



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Hany Veberové a soudců JUDr. Jitky Hroudové a Mgr. Marka Bedřicha v právní věci

žalobce: **ALRIA Company, s. r. o.**, IČ: 04642813
sídlem Praha 1, Rybná 716/24
zastoupený advokátem Mgr. Janem Boučkem
sídlem Praha 1, Opatovická 1659/4

proti
žalovanému: **Ministerstvo dopravy ČR**
sídlem Praha 1, nábr. Ludvíka Svobody 1222/12

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 5. 2017, č.j. 44/2017-190-TAXI/3,

t a k t o :

- I. Žaloba se z a m í t á .
- II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

1. Žalobce se žalobou podanou u Městského soudu v Praze domáhá přezkoumání a zrušení rozhodnutí žalovaného ze dne 19. 5. 2017, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, odboru dopravních agend, ze dne 5. 1. 2017, sp.zn. S-MHMP-600685/2016 ODA-TAX, č.j. MHMP 1939620/2016, a toto rozhodnutí bylo potvrzeno. Prvostupňovým rozhodnutím bylo rozhodnuto, že se žalobce dopustil správního deliktu uvedeného v ust. § 35 odst. 2 písm. i/ zákona č. 111/1994 Sb. o silniční

Shodu s prvopisem potvrzuje: M. V.

dopravě, v platném znění (dále jen „zákon o silniční dopravě“), za což mu byla uložena pokuta ve výši 55 000 Kč a povinnost nahradit náklady správního řízení paušální částkou ve výši 1 000 Kč.

2. Žalobce poukazuje na to, že státní instituce jsou nejednotné ohledně nahlížení na aplikaci UBER s tím, že není najisto postaveno, zda uskutečněná přeprava je taxislužbou či nikoliv. Žalobce poukázal na rozsudek Městského soudu v Praze vydaný pod č.j. 1 A 96/2015-38 ze dne 26. 10. 2016, ve kterém soud dovodil, že přeprava poskytnutá prostřednictvím aplikace UBER je sdílenou přepravou (ridesharing) a jako taková není žádným zákonným způsobem omezena. Pokud soud dospěje k závěru, že se nejedná o sdílenou přepravu, měl by věc posoudit optikou smluvní přepravy. Ačkoliv je zjevné, že se v případě žalobce jednalo o přepravu na základě předchozí smlouvy ve smyslu ust. § 21 odst. 4 zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, tedy o smluvní přepravu, je v celé věci posuzován jako „klasický“ provozovatel taxislužby se všemi povinnostmi takového přepravce taxislužby podle § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě. Softwarová aplikace UBER, přes kterou je služba dopravce objednána, je elektronickou aplikací, která umožňuje uzavírat smlouvy, které vyhovují nárokům kladeným na smluvní přepravu ve smyslu ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Kromě odkazu na ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě odkázal žalobce i na ust. §§ 1724 – 1725 obč. zák., § 1731, § 1740, § 1767 a § 562 nového obč. zák. Z uvedených ustanovení žalobce dovozuje, že lze uzavřít smlouvu i ve prospěch třetího, kdy aplikace UBER umožňuje, aby smlouva byla uzavírána ve prospěch dopravce, který ke smlouvě přistupuje. Na počátku kontraktačního procesu stojí poptávka odběratele služby po zajištění odvozu z místa A do místa B, na kterou je reagováno nabídkou odvozu s uvedením ceny a třetí osoby, která smlouvu bude realizovat. Odběratel služby svým projevem vůle, odkliknutím příslušného políčka v aplikaci souhlasí s nabídkou, přičemž tímto dochází k uzavření dohody. Tato dohoda je uložena na datovém úložišti UBER, ze kterého je vždy možno takovou dohodu elektronickými prostředky dokladovat. Vzhledem k tomu, že neexistuje zákonná definice podpisu, lze z teorie dospět k závěru, že podpis sleduje v podstatě trojí funkci, označení toho, kdo učinil právní úkon (označovací funkce), potvrzení, že ten, kdo příslušný právní úkon učinil, tento právní úkon skutečně učinit chtěl a že se jedná o projev jeho vlastní vůle (deklarační funkce), a ověření totožnosti jednajícího (důkazní funkce). Tyto znaky uzavírání smluv přes aplikaci UBER splňuje. Navíc v ust. § 562 odst. 1 obč. zák. jednoznačně vyplývá, že písemná forma je zachována i při právním jednání učiněném elektronickými nebo jinými technickými prostředky umožňujícími zachycení jeho obsahu a určení jednající osoby. Uzavření smlouvy pomocí aplikace UBER tak splňuje náležitosti, které stanoví občanský zákoník na uzavírání písemných smluv elektronickými prostředky. Je jednoznačné, že by zachycen obsah smlouvy a tyto údaje byly k dispozici všem jednajícím osobám, tedy obsah smlouvy byl zachycen. V žádném právním předpise není stanoveno, že by měla být smlouva o přepravě dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě podepsána zaručenými elektronickými podpisy. Naopak lze dovodit, že postačí elektronický podpis ve smyslu ust. § 2 písm. a/ zákona o elektronickém podpisu. Dopravce uvádí s odkazem na § 561 odst. 1 obč. zák., že k platnému písemnému právnímu jednání postačuje to, že podpis může být nahrazen mechanickými prostředky tam, kde je to obvyklé. V projednávané věci tedy prostředky vyjádřenými v datové zprávě v elektronické aplikaci UBER ve formě jména a příjmení a jeho odkliknutím pomocí tlačítka v této aplikaci, což je v době běžných elektronických komunikací nutno považovat za obvyklé. Dokonce ust. § 562 odst. 1 obč. zák. umožňuje učinit písemné právní jednání, a to při

právním jednání učiněném elektronickými nebo jinými technickými prostředky umožňujícími zachycení jeho obsahu a určení jednající osoby. Dle dopravce byla splněna i podmínka zákona o silniční dopravě a o přítomnosti smlouvy ve vozidle.

3. Žalobce dále namítá, že uložená sankce je nepřiměřená, neboť z postupu žalovaného nelze dovodit, na základě čeho žalovaný určuje přiměřenost sankce za totožné či obdobné správní delikty. Žalobce poukázal na to, že jsou mu známa dvě předchozí rozhodnutí v obdobné věci, s tím, že v obou případech žalovaný jako odvolací orgán snížil původně uloženou sankci ve výši 49 000 Kč na 20 000 Kč, a to z důvodu nepřiměřenosti výše pokuty. S přihlédnutím k těmto rozhodnutím v obdobných věcech lze proto dle žalobce považovat uloženou sankci za zcela nepřiměřenou, když není zřejmé, na základě čeho žalovaný posuzuje přiměřenost výše pokut, pokud v případě různých dopravců za totožných okolností a osobních poměrů ukládá diametrálně odlišné výše pokut.
4. Žalobce ještě v zákonné lhůtě pro podání žaloby namítl v doplnění žaloby provedení kontroly v rozporu s kontrolním řádem, neboť kontrola byla formálně provedena Mgr. J. D., ale její důležitá část byla vykonávána „cestujícími“ panem M. M. a paní M. M., kteří neměli žádné pověření ke konání kontroly či k vykonání úkonu předcházejícího kontrole dle kontrolního řádu. M. M. jízdu vykonal na základě pokynu kontrolního orgánu a M. M. jízdu vykonala z důvodu, že o to byla požádána majitelem společnosti Taxi Praha. U této společnosti je v pracovním poměru a druhý den po jízdě obdržela na pracovišti k vyplnění formulář Oznámení o poskytnuté přepravě. Ani tato osoba neměla žádné pověření k vykonávání kontroly či k vykonání úkonu předcházejícího kontrole dle kontrolního řádu. Oba „cestující“ lze označit jako „profesionální svědky“, kteří byli zainteresováni na výsledku prováděné kontroly. Jeden svědek je v pracovněprávním vztahu k MHMP a výsledky jeho činnosti ovlivňují jeho pracovní ohodnocení, druhý svědek je osoba, jejíž zaměstnavatel, soukromá obchodní společnost Taxi Praha, s.r.o., koordinuje a plánuje kontrolní činnost s kontrolním orgánem a jízdu vykoná, protože ji o to požádá zaměstnavatel. Žalobce dále zdůraznil, že případné úkony předcházející kontrole může provádět pouze kontrolní orgán dle § 3 ods. 1 kontrolního řádu a nikoli „cestující“ bez jakéhokoli pověření. Dle žalobce nezákonnost kontroly založila nezákonnost celého následujícího správního řízení.
5. Žalovaný ve vyjádření k podané žalobě navrhl, aby soud žalobu jako nedůvodnou zamítl, přičemž upozornil na to, že žalobce se nezabývá vůbec spáchaným deliktem, avšak uvádí pouze souhrnná obecná tvrzení na podpoření své argumentace. S ohledem na tyto námitky se i on vyjadřuje spíše obecně. Ve svém vyjádření odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí a upozornil na to, že žalobcem poukazovaný rozsudek ve věci 1 A 96/2015-38 ze dne 26. 10. 2016 se týkal řidiče jakožto fyzické osoby, který se dopustil přestupku podle ust. § 34e zákona o silniční dopravě, avšak žalobce vystupuje v řízení jako podnikatel, který je držitelem živnostenského oprávnění, koncese na silniční motorovou dopravu osobní, provozovanou vozidly určenými pro přepravu nejvýše devíti osob včetně řidiče, jehož správní delikty jsou posuzovány podle ust. § 35 zákona o silniční dopravě. Navíc žalovaný považuje názor soudu za nesprávný, neboť nevzal v úvahu zásadu „neznalost zákona neomlouvá“. Žalobce se navíc dopustil správního deliktu v době, kdy již byla známa rozhodnutí dopravního úřadu o tom, že provozování taxislužby pomocí aplikace UBER není důvodem pro nedodržování zákona o silniční přepravě, tedy s tímto názorem byl seznámen. Zákon o silniční dopravě dle § 1 odst. 1 připouští možnost spolujízdy, avšak za podmínky, že není prováděna za úplatu. V případě

aplikace UBER se ale přeprava uskutečňuje na základě poptávky zákazníka, osoba provádějící přepravu by bez poptávky zákazníka danou trasu v daném čase neabsolvovala, motivací osoby poskytující přepravu je výdělek a nikoli snaha snížit si náklady na svou vlastní přepravu. Nelze nalézt žádný rozdíl v přepravě poskytnuté žalobcem od jiných přeprav formou taxislužby.

6. K námitce, která dle žalovaného byla vznesena až před soudem, že pokud by se nenahlíženo na poskytnutou přepravu jako na sdílenou přepravu, mělo by dojít k posouzení optikou smluvní přepravy, poukázal žalovaný na to, že se shoduje se žalobcem v tom, že by se přepravu přes aplikaci UBER mělo pohlížet jako na taxislužbu. Přitom odkázal na stanovisko generálního advokáta ve věci C-434/15, jehož obsahem je, že elektronická platforma UBER spadá do oblasti dopravy, takže společnosti UBER může být uložena povinnost opatřit si licence a povolení vyžadované vnitrostátním právem. Žalovaný zdůraznil, že správní delikt spočíval v porušení povinnosti stanovené v ust. § 21 odst. 2 zákona o silniční dopravě, tedy základní povinnosti provozovat taxislužbu vozidlem, které je pro dopravce zapsané v evidenci vozidel taxislužby pro dopravce, pokud se nejedná o vozidlo cestujícího. Na splnění základní povinnosti, tedy provozování taxislužby vozidlem zapsaným v evidenci, se následně váží další povinnosti, jako používání taxamtru, označování vozidel, nebo případně dodržování povinností při uzavírání písemných smluv.
7. Z argumentace žalobce, že poskytl smluvní přepravu a že § 21 odst. 4 umožňuje výjimku z jinak povinného užívání taxamtru a označování vozidla, uvádí žalovaný, že pokud žalobce připouští, že provozoval taxislužbu (což tvrdí správní orgány od začátku), byť dle žalobce „smluvní“ dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, dopustil se správního deliktu tím, že provozoval taxislužbu vozidlem, které nebylo zapsáno na evidenci, a právě za tento správní delikt byl sankcionován. Navíc ust. § 21 odst. 4 upravuje výjimku z uplatňování některých povinností dopravců v taxislužbě, ale za podmínky, že existuje písemná smlouva o přepravě splňující formální i obsahové náležitosti. Pokud dopravce při evidenci vozidla taxislužby ve smyslu ust. § 21 odst. 2 písm. b/ zákona o silniční dopravě prohlásí, že bude poskytovat přepravy výhradně na základě takovýchto smluv, pak je mu dovoleno nevybavit své vozidlo taxametrem. Prohlášení dopravce ve smyslu ust. § 21 odst. 2 písm. b/ zákona o silniční dopravě je svou povahou čestné prohlášení, které nemůže samo o sobě nijak zaručit, jaký typ přepravních služeb bude ve výsledku dopravce poskytovat. Žalobce však pro sebe vozidlo zapsané neměl. Pokud by dopravce vozidlo evidoval jako vozidlo bez taxamtru a následně poskytoval anonymní přepravní služby typické pro klasickou taxislužbu, aniž by předchozí písemné smlouvy se stanovenými náležitostmi skutečně uzavíral, textace ust. § 21 odst. 4 neumožňuje tuto výjimku využít bez ohledu na to, co o svém podnikání při evidenci vozidla prohlásil. Dopravce si nemůže vybírat, zda bude taxislužbu provozovat za použití taxamtru nebo bez a zda své vozidlo označí střešní svítilnou nebo ne. Žalovaný dále poukázal na cenu, za kterou byla služba poskytována, s tím, že při částkách účtovaných za přepravy rozhodně nelze hovořit o příspěvcích na přepravu, tedy o spolujízdě. Žalobce přepravu poskytoval vozidlem Škoda Octavia, tedy běžným vozidlem nižší střední třídy, které je často používáno v pražské taxislužbě, a příspěvky na jeho provoz tedy nemohou být okolo 21 Kč/km. Po objednání jízdy řidiči nevidí, kdo jízdu poptává ani kam ji poptává. Po zadání cílového místa vidí cestující pouze rozpětí cen u jednotlivých služeb. V okamžiku, kdy řidič přijme poptávku, zobrazí se cestujícímu křestní jméno řidiče a první tři znaky SPZ vozidla. Po nastoupení do vozidla může cestující požádat řidiče o

