouvy podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, když při jejím uzavírání nebyly smluvními stranám vzájemně známy všechny náležitosti takové smlouvy o přepravě a cestující mohl po nasednutí do vozidla taxislužby trasu změnit na jiné cílové místo. Proto bylo dle žalovaného třeba aplikaci Uber vnímat jako náhradu dispečinku běžné taxislužby. Současně žalovaný k podpoře své argumentace zmínil historický výklad ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, jenž byl novelizován zákonem č. 102/2013 Sb. Při té příležitosti shrnul, že zákonodárce hodlal předmětnou novelizací lépe odlišit přísněji regulovanou klasickou taxislužbu od přeprav pro speciální příležitosti specifickými vozy, přepravu cestovních kanceláří apod. Tento svůj názor dokládal důvodovou zprávou k uvedené novele zákona o silniční dopravě, z níž citoval partie, které přisvědčovaly tomu, že v případě smluvní přepravy podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě se její cena odvíjela zpravidla od ujeté vzdálenosti a času, nejednalo se o veřejnou dopravu a objednávky nebyly přijímány řidičem operativně na ulici nebo prostřednictvím dispečinku, smluvní strany smlouvy o této formě přepravy si byly známy a spotřebitel nebyl ohrožen na výši účtovaného jízdného, proto ani nebylo třeba použití taxametru, když smlouva o takové přepravě byla stanovena mezi vzájemně známými smluvními stranami předem. S odkazem na absenci identifikace dopravce ve smlouvě žalovaný odmítl rovněž argumentaci žalobce v tom směru, že smlouva o přepravě byla uzavřena ve prospěch třetí osoby – dopravce, s tím, že právě absentující údaj o dopravci neumožnil naplnit podmínku § 1767 odst. 3 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „**občanský zákoník**“), protože znemožňoval vznášet námitku i proti dopravci. Dále žalovaný poukázal i na to, že cestujícím nebyla v rozporu s názorem žalobce dopředu kromě nedostatečné identifikace dopravce známa ani cena jízdného za přepravu, když byly nabízeny tři druhy služby UberPop, UberSelect a UberBlack s různým cenovým rozpětím, přičemž nadto docházelo k současnému účtování sazby zohledňující přepravní vzdálenost a nájem vozidla podle doby přepravy, ovšem s dalším vlivem aktuální nabídky a poptávky po přepravních službách vyjádřené odpovídajícím koeficientem, a cena za přepravu tak byla komponována obdobně jako cena přepravy jakoukoliv jinou taxislužbou, čili mohla být jen podle vzdálenosti odhadnuta s rozptylem až 20% relevantní odchylky. Podle žalovaného tak nebylo lze za splněnou považovat ani zákonem o silniční dopravě stanovenou podmínku smluvního stanovení ceny jízdného nebo způsobu jejího určení pro účely tzv. smluvní přepravy. Žalovaný uzavřel, že žalobce tedy získával oproti jiným dopravcům taxislužby, kteří zákon o silniční dopravě dodržovali, neoprávněnou výhodu, jestliže jeho podnikání

bylo založeno na porušování podmínek a povinností stanovených zákonem o silniční dopravě pro poskytování služeb taxislužby.

20. Konečně žalovaný oponoval ve svém vyjádření k žalobě k tomuto bodu rovněž těm žalobním námitkám, z nichž plynulo, že smlouva o přepravě podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě byla uzavřena v souladu s ustanoveními občanského zákoníku upravujícími kontraktaci. Kromě toho, že dopravci bylo známo pouze jméno a příjmení osoby cestujícího, jeho telefonní číslo, číslo platební karty a e-mailová adresa, cestující podle žalovaného nevěděl k identifikaci dopravce kromě křestního jména ničeho. Žalovaný konečně upozornil na nevěrohodnost argumentace žalobce, který v žalobě uvedl, že aplikace Uber zcela nezaměnitelně identifikovala právě pro případ uzavření smlouvy o poskytnutí smluvní přepravy v režimu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě nejen společnost Uber, ale i dopravce a cestujícího, přičemž např. v soudním sporu vedeném u Městského soudu v Praze pod sp. zn. 5 A 84/2017 právní zástupce dotčeného žalobce naopak tvrdil, že na základě údajů z aplikace Uber a vystavené faktury za přepravu nebylo vůbec prokázáno, že přepravu poskytl právě takto dotčený žalobce. Žalovaný v té souvislosti rovněž poznamenal, že potenciální možnost dodatečného identifikování smluvních stran nebyla s ohledem k naplnění účelu smluv o přepravě uzavíraných podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě relevantní. Konečně pro podporu své procesní pozice žalovaný odkázal i na skutečnost, že řidič jezdící pro Uber, tedy i žalobce, nemohl podle vyjádření žalovaným nejmenovaného zástupce společnosti Uber, účastníčího se jednání pracovních skupin žalovaného, zobrazit ve své aplikaci přehled jím ten den absolvovaných jízd a neměl ani zpřístupněny smlouvy o přepravě, když zároveň § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě předpokládal, že řidič smluvní přepravy měl vozidlo vybaveno všemi přepravními smlouvami nebo jejich kopiemi, a to vždy v den, kdy byly tyto přepravy prováděny.
21. Žalovaný se ve svém vyjádření k žalobě vymezil rovněž vůči námitkám vzneseným pod **třetím žalobním bodem**, jimiž žalobce poukazoval na nepřiměřenost udělené sankce. Žalovaný k žalobcem akcentovaným rozhodnutím žalovaného z roku 2015, v nichž žalovaný snížil pokutu ze 49 000 Kč na 20 000 Kč, konstatoval, že se jednalo o rozhodnutí z doby, kdy Uber v Praze byl novým fenoménem a nebyl tak dobře veřejně známý. Žalovaný v projednávaném případě tedy ve vztahu ke konkrétním okolnostem případu zohlednil skutečnost, že žalobce byl fyzickou osobou podnikající, která si požádala o vydání a následně získala oprávnění k podnikání v silniční dopravě do 9 osob, přičemž následně tvrdila, že vykonávala spolujízdu a ignorovala zákonné požadavky. S přihlédnutím ke skutkovým okolnostem projednávaného případu tedy nebylo lze podle žalovaného tvrdit, že byla uložena sankce nepřiměřená, neboť žalobce se dopustil správního deliktu provozování taxislužby vozidlem bez taxamtru, což patří v oblasti provozování taxislužby mezi nejzávažnější delikty, protože mohlo dojít k ohrožení nebo porušení chráněných zájmů v oblasti veřejné dopravy, a to ať s ohledem na ochranu cestujícího, nebo daňových zájmů státu. Výše pokuty přitom podle žalovaného nevybočovala z obvyklé rozhodovací práce správního orgánu prvního stupně, ani žalovaného. V případech dopravců poskytujících přepravy zprostředkované přes aplikaci Uber, stejně jako u běžné pražské taxislužby, byly podle žalovaného ukládány podle skutkových okolností a s přihlédnutím k přitěžujícím nebo polehčujícím okolnostem pokuty ve výši 70 000 až 100 000 Kč a výjimečně nižší, ne však pod 45 000 Kč.

V. Jednání

22. Při ústním jednání konaném dne 14. 11. 2019 setrvali účastníci na svých procesních stanoviscích a na argumentaci uvedené v jejich písemných podáních.
23. Žalobce v rámci ústního přednesu akcentoval námitky týkající nezákonného postupu v rámci kontroly, konkrétně pak námitku nedostatku písemného pověření cestujících jako prizvaných osob, a měl za to, že z výsledků kontroly tak nelze vycházet. Měl za to, že v posuzované věci cestující fakticky vystupovali v roli „volavky“ a že se jednalo o „provokaci“. Žalovaný zdůrazňoval, že cestující byli v dalším řízení vyslechnuti jako svědci a poukazoval na rozhodnutí Městského soudu v Praze čj. 11 A 105/2017 - 48, v němž soud obdobný postup správních orgánů shledal zákonným.
24. Soud provedl při jednání k důkazu žalobcem předložená rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 2. 2015 čj. 2/2015-190-TAXI/3, ze dne 19. 5. 2015, čj. 25/2015-190-TAXI/5, ze dne 11. 4. 2017, čj. 31/2017-190-TAXI/3, a ze dne 17. 5. 2017, čj. 41/2017-190-TAXI/3, a rozhodnutím správního orgánu prvního stupně ze dne 2. 9. 2016, čj. MHMP 1490245/2016. Naproti tomu nevyhověl návrhu žalobce na provedení důkazu podklady založenými ve správním spisu vedeném správním orgánem prvního stupně pod sp. zn. S-MHMP 600685/2016 ODA-TAX a výpisem z obchodního rejstříku týkajícího se společnosti Taxi Praha s.r.o., neboť provedení těchto důkazních prostředků nepovažoval pro posouzení důvodnosti žalobcem vznesených žalobních bodů za relevantní. Žalobcem tvrzené okolnosti týkající se pana P. L. nejsou s ohledem na dále uvedené důvody bez dalšího samy o sobě způsobilé vyloučit relevanci poznatků plynoucích z provedené svědecké výpovědi této osoby a z jí zpracovaného oznámení o přepravě, které žalobce v podané žalobě věcně co do jejich obsahu nezpochybňoval (srov. dále). Dalšími označenými důkazními prostředky pak soud dokazování neprováděl, neboť se jednalo o podklady založené ve správním spisu, z něhož soud při svém rozhodování vycházel.

VI. Posouzení věci Městským soudem v Praze

25. Městský soud v Praze ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, po vyčerpání řádných opravných prostředků a splňuje všechny formální náležitosti na ni kladené. Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí i řízení, které mu předcházelo, v rozsahu žalobních bodů, kterými je vázán (§ 75 odst. 1 a 2 s. ř. s.), přitom vycházel ze skutkového a právního stavu v době vydání rozhodnutí. Vady, k nimž by byl povinen přihlédnout z moci úřední, soud neshledal.
26. Soud k žalobcem uváděným žalobním bodům nejprve poznamenává, že je žalobce v reakci na vydání Napadeného rozhodnutí a znění jeho odůvodnění takřka beze změny přenesl do žaloby ze svého odvolání proti Prvostupňovému rozhodnutí. Žalobce tudíž *de facto* zcela ignoroval skutečnost, že se předmětnými námitkami zabýval žalovaný v Napadeném rozhodnutí. Žalobce v důsledku toho v podané žalobě vůbec nereagoval na závěry, které žalovaný vyslovil k téměř identickým odvolacím námitkám žalobce v odůvodnění Napadeného rozhodnutí. Nijak nereflektoval, že žalovaný předmětné námitky vypořádal a zdůvodnil závěr o jejich neopodstatněnosti. V tomto ohledu platí, že žalobce tím, že v žalobě zopakoval námitky vznesené v odvolání, aniž by reagoval na odůvodnění Napadeného rozhodnutí, v němž se žalovaný s předmětným okruhem námitek vypořádal a přezkoumatelným způsobem (srov. dále) popsal a vysvětlil, na základě jakých konkrétních úvah uzavřel o nedůvodnosti tohoto okruhu námitek, značně snížil svou šanci na procesní úspěch, neboť soud za něho nemohl domýšlet další argumenty.

27. Městský soud se tak mohl věnovat žalobcem uváděným skutečnostem bohužel pouze v míře obecnosti, v jaké je sám žalobce vznesl (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 10. 2015, čj. 6 Afs 9/2015 - 31). Zdejší soud připomíná, že pokud žalobce v žalobních bodech neprezentuje dostatečně konkrétní názorovou oponenturu vedoucí ke zpochybnění závěrů správního orgánu, nemusí pak soud hledat způsob pro alternativní a originální vyjádření závěrů, k nimž již správně dospěl správní orgán (podrobněji srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 11. 2014, čj. 6 As 54/2013 - 128). Soud tedy s přihlédnutím k naposledy uvedeným judikatorním východiskům za dané situace uzavírá, že se ztotožnil s argumentací, kterou již dříve, v návaznosti na žalobcovy odvolací námitky, uvedl žalovaný v odůvodnění Napadeného rozhodnutí, neboť žalobní námitky se ve všem podstatném překrývají s žalobcem uplatněnými odvolacími námitkami.
28. V logice uspořádání vznesených žalobních bodů soud předně přistoupil k vypořádání námitek uplatněných pod **druhým žalobním bodem**, jimiž žalobce s odkazem na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 10. 2016, čj. 1 A 96/2015 - 38, poukazoval na to, že sdílená přeprava (ridesharing) realizovaná prostřednictvím softwarové aplikace UberPop v Praze nebyla zákonným způsobem omezena. Žalobce přitom pro případ, že by soud dospěl k názoru, že se o sdílenou přepravu v projednávané věci nejednalo, soud v podané žalobě vybízel, aby žalobcem poskytnutou placenou přepravu *in eventum* posoudil jako tzv. smluvní přepravu v režimu ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, u níž nejsou Napadeným rozhodnutím vytýkané nedostatky ve výbavě vozidla taxislužby relevantní. Žalobní argumentaci pak v rámci tohoto námitkového okruhu žalobce doplnil rozsáhlým rozбором povahy smlouvy o přepravě uzavřené mezi cestujícími a dopravcem za zprostředkování společností Uber ve prospěch žalobce jako dopravce a rovněž zevrubným popisem průběhu kontraktačního procesu.
29. Ustanovení článku 56 věty první Smlouvy o fungování Evropské unie stanoví, že podle následujících ustanovení (o volném pohybu služeb, pozn. soudu) jsou zakázána omezení volného pohybu služeb uvnitř Evropské unie pro státní příslušníky členských států, kteří jsou usazeni v jiném členském státě, než se nachází příjemce služeb.
30. Ve článku 58 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie se uvádí, že volný pohyb služeb v oblasti dopravy je upraven ustanoveními hlavy o dopravě.
31. Podle článku 2 odstavce 2 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu, se tato směrnice o volném pohybu služeb nevztahuje na služby v oblasti dopravy, včetně přístavních služeb, spadající do oblasti působnosti hlavy V smlouvy o fungování Evropské unie.
32. V ustanovení § 1 odst. 1 zákona o silniční dopravě se uvádí, že tento zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku. Podle odstavce 4 téhož ustanovení zákona o silniční dopravě se pak tento zákon nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby - provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu.
33. Zákon o silniční dopravě upravuje rovněž podmínky poskytování taxislužby, za niž podle § 2 odst. 9 považuje osobní dopravu 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.

34. Z ustanovení § 21 odst. 3 písm. c) a d) zákona o silniční dopravě se podává, že dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je mimo jiné povinen zajistit, aby při nabízení nebo poskytování přepravy, včetně činností s tím souvisejících, vozidlo taxislužby bylo viditelně a čitelně označeno střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně, resp. 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 a bylo vybaveno rovněž měřicí sestavou taxamtru splňující požadavky zvláštního právního předpisu, jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna.
35. Podle ustanovení § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě platí, že dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 100 000 Kč dopravci, který nemá řádně označené vozidlo, a z § 35 odst. 2 písm. n) zákona o silniční dopravě se podává, že *„(d)oprávněný úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 500 000 Kč dopravci, který v rozporu s § 21 odst. 3 písm. d) nezajistí, aby vozidlo taxislužby bylo vybaveno taxametrem, knihou taxamtru a záznamy o přepravě z právě probíhajícího dne nebo záznamem o přepravě z poslední poskytnuté přepravy, pokud v právě probíhajícím dni nebyla vozidlem taxislužby žádná přeprava uskutečněna“*.
36. Poukazoval-li žalobce v podané žalobě na závěry vyslovené v rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 26. 10. 2016, čj. 1 A 96/2015 - 38, je třeba připustit, že uvedený případ poskytl velmi inspirativní a instruktivní judikatorní rámec i pro nyní projednávanou věc, leč v opačném směru a logice argumentace, nežli žalobcem v rámci tohoto žalobního bodu sledovaném. Soud totiž nepřehlédl, že tento žalobcem akcentovaný rozsudek byl v rámci kasačního přezkumu zrušen a vrácen Městskému soudu v Praze k novému projednání, a to včetně závazného, byť jen rámcově formulovaného právního názoru Nejvyššího správního soudu, jenž zdejší soud považuje za velmi užitečné zmínit (viz následující bod), neboť předsazuje směr úvah, jimiž se v rámci vypořádání tohoto žalobního bodu Městský soud v Praze ubíral.
37. Nejvyšší správní soud ve zrušovacím rozsudku ze dne 31. 10. 2017, čj. 9 As 291/2016 - 136, zaujal výmluvné stanovisko, že *„(p)řeprava osob uskutečněná řidiči, kteří používají aplikaci UberPOP, se neodehrává v právním vakuu. Jakkoliv využívají moderní technologická řešení a alternativní ekonomické formy, neznamená to automaticky, že jejich činnost nepodléhá žádným pravidlům. Při aplikaci práva je třeba vycházet z aktuálního právního rámce a konkrétní situaci hodnotit jeho optikou, nikoli naopak.“* Tentýž soud pak pokračoval tím, že správnímu soudu rozhodujícímu o správní žalobě načrtl způsob a cestu, kterou by se měly ubírat jeho úvahy tak, že *„(m)ěstský 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.“* (podtržený text zvýrazněn soudem)
38. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě (prostřednictvím odkazu na stanovisko generálního advokáta Macieje Szpunara ve věci C - 434/15) správně reflektoval, že právní rozměr

projednávané věci neunikl pozornosti SDEU, jenž se v minulosti opakovaně zabýval jinými obdobnými případy souvisejícími s využíváním aplikace Uber.

39. SDEU v bodech 33 až 49 rozsudku ze dne 20. 12. 2017 ve věci C - 434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL*, sice samotnou zprostředkovatelskou službu definičně vymezil jako „spočívající ve zprostředkování kontaktu mezi neprofesionálním řidičem používajícím vlastní vozidlo a osobou, která se potřebuje přemístit po území města“, nicméně uzavřel, že „je v zásadě službou odlišnou od přepravní služby, spočívající ve fyzickém aktu přemísťování osob nebo zboží z jednoho místa na druhé prostřednictvím vozidla.“ SDEU rovněž uvedl, že „každá z těchto služeb sama o sobě může být spojena s různými směrniciemi nebo ustanovení Smlouvy o FEU týkajícími se volného pohybu služeb...“. Závěrem pak SDEU v citovaném rozsudku konstatoval s vysokou relevancí pro projednávanou věc, že „(p)odstatou první a druhé otázky předkládajícího soudu, kterými je třeba se zabývat společně, je, zda článek 56 SFEU, ve spojení s čl. 58 odst. 1 SFEU, jakož i čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123 a čl. 1 bod 2 směrnice 98/34, na který odkazuje čl. 2 písm. a) směrnice 2000/31, musí být vykládány v tom smyslu, že taková zprostředkovatelská služba, jako je služba dotčená v původním řízení, umožňující pomocí aplikace pro chytré telefony za úplatu zprostředkovat kontakt mezi neprofesionálními řidiči používajícími vlastní vozidlo a osobami, které se potřebují přemístit po území města, musí být považována za „službu v oblasti dopravy“ ve smyslu čl. 58 odst. 1 SFEU, a tudíž vyloučenou z působnosti článku 56 SFEU, směrnice 2006/123 a směrnice 2000/31, nebo naopak, zda tato služba spadá pod článek 56 SFEU a směrnice 2006/123 a 2000/31 (bod 33. citovaného rozsudku, pozn. soudu) V tomto ohledu z informací, které má Soudní dvůr k dispozici, vyplývá, že zprostředkovatelská služba společnosti Uber spočívá na výběru neprofesionálních řidičů využívajících vlastní vozidla, jimž tato společnost poskytuje aplikaci, bez níž by ti řidiči neposkytovali přepravní služby, a osoby, které se potřebují přemístit po území města, by nevyužily služeb uvedených řidičů. Společnost Uber má navíc rozhodující vliv na podmínky služeb poskytovaných takovými řidiči. Pokud jde o posledně uvedený aspekt, zdá se zejména, že Uber prostřednictvím stejnojmenné aplikace stanovuje přinejmenším maximální cenu přepravy, že tuto cenu od zákazníků inkasuje, aby z ní následně část vyplatila neprofesionálnímu řidiči vozidla, a že vykonává určitou kontrolu kvality vozidel a jejich řidičů, jakož i chování posledně uvedených, která může případně vést k jejich vyloučení. (bod 39. citovaného rozsudku, pozn. soudu) Tato zprostředkovatelská služba tedy musí být považována za nedílnou součást komplexní služby, jejíž hlavní složkou je přepravní služba, a tudíž odpovídá nikoliv kvalifikaci „služba informační společnosti“ ve smyslu čl. 1 bodu 2 směrnice 98/34, na který odkazuje čl. 2 písm. a) směrnice 2000/31, nýbrž kvalifikaci „služba v oblasti dopravy“ ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123.“ (bod 40. citovaného rozsudku).
40. SDEU tedy v uvedeném rozsudku potvrdil, že přepravní služby zprostředkované společností Uber nepatří pod rozsah článku 56 Smlouvy o fungování Evropské unie, kde se uplatňuje zásada volného pohybu služeb, nýbrž spadají do režimu článku 58 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Zejména pro tyto důvody SDEU dospěl k závěru, že „za současného stavu unijního práva přísluší členským státům upravit podmínky pro poskytování takové zprostředkovatelské služby, jako je služba dotčená ve věci v původním řízení...“ (bod 47. citovaného rozsudku, pozn. soudu). Soud k tomuto závěru přitom poznamenává, že z uvedeného rozsudku SDEU jednoznačně vyplývá, že splňuje-li žalobcem poskytnutá přepravní služba navázaná na předchozí zprostředkování přes aplikaci UberBlack parametry výkonu taxislužby zákona o silniční dopravě, nebrání právo EU použití těchto vnitrostátních předpisů na projednávanou věc.

41. Soud tedy se zřetelem k závěrům vysloveným v uvedeném rozsudku SDEU podotýká, že služba UberBlack se stejně jako služba UberPop skládá ze dvou činností (částí), a to ze zprostředkování dopravy, které probíhá elektronicky na dálku pomocí mobilní aplikace, jež je následováno samotnou dopravou poskytovanou jednotlivými řidiči. Tyto dvě činnosti přitom od sebe nelze oddělit, neboť navázání/zprostředkování kontaktu mezi řidičem a cestujícím není samostatnou činností, ani vedlejší činností, když bez této elektronické zprostředkovací platformy by nebylo ani přepravní služby, resp. bez pevného navázání přepravní služby na samotné zprostředkování takto organizované přepravy by nebylo ani odpovídající poptávky zákazníka. Provozovatel monoliticky konstruované zprostředkovatelské aplikace a přepravní služby UberBlack/UberPop přitom kontroluje veškeré důležité prvky dopravy cestujícího – tj. cenu za přepravu, za dopravce obeznamuje cestujícího s odhadem jízdného, provádí rozpis jízdného i fakturaci a ve všem podstatném komunikuje namísto dopravce se zákazníkem, ovlivňuje motivaci řidičů i motivaci cestujících, jakož i požadavky na řidiče a jejich vozidla. To vše je, podle názoru soudu, důkazem o velmi propracovaném a systematickém zasahování organizátora samotné přepravní služby odlišného od dopravce do přepravy vozidly jednotlivých řidičů včetně žalobce, kteří jsou tak pouze vykonavateli mezi jinými osobami smluvených jízd k požadavku zákazníka a zcela bez ohledu na přepravní potřeby samotného dopravce. Dopravce tak ani nemůže vystupovat v roli třetího, jenž získává ze smluvního vztahu uzavřeného mezi třetími osobami (čili cestujícím a organizátorem přepravy) toliko prospěch, nýbrž rovněž toho, kdo je zároveň obtěžkán povinností uskutečnění samotné přepravy namísto organizátora/zprostředkovatele této přepravy. V tomto směru se tedy soud plně ztotožňuje se stanoviskem žalovaného uvedeným v odůvodnění Napadeného rozhodnutí a spolu s ním je přesvědčen, že aplikace Uber toliko s cílem provozní úspory přebírá roli dispečinku v organizaci přepravy vozy taxislužby spolupracujících dopravců s tím, že živého dispečera nahrazuje automatizovaný softwarový systém, který distribuuje konkrétní požadavky poptávajících zákazníků po přepravní službě mezi nasmlouvané dopravce za úplatu odpovídající předem stanovené cenové představě nabízející smluvní strany (čili samotným zprostředkovatelem a organizátorem přepravy), vyjádřené před jízdou předmětným odhadem ceny, a po jízdě fakturaci samotného jízdného podle skutečných podmínek parametricky cenotvorně ovlivňujících výslednou cenu. Soud tedy neshledal, že by se v projednávaném případě vyskytovaly jakékoliv prvky tzv. sdílené spolujízdy, ať již založené na alespoň částečném sdílení trasy řidiče (a provozovatele) vozidla a potencionálního cestujícího, nebo na sdílení samotného vozidla, které je po určitá časová období volně k dispozici cestujícím (a řidičům), v obou uvedených případech s evidentním cílem rozdělit si náklady vznikající v souvislosti s potřebou přepravy osob z místa na místo. Naopak v projednávané věci se jeví jako zcela zřejmé, že žalobce jako dopravce a řidič poskytoval po elektronicky proběhlém zprostředkování společností Uber samotnou přepravní službu pro zákazníky, a to zcela dle jejich přepravní potřeby, čili bez ohledu na přepravní potřebu samotného žalobce, přičemž tak činil za úplatu.
42. Soud se dále zabýval otázkou, nakolik lze uvedené závěry vycházející mj. i z citovaného rozhodnutí SDEU, aplikovat rovněž na případ, kdy je předmětem nyní posuzované věci posouzení zákonnosti rozhodnutí správních orgánů o vině a sankci za správní delikt, resp. trestní obvinění ve smyslu čl. 6 odst. 1 Úmluvy. Soud přitom nemohl přehlédnout, že SDEU v rozsudku ze dne 10. 4. 2018 ve věci C-320/16, *Uber France SAS*, potvrdil, že shora uvedená východiska musí být aplikována rovněž v řízeních trestní povahy. V naposledy označeném případě byly předmětem posuzování ze strany SDEU okolnosti týkající se

tvrzeného protiprávního organizování systému zprostředkování kontaktu mezi neprofesionálními řidiči používajícími vlastní vozidlo a osobami, kteří se chtějí přemístit po území města. Rovněž v tomto případě, kdy společnost Uber France SAS poskytovala pomocí aplikace pro chytré telefony službu UberPop pro zprostředkování příslušného kontaktu mezi nabízejícími a poptávajícími, SDEU rozhodl s prakticky totožnou právní argumentací o spojitosti služby zprostředkování s návazným a neoddělitelným poskytnutím dopravní služby. Dospěl přitom k závěru, že trestněprávní ustanovení právních předpisů vnitrostátního práva členského státu Evropské unie lze uplatnit i na situaci „organizování systému zprostředkování kontaktu mezi zákazníky a osobami, které za úplatu poskytují služby silniční přepravy osob vozidly s méně než deseti místy, aniž mají k tomuto účelu povolení,“ když tato „...se vztahuje na zprostředkovatelskou službu poskytovanou pomocí aplikace pro chytré telefony, která je nedílnou součástí komplexní služby, jejíž hlavní složkou je přepravní služba.“ SDEU tak v uvedené věci výslovně připustil možnost aplikace sankčních ustanovení vnitrostátního práva pro situace, v nichž samotné přepravní jízdy předchází zprostředkování pomocí elektronické aplikace (v projednávaném případě aplikace Uber Black). Soud se přitom se závěry vyslovenými v uvedeném rozsudku ztotožňuje, neshledává důvodu se od nich v nyní posuzované věci jakkoli odchylovat a pro větší stručnost na ně v plném rozsahu odkazuje.

43. Soud tedy se zřetelem ke shora představeným právním a judikatorním východiskům dává zcela za pravdu žalovanému, který v Napadeném rozhodnutí (str. 6) v souladu se závěry vyplývajícími z popsané rozhodovací praxe SDEU vyloučil charakter žalobcem poskytované přepravní služby jako spolujízdy, když tou se „...obecně rozumí sdílení společné jízdy, tj. skutečnost, že má řidič určený přesný start a cíl trasy, kam cestuje za osobním účelem a pokud má volné místo ve vozidle, nabídne jej za úplatu někomu dalšímu, kdo s ním sdílí stejnou trasu nebo její část za účelem snížení cestovních nákladů. Služby společnosti Uber jsou založeny na pouhé poptávce po straně cestujících, kterým je pomocí mobilní aplikace přiřazen řidič, kterému je cestujícím určena trasa přepravy. Úkolem řidiče, který jezdí pro aplikaci společnosti Uber, je přepravit osoby z výchozího do cílového místa, které si určí sami cestující, aniž by řidič sdílel stejnou trasu za vlastním účelem.“ S tímto hodnocením se zdejší soud naprosto ztotožňuje. Ani soud totiž neshledal v žalobcem poskytnuté přepravě charakteristiky typické pro spolujízdu, umožňující oboustranné snížení nákladů na přepravu realizací jízdy s řidičem, s nímž zájemce o přepravu nejčastěji sdílí trasu, či alespoň její část. Samotný technologicky vyspělejší způsob zprostředkování přepravy by bylo lze tedy dle názoru soudu možno považovat za nikoliv spojený s přepravní službou toliko pro případ, pokud by použitá elektronická aplikace pouze propojovala nabídku a poptávku přepravovaných a přepravujících osob bez dalšího zasahování, natož pak organizace přepravy těchto osob, tudíž by nepřesahovala rámec fungování jen jakési zprostředkovatelské platformy pro zajištění prostředí pro časově i jinak propojené potřeby. Tak tomu v projednávaném případě ovšem zcela zjevně nebylo.
44. Soud pro úplnost podotýká, že v posuzované věci je nadto (oproti případům řešeným SDEU týkajících se „neprofesionálních řidičů“) třeba žalobci přičíst k tíži okolnost, že žalobce je zároveň profesionálním řidičem, osobou provozující koncesovanou živnost silniční motorová doprava osobní – provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče. Tento aspekt totiž v projednávané věci dále prohlubuje výdělečný charakter takto žalobcem poskytované přepravy ve vozidle taxislužby, byť je zásadně organizována za použití elektronického rozhraní třetí osobou (prostřednictvím aplikace UberBlack), a naopak rozptyluje jakékoliv eventuální pochybnosti ohledně nevýdělečného

sdílení nákladů na takto žalobcem prováděnou přepravu. Soud nepochyboval o tom, že žalobce si touto cestou pouze vhodně doplňoval zákaznické portfolio pro jím poskytovanou přepravu, a to prostřednictvím vozidla jinak evidovaného jako vozidlo taxislužby. Soud se tedy ztotožňuje se žalovaným, že přepravu žalobce prováděl jako provozovatel taxislužby. Tomu, že si byl žalobce vědom svých povinností provozovatele taxislužby, pak nasvědčuje i skutečnost, že žalobce je jako profesionální dopravce držitelem platného oprávnění k podnikání v taxislužbě, je držitelem průkazu řidiče taxislužby, i platného osvědčení o úspěšně vykonané zkoušce z místopisu.

45. Soud se tedy s ohledem na shora vyložené důvody nepřiklonil k žalobním námitkám, dle nichž žalobcem v projednávané věci poskytnutá přeprava nebyla zákonným způsobem omezena. Naopak soud dospěl k závěru, že nebyla-li žalobcem poskytnutá přeprava spolujízdou, nýbrž představovala úplatně poskytnutou přepravní službu povahy taxislužby, v níž úlohu dispečinku plnila aplikace organizátora celého systému přepravy UberBlack, musela z povahy věci podléhat zákonné úpravě taxislužby tak, jak ji pro všechny dopravce jednotně stanovil zákon o silniční dopravě. Ostatně v této souvislosti kromě již shora zmíněných rozhodnutí SDEU soud ilustrativně poukazuje např. i na rozsudek londýnského Odvolacího soudu (*Court of Appeal*) ze dne 19. 12. 2018 ve věci č. A2/2017/3467 *Uber B. V. a spol. v. Ayseen Aslam a spol.* Rovněž v této kauze britský soud dovodil, že s ohledem na charakter poskytovaných služeb obdobné povahy, jako v nyní projednávané věci, byl pro společnost Uber B. V. rozhodný relevantní regulační rámec stanovený londýnským zákonem *the Private Hire Vehicles Act 1998*, který předpokládal pro jejich poskytování na území Londýna licenci k nabízení přepravních služeb, jakož i další povolení pro řidiče taxislužby pracující pro takového nabízejícího. Londýnský Odvolací soud tak nevyňal společnost Uber B. V. z dosahu zákonné regulace provozovatelů londýnské taxislužby, a naopak výslovně deklaroval, že používání softwarové aplikace ze stran desítek tisíc dopravců pouze zastíralo skutečný charakter jí poskytovaných služeb tím, že „*přispívala k atmosféře šíření mýtů a vyumělkovanosti*“. Jinými slovy vyjádřeno, rovněž britský Odvolací soud rozkryl účelový charakter tamější žalobní argumentace společnosti Uber B. V., když tuto jako irelevantní neakceptoval a odvolatele neváhal zařadit mezi licencované subjekty, na něž se zákonná právní úprava rozhodně vztahovala.
46. K eventuálně formulované žalobní argumentaci k otázce možného posouzení žalobcem poskytnuté přepravy jako smluvní přepravy ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě tak soud nepovažoval za potřebné se podrobněji vyjadřovat, a to se zřetelem k výše jednoznačně učiněným závěrům ohledně charakteru žalobcem poskytnuté přepravní služby jako taxislužby, za níž bylo třeba považovat podle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě osobní dopravu pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče, byť tato taxislužba byla novátorským způsobem administrativně procesovaná prostřednictvím elektronického rozhraní provozovaného jinou osobou. Všechny tyto zákonné znaky taxislužby totiž byly v posuzovaném případě s ohledem na shora vyložené závěry nade vší pochybnost naplněny. Takto pojatou žalobní argumentaci žalobce stran údajně poskytované smluvní přepravy ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě již totiž soud z povahy věci co do svého potenciálního účinku zcela vyprázdnil shora vyloženým charakterem a parametry žalobcem poskytnuté přepravní služby jako taxislužby, nikoliv jako smluvní přepravy ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, a její další zhodnocení soudem by tudíž již nemohlo z pohledu posouzení zákonnosti Napadeného

rozhodnutí ničeho změnit. V tomto směru soud tedy uzavřel, že se s touto argumentací neztotožnil.

47. Soud v této souvislosti pro úplnost podotýká, že Nejvyšší správní soud konstantně judikuje, že povinnost orgánů veřejné moci svá rozhodnutí řádně odůvodnit nelze interpretovat jako požadavek na detailní odpověď na každou námitku. Soud či správní orgán může na určitou námitku reagovat i tak, že v odůvodnění svého rozhodnutí prezentuje od názoru účastníka řízení odlišný názor, který přesvědčivě zdůvodní, tím se s námitkami účastníka řízení vždy – minimálně *implicite* – vypořádá. Absence odpovědi na ten či onen argument v odůvodnění tak bez dalšího nezpůsobuje nezákonnost rozhodnutí či dokonce jeho nepřezkoumatelnost. Podstatné je, aby se orgán veřejné moci vypořádal se všemi základními námitkami účastníka řízení (srov. např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 28. 5. 2009, čj. 9 Afs 70/2008 - 13, ze dne 28. 5. 2009, čj. 9 Afs 70/2008 - 13, a ze dne 21. 12. 2011, čj. 4 Ads 58/2011 - 72, či usnesení Ústavního soudu ze dne 18. 11. 2011, sp. zn. II. ÚS 2774/09, a ze dne 11. 3. 2010, sp. zn. II. ÚS 609/1). Není proto nepřezkoumatelným rozhodnutí, v jehož odůvodnění orgán veřejné moci prezentuje od názoru účastníka řízení odlišný názor, který přesvědčivě zdůvodní, a toto zdůvodnění poskytuje dostatečnou oporu výroku rozhodnutí (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 12. 2. 2009, sp. zn. III. ÚS 989/08). Soud proto nebyl za této situace s ohledem na shora uvedené závěry povinen vypořádat se se všemi dílčími subnámitkami týkajícími se především kontraktačního procesu ve vztahu ke smlouvě o přepravě dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, neboť jejich posouzení by nebylo způsobilé na výše vyložených závěrech ničeho změnit.
48. Soud tedy námitky vznesené žalobcem pod druhým okruhem žalobních bodů neshledal z vyložených důvodů opodstatněnými.
49. Přisvědčit pak soud nemohl žalobci ani v námitkách uvedených pod **prvním žalobním bodem**, jimiž žalobce zpochybňoval zákonnost kontroly provedené kontrolním orgánem v souvislosti s tím, že část kontrolních úkonů byla realizována osobami, které nebyly k provedení kontroly pověřeny.
50. I k tomuto okruhu žalobních námitek soud s odkazem na dříve uvedené předesílá, že se žalobce fakticky omezil na pouhou recepci korespondující odvolací námitky do podané žaloby, aniž by jakkoli reagoval na závěry, ke kterým dospěl žalovaný k identické námitce v Napadeném rozhodnutí, a reflektoval, že žalovaný předmětné námitky vypořádal a zdůvodnil závěr o jejich neopodstatněnosti. I v tomto případě tak platí, že žalobce prostým přejmutím dané odvolací námitky značně snížil svou šanci na procesní úspěch, neboť soud za něj nemohl domýšlet další argumenty. Soud se tak touto námitkou zabýval v rozsahu a způsobem odpovídajícím závěrům vyplývajícím z rozsudků Nejvyššího správního soudu čj. 6 Afs 9/2015 - 31 a čj. 6 As 54/2013 - 128.
51. Zdejší soud na rozdíl od žalobce neshledává nezákonným postup, v rámci něhož si cestující, paní K. N. a pan P. L., před samotným zahájením kontroly objednali a následně absolvovali předmětnou kontrolní jízdu, přičemž poznatky z ní zachycené v oznámení o poskytnuté přepravě byly využity jako jeden z podkladů pro vlastní zahájení kontroly a pro kontrolní zjištění.
52. Správní soudy v minulosti k uvedené problematice nesčetněkrát (na půdorysu obdobné argumentace) judikovaly, že kontrolní řád umožňuje, aby ke kontrole byly přizvány fyzické osoby, prostřednictvím kterých lze opatřit podklady již před zahájením kontroly.

Dle § 3 odst. 1 kontrolního řádu totiž kontrolní orgán může provádět před zahájením kontroly úkony, jejichž účelem je opatření podkladů pro posouzení, zda zahájit kontrolu. Dle odst. 2 téhož ustanovení pak platí, že pokud navazuje na tyto úkony kontrola, mohou sloužit skutečnosti takto získané jako podklad pro kontrolní zjištění. Kontrolní řád pak v § 6 umožňuje kontrolnímu orgánu přizvat k účasti na kontrole v zájmu dosažení jejího účelu fyzickou osobu, které vystaví pověření a poučí ji o jejích právech a povinnostech při účasti na kontrole. Dle § 6 odst. 3 kontrolního řádu se práva a povinnosti kontrolované osoby a povinné osoby vůči přizvané osobě řídí přiměřeně ustanoveními tohoto zákona o právech a povinnostech kontrolované osoby a povinné osoby vůči kontrolujícímu.

53. V této souvislosti soud poukazuje rovněž na relevantní doktrinální závěry, dle nichž „na rozdíl od předcházející právní úpravy zákon o kontrole obsahuje i ustanovení, které upravuje činnost kontrolního orgánu před zahájením samotné kontroly. Pravděpodobně pro zdůraznění povahy tohoto ustanovení je zařazeno v samostatné Hlavě II s názvem kopírující název samotného ustanovení § 3 KŘ, a to úkony předcházející kontrole, a je zařazeno před samostatnou hlavou upravující průběh samotné kontroly. Jak vyplývá z důvodové zprávy ke kontrolnímu řádu, zpracovatel zákona o kontrole se nechal inspirovat dosavadní praxí kontrolních orgánů a jejich činností upravenou v jednotlivých zvláštních právních předpisech, která ve formě monitoringu, ověřování podnětů, kontrolních nákupů a dalších úkonů předcházela nebo mohla předcházet samotné kontrole. Z důvodu zajištění právní jistoty kontrolovaných osob, ale i úkonů samotných kontrolujících, respektive kontrolních orgánů, zpracovatel zákona o kontrole vymezil v zákoně o kontrole toto ustanovení...“ (srov. VETEŠNÍK, Pavel. § 3 [Úkony předcházející kontrole], in: JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel, LIBOSVÁR, Ondřej. *Zákon o kontrole*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014, s. 35., ISBN 978-80-7400-271-7).
54. Kontrolní řád i podle závěrů recentního rozsudku Nejvyššího správního soudu v obdobné věci ze dne 20. 6. 2019, čj. 5 As 245/2018 - 30, výslovně umožňuje využít přizvanou osobu k jednotlivému kontrolnímu úkonu (k účasti na kontrole, tedy i okamžiku faktického zahájení), tj. nikoli k jejímu celkovému provedení. Přitom stanoví, že se tak může stát za podmínky, že k tomu dochází v zájmu dosažení účelu kontroly (§ 6 odst. 1). Pokud by se přizvané osoby mohly kontroly účastnit pouze v přítomnosti kontrolující osoby, která by, jak se domnívá žalobce, jako jediná mohla kontrolu zahájit, tento zákonný institut, resp. jeho účel by byl zcela vyprázdněn; přizvané osoby by bez účasti kontrolní osoby nemohly provádět např. kontrolní nákupy, což je jedna ze stěžejních funkcí, pro které tento institut zákonodárce vložil do kontrolního řádu. Kontrolní orgány samozřejmě nemohou k různým kontrolám přibírat osoby dle jejich libosti. Takové jednání by naráželo na zásadu, dle níž správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena (§ 2 odst. 2 správního řádu). Rozhodnutí, zda a jaké osoby, k jakým úkonům v rámci kontrolní činnosti, budou ke kontrole přizvány, závisí tedy na správním uvážení kontrolního orgánu. Nepominutelným požadavkem tedy je, aby účast přizvané osoby byla potřebná k dosažení účelu kontroly. V posuzované kauze šlo hlavně o to, aby prvotní úkony kontroly nebyly prozrazeny [viz např. JEMELKA, Luboš, VETEŠNÍK, Pavel, LIBOSVÁR, Ondřej. *Zákon o kontrole*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2014, s. 35., ISBN 978-80-7400-271-7, komentář k § 6 a k § 8 písm. b)], jinak by kontrola postrádala smysl (bylo by ohroženo zjištění skutečného stavu věci ve smyslu § 3 správního řádu). Žalobce jako dopravce by neměl vědět, že probíhá „kontrolní“ jízda (resp. kontrolní nákup služby přepravy). Proto je zde legitimní potřeba, aby tyto úkony prováděly osoby,

kteřé kontrolovaný nemohl znát z vlastní činnosti, tzn. přizvané osoby (§ 6 kontrolního řádu), nikoliv jemu potenciálně známé osoby kontrolující (§ 4 kontrolního řádu).

55. Správní soudy tedy konstantně judikují, že přizvaná osoba může vykonávat jednotlivé kontrolní úkony bez účasti kontrolujícího, je-li to potřebné k dosažení účelu kontroly (viz např. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 5. 2018, čj. 8 As 35/2018 - 52, ze dne 18. 7. 2018, čj. 10 As 162/2018 - 30, ze dne 26. 7. 2018, čj. 10 As 25/2018 - 50, ze dne 16. 8. 2018, čj. 1 As 175/2018 - 25, ze dne 21. 8. 2018, čj. 2 As 128/2018 - 36, ze dne 12. 9. 2018, čj. 9 As 172/2018 - 29, či ze dne 9. 1. 2019, čj. 2 As 127/2019 - 42). Uvedené závěry přitom obstály rovněž v řízení o ústavní stížnosti (srov. např. usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 3. 2019, sp. zn. III. ÚS 515/19). Soud přitom neshledal důvodu se v nyní řešeném případě od takto dříve vyslovených závěrů, s nimiž se ztotožňuje a na které pro větší stručnost na tomto místě v plném rozsahu odkazuje, jakkoliv odchytil, neboť se jedná o skutkově obdobnou situaci. Lze rovněž odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 As 254/2016 ze dne 26. 10. 2016, kde se uvádí, že „*skutečná kontrola má význam a smysl pouze tehdy, pokud se minimalizuje riziko manipulace s objektem kontroly, to mimo jiné znamená, že řidič (případně dopravce v jedné osobě) by neměl vědět; že právě přepravuje kontrolní pracovníky a že právě probíhá kontrolní jízda*“). Tohoto oprávnění v předmětném případě kontrolní orgán využil, a to právě pro dosažení účelu kontroly.
56. Praxe, kdy kontrolní jízdu provedou externí pracovníci a jimi získané informace jsou použity ve správním řízení s osobou, jíž je porušení právních předpisů kladeno za vinu, je dle přesvědčení zcela v souladu se zájmem na dostatečném zjištění skutkového stavu věci. Tímto postupem nemůže dojít k upírání práv kontrolované osoby, neboť tato může namítat obsah záznamu z kontrolní jízdy prakticky v totožném rozsahu, jako kdyby namítala obsah svědecké výpovědi v jakémkoli jiném řízení, kde by současně svědecká výpověď rovněž sloužila jako důkaz ke zjištění skutkového děje. Žalobce může svá práva účinně hájit jak podáním námitek, tak následně v rámci správního řízení, v případném odvolání a poté žalobě proti rozhodnutí o spáchaném přestupku. Účelem pověření přizvané osoby je toliko osvědčení faktického průběhu kontroly. Přizvané osoby přitom vyjma faktického provedení jízdy, tedy logicky i zahájením kontrolní jízdy, žádné další činnosti nevykonávají (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 6. 2019, čj. 5 As 245/2018 - 30).
57. Žalobci tedy nelze přisvědčit v tom, že by snad byl v daném ohledu postup kontrolního orgánu, resp. správního orgánu prvního stupně z toho důvodu, že cestující na pokyn kontrolního orgánu fakticky realizovali kontrolní jízdu, zatížen vadou, pro kterou by nemohlo Napadené rozhodnutí ve spojení s Prvostupňovým rozhodnutím obstát. Z uvedených důvodů pak neobstojí ani související námitky žalobce poukazující na porušení pravidel vyplývajících ze zásady enumerativnosti veřejných pretenzí v souvislosti s žalobcem tvrzeným „privatizováním části kontrolní činnosti“, doplněné o poukazy na rozhodovací praxi Ústavního soudu.
58. Pokud jde o žalobcem namítaný nedostatek pověření přizvaných osob, správní soudy ustáleně judikují, že, kontrolní řád vyžaduje písemnou formu pověření k jednotlivé kontrole [§ 4 odst. 3 písm. a) kontrolního řádu], avšak ve vztahu k osobě, která provádí samotnou kontrolu, nikoliv ve vztahu k přizvané osobě. Dle Nejvyššího správního soudu nicméně musí mít i pověření přizvané osoby písemnou formu, avšak nelze požadovat, aby každé takové pověření přizvané osoby bylo vyhotoveno pro konkrétní kontrolu, která se koná jen na určitém místě v určitý čas a míří na konkrétní osobu kontrolovaného a jeho

vozidlo. Takto exaktně ostatně ani nelze předvídat parametry plánované kontroly na úseku silniční dopravy, a to zejména jde-li o kontrolu řidičů typu žalobce, kteří nabízejí a provozují dopravu přes mobilní aplikace typu UberBlack (srov. závěry vyslovené v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 26. 7. 2018, čj. 10 As 25/2018 - 50).

59. Ze spisu vyplývá, že kontrolu činnosti žalobce (poskytované přepravní služby) provedl Magistrát hlavního města Prahy jakožto správní orgán. Není přitom sporu o tom, že kontrolující osoba byla k výkonu kontroly řádně pověřena v souladu s § 4 kontrolního řádu. Žalobce svou žalobní argumentaci opřel o názor, že kontrolu (zčásti) provedly fyzické osoby (přizvané osoby) s nedostatkem oprávnění ke kontrole (tedy písemného pověření). Z okolností je však dle soudu nepochybné, že tyto fyzické osoby jednaly za správní orgán prvního stupně a k tomuto jednání byly správním orgánem prvního stupně materiálně pověřeny, jak ostatně potvrdily následně v rámci provedených svědeckých výpovědí. Je tak zřejmé, že i takto provedené úkony jsou přičitatelné správnímu orgánu prvního stupně. Pokud by tedy snad správní orgán prvního stupně jako kontrolní orgán nebo žalovaný uvedený závěr zpochybňovali a tvrdili, že paní N. a pan L. neprováděli v postavení přizvaných osob kontrolní nákup (jízdu), soud zdůrazňuje, že v souladu s dříve uvedeným nepochyboval o tom, že by se se zřetelem k žalobcem namítaným skutkovým okolnostem mýlili. Soud nepochyboval o tom, že cestující v daném případě fakticky vystupovali v obdobné pozici, jako v jiných shora připomínaných případech řešených správními soudy.
60. Soud za této situace přistoupil k posouzení, zda by chybějící písemné pověření přizvaných osob bylo na daném skutkovém půdorysu způsobilé zatížit meritorní rozhodnutí vadou, pro kterou by nemohlo v soudním přezkumu obstát. Dospěl přitom k závěru, že i pokud by nebylo v projednávané věci před realizací samotného kontrolního nákupu vystaveno přizvaným osobám písemné pověření (soud ze správního spisu existenci takového písemného pověření nezjistil a žalovaný jeho existenci netvrdil ani neprokazoval), neměla by taková vada vliv na zákonnost kontroly, potažmo na zákonnost v projednávané věci vydaného meritorního rozhodnutí.
61. Soud především v tomto směru nepřehlédl, že žalobce v podané žalobě ani předtím v průběhu správního řízení netvrdil, zda a jakým konkrétním způsobem se měl nedostatek písemného pověření projevit v nezákonnosti meritorního rozhodnutí. Soud v tomto ohledu považuje za zásadní, že oznámení o přepravě a v něm zachycená skutková zjištění, jež byla jedním z podkladů pro navazující správní řízení, žalobce nijak věcně nezpochybňoval a nenamítal, že by přizvanými osobami zachycené skutkové poznatky odporovaly skutečnému stavu věci.
62. Z obsahu správního spisu je navíc evidentní, že osoby fakticky vystupující v procesní pozici přizvaných osob byly následně v navazujícím správním řízení vyslechnuty jako svědci a po řádném poučení vypovídaly o způsobu objednání jízdy, o jejím průběhu, o trase i o ceně za uskutečněnou jízdu, přičemž potvrdily skutečnosti uvedené v oznámení o poskytnuté přepravě. Žalobce pak ani proti zjištěním vyplývajícím ze svědeckých výpovědí obou cestujících v rámci navazujícího správního řízení nijak věcně nebrojil (z uvedeného důvodu, jakož i se zřetelem k tomu, že žalobce v souladu s dříve uvedeným ani věcně nezpochybňoval poznatky plynoucí z oznámení o přepravě vyhotoveného P. L., pak soud nepotřeboval za potřebné provádět žalobcem navrhované důkazy týkající se tvrzeného propojení P. L. se společností Taxi Praha s.r.o.). Pokud jde o zákonnost svědeckých výpovědí cestujících (v jednom případě zaměstnankyně správního orgánu prvního stupně),

zdejší soud pro úplnost připomíná závěry vyslovené v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 11. 2015, čj. 2 Afs 104/2005 - 81, podle kterého „(p)raxe, kdy kontrolní jízdu provedou externí pracovníci a jimi získané informace jsou použity ve správním řízení s osobou, již je porušení cenových předpisů kladeno za vinu, je (za předpokladu dodržení příslušných ustanovení správního řádu) v souladu se zájmem na dostatečném zjištění skutkového stavu věci. Informace získané touto cestou zásadně mohou být dostatečným podkladem pro uložení sankce podle zákona o cenách a obecně vzato je postup jejich získávání v souladu se základními principy správního řízení.... [J]e pak nedůvodná stěžovatelova námitka, že jediným důkazem o tom, že se údajně dopustil uvedeného jednání, jsou výpovědi zmíněných svědkyň, a že tudíž správní orgán rozhodoval na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu. I takovýto důkaz, není-li zpochybněn důkazy jinými, může být dostatečným podkladem pro zjištění skutkového stavu věci.“ Přestože se shora odkazovaný rozsudek týká porušení cenových předpisů, zdejší soud nevidí žádného důvodu, proč by jeho závěry neměly být použitelné i v posuzované věci. Svědecké výpovědi cestujících tak byly pořízeny v souladu se zákonem a jejich poznatky proto mohly být využity ve správním řízení. V daném případě je přitom kromě svědectví dvou svědků (cestujících) a jimi podepsaných oznámení o poskytnuté přepravě klíčovým podkladem i protokol o kontrole žalobce ze dne 25. 4. 2016, č. T/20162202/1/Kč, k němuž sice žalobce podal námitky, avšak ani v těchto námitkách podle zjištění soudu nerozporoval, že jízda byla provedena způsobem zachyceným v oznámeních o poskytnuté přepravě a následně pak v protokolech o výsledcích svědků.

63. Žalobce pak konečně ani nijak nezpochybňoval, že by se uvedené osoby skutečně formou realizace kontrolní jízdy podílely na výkonu kontrolní pravomoci kontrolního orgánu a nenamítal, že by uvedené osoby ve skutečnosti nebyly kontrolním orgánem k účasti na kontrole pověřeny. Právě naopak se ve svých námitkách fakticky omezil (vyjma námitek týkajících se povahy služby poskytované prostřednictvím aplikace Uber a námitky nepřiměřenosti uložené pokuty) toliko na poukaz na shora vypořádané námitky o tom, že část kontrolních úkonů předcházejících samotnému zahájení kontroly byla realizována osobami odlišnými od pracovníků kontrolního orgánu, tedy osobami, které nevystupovaly jako kontrolující osoby ve smyslu § 4 odst. 1 kontrolního řádu. Soud tak s ohledem na shora uvedené dospěl k závěru, že by procesní vada spočívající v nedostatku písemného pověření osob, které v posuzovaném případě vykonaly kontrolní jízdu v pozici přizvaných osob dle kontrolního řádu, neměla na daném skutkovém půdorysu z vyložených důvodů vliv na zákonnost meritorního rozhodnutí.
64. Ze všech výše uvedených důvodů soud nemohl přisvědčit ani námitkám vzneseným žalobcem pod prvním žalobním bodem
65. Konečně soud přistoupil k vypořádání **třetího žalobního bodu**, v jehož rámci se žalobce vymezil proti nepřiměřeně vyměřené pokutě s odkazem na pokuty udělované žalovaným v jiných případech.
66. Správní soudy ustáleně judikují, 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, čj. 6 A 25/2002 - 42, č. 906/2006 Sb. NSS). Úkolem soudu tak není nahradit správní orgán v jeho odborné kompetenci ani nahradit správní uvážení uvážením soudním, ale naopak posoudit, zda se správní orgán v napadeném rozhodnutí dostatečně vypořádal se zjištěným skutkovým stavem, resp. zda řádně a úplně zjistil skutkový stav řádným procesním postupem, a zda tam, kde se jeho

rozhodnutí opíralo o správní uvážení, nedošlo k vybočení z mezí a hledisek stanovených zákonem. Pokud jsou tyto předpoklady splněny, nemůže soud z těchto skutečností vyvozovat jiné nebo přímo opačné závěry. Tento závěr samozřejmě neznamená, že správní orgán rozhoduje v absolutní libovůli. I při volném správním uvážení je totiž správní orgán omezován principy platicími v moderním právním státě, a to zejména principem legitimního očekávání. Soudní přezkum správního uvážení je rozsahově omezen, a to v § 78 odst. 1 s. ř. s., který stanoví, že soud pro nezákonnost zruší napadené rozhodnutí správního orgánu tehdy, zjistí-li, že správní orgán překročil zákonem stanovené meze správního uvážení nebo toto uvážení zneužil (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 7. 2009, čj. 8 Afs 85/2007 - 54). Soud tedy při přezkoumávání rozhodnutí, jímž byla uložena pokuta za správní delikt, nehodnotí spravedlivost pokuty, nýbrž v souladu s pravidly přezkumu správního uvážení zkoumá toliko, zda byly splněny podmínky pro její uložení, zda správní orgán srozumitelně odůvodnil její výši zvolenou ze zákonného rozmezí a zda celkově dbal mezí správního uvážení stanovených mu zákonem (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 12. 2005, čj. 4 As 47/2004 - 87).

67. Z konstantní rozhodovací praxe Nejvyššího správního soudu v tomto směru konkrétněji plyne, že ukládání trestu je založeno na dvou základních principech – principu zákonnosti trestu a individualizace trestu. Uložení pokuty v mezích zákonných podmínek je součástí posouzení zákonnosti přezkoumávaného správního rozhodnutí (§ 78 odst. 1 s. ř. s.). Správní orgán se při ukládání trestu (tj. v tomto případě pokuty) musí výslovně zabývat všemi kritérii, která zákon stanovuje. V případě, že některé z kritérií stanovených zákonem není pro posouzení věci relevantní, má správní orgán povinnost se s takovým kritériem alespoň stručně vypořádat a odůvodnit jeho nepodstatnost (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2007, čj. 8 As 17/2006 - 78). Z judikatury Nejvyššího správního soudu přitom vyplývá, že při posuzování zákonnosti uložené sankce správní soud k žalobní námitce přezkoumá, zda správní orgán při stanovení výše sankce zohlednil všechna zákonem stanovená kritéria, zda jeho úvahy o výši pokuty jsou racionální, ucelené, koherentní a v souladu se zásadami logiky, zda správní orgán nevybočil z mezí správního uvážení nebo jej nezneužil, ale rovněž, zda uložená pokuta není likvidační [srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2010, čj. 1 As 9/2008-133, č. 2092/2010 Sb. NSS, nebo nálezy Ústavního soudu ze dne 13. 8. 2002, sp. zn. Pl. ÚS 3/02, č. 105/2002 Sb. ÚS, č. 405/2002 Sb., nebo ze dne 9. 3. 2004, sp. zn. Pl. ÚS 38/02, č. 36/2004 Sb. ÚS, č. 299/2004 Sb.].
68. Mezi hlediska individualizace trestu v dané věci patří zejména závažnost správního deliktu, význam chráněného zájmu, který byl správním deliktem dotčen, způsob spáchání správního deliktu, jeho následky a okolnosti, za nichž byl spáchán. Při posuzování konkrétní závažnosti správního deliktu není hlavním kritériem skutková podstata deliktu, nýbrž především intenzita skutkových okolností, s jakou došlo k porušení či ohrožení právem chráněných hodnot a zájmů v konkrétním případě (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 9. 2010, čj. 7 As 71/2010 - 97, č. 2209/2011 Sb. NSS). Soudní řád správní tedy umožňuje správnímu soudu zohlednit hledisko přiměřenosti jen v rámci posuzování individualizace trestu, tj. v situaci, kdy je správní soud podle § 78 odst. 2 s. ř. s. na návrh žalobce nadán pravomocí nahradit správní uvážení a výši uložené sankce moderovat a zároveň je správním orgánem uložená sankce zjevně nepřiměřená. Ani v takovém případě ale pro zásah do správního uvážení soudem nepostačí běžná nepřiměřenost, ale je nutné, aby nepřiměřenost dosáhla kvalitativně vyšší míry a byla

zjevně nepřiměřená (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2012, čj. 1 Afs 1/2012 - 36).

69. Nejvyšší správní soud navíc konstantně uvádí k účelu a odstrašujícím parametrům pokut udělovaných adresně podle zákona o silniční dopravě, např. v usnesení rozšířeného senátu ze dne 20. 4. 2010, čj. 1 As 9/2008 - 133, že „...*To samozřejmě neznamená, že by pokuta za jiné správní delikty měla ztratit cokoli z své účinnosti. Naopak, jak již připomněl předkládající senát, aby pokuta za jiný správní delikt naplnila svůj účel z hlediska individuální i generální prevence, musí být citelným zásahem do majetkové sféry pachatele. Odpovídající intenzita majetkové újmy bude v konkrétních případech záviset na řadě faktorů, v první řadě však na závažnosti spáchaného deliktu. Ta v sobě vždy zahrnuje jak typovou závažnost, kterou zákonodárce vyjádřil již rozpětím zákonné sazby pro uložení pokuty, tak individuální závažnost protiprávního jednání v konkrétním případě. V této souvislosti rozšířený senát Nejvyššího správního soudu konstatuje, že plně respektuje význam, který zákonodárce přisuzuje veřejným zájmům chráněným zákonem o silniční dopravě, jako je vedle bezpečnosti všech druhů silniční dopravy také zájem na jejich poctivém provozování. To platí zejména v případě taxislužby, čemuž odpovídá i relativně vyšší horní hranice pokuty (750 000 Kč) za správní delikty představující závažnější útoky proti tomuto zákonem chráněnému zájmu (viz § 35 odst. 3 zákona o silniční dopravě).*“
70. Soud při posuzování přiměřenosti žalobci uložené pokuty vyšel ze shora popsaných judikatorních východisek a podrobněji se zabýval výší žalobci udělené pokuty, tedy zejména s ohledem na povahu a závažnost přestupku. Přitom zcela sdílí hodnocení, které v rámci Napadeného rozhodnutí k téže odvolací námitce žalobce podrobně provedl žalovaný na str. 5 - 6 Napadeného rozhodnutí. Žalobce jako podnikatel v taxislužbě, tudíž osoba na rozdíl od prostého občana – nepodnikatele poučená, tím, že nevybavil své vozidlo, které bylo zároveň evidovaným vozidlem taxislužby, taxametrem, a že rezignoval na označení svého provozovaného vozidla jako vozidla taxislužby, a přitom zároveň vešel v neudržitelnou argumentaci, že poskytoval službu informační služby charakteru spolujízdy, zatížil tržní prostředí poměrně velmi závažnou distorzí, když nerespektoval charakter jím poskytovaných služeb. Podíl žalobce na předmětné tržní distorzi soud spatřuje především v klamání zákazníků o charakteru jím poskytované služby s tím, že žalobce, skryt pod rouškou zavádějící mediální kampaně společnosti skupiny Uber, narušoval zákonem o silniční dopravě stanovené podmínky pro provádění taxislužby, čímž vůči ostatním dopravcům podnikajícím v oblasti taxislužby získával neoprávněnou výhodu, podpořenou na jedné straně příznivě sníženými náklady, ať již za provozování, údržbu, pravidelné metrologické kalibrace a případné opravy taxametru, měřicího převodníku ujeté vzdálenosti, paměťové jednotky, či tiskárny, nebo také za nižší frekvenci státních technických kontrol. Skutky, za něž byl žalobce potrestán, přitom současně v některých aspektech snižovaly komfort cestujících zákazníků (ti např. nemohli sledovat průběžné hodnoty jízdného či neobdrželi vytištěný doklad o poskytnuté přepravě a její ceně), jakkoli pro ně jistě mohl tento způsob přepravy rovněž vykazovat některá dílčí pozitiva. Vědomá absence označení vozidla taxislužby příslušnou světelnou pak rovněž citelně znesnadňovala identifikaci vozidla v běžném městském provozu jako vozidla taxislužby, a to zejména pro účely provádění kontrol správním orgánem prvního stupně.
71. Soud pak především považuje za přesvědčivou argumentaci žalovaného, který v Napadeném rozhodnutí uloženou pokutu hájil co do její výše jako nevybočující ze správní praxe správního orgánu prvního stupně (s náležitým rozlišením od případů, v nichž

správní orgán prvního stupně ukládal pokuty v nižší výši za situace, kdy poskytování předmětných služeb prostřednictvím aplikace Uber bylo relativně novým fenoménem). Soud přitom sdílí přesvědčení žalovaného, že pokuta uložená žalobci ve výši 45 000 Kč, tedy ve výši toliko necelého dvojnásobku průměrné mzdy, naplňovala svůj účel z pohledu jak citelnosti pro žalobce, tak z hlediska individuální i generální prevence.

72. Zdejší soud přitom nepřehlédl, že sám žalobce v rámci své žalobní argumentace poukázal na další dvě pozdější rozhodnutí žalovaného z roku 2017, v nichž již žalovaný za obdobné skutky potvrdil pokutu uloženou správním orgánem prvního stupně ve výši 50 000 Kč. Žalobce tedy vlastně sám implicitně potvrdil validitu argumentace žalovaného (odůvodnění na str. 5 Napadeného rozhodnutí) poukazující na to, že nejprve (tedy v roce 2015) přistupoval k takto spáchaným přestupkům řidičů taxislužby benevolentněji, neb se jednalo o v Praze nový fenomén, nicméně později (tedy již v roce 2017, čili ve stejné době, jako v projednávaném případě přestupků žalobce) již tytéž prohřešky správní orgány sankcionovaly pokutou ukládanou ve výši 50 000 Kč. Sám žalobce tak fakticky potvrdil, že správní orgány řádně a s potřebnou dynamikou společenské odezvy akcentovaly shora uváděné závěry ustálené rozhodovací praxe soudů, které požadují, aby uložené sankce mimo jiné plnily rovněž úlohu individuální a generální prevence, tudíž aby odrazovaly od páčání týchž protiprávních skutků další dopravce, a aby zároveň představovaly dostatečně citelný dopad do majetkové sféry pachatelů, když předchozí, nižší pokuty ukládané dopravcům tuto úlohu již plnit přestaly.
73. Soud se nemohl identifikovat ani s tou částí žalobní argumentace žalobce, v níž žalobce naznačoval, že by jemu uložená pokuta měla být povahy „*exemplárního trestu*“, a že nebylo zjevné, na základě čeho žalovaný v Napadeném rozhodnutí pokutu udělil. Samotná exemplární povaha trestu je podle mínění zdejšího soudu nepochybně vyloučena už tím, že sám žalobce v rámci své žalobní argumentace jmenovitě poukazoval na jiná konkrétní rozhodnutí správních orgánů včetně žalovaného, v nichž byla jiným dopravcům udělena pokuta ve výši 50 000 Kč, tj. ještě o 5 000 Kč vyšší, nežli v případě žalobce. Potrestání žalobce tudíž dle přesvědčení soudu nikterak nevybočilo ze správní praxe žalovaného ohledně výše ukládaných pokut. Soud zároveň neshledal, že by v projednávaném případě nebylo zjevné, za co, proč a na základě jakých úvah byla žalobci uložena pokuta právě ve výši 45 000 Kč (po změně provedené žalovaným v Napadeném rozhodnutí). Důvody a právní hodnocení skutkových okolností projednávané věci již velmi názorně a rozsáhle okomentoval jak správní orgán prvního stupně (str. 9 – 12 Prvostupňového rozhodnutí), tak žalovaný (na str. 5 – 6 Napadeného rozhodnutí), když vypořádával žalobcem vznesené odvolací námitky stran tvrzené nepřiměřenosti uložené pokuty. Soud se ztotožnil s takto poctivě a srozumitelně provedeným vypořádáním žalobcovy obdobné odvolací námitky, přičemž zdůrazňuje, že žalobce na trefnou argumentaci žalovaného v žalobě svými žalobními námitkami nijak konkrétně nereagoval. Zdejší soud proto na tyto závěry odkazuje s tím, že je co do správnosti zcela podporuje a připojuje se k nim. V neposlední řadě pak podle názoru soudu o řádném postupu správních orgánů při stanovení výše pokuty v projednávané věci svědčí i následná změna její výše ve prospěch žalobce žalovaným v důsledku zastavení řízení v části týkající se údajného porušení § 21 odst. 3 písm. b) zákona o silniční dopravě.
74. Ani tento okruh žalobních námitek tedy soud neshledal důvodným.
75. Soud přitom neopomněl ve světle závěrů vyplývajících z usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, čj. 5 As 104/2013 - 46, publ. pod

č. 3528/2017 Sb. NSS, posoudit (nad rámec žalobcem vznesených žalobních bodů) okolnosti související s případnou změnou zákona o silniční dopravě po nabytí právní moci Napadeného rozhodnutí. Soud zohlednil, že zákon o silniční dopravě, ve znění změn provedených zákonem č. 304/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, stanoví v ustanovení § 35 odst. 6 za v nyní projednávané věci nejprísneji postižitelný správní delikt, za nějž byl žalobce v předmětném případě postihnut, s účinností od 4. 10. 2017 nižší horní hranici pokuty 350 000 Kč namísto původní horní hranice 500 000 Kč. Platí tedy, že tuto právní úpravu je třeba považovat pro žalobce za v obecné rovině příznivější. Soud tak s ohledem na judikatorní východiska dále zkoumal, zda by aplikace této nové právní úpravy, ve spojení s novou úpravou správního trestání [dne 1. července 2017 nabytí účinnosti zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „**zákon o odpovědnosti za přestupky**“)], mohla pro žalobce vést k příznivějšímu rozhodnutí.

76. Zdejší soud přitom v této souvislosti nepřehlédl, že Nejvyšší správní soud ve svém recentním rozsudku ze dne 7. 8. 2019, čj. 6 As 101/2019 - 28, na obdobném právním půdorysu nevyloučil, 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, když konstatoval, že „...*(a)čkoli si lze představit, že pokuta uložená stěžovateli by i po změně právní úpravy obstála jako přiměřená (respektive nikoli zjevně nepřiměřená ve smyslu § 78 odst. 2 s. ř. s.), takovou úvahu krajský soud neučinil.*“ V odkazovaném případě se přitom jednalo o pokutu ve výši 85 000 Kč za pouhý jeden spáchaný přestupek spočívající v tom, že dopravce nezajistil, aby jeho řidič v dopravě provozované v rámci Evropské unie vedl řádně záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a údaj o době odpočinku. V tomtož rozsudku (bod 23) pak Nejvyšší správní soud rovněž nabádal soud, aby při posuzování přiměřenosti pokuty v kontextu snížené horní hranice zákonné sazby podle předmětného ustanovení zákona o silniční dopravě, ve znění účinném od 4. 10. 2017, zohlednil kritéria pro určení výměry správního trestu podle § 37 zákona o odpovědnosti za přestupky. Obdobně soud poukazuje na rovněž další recentní rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 6. 2019, čj. 6 Afs 60/2019 - 43, v němž tento soud k možnosti snížení již beztak nízké pokuty toliko v důsledku snížení horní hranice sazby pokuty za přestupek vyslovil, že „*lze tedy uzavřít, že městský soud sice správně dovodil, že nový celní zákon obsahuje ustanovení, které z něj ve srovnání s celním zákonem z roku 1993 dělá příznivější právní úpravu, neboť snižuje horní hranici sankce, kterou lze za její přestupek, který spáchala žalobkyně, uložit, avšak s ohledem na velmi nízkou pokutu, kterou žalovaný žalobkyni uložil podle právní úpravy účinné v době spáchání přestupku (správního deliktu), by aplikace novějšího práva nemohla přinést výsledek řízení, který by byl pro žalobkyni příznivější. Z toho důvodu je třeba označit zrušení rozhodnutí žalovaného ze strany městského soudu opravdu za formalistické.* K této situaci by nemuselo vůbec dojít v případě, kdy by městský soud v souladu s judikaturou Ústavního soudu i obou nejvyšších soudů řádně posoudil, zda by aplikace novější právní úpravy mohla vést k výsledku řízení skutečně příznivějšímu pro žalobkyni, namísto toho, aby jen obecně konstatoval, že nový celní zákon obsahuje nové ustanovení a že má žalovaný věc znovu posoudit podle této úpravy. V tomto směru lze připomenout požadavek rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu, aby se správní soudy v souladu s principem plné jurisdikce „vžily“ do postavení správního orgánu (srov. odst. 43 výše citovaného usnesení č. j. 5 As 104/2013 - 46). To vyžaduje, aby soudy provedly kompletní úvahu, kterou by při aplikaci pozdější právní úpravy činil žalovaný správní orgán a postupovaly podle čl. 40 odst. 6 Listiny

(prolamujícího jinak obecné pravidlo § 75 odst. 2 s. ř. s.) pouze v případě, kdy lze skutečně na základě novějšího práva rozhodnout způsobem příznivějším pro žalobce. K takové situaci v projednávané věci nedošlo, neboť žalovaný uložil žalobkyni i podle přísnějšího celního zákona z roku 1993 tak nízkou pokutu, že je její snížení podle § 49 odst. 2 nového celního zákona s ohledem na okolnosti protiprávního jednání žalobkyně a její poměry vyloučeno“ (zvýraznění doplněno soudem)

77. Nejvyšší správní soud pak dále v rozsudku ze dne 12. 7. 2017, čj. 6 As 122/2017 - 28, v obdobné situaci zdůraznil, že ukládání sankcí je záležitostí správního uvážení (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2012, čj. 1 Afs 1/2012 - 36, č. 2671/2012 Sb. NSS), 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. Nejvyšší správní soud 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 poté Nejvyšší správní soud akceptoval výši pokuty jako zákonnou, přestože „*představuje vyšší podíl zákonné horní hranice pozdější (příznivější) právní úpravy*“.
78. Soud proto, vycházející ze shora představených judikatorních východisek, ověřil, že Prvostupňovým rozhodnutím ve spojení s Napadeným rozhodnutím byla žalobci uložena pokuta ve výši 45 000 Kč, která představovala 9% z horní hranice sazby za správní delikt (přestupek) nejprísněji trestný, spočívající v nezajištění, aby vozidlo taxislužby bylo vybaveno taxametrem, knihou taxometru a záznamy o přepravě z právě probíhajícího dne nebo záznamem o přepravě z poslední poskytnuté přepravy, pokud v právě probíhajícím dni nebyla vozidlem taxislužby žádná přeprava uskutečněna, čímž žalobce v pozici dopravce naplnil skutkovou podstatu přestupku uvedeného v § 35 odst. 2 písm. n) zákona o silniční dopravě. V perspektivě zmírněného znění zákona o silniční dopravě účinného od 4. 10. 2017 tedy vystoupala skutečná procentní výše Napadeným rozhodnutím uložené pokuty žalobci na 12,86% nové horní hranice sazby, tedy došlo k jejímu poměrnému navýšení o 3,86%. Soud ovšem v projednávané věci přihlédl rovněž k novému znění § 41 odst. 2 zákona o odpovědnosti za přestupky, podle kterého platí, že „*(j)sou-li společně projednávány dva nebo více přestupků, správní orgán může uložit pokutu ve vyšší sazbě, a to tak, že horní hranice sazby pokuty za přestupek nejprísněji trestný se zvyšuje až o polovinu, nejvýše však do částky, která je součtem horních hranic sazeb pokut za jednotlivé společně projednávané přestupky*.“ V nyní posuzovaném případě pak byl žalobce Napadeným rozhodnutím shledán vinným a potrestán za další dva přestupky, dle pozdější právní úpravy by tak bylo v projednávaném případě namísto navýšit podle tohoto ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky horní hranici pokuty, a to o částku 70 000 Kč, neboť tato představuje novou (sníženou) horní hranici sazby pokuty za druhý přestupek spáchaný žalobcem podle § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě ve znění účinném od 4. 10. 2017, čili za to, že nezajistil, aby jím použité vozidlo taxislužby bylo viditelně a čitelně označeno střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně, a dále o částku dalších 70 000 Kč, která odpovídá snížené horní hranici sazby pokuty za poslední přestupek, jehož se žalobce souběžně dopustil tím, že ve smyslu § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě ve znění účinném od 4. 10. 2017 nezajistil, aby vozidlo taxislužby bylo viditelně a čitelně označeno 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. V důsledku

takto soudem prováděného výpočtu se tedy původní pokuta v relaci ke zvýšené horní hranici pokuty ve výši 490 000 Kč vlastně poměrně zvýšila z procentní hodnoty 9% původní horní hranice sazby pokuty na necelé 9,2% zvýšené horní hranice pokuty podle nové právní úpravy, tedy o necelých 0,2%.

79. Z Napadeného rozhodnutí a z jemu předcházejícího Prvostupňového rozhodnutí také ostatně nijak nevyplývá, že by oba správní orgány výslednou výši pokuty nějak vázaly či odvozovaly od horní sazby pokuty. Naopak, sankce je ve výsledku uložena spíše při (zákonem nijak nestanovené) dolní hranici sazby a ve výši stále výrazně nižší, než kolik činí maximální hranice pokuty v původní i v pozdější právní úpravě. Žalovaný i správní orgán prvního stupně se přitom podle názoru městského soudu řádně zabývali rozhodnými kritérii pro stanovení pokuty a své úvahy o výši sankce i srozumitelně odůvodnili. Z úvah obou správních orgánů poté podle názoru zdejšího soudu vyplývá, že sankce byla ve výši 45 000 Kč uložena proto, že individuální závažnost deliktního jednání žalobce byla vzhledem k okolnostem věci shledána nižší a nijak zásadně nevybočující z obdobných jednání jiných pachatelů téhož deliktu. I když se tedy v pozdější právní úpravě snížila horní sazba pro uložení pokuty, nelze podle názoru městského soudu bez dalšího dovozovat, že by správní orgány za těchto okolností závažnost deliktního jednání žalobce shledaly méně závažnou tak, aby v návaznosti na to pokutu uložily nižší než 45 000 Kč. Jelikož tedy pro stanovení výše pokuty byla rozhodnou individuální závažnost deliktního jednání žalobce, a nikoliv výše horní hranice sazby, v samotném snížení horní hranice pokuty, navíc v projednávané věci zásadně zanedbatelném, proto městský soud neshledal důvod, pro který by měla být aplikace pozdější právní úpravy v daném konkrétním případě pro žalobce příznivější.
80. Za takové konstelace dané shora popsáním prostým aritmetickým výpočtem soud zcela jednoznačně s ohledem k závěrům o přiměřenosti uložené pokuty, které uvedl výše v rámci vypořádání námitek vznesených pod třetím žalobním bodem a na něž pro stručnost tímto odkazuje, se zohledněním shora představených judikatorních mantinelů uzavřel, že předmětné (co do své výše naprosto zanedbatelné) poměrné navýšení pokuty nepředstavuje zásah do veřejných subjektivních práv žalobce, jenž by soud musel vést ke zrušení Napadeného rozhodnutí.
81. Soud proto s ohledem na všechny zmíněné aspekty neshledal jakékoliv právně významné důvody, aby byla takto uložená pokuta dále snižována ve prospěch žalobce, protože tato nebyla ani na půdorysu zákona o silniční dopravě účinného v době vydání Napadeného rozhodnutí, ani optikou pozdější právní úpravy uložena v jakkoli nepřiměřené výši. Soud proto z vyložených důvodů neseznal, že by relativní zvýšení původní pokuty ve vztahu ke snížené horní hranici pokuty podle znění zákona o silniční dopravě účinného od 4. 10. 2017 v rozsahu pouhých 0,2% znamenalo natolik výrazný zásah do veřejných subjektivních práv žalobce, že by v důsledku něho měl soud přistupovat k rušení Napadeného rozhodnutí, které jinak ve všech ohledech obstálo. Opačný závěr soudu by vedl k opuštění shora soudem představených judikatorních mantinelů stanovených Nejvyšším správním soudem, neboť zrušení Napadeného rozhodnutí by v projednávané věci bylo projevem formalistického přístupu soudu a popřením výše vyložených premis správního trestání.
82. Ze všech uvedených důvodů tedy soud uzavírá, že ani soudem shora popsaná změna právní úpravy správního trestání za přestupky, za něž byl Napadeným rozhodnutím žalobce

potrestán, neodůvodňuje jiný postup soudu, nežli žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítnout.

83. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch, proto mu právo na náhradu nákladů řízení nenáleží. Žalovanému pak žádné náklady v souvislosti s vedením předmětného řízení nevznikly.

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 nejblíže 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.

V Praze dne 14. listopadu 2019

JUDr. Ing. Viera Horčicová v.r.
předsedkyně senátu