



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

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

žalobce: **A. S., IČ ...**
místem podnikání X
zastoupen Mgr. Ing. Janem Boučkem, advokátem
se sídlem Opatovická 4, Praha 1

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 27. 9. 2019, č. j. 133/2019-190-TAXI/3,

takto:

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

Odůvodnění:

I. Vymezení věci

1. Žalobce se podanou žalobou domáhal přezkoumání v záhlaví uvedeného rozhodnutí žalovaného, kterým bylo k jeho odvolání z části změněno rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravních agend (dále jen „dopravní úřad“ nebo „MHMP“) ze dne

1. 10. 2018, č. j. MHMP 1516636/2018, jímž byla žalobci jako dopravci uložena pokuta ve výši 100 000 Kč (výrok B) za čtyři přestupky, spáchané dne 16. 11. 2017 v čase 11:26 až 11:38 na trase ul. Bozděchova 970, Praha 5 x Národní, Praha 1 (dále jen „přeprava“) podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), kdy byl uznán vinným z přestupku podle:

1) § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. c) bod 1 téhož zákona nezajistil, aby při poskytování přepravy bylo příslušné vozidlo viditelně a čitelně označeno střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně,

2) § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. c) bod 2 téhož zákona nezajistil, aby při poskytování přepravy bylo příslušné vozidlo viditelně a čitelně označeno jménem a příjmením dopravce umístěným na vozidle taxislužby,

3) § 35 odst. 1 písm. n) zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. d) bod 1 téhož zákona nezajistil, aby při poskytování přepravy bylo příslušné vozidlo vybaveno taxametrem,

4) § 35 odst. 1 písm. m) zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. b) téhož zákona nezajistil, aby při poskytování přepravy bylo příslušné vozidlo vybaveno aktuálním výpisem z evidence vozidel taxislužby (výrok A).

Výrokem C dopravní úřad rozhodl o nákladech správního řízení.

2. Žalovaný změnil prvostupňové rozhodnutí tak, že ve výroku A zrušil slova „§ 35 odst. 1 písm. m) zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. b) téhož zákona nezajistil, aby při poskytování přepravy bylo příslušné vozidlo vybaveno aktuálním výpisem z evidence vozidel taxislužby“ a řízení v této věci zastavil, ve výroku B uloženou pokutu snížil na částku 70 000 Kč, ve zbytku rozhodnutí dopravního úřadu potvrdil.
3. V odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí žalovaný k odvolání žalobce, jehož odvolací námitky se podstatnou měrou shodují s žalobními body, odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016-136, s tím, že ve věci žalobce nebyla uzavřena předchozí písemná smlouva splňující náležitosti § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Vzhledem k tomu, že žalobce neuskutečnil přepravu ve smluvním režimu, bylo jeho povinností dodržovat požadavky stanovené zákonem pro provozovatele taxislužby. Jelikož se tak nestalo, dopustil se daných přestupků, spočívajících v neoznačení vozidla a nevybavení vozidla taxametrem, vyjma přestupku dle § 35 odst. 2 písm. m) pro porušení § 21 odst. 3 písm. b) zákona o silniční dopravě, neboť vozidlo žalobce bylo vybaveno aktuálním výpisem z evidence vozidel taxislužby, když žalobce během kontroly doložil výpis, že má vozidlo zaevidované bez taxametru a ve vozidle žádný taxametr nebyl. Výpis z evidence tedy odpovídal skutečnosti a žalobce se tohoto přestupku nedopustil. Proto žalovaný výrok dopravního úřadu v tomto směru upravil a řízení v této věci zastavil. Při úvahách o výši sankce žalovaný konstatoval, že se nemá přihlížet k jiným uloženým pokutám, pokud se nejedná o skutky v souběhu a projednávané samostatně. V rámci úvah o likvidačním dopadu pokuty ovšem musí posoudit všechny známé skutečnosti o majetku, tak i o závazcích dopravce. Žalobce ke svým majetkovým poměrům nic neuvedl, ač byl vyzván, tudíž byly dopravním úřadem