přepravu na úplně jiné místo, než jaké si zadal v poptávce. Není proto možné tvrdit, že smluvní strany znaly při podpisu smlouvy všechny podstatné náležitosti smlouvy. Žalovaný poukázal na to, že ve sporu vedeném u zdejšího soudu pod sp.zn. 5 A 84/2017 zástupce žalobce tvrdí, že vůbec nebylo prokázáno, že přepravu poskytl právě tamější žalobce, tím žalovaný potvrzuje argumentaci, že v rámci aplikace UBER nedochází k uzavírání písemných smluv s obsahovými a formálními náležitostmi stanovenými ve smyslu ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Dále se pak žalovaný vyjádřil ke smluvním podmínkám. Také není pravdou, že údaje o smlouvě jsou uloženy v rámci aplikace UBER. Žalovaný jako ústřední orgán státní správy pro oblast taxislužby má informace od zástupce společnosti UBER, který se účastní jednání pracovní skupiny pořádaných Ministerstvem dopravy k otázce budoucího nastavení právní úpravy, dle kterých řidič jezdící pro UBER nemůže ve své aplikaci zobrazit přehled jízd absolvovaných ten den a rovněž nemá ani zpřístupněné případné smlouvy. Dále pak žalovaný odkázal na novelizaci provedenou zákonem č. 102/2013 Sb. s tím, že zákonodárce zamýšlel výjimku dle § 21 odst. 4 především pro situace, u nichž nezávisí cena na ujeté vzdálenosti a jedná se o přepravu domluvenou předem, tedy míří zejména na situace pronájmu luxusních vozidel na předem pořádané příležitosti. Společnost UBER ale nabízí přepravy účtované podle vzdálenosti „nízkonákladové“ služby UBERPOP, kterou poskytoval žalobce především obyčejnými vozy, a ze své povahy UBER funguje jako běžný dispečink, který zprostředkovává uzavření smlouvy mezi dopravcem a cestujícím v řádu minut, ale někdy i vteřin před zahájením přepravy, tedy jednoznačně bezprostředně.

8. K námitce nepřiměřenosti uložené sankce uvedl žalovaný, že pokuty byly sníženy v době, kdy UBER byl v Praze novým fenoménem a nebylo dobře veřejně známé tak jako dnes, že i při provádění přepravy pod záštitou společnosti UBER se musí dodržovat zákon o silniční dopravě. Zdůraznil, že při ukládání sankcí přihlíží ke konkrétním okolnostem každého případu, a poukázal na to, že řidič a jednatel společnosti v jedné osobě si zřídil oprávnění řidiče taxislužby a úspěšně složil tzv. zkoušku z místopisu ve smyslu ust. § 21b zákona o silniční dopravě, k čemuž bylo přihlíženo jako k polehčující okolnosti. Poukázal na to, že uložená pokuta nevybočuje z obvyklé rozhodovací praxe dopravního úřadu, neboť v jiných případech byla například uložena pokuta ve výši 100 000 Kč, dvakrát 70 000 Kč. Výjimečně bývají uloženy pokuty nižší než v rozmezí 70–100 tis. Kč, ale nikdy pod 50 000 Kč.
9. Žalovaný k doplnění žaloby uvedl, že s argumentací žalobce nesouhlasí, kontrola byla zahájena až předložením pověření ke kontrole žalobci, dopravní úřad se rozhodl nepropůjčit cestujícím kontrolní pravomoci a s tím spojená práva a povinnosti. Na zjištění takových osob je nutno pohlížet jako na zjištění jakýchkoli jiných osob a nelze jim přisuzovat váhu kontrolních zjištění provedených kontrolním pracovníkem. Je zcela logické, že každý občan může upozornit příslušný správní orgán na určité chování, nejedná se o kontrolu ve smyslu zákona o kontrole. Z tohoto důvodu vybral dopravní úřad svého zaměstnance, který se setkal s pracovníci společnosti provozující taxislužbu, která předvedla zaměstnanci dopravního úřadu průběh jízdy přes aplikaci UBER. K takovému účelu není nutné ani vhodné činit z takových osob kontrolní pracovníky. Po provedené jízdě k vozu přistoupil kontrolní pracovník, který provedl kontrolu vybavení vozidla a dodržování povinností pro provozování taxislužby, neboť je zjevné, že se jedná o vozidlo, kterým byla právě poskytnuta komerční přeprava, a ten zjistil spáchání správního deliktu, tedy že žalobce provozoval taxislužbu vozidlem, které pro něj nebylo evidované, ale zároveň řidič splnil některé povinnosti na provozování taxislužby kladené.

K zainteresovanosti pracovníka magistrátu uvedl, že pracovníci obecně nejsou honorováni za zjištění porušení zákona, nýbrž fixně podle své činnosti; zájmem druhé cestující bylo ukázat praxi jiných dopravců, tudíž je její zainteresovanost na provedení jízdy logická. Aby mohly být informace od cestujících použity v rámci správního řízení, museli být vyslechnuti, aby potvrdili pravdivost svých tvrzení, která zapsali do oznámení o poskytnuté přepravě. Žalovaný zdůraznil, že není podstatné, že oznámení bylo poskytnuto až následující den, neboť kontrola byla provedena poté, co bylo evidentní, že z vozidla vystoupili cestující. Kontrola je proces, který probíhá od prvního kontrolního úkonu, kterým bylo předložení pověření kontrolního pracovníka, a skončila posledním kontrolním úkonem dne 6. 4. 2016, kterým bylo ověření zařazení vozidla v rejstříku podnikatelů v silniční dopravě.

10. U jednání soudu účastníci setrvali na svých dosavadních stanoviscích. Zástupce žalobce u jednání navrhl, aby soud moderoval výši uložené pokuty.
11. Ze správního spisu předloženého žalovaným správním orgánem soud zjistil, že dne 22. 2. 2016 byla poskytnuta přeprava zaměstnanci MHMP M. M. a M. M., s tím, že tyto osoby dle oznámení o poskytnuté přepravě nastoupily na Maltézském náměstí a pokračovaly do Stárkovy ulice. Doprava byla provedena Škodou Octavia, stříbrná, a objednávka proběhla přes aplikaci UBERPOP, platba přes platební kartu, řidič na konci jízdy neinformoval o ceně. Dne 7. 4. 2016 vyhotovil kontrolující pracovník Mgr. J. D. protokol o kontrole, která byla zahájena 22. 2. 2016 ve 21:20 hod. v místě v Praze, Stárkova 1, předložením pověření ke kontrole kontrolované osobě, kterou byl v projednávané věci žalobce. Proti tomuto protokolu podal žalobce námitky, které Magistrát hl. m. Prahy vyřídil dne 13. 4. 2016 tak, že uvedené námitky zamítl.
12. Dne 22. 7. 2016 oznámil Magistrát hl. m. Prahy zahájení správního řízení se žalobcem. Ze živnostenského rejstříku je patrné, že jednatel žalobce má živnostenské oprávnění na silniční motorovou dopravu – nákladní provozovaná vozidla nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 t, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, – osobní provozovaná vozidla určenými pro přepravu nejvýše devíti osob včetně řidiče.
13. Dne 9. 9. 2016 byly provedeny výsledky svědků M. M. a M. M. k provedené jízdě, kteří potvrdili pravdivost skutečností uvedených a zapsaných v oznámení o poskytnuté přepravě.
14. Dne 25. 7. 2016 magistrát sdělil žalobci, že má možnost vyjádřit se k podkladům pro rozhodnutí. Dne 12. 9. 2016 žalobce svého práva využil a k podkladům se vyjádřil.
15. Dne 5. 1. 2017 vydal Magistrát hl. m. Prahy rozhodnutí, kterým uložil žalobci pokutu ve výši 55 000 Kč za porušení § 21 odst. 2 zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že při poskytování zpoplatněné přepravy formou taxislužby dne 22. 2. 2016 v čase 21:02 – 21:10 hod. na trase Maltézské náměstí 471/1, Praha 1 – ul. Stárkova 1222/3, Praha 1, použil vozidlo tov.zn. Škoda Octavia, SPZ: X, které pro něj není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby. Správní orgán poukázal na to, že šetřením v rejstříku podnikatelů v silniční dopravě, živnostenském rejstříku a obchodním rejstříku zjistil, že pan M. D. byl v době kontroly držitelem oprávnění řidiče taxislužby dle § 21c zákona o silniční dopravě, že byl v době kontroly držitelem platného osvědčení Hl. m. Prahy o úspěšně vykonané zkoušce řidiče taxislužby dle § 21b zákona o silniční dopravě, že kontrolované vozidlo Škoda Octavia, SPZ: X, nebylo v době kontroly evidováno jako vozidlo taxislužby u dopravce ALRIA Company, s.r.o., a že výše uvedený dopravce byl v době

kontroly držitelem platného živnostenského oprávnění k provozování taxislužby. Z protokolu o kontrole dále vyplynulo, že dopravce kromě nezařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby se dopustil i dalších deliktů jednání, avšak podstatné je, že přeprava samotná byla provozována neevidovaným vozidlem. K provedené kontrole uvedl, že tato byla provedena zákonným způsobem, neboť byla zahájena až okamžikem, kdy se kontrolní orgán představil svým pověřením řidiči taxislužby. Zdůraznil, že svědci, kteří vykonali jízdu, byli řádně vyslechnuti jako svědci, a závěrem uvedl, že dopravce porušil uvedené ustanovení zákona a byla tím naplněna skutková podstata správního deliktu uvedeného v § 35 odst. 2 písm. i/ zákona o silniční dopravě. Při uložení pokuty přihlédl k tomu, že bylo zjištěno jednorázové porušení zákonných povinností, nebylo tedy možné hodnotit dobu protiprávního jednání. Ohledně rozsahu způsobené škody uvedl, že skutková podstata správního deliktu, kterého se dopravce dopustil, vznik škody nepředpokládá, neboť se jedná o faktické porušení povinnosti uložené zákonem, jejímž důsledkem vznik škody být nemusí, proto se jedná o irelevantní kritérium. Zdůraznil, že v daném případě nešlo o pouhé administrativní pochybení ze strany dopravce, neboť dopravce navíc ani nezajistil, aby v době, kdy s inkriminovaným vozidlem provozuje a vykonává taxislužbu, jej vybavil všemi povinnými znaky a prvky, které vozidlo taxislužby musí mít. Základním předpokladem zákonného jednání v podnikání formou taxislužby je vybavení vozidla taxislužby úředně ověřeným taxametrem, neboť jinak nelze najisto postavit, že jízdné účtované takovýmto případně neověřeným taxametrem odpovídá skutečnosti. S vybavením vozidla taxametrem souvisí další povinnost pro řidiče taxislužby, a to aby nejen řádně obsluhoval taxametr při zpoplatnění přepravy, ale aby také zaznamenal skutečný průběh přepravy a poté vytiskl záznam o přepravě a v případě žádosti ze strany cestujících, aby vytiskl z tiskárny taxametru doklad o zaplacení jízdného. Oba doklady musí náležitě doplnit o výchozí a cílové místo přepravy a vlastnoručně podepsat. V případě neoznačení vozidla názvem dopravce nemá potenciální zákazník žádnou relevantní informaci, jaký dopravce mu taxislužbu poskytuje. Jako polehčující okolnost shledal skutečnost, že dopravce sám je držitelem platného oprávnění k podnikání v taxislužbě a i jeho zaměstnanec je držitelem průkazu řidiče taxislužby i platného osvědčení o úspěšně vykonané zkoušce z místopisu, kterým fakticky prokázal nejen právní znalosti v oblasti taxislužby, ale i znalosti v ovládání taxametru, z čehož současně dovozuje, že dopravce i jeho zaměstnanec si museli být vědomi skutečnosti, jak má vozidlo být vybaveno při provozování taxislužby, aby splňovalo podmínky stanovené pro vozidla taxislužby, dle zákona o silniční dopravě. Žalovaný zdůraznil, že uložená pokuta se pohybuje v desetině horní hranice zákonem stanovené maximální sazby. Přitom odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 2. 2012, č.j. 3 As 25/2011-68.

16. Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, které následně doplnil dne 10. 1. 2017. O odvolání rozhodl žalovaný napadeným rozhodnutím, kterým odvolání zamítl a prvostupňové rozhodnutí dopravního úřadu potvrdil. Poté, co shrnul dosavadní průběh řízení, k nezákonnosti provedené kontroly znovu zdůraznil, že kontrola byla zahájena teprve až po ukončení dané přepravy, a to předložením pověřením kontrolního pracovníka. Dopravní úřad cestujícím nesvěřil výkon kontrolní pravomoci ani související oprávnění a povinnosti, z čehož vyplývá postavení těchto osob při dané přepravě, které se nijak neliší od postavení jakýchkoli jiných osob, které následně předají své poznatky o protiprávním jednání určitého dopravce příslušným úřadům. Žalovaný se pak ztotožnil s hodnocením správního deliktu i s výší uložené pokuty, jak ji odůvodnil dopravní úřad. S ohledem na možnost uhradit pokutu ve splátkách uvedl žalovaný, že podle něj sankce v uložené výši

nemohla mít pro dopravce likvidační důsledky, předpokládá, že uložená pokuta bude pro dopravce citelná, avšak lze konstatovat, že mimo zákazu likvidační pokuty nemá možnost majetkové poměry dopravce zohledňovat. Výše pokuty byla stanovena za jedno z nejzávažnějších porušení zákona o silniční dopravě, poškozující spotřebitele, trh a komplikující kontrolu, a ukládaná sankce musí naplňovat svůj účel z hlediska individuální a generální prevence. Závažnost jednání správně dopravní úřad vyhodnotil jako vysokou, neboť motivací k protiprávnímu jednání v posuzovaném případě zjevně byla snaha používat aplikaci populární především mezi turisty k provozování taxislužby za nízkého rizika kontroly a velké úspory nákladů, spočívající například v absenci taxametru, poplatku za jeho ověřování, využití řidiče bez příslušných oprávnění či placení nižšího povinného ručení, než které pojišťovny vozidlům určeným pro přepravy pro cizí potřeby účtují. Dopravce nejen nesplnil informační povinnosti vůči státu a cestujícím, ale především nedovoleně narušil podnikatelské prostředí. Poukázal také na to, že dobu trvání tohoto deliktu není možné posuzovat, neboť se jedná o delikt jednorázový, když provozování taxislužby nezapsaným vozidlem bylo zjištěno u dopravce právě v jednom případě. Závěrem pak odůvodnil povinnost nahradit náklady řízení.

17. Městský soud v Praze přezkoumal napadené rozhodnutí a řízení, které jeho vydání předcházelo, v mezích žalobních návrhů, kterými je vázán (viz ustanovení § 75 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějších předpisů, dále jen s.ř.s.) a dospěl k závěru, že žaloba nebyla podána důvodně.
18. V pojednávané věci žalobce brojí proti rozhodnutí žalovaného, kterým potvrdil rozhodnutí prvostupňového správního orgánu, kterým mu byla uložena pokuta ve výši 55 000 Kč za porušení § 21 odst. 2 zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že při poskytování zpoplatněné přepravy formou taxislužby dne 22. 2. 2016 v čase 21:02 – 21:10 hod. na trase Maltézské náměstí 471/1, Praha 1 – ul. Stárkova 1222/3, Praha 1, použil vozidlo tovární značky Škoda Octavia, SPZ: X, které pro něj není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby.
19. Podle ustanovení § 21 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě dopravce smí provozovat taxislužbu pouze vozidlem, které je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby.
20. Žalobce v první řadě namítl, že není najisto postaveno, zda uskutečněná přeprava je taxislužbou či nikoliv. Přitom odkázal na rozsudek zdejšího soudu ze dne 26. 10. 2016, č.j. 1 A 96/2015-38, ve kterém soud dovodil, že přeprava poskytnutá prostřednictvím aplikace UBER je sdílenou přepravou (ridesharing) a jako taková není žádným zákonným způsobem omezena.
21. Městský soud k této námitce zdůrazňuje, že rozhodnutí, na které odkazuje žalobce bylo zrušeno rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 31.10.2017, č.j. 9 As 291/2013 – 136 (dostupný na www.nssoud.cz), ve kterém uvedl, že městský soud pochybil, pokud ustrnul na konstatování, že žalobce uskutečnil přepravu způsobem, který dosud není regulovaný. Současně uložil městskému soudu, aby posoudil, 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.
22. Nejvyšší správní soud tedy závěr městského soudu o tom, že na přepravu poskytnutou prostřednictvím aplikace UBER by bylo možné nahlížet jako na sdílenou přepravu,

nepotvrdil a napadené rozhodnutí zrušil pravomocným rozsudkem, nelze z tohoto právního názoru vycházet.

23. Vzhledem k tomu, že soud neshledal důvod pro posouzení žalobcem provedené přepravy jako sdílené přepravy, zabýval se námitkou žalobce, kterou vznesl pro tento případ, a to, že ačkoli žalobce poskytoval smluvní přepravu na základě předchozí smlouvy ve smyslu ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, je v celé věci posuzován jako „klasický“ provozovatel taxislužby se všemi povinnostmi takového přepravce taxislužby podle § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě. Přitom vyjádřil přesvědčení, že softwarová aplikace UBER, přes kterou je služba dopravce objednána, je elektronickou aplikací, která umožňuje uzavírat smlouvy, které vyhovují nárokům kladeným na smluvní přepravu ve smyslu ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě.
24. Podle ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě je dopravce povinen zajistit, aby v den, kdy je vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy, bylo toto vozidlo vybaveno všemi smlouvami, na jejichž základě je přeprava v právě probíhajícím dni prováděna, nebo jejich kopiemi. Smlouva musí obsahovat údaje o přepravovaných osobách, datu a trase přepravy a ceně za přepravu nebo způsob jejího určení a nesmí být uzavřena ve vozidle taxislužby nebo na jiném místě bezprostředně před zahájením přepravy. Při poskytování přepravy vozidlem taxislužby na základě předchozí písemné smlouvy se nepoužije odstavec 3 písm. c) a f); pokud vozidlo taxislužby není v souladu s § 21a odst. 2 písm. b) vybaveno taxametrem, nepoužije se dále odstavec 3 písm. d), e) a g) až i).
25. Z této námítky je patrné, že žalobce připouští, že poskytnutá přeprava byla taxislužbou, neboť sám uvádí, že poskytoval přepravu podle ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, přičemž je patrné, že ustanovení § 21 zákona upravuje právě podmínky pro provozování taxislužby.
26. Vzhledem k původnímu zpochybnění charakteru přepravy provedené žalobcem jako taxislužby, se soud pro úplnost otázkou, zda během provedené jízdy došlo k naplnění zákonem stanovených definičních znaků taxislužby ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě, zabýval. Podle tohoto ustanovení je taxislužba definována jako „*osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou*“.
27. V dané věci byla splněna podmínka osobní dopravy pro cizí potřeby (mezi žalobcem a cestujícími, jejichž přepravní potřeba byla uspokojována, vznikl závazkový vztah, jehož předmětem byla přeprava osob, srov. § 2 odst. 3 zákona o silniční dopravě), kterou byla zajištěna přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidlem určeným k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče. Zároveň se nejednalo o linkovou osobní dopravu (ta je definována v § 2 odst. 7 zákona o silniční dopravě jako pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách), o mezinárodní kyvadlovou dopravu (mezinárodní kyvadlovou dopravou je osobní doprava, kterou jsou předem vytvořené skupiny cestujících přepravovány více jízdami tam a zpět ze stejné výchozí oblasti do stejné cílové oblasti, srov. § 2 odst. 8 zákona o silniční dopravě) ani o příležitostnou osobní silniční dopravu. Příležitostná osobní silniční doprava je totiž v § 2 odst. 10 zákona o silniční dopravě definována jako „*neveřejná osobní doprava pro cizí potřeby, která není*

linkovou osobní dopravou nebo mezinárodní kyvadlovou dopravou a kterou se na základě předchozí objednávky zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě a) nejvýše 9 osob včetně řidiče, jedná-li se o mezinárodní dopravu, nebo b) více než 9 osob včetně řidiče.“ Poněvadž byla přeprava osob zajištěna vozidlem určeným k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a zároveň se nejednalo o žádnou jinou výše uvedenou přepravu, je zřejmé, že definice příležitostné osobní silniční dopravy nebyla naplněna. Z uvedených důvodů soud uzavřel, že během předmětné jízdy došlo k naplnění zákonem stanovených definičních znaků taxislužby ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě.

28. Soud se tedy ztotožňuje se žalobcem, že přepravu prováděl jako provozovatel taxislužby, když dle soudu zákon nerozlišuje provozovatele taxislužby na „klasické“ a „neklasické“. Tomu, že si byl žalobce vědom svých povinností provozovatele taxislužby pak nasvědčuje i skutečnost, že žalobce je jako dopravce držitelem platného oprávnění k podnikání v taxislužbě a i jeho zaměstnanec je držitelem průkazu řidiče taxislužby, i platného osvědčení o úspěšně vykonané zkoušce z místopisu.
29. Shora předestřenému závěru, že se o taxislužbu jedná, nasvědčuje i rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) Evropské unie ze dne 20. 12. 2017, C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL. Ten se sice primárně zabýval povahou zprostředkovatelské služby poskytované společností Uber, činnost samotných řidičů však opakovaně označil za „přepravní služby“. Tuto komplexní službu (zprostředkovatelskou činnost společnosti Uber spolu se samotnými přepravními službami řidičů) pak označil za službu v oblasti dopravy ve smyslu čl. 58 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.
30. Městský soud proto dospěl k závěru, že činnost žalobce naplnila definiční znaky taxislužby podle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě. S ohledem na tento závěr se zabýval námitkou žalobce, že poskytoval smluvní přepravu na základě předchozí smlouvy ve smyslu ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční přepravě, a proto neměl být posuzován jako „klasický“ provozovatel taxislužby se všemi povinnostmi takového dopravce taxislužby podle § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě.
31. Pro přehlednost soud znovu konstatuje znění ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, podle kterého je dopravce povinen zajistit, aby v den, kdy je vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy, bylo toto vozidlo vybaveno všemi smlouvami, na jejichž základě je přeprava v právě probíhajícím dni prováděna, nebo jejich kopiemi. Smlouva musí obsahovat údaje o přepravovaných osobách, datu a trase přepravy a ceně za přepravu nebo způsob jejího určení a nesmí být uzavřena ve vozidle taxislužby nebo na jiném místě bezprostředně před zahájením přepravy. Při poskytování přepravy vozidlem taxislužby na základě předchozí písemné smlouvy se nepoužije odstavec 3 písm. c) a f); pokud vozidlo taxislužby není v souladu s § 21a odst. 2 písm. b) vybaveno taxametrem, nepoužije se dále odstavec 3 písm. d), e) a g) až i).
32. Žalobce je přesvědčen o tom, že softwarová aplikace UBER, přes kterou je služba dopravce objednána, je elektronickou aplikací, která umožňuje uzavírat smlouvy, které vyhovují nárokům kladeným na smluvní přepravu ve smyslu ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, a proto se na něj vztahuje výjimka uvedená v tomto ustanovení.
33. Lze souhlasit se žalobcem, že ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě připouští za splnění podmínky, že je přeprava poskytována na základě předchozí písemné smlouvy, určité výjimky z povinností, které je dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, povinen zajistit. Soud ponechává prozatím stranou, zda žalobce splnil

podmínku předchozího uzavření písemné smlouvy, a zaměřuje se na otázku, jakých stanovených povinností provozovatele taxislužby se toto ustanovení týká. Zákon výslovně uvádí, že se nepoužije odstavec 3 písm. c) a f).

34. Podle ustanovení § 21 odst. 3 zákona dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je povinen zajistit, aby při nabízení nebo poskytování přepravy, včetně činností s tím souvisejících, bylo podle písm. c) vozidlo taxislužby viditelně a čitelně označeno

1. střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a

2. jménem a příjmením, popřípadě obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby,

a podle písm. f) zákona, aby zobrazované údaje z taxamtru byly čitelné a viditelné z místa přepravované osoby.

Ustanovení § 21 odst. 4 pak dále stanovuje, že pokud vozidlo taxislužby není v souladu s § 21a odst. 2 písm. b) vybaveno taxametrem, nepoužije se dále odstavec 3 písm. d), e) a g) až i).

35. Podle ustanovení § 21a odst. 2 písm. b) zákona v žádosti podle odstavce 1 (žádost o evidenci vozidla taxislužby – pozn. soudu) dopravce uvede typ a výrobní číslo taxamtru a výrobní číslo paměťové jednotky taxamtru, který bude ve vozidle při provozování taxislužby užíván, případně uvede, že vozidlo taxislužby nebude vybaveno taxametrem a tímto vozidlem bude poskytovat přepravu výhradně na základě předchozí písemné smlouvy podle § 21 odst. 4.
36. V projednávané věci byla žalobci uložena pokuta za to, že porušil ustanovení § 21 odst. 2 zákona o silniční dopravě tím, že provozoval taxislužbu vozidlem, které nebylo zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, nikoli za to, že by nebyl vybaven střešní svítlnou, označením obchodní firmy nebo taxametrem. Z ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, jehož se dovolává žalobce, totiž nevyplyvá, že by provozovatel taxislužby, i kdyby splnil podmínku předchozího sepsání písemné smlouvy, nemusel splnit povinnost stanovenou v § 21 odst. 2 zákona o silničním provozu, tedy, že by mohl provozovat taxislužbu vozidlem nezapsaným v evidenci vozidel taxislužby. Naopak z dikce tohoto ustanovení je patrný jasný úmysl zákonodárce tuto povinnost stanovit, když je zde výslovně uvedeno, že „doprovce smí provozovat taxislužbu pouze vozidlem, které je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby“. Na tuto povinnost se tedy žádná výjimka uvedená v § 21 odst. 4 zákona nevztahuje.
37. Důraz, který na nutnost evidence vozidla taxislužby zákon klade, je patrný i z ustanovení § 21 odst. 2, dle kterého dopravce při provozování taxislužby nesmí použít vozidlo taxislužby, které pro něj není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby. Dopravce je povinen zajistit, aby vozidlem taxislužby, které je pro něj zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, neprovozovala taxislužbu jiná osoba.
38. Vzhledem k tomu, že bylo v řízení před správním orgánem prokázáno, že žalobce při poskytování zpoplatněné přepravy formou taxislužby dne 22. 2. 2016 v čase 21:02 – 21:10 hod. na trase Maltézské náměstí 471/1, Praha 1 – ul. Stárkova 1222/3, Praha 1, použil vozidlo tovární značky Škoda Octavia, SPZ:X, které pro něj nebylo zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, dospěl žalovaný ke správnému závěru, že se žalobce dopustil se správního deliktu uvedeného v ustanovení § 35 odst. 2 písm. i/ zákona o silniční dopravě,

podle kterého dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 500 000 Kč dopravci, který v rozporu s § 21 odst. 2 provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, které pro něj není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, za což mu byla uložena pokuta ve výši 55 000 Kč.

39. Pro úplnost soud uvádí, že se nezabýval námitkami žalobce, ve kterých se snažil dovodit, že provozoval přepravu na základě přechodí smlouvy, protože softwarová aplikace UBER, přes kterou je služba dopravce objednána, je elektronickou aplikací, která umožňuje uzavírat smlouvy, které vyhovují nárokům kladeným na smluvní přepravu ve smyslu ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, neboť i kdyby soud této námitce vyhověl, nezbavovalo by to žalobce povinnosti provozovat taxislužbu pouze vozidlem, které je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby. Tuto povinnost žalobce prokazatelně nesplnil a ani sám v podané žalobě netvrdí, že by vozidlo v evidenci bylo zapsáno. V této souvislosti soud zdůrazňuje, že ani provozování taxislužby pomocí aplikace UBER nemůže být důvodem pro nedodržování zákona o silniční dopravě.
40. Nad rámec výše uvedeného soud zdůrazňuje, že žalobce námitku, že provozoval přepravu na základě přechodí smlouvy, která vyhovuje nárokům kladeným na smluvní přepravu ve smyslu ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, a proto se na jím provedenou přepravu vztahují zde uvedené výjimky, uplatnil až v podané žalobě. Soud si je vědom toho, že podle ustálené judikatury je takový postup přípustný, nelze však vytýkat správnímu orgánu, že se tímto hlediskem nezabýval. Nicméně, jak soud již výše uvedl, vzhledem ke skutkové podstatě žalobcem spáchaného deliktu, se charakterem smluv uzavíraných mezi dopravcem a zákazníkem soud v této věci nezabýval, neboť by ani případné zjištění, že žalobce provozoval přepravu ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, nemohlo mít vliv na závěr žalovaného o tom, že se žalobce v této konkrétní věci vytýkaného jednání – provozování taxislužby vozidlem, které pro něj není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby – dopustil.
41. V doplnění žaloby, které soudu zaslal ještě ve lhůtě pro podání žaloby, vznesl žalobce další námitku, když namítal nezákonnost provedené kontroly z důvodu, že kontrola byla sice formálně provedena Mgr. J. D., ale její důležitá část byla vykonávána „cestujícími“ panem M. M. a paní M. M., kteří neměli žádné pověření ke konání kontroly či k vykonání úkonu předcházející kontrole dle kontrolního řádu. Žalobce je přesvědčen o tom, že i případné úkony přecházející kontrole podle § 3 odst. 1 KŘ může provádět pouze kontrolní orgán a nikoliv „cestující“.
42. Při posouzení této námítky soud vycházel z ustanovení § 3 odst. 1 zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), podle kterého kontrolní orgán může provádět před zahájením kontroly úkony, jejichž účelem je opatření podkladů pro posouzení, zda zahájit kontrolu. Podle odst. 2 tohoto ustanovení o úkonech podle odstavce 1 se pořídí záznam. Navazuje-li na tyto úkony kontrola, mohou sloužit skutečnosti takto získané jako podklad pro kontrolní zjištění.
43. Zdejší soud na rozdíl od žalobce neshledává nezákonným postup, v rámci něhož si výše jmenované osoby před samotným zahájením kontroly objednaly a následně absolvovaly předmětnou jízdu. Tento postup byl dle závěru soudu v souladu s § 3 kontrolního řádu (každý z cestujících po skončení předmětné jízdy sepsal oznámení o poskytnuté přepravě, které lze považovat za záznam ve smyslu § 3 odst. 2 kontrolního řádu). V této souvislosti lze citovat z odborné literatury 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:

„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....“

44. Postup dvou cestujících, kteří si objednali přes aplikaci UberPOP jízdu a tuto následně absolvovali (s panem M. D. jako řidičem), není dle soudu ani postupem nezákonným, ani započítáním kontroly, jak namítal žalobce, neboť se jednalo o úkony před zahájením kontroly dle § 3 kontrolního řádu. Osoby provádějící úkony před zahájením kontroly ve smyslu § 3 kontrolního řádu nemusí disponovat pověřením ke kontrole ve smyslu § 4 kontrolního řádu. Takový závěr přitom logicky vyplývá i ze systematiky kontrolního řádu, neboť ust. § 4 kontrolního řádu týkající se pověření ke kontrole je (na rozdíl od ust. § 3 téhož zákona) zařazeno v hlavě III tohoto zákona s názvem „Průběh kontroly“. Je tak zřejmé, že pověření ke kontrole musí mít osoba vykonávající kontrolu [předložení pověření ke kontrole kontrolované osobě nebo jiné osobě pak představuje jeden ze způsobů, jimiž je kontrola zahájena, srov. § 5 odst. 2 písm. a) kontrolního řádu]. Takovou osobou byl v projednávané věci Mgr. J. D. a teprve v okamžiku, kdy on přistoupil k vozidlu a předložil řidiči své pověření ke kontrole, byla kontrola zahájena. Ze zákona neplyne povinnost osob provádějících úkony před zahájením kontroly dle § 3 kontrolního řádu disponovat pověřením ke kontrole, jak se mylně domnívá žalobce, neboť tyto osoby žádnou kontrolu nevykonávají. Nedošlo tudíž k porušení zákona, když nedisponovaly pověřením ke kontrole, ale pouze činily úkony před jejím zahájením. Z obsahu správního spisu je navíc patrné, že tyto osoby následně byly vyslechnuty jako svědci a po řádném poučení vypovídali o způsobu objednání jízdy, o jejím průběhu, o trase i o ceně za uskutečněnou jízdu. Ze správního spisu je patrné, že při svých svědeckých výpovědích oba cestující potvrdili skutečnosti uvedené v Oznámení o poskytnuté přepravě.
45. Pokud jde o zákonnost svědeckých výpovědí cestujících (zaměstnanců žalovaného), zdejší soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 11. 2015 č.j. 2 Afs 104/2005-81, podle kterého „Praxe, 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 svědků, 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“

46. Přestože se shora odkazovaný rozsudek týká porušení cenových předpisů, zdejší soud nevidí žádného důvodu, proč by závěry shora citovaného rozsudku 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 kromě svědectví dvou svědků (cestujících) a jimi podepsaných Oznámení o poskytnuté přepravě, dalším důkazem i protokol o kontrole žalobce ze dne 7.4.2016, č. T/20160222/1/De, k němuž sice žalobce podal námitky, avšak ani v těchto námitkách nerozporuje, že jízda byla provedena tak, jak to uvedli svědci ve svých výpovědích. Vzhledem ke skutkové podstatě deliktu, kterého se žalobce dopustil a za který mu byla uložena pokuta, je podstatné, že při kontrole prováděné pověřenou kontrolující osobou bylo zjištěno, že předmětná jízda byla uskutečněna a že byla provedena nevidovaným vozidlem. Ze všech výše uvedených důvodů soud žalobcovu námitku o nezákonnosti provedené kontroly neshledal důvodnou.
47. Žalobce dále namítá nepřiměřenost uložené sankce, kterou spatřuje v tom, že z postupu žalovaného nelze dovodit, na základě čeho žalovaný určuje přiměřenost sankce za totožné či obdobné správní delikty. Soud žalobcem učiněné odkazy na jiná rozhodnutí nepovažoval pro projednávanou věc za relevantní, a to zejména proto, že se jedná o rozhodnutí, kterými byly uloženy pokuty za odlišné správní delikty, než za jaký byl žalobce potrestán napadeným rozhodnutím, tedy šlo o jinou situaci, i o jiná období. Z obsahu jiných rozhodnutí vydaných v jiném období bez jakékoli návaznosti na nyní projednávanou věc nelze dovodit nepřiměřenost uložené sankce. Podstatné je, že v nyní projednávané věci jsou z odůvodnění napadeného i prvostupňového rozhodnutí patrná jasná kritéria, na základě kterých správní orgán určil výši pokuty, když zejména zohlednil společenskou nebezpečnost protiprávního jednání, která je vyjádřena výší pokuty v zákoně o silniční dopravě, i skutečnost, že nezařazení vozidla do evidence nebylo pouhým administrativním pochybením ze strany žalobce. Prvostupňový správní orgán také při stanovení výše pokuty zohlednil, že primární delikt ní jednání dopravce týkající se nezařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby pohltilo všechny ostatní skutkové podstaty deliktů, kterých se žalobce dopustil a které jednotlivě v rozhodnutí konkretizoval. Žalovaný se s odůvodněním výše uložené pokuty provedené v prvostupňovém rozhodnutí ztotožnil a zdůraznil, že nelze přepokládat, že by uložená pokuta měla pro žalobce jako právnickou osobu likvidační charakter, když navíc žalobce likvidační dopad pokuty pouze tvrdil, ale nijak neprokazoval. Žalovaný také v této souvislosti poukázal na možnost splátek. Soud tedy dospěl k závěru, že oba správní orgány řádně zohlednily kritéria uvedená v ustanovení § 36 odst. 2 zákona o silniční dopravě a výši pokuty řádně přezkoumatelným způsobem odůvodnily. Pokutu uloženou ve výši 11 % zákonné sazby, proto soud shledal s ohledem na výše uvedené přiměřenou.
48. Nelze přehlédnout, že žalobce až u jednání soudu dne 26.2.2019 požádal, aby soud – nenalezne-li důvody pro zrušení rozhodnutí – od uložení pokuty upustil nebo výši pokuty přiměřeně snížil.
49. Podle § 78 odst. 2 s.ř.s. rozhoduje-li soud o žalobě proti rozhodnutí, jímž správní orgán uložil trest za správní delikt, může soud, nejsou-li důvody pro zrušení rozhodnutí podle odstavce 1, ale trest byl uložen ve zjevně nepřiměřené výši, upustit od něj nebo jej snížit v

mezích zákonem dovolených, lze-li takové rozhodnutí učinit na základě skutkového stavu, z něhož vyšel správní orgán, a který soud případně vlastním dokazováním v nikoli zásadních směrech doplnil, a navrhl-li takový postup žalobce v žalobě.

50. Vzhledem k tomu, že z citovaného ustanovení vyplývá, že žalobce měl moderaci navrhnout již v podané žalobě, zabýval se soud otázkou, zda je v souladu s tímto ustanovením, pokud žalobce navrhl moderaci až při jednání soudu. Přitom vycházel z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2013, čj. 2 As 130/2012-20, ve kterém výslovně uvedl, že „procesní podmínky lze v posuzované věci považovat za splněné, a to i přesto, že návrh na soudní moderaci pokuty vznesl stěžovatel až na nařízeném jednání, ve formě eventuálního petitu (pro případ, že by městský soud neshledal napadené rozhodnutí nezákonným). Z rozsudku zdejšího soudu ze dne 30. 11. 2005, čj. 1 As 30/2004-82, totiž vyplývá, že „[n]avrhnout moderaci trestu (§ 78 odst. 2 s. ř. s.) může žalobce před správním soudem jak pro případ, že by neuspěl s návrhem na zrušení rozhodnutí správního orgánu (tedy jako eventuální petit), tak i samostatně. Návrh na moderaci může být uplatněn i po uplynutí lhůty k podání žaloby, vychází-li z žalobního bodu vzneseného v této lhůtě.“ Vzhledem k tomu, že žalobce již v žalobě argumentoval nepřiměřeností uložené pokuty a jejím likvidačním charakterem (s ohledem na svůj zdravotní stav a osobní poměry), lze návrh na moderaci pokuty považovat za přímé vyústění žalobní námitky nepřiměřenosti pokuty, ve smyslu požadavku vysloveného ve zmiňovaném judikátu.“
51. Městský soud se proto návrhem žalobce na moderaci výše uložené pokuty vzneseným u jednání zabýval, avšak dospěl k závěru, že v nyní projednávané věci nejsou důvody pro moderaci dány. Při úvaze o tom, zda v konkrétním případě jde o sankci zjevně nepřiměřenou je nutno přihlídnout ke všem okolnostem daného případu. Kromě charakteru jednání, za něž je pokuta ukládána (viz výše) nelze nepřihlídnout i k zákonem stanovené možné maximální výši pokuty, kterou je mimo jiné vyjádřena i závažnost protiprávního jednání. Jak soud již výše uvedl, k závěru o zjevné nepřiměřenosti pokuty v projednávané věci nedospěl, když zohlednil, že pokuta byla po zhodnocení všech okolností případu uložena pouze ve výši 11 % zákonné sazby.
52. Městský soud v Praze dospěl na základě výše uvedeného k závěru, že žaloba není důvodná, a proto ji podle ustanovení § 78 odst. 7 s.ř.s. jako zamítl.
53. O nákladech řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s.ř.s., podle něhož žalobce, který neměl ve věci úspěch, nemá právo na náhradu účelně vynaložených nákladů v řízení, a žalovaný správní úřad, jemuž by právo na náhradu účelně vynaložených nákladů podle výsledku řízení náleželo, žádné náklady řízení nad rámec běžných činností správního úřadu nevykázal ani neuplatňoval. Z tohoto důvodu Městský soud v Praze ve výroku II. rozhodl, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

P o u č e n í :

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

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

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

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

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

Praha 26. února 2019

JUDr. Hana Veberová v. r.
předsedkyně senátu