stanoveny odhadem. V oblasti závazků však bylo dopravnímu úřadu známo, že ve stejný den byla žalobci kromě pokuty 100 000 Kč za dané přestupky uložena též pokuta 35 000 Kč za porušení cenových předpisů. Tedy v jeden den byla žalobci uložena pokuta celkem 135 000 Kč. Protože k tomu dopravní úřad nepřihlédl, žalovaný jeho závěr korigoval a pokutu z tohoto důvodu, jakož i proto, že pokuta uložená dopravním úřadem nedopovídala jeho tehdejší rozhodovací praxi, snížil na částku 70 000 Kč. Ve věci žalobce tak byl uložen úhrnný trest za užití asperační zásady. Sankce odpovídá pokutám běžně ukládaným za taková porušení zákona o silniční dopravě, jakož i judikatuře NSS k likvidačnímu dopadu pokuty. Sankce ani není nepředvídatelná s ohledem na souběžné tvrzení žalobce, že dopravní úřad ukládá pokuty paušálně.

II. Obsah žaloby

4. Žalobce *v prvním žalobním bodu* namítal, že kontrolní protokol není a priori pravdivý, pokud tedy nebyl proveden výsledek kontrolující osoby, řízení je nezákonné.
5. *Ve druhém žalobním bodu* tvrdil, že správní orgány věc nesprávně právně posoudily, neboť měl vozidlo evidované jako vozidlo bez taxametru a přepravu uskutečnil na základě předchozí smlouvy, proto se na něj nevztahovaly povinnosti stanovené pro provozovatele taxislužby. K tomu odkázal na usnesení Vrchního soudu v Olomouci ze dne 27. 9. 2017, č. j. 7 Cmo 185/2017-507 a ze dne 24. 10. 2017, č. j. 7 Cmo 180/2017-168, podle nichž přeprava skrze aplikaci Uber není klasickou taxislužbou, ale jedná se o jinou smluvní službu v oblasti dopravy.
6. Žalobce tvrdil, že softwarová aplikace Uber splňuje požadavky zákona tak, aby na jejím základě dopravce spadl pod režim § 21 odst. 4 zákona o silničním provozu. Požadovaná písemná forma je rovněž zachována, neboť v aplikaci jsou v elektronické podobě zaznamenány údaje o objednateli, dopravci, trase přepravy a jaká byla cena jízdného. Cestující jsou informováni o předběžné ceně jízdného, kterou následně odsouhlasí. Žalobce nemá možnost cenu ovlivnit, neboť ta je určena aplikací Uber a odsouhlasena cestujícím. Není zde tedy prostor pro svévolné určení ceny na úkor cestujících. Jízdné je hrazeno přímo společnosti provozující aplikaci Uber, a to zcela transparentně elektronicky. Právní úprava uzavírání smluv je upravena v zákoně č. 89/2012 Sb., občanském zákoníku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“), podle něhož je možné uzavřít smlouvu ve prospěch třetího, přičemž aplikace Uber umožňuje, aby smlouva byla uzavřena ve prospěch žalobce. Písemná forma je v souladu s § 562 odst. 2 občanského zákoníku zachována i při právním jednání učiněném elektronicky, v řešeném případě je smlouva uložena v datovém úložišti Uber. Na smlouvě sice není uveden podpis, ovšem projeviti vůli k uzavření smlouvy jde i jinými způsoby (např. odkliknutím příslušného políčka), jak vyplývá z § 561 odst. 1 občanského zákoníku. Uvedeným postupem byla splněna i povinnost mít vozidlo vybaveno všemi smlouvami, na jejichž základě je přeprava prováděna.
7. *Ve třetím žalobním bodu* namítal, že napadené rozhodnutí bylo vydáno v rozporu se zásadou *ne bis in idem*, neboť za totožné jednání byla žalobci uložena pokuta ve výši 35 000 Kč za spáchání přestupků dle zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o cenách“). Uvedená zásada se nepochybně vztahuje i na oblast správního trestání. K tomu poukázal na čl. 40 odst. 5 Listiny, judikaturu NSS a ESLP, čl. 4 odst. 1 Protokolu k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a zdůraznil, že není podstatné, pokud dle vnitrostátní úpravy řeší přestupky

vycházející z jednoho skutku více správních orgánů, tato skutečnost ale nemůže vyloučit aplikaci zásad garantovaných Úmluvou.

8. Ve *čtvrtém žalobním bodu* tvrdil nezákonné uložení sankce s tím, že byla uložena bez srovnání se skutkově obdobnými případy. Žalovaný neposoudil konkrétní okolnosti daného případu a rovněž nerozlišil mezi odstavci 1 a 2 § 41 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „přestupkový zákon“). Použití asperační zásady v odstavci 2 je fakultativní, žalovaný měl proto povinnost svůj postup řádně odůvodnit, což však neučinil a vycházel z navýšené částky. Rovněž nezohlednil skutečnost, že žalobci byla uložena pokuta ve výši 35 000 Kč za porušení cenových předpisů, a nevzal v potaz jejich vzájemnou korelaci. Žalovaný považoval žalobce za součást organizované skupiny, aniž provedl příslušné dokazování. Nesouhlasil s úvahami žalovaného o likvidační výši pokuty s ohledem na některá rozhodnutí Nejvyššího správního soudu. Poukázal na závěry rozšířeného senátu NSS č. j. 1 As 9/2008-133 s tím, že je nutno je vykládat pečlivěji v případě fyzické osoby podnikatele. Výši pokuty považoval za likvidační. Výčet § 37 přestupkového zákona je pouze demonstrativní a proto je nutno dovodit, že u fyzické osoby podnikatele se má přihlížet k osobním a majetkovým poměrům i mimo korektiv likvidační pokuty. Žalovaný měl provést minimálně přezkoumatelný odhad osobních a majetkových poměrů žalobce a vzít případně v úvahu sdělení ministerstva práce a sociálních věcí o průměrném měsíčním výdělku v podnikatelském segmentu řidičů osobních a malých dodávkových automobilů, taxikářů pro rok 2017 (dále jen „sdělení MPSV“). Podle žalobce žalovaný nepřihlédl ke všem relevantním ukazatelům. Délku řízení považoval za nepřiměřeně dlouhou, správní orgány měly k této skutečnosti přihlédnout při stanovení sankce, jak analogicky vyplývá z rozsudku Nejvyššího soudu sp. zn. 30 Cdo 3300/2013.
9. Žalobce žádal, aby soud žalobou napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil žalovanému k dalšímu řízení, případně aby od uložené pokuty upustil, nebo ji přiměřeně snížil.

III. Vyjádření žalovaného

10. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uváděl obdobně jako v odůvodnění svého rozhodnutí. K prvnímu žalobnímu bodu poukázal na rozsudky NSS č. j. 6 As 196/2018-30 a č. j. 7 As 146/2016-29 a závěry z nich vyplývající. Zdůraznil, že žalobce uplatnil proti protokolu o kontrole námitky, které však nesměřovaly proti faktickým zjištěním kontrolního pracovníka, např., žalobce netvrdí, že by kontrolnímu pracovníkovi předložil předchozí písemnou smlouvu a pracovník zaznamenal opak, námitky žalobce směřují proti právní kvalifikaci, což není skutečnost, kterou by bylo možno dokazovat. K tomu odkázal na rozsudek NSS č. j. 10 As 25/2014-48. Nadto ve věci žalobce správní orgány vycházely z více podkladů, na jejichž základě byl skutkový stav spolehlivě prokázán, výsledk kontrolního pracovníka tedy nebylo třeba provádět. Žalobce v průběhu správního řízení provedení žádných důkazů nenavrhoval, sporné bylo právní posouzení skutkových okolností, nikoli skutkový stav jako takový.
11. K druhému žalobnímu bodu žalovaný konstatoval, že je žalobní argumentace prakticky totožná s odvolacími důvody, žalobce tak nijak nereaguje na obsah žalobou napadeného rozhodnutí, kde žalovaný vysvětlil, proč jsou argumenty žalobce liché. Konstatoval, že žalobce zamlčuje rozsudek NSS č. j. 9 As 291/2016-136 a naopak argumentuje usneseními Vrchního soudu v Olomouci, jehož závěry ale byly popřeny nálezem Ústavního soudu ze dne 5. 11. 2018 III. ÚS 4072/17. I když každý subjekt nemusí znát veškerou relevantní

judikaturu v jeho oblasti podnikání, pokud však NSS shledá v takto významné kauze, že je provozování dopravy cestou aplikace Uber taxislužbou, lze to považovat za věc obecně známou tím spíše, že je žalobci poskytována velká právní podpora a je mu kupodivu známa judikatura Vrchního soudu v Olomouci, která se povahy provozování dopravy netýkala. Argumentaci o nejednoznačném právním prostředí tak žalovaný shledal účelovou a odmítl ji.

12. Z provedené kontroly vyplynulo, že vozidlo nebylo označeno a vybaveno jako vozidlo taxislužby, proto bylo povinností žalobce před poskytnutím přepravy uzavřít písemnou smlouvu dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Osoba dopravce nebyla cestujícím v okamžiku objednání přepravy prostřednictvím aplikace Uber známa, znali pouze osobu řidiče, vozidlo a cenové rozpětí ceny za přepravu. Až po jejím ukončení se mohli seznámit s tím, kdo byl dopravcem, a to prostřednictvím zaslané faktury, kterou si museli aktivně stáhnout ze svého uživatelského účtu. Žalovaný nerozporuje, že písemnou smlouvu je možné uzavřít v elektronické podobě, ovšem to se v řešeném případě nestalo. Žalobce žádnou smlouvu během přepravy ani následného správního řízení nedoložil, žalovanému je rovněž z jiných případů známo (rozhodnutí žalovaného č. j. 135/2019-190-TAXI/3), že smlouvu není možné dodatečně dodat s ohledem na technické nastavení aplikace Uber. Tím, že žalobce v pozici dopravce neuzavřel předchozí písemnou smlouvu, nesplnil požadavek § 21 odst. 4 na využití výjimky z vybavení a označení vozidla dle § 21 odst. 3 písm. d) téhož zákona. Podstatné je, jestli smlouva obsahující předepsané náležitosti byla uzavřena, nikoli jestli právní úprava uzavření takové smlouvy umožňuje.
13. Žalovaný tak shrnul, že pokud v průběhu celého řízení nebyla předložena žádná písemná smlouva a je z jiných případů známo, že aplikace Uber ani technicky neumožňuje smlouvy zobrazovat, pak není možné přijmout argumentaci o tom, že kdesi na úložišti existovala písemná smlouva a tato vyhovovala požadavkům § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, když žalobce smlouvu nikdy nedoložil.
14. Žalovaný nezpochybnil zásadu *ne bis in idem* uplatněnou ve třetím žalobním bodu, žalobce ale porušil povinnosti stanovené jak zákonem o cenách, tak zákonem o silniční dopravě. Jednalo se o dva rozdílné skutky, které porušily rozdílné společenské zájmy (rozdílný objekt přestupku). Žalovaný se však s přihlédnutím k judikatuře NSS s ohledem na možný likvidační dopad zabýval tím, jestli by celkový dopad dvou pokut na majetek žalobce mohl být likvidační a shledal, že nikoliv.
15. Dle žalovaného byla výše pokuty uložena s ohledem na skutkové okolnosti případu, přičemž nebylo nezbytné v napadeném rozhodnutí odkazovat na další skutkové obdobné případy, neboť mu to žádný právní předpis neukládá ani to nevyplývá z obvyklé rozhodovací praxe správních orgánů. Žalovaný shledal, že dopravní úřad vybočil ze své rozhodovací praxe, což doložil i žalobce, a korigoval proto rozhodnutí dopravního úřadu vzhledem k praxi, která je známa žalovanému a prostřednictvím jeho i právnímu zástupci žalobce. Nadto jsou zástupci žalobce známy. Tedy by nemělo smysl konkrétně jmenovat další případy nad rámec doložený žalobcem. Zástupce žalobce zastupuje téměř všechny dopravce využívající aplikaci Uber, proto je seznámen s tím, že do přijetí zákona č. 304/2017 Sb. se pokuty pohybovaly od 70 000 Kč do 100 000 Kč, následně došlo k jejich zvýšení až na 150 000 Kč v případě neshledání žádných polehčujících okolností.
16. K námitce žalobce stran stanoviska žalovaného o organizované skupině poukázal na dostatečně medializovanou rozhodovací praxi i judikaturu ok používání aplikace Uber a

měl za to, že žalobci muselo být v rámci spolupráce se společností Uber dobře známo, že svým jednáním získává neoprávněnou konkurenční výhodu, když jeho jednání bylo zjevně protiprávní.

17. Nesouhlasil s námitkami žalobce stran užití absorpční a asperační zásady při stanovování výše pokuty, neboť pro stanovení výše pokuty je její horní hranice velmi důležitým východiskem. Zákonem č. 304/2017 Sb. přistoupil zákonodárce k jejímu snížení v zákoně o silniční dopravě tak, aby byly po novele horní hranice pokut nadále obdobné i po účinnosti přestupkového zákona. K tomu poukázal na judikaturu NSS č. j. 7 As 264/2018-36.
18. Žalovaný při posouzení likvidačního účinku odkazoval na rozsudky NSS, podle nichž pokuty ve srovnatelné výši nejsou likvidační pro fyzické podnikající osoby. Žalobce v průběhu řízení nedoložil ke svým majetkovým poměrům žádné skutečnosti. Žalovaný se proto domnívá, že pokud by se žalobce skutečně nacházel v situaci, že by pro něj výše pokuty byla s ohledem na jeho majetkové poměry nepřiměřená a likvidační, ve vlastním zájmu by takové doklady předložil. Při posouzení likvidačního dopadu je třeba zohlednit nejen aktuální ale i celkové majetkové poměry, obzvláště když má žalobce zřejmě příjmy i z jiných činností, jak vyplývá z živnostenského rejstříku. Průměrný hrubý výdělek v daném odvětví dokládáný žalobcem tak není pro posouzení jeho konkrétní situace relevantní. Možnosti správních orgánů jsem v tomto směru omezené, je tak především na žalobci, jak prokáže likvidační výši pokuty. Žalovaný neměl a nemá ani nyní žádné informace o majetkových poměrech žalobce. Při absenci jiných dostupných informací o majetkových poměrech žalobce je třeba vycházet ze situace průměrných taxikářů v Praze, kterým byly ukládány obdobné pokuty, a nebylo u nich shledáno, že by byly pro ně likvidační, jak tomu je dle judikatury o zákazu likvidačních pokut. Judikatuře citované v rozhodnutí dopravního úřadu výše pokuty žalobci 70 000 Kč odpovídá. Pokud žalobce sám nečiní žádné kroky k prokázání hrozby likvidační pokuty, a nečiní tak ani v žalobě, pakt to prokazuje, že na něj pokuta likvidační dopad nemá. K tomu poukázal na možnost hradit pokutu ve splátkách.
19. K namítané délce správního řízení nepopřel, že některé principy Úmluvy dopadají i na správní řízení. Přestupkový zákon stanoví jednotná pravidla pro běh promlčecích lhůt tak, že nehrozí stíhání přestupce desítky let, k nabytí právní moci rozhodnutí dochází obvykle v jednotkách let od spáchání, což nemůže být považováno za zjevně nepřiměřenou délku řízení, vzhledem ke složitosti a možnostem účastníků takové řízení zdržovat. Jedná se o lhůtu pořádkovou, jejíž nedodržení nezakládá žalobcem tvrzenou nepřiměřenou délku a neporušuje právo žalobce na spravedlivý proces.
20. Žalovaný žádal, aby soud žalobu zamítl.

IV. Ústní jednání

21. Při ústním jednání účastníci setrvali na svých stanoviscích. Zástupce žalobce zdůraznil nedodržení zásady *ne bis in idem*, nezákonné uložení sankce, nesouhlasil se závěry žalovaného o organizované skupině, zopakoval tvrzení o nezohlednění osobních a majetkových poměrů žalobce, znovu namítal délku správního řízení. Poukázal na to, že žalobce měl evidované vozidlo, tím se liší od ostatních věcí, rozhodovací praxe soudů ale není jednotná. Zástupce žalovaného k tomu uvedl, že žalobce byl trestán podle různých právních předpisů, zásada *ne bis in idem* tak nebyla porušena. Pokud se v rozhodnutí vyjadřoval k organizované skupině, poukazoval tím na obdobné chování uživatelů této

aplikace. Výše sankce odpovídá době rozhodování a aktuálnímu stavu. Lhůta pro rozhodnutí je pořádkovou, k promlčení nedošlo, její překročení nezpůsobuje nezákonnost rozhodnutí. Soud neprovedl důkazy navržené žalobcem, neboť jsou z části součástí správního spisu, z něhož při přezkumu zákonnosti vychází. Za nadbytečné soud považoval i vyžádání jiných rozhodnutí žalovaného v obdobných věcech, neboť je mu rozhodovací praxe žalovaného ohledně aplikace Uber známa z rozhodovací činnosti. Důkaz sdělením MPSV se soudu jevil rovněž nadbytečným, a to proto, že sám žalobce v průběhu celého správního řízení ani s podanou žalobou či při ústním jednání u soudu své vlastní osobní a majetkové poměry nezřejmil, ač k tomu byl správními orgány vyzván. Důkaz obecným sdělením MPSV o výši příjmu řidičů taxi za dané období tak nemůže nahradit konkrétní důkazy o osobních a majetkových poměrech (např. daňovým přiznáním apod.), které žalobce na svou obranu měl a mohl uplatnit.

V. Posouzení žaloby Městským soudem v Praze

22. Soud přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí, jakož i řízení, které předcházelo jeho vydání, v rozsahu žalobou tvrzených bodů nezákonnosti, kterými je vázán, podle skutkového a právního stavu ke dni vydání žalobou napadeného rozhodnutí, a dospěl k závěru, že žaloba není důvodná.
23. Podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě *„dopravce je povinen zajistit, aby v den, kdy je vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy, bylo toto vozidlo vybaveno všemi smlouvami, na jejichž základě je přeprava v právě probíhající dny 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)“*.
24. Mezi účastníky nebyl sporný skutkový stav, soud proto ověřil jejich tvrzení o něm ze spisového materiálu a přistoupil k vypořádání žalobních bodů.
25. Soud nevešel na námitky *prvního žalobního bodu*, neboť v sankčním řízení, jemuž předcházela veřejnoprávní kontrola, je právě kontrolní protokol, zachycující průběh kontroly, a učiněná kontrolní zjištění základním a stěžejním důkazem. Takto zjištěný skutkový stav přitom není třeba, pokud o něm nepanují rozumné pochybnosti, ověřovat ještě dalšími důkazními prostředky. Ustanovení § 81 přestupkového zákona ostatně výslovně předvídá, že v řízení navazujícím na výkon kontroly mohou být skutečnosti zjištěné při kontrole jediným podkladem rozhodnutí o přestupku. Rovněž z ustálené judikatury NSS (viz např. rozsudky ze dne 30. 5. 2008, č. j. 4 As 21/2007-80, ze dne 13. 2. 2014, č. j. 6 Ads 46/2013-35, ze dne 30. 10. 2015, č. j. 5 Ads 92/2015-24 či ze dne 31. 7. 2019, č. j. 6 As 29/2019-32) vyplývá, že protokol o kontrole je možno pokládat za jeden z klíčových důkazních prostředků, byť to současně neznamená, že by nemohl být následně v řízení provedenými nebo účastníkem navrženými důkazy vůbec zpochybněn. Je třeba zdůraznit, že v projednávaném případě žalobce závěry učiněné v kontrolním protokolu nijak konkrétně nezpochybnil v tom směru, že by z podkladů plynoucí skutkové poznatky neodpovídaly skutečnosti. Žalobce svou procesní obranu směřoval toliko do roviny právní, nikoli skutkové. Za tohoto stavu dopravnímu úřadu nic nebránilo vyjít z jejich obsahu v rámci posuzování rozhodných skutkových otázek i v navazujícím správním řízení.

Dopravní úřad proto nepochybil, pokud dokazování dále nedoplňoval a nepřistoupil k výsledku kontrolující osoby, nadto žalobce tento požadavek v průběhu správního řízení ani neuplatnil.

26. Nedůvodná je i *druhá žalobní námitka* nesprávného právního posouzení. Její podstatou je tvrzení žalobce, zda bylo možné kvalifikovat jeho jednání jako smluvní přepravu ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě či nikoli. Pokud by žalobce v projednávané věci poskytoval přepravu na základě předchozí písemné smlouvy, platila by pro něj výjimka z označení (střešní svítlna, jméno a příjmení dopravce) a vybavení vozidla (taxametr) taxislužby. V takovém případě by se tedy nedopustil vytýkaných přestupků a napadené rozhodnutí by bylo vydáno nezákonně.
27. Soud předně připomíná, že taxislužbou se ve smyslu § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě rozumí *„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“*. Taxislužbu lze přitom provozovat buďto „klasicky“ s taxametrem ve smyslu § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě, nebo na základě předchozích písemných smluv podle odstavce 4 téhož ustanovení.
28. Ustanovení § 21 odst. 4 bylo do zákona o silniční dopravě vloženo novelou č. 102/2013 Sb., přičemž dle důvodové zprávy dané ustanovení *„zohledňuje určitá specifika dopravy vozidly do 9 osob včetně řidiče, u nichž se cena zpravidla neodvíjí od ujeté vzdálenosti a času, nejedná se o veřejnou dopravu a objednávky nejsou přijímány řidičem operativně na ulici nebo prostřednictvím dispečinku. V této dopravě jsou si strany smlouvy o přepravě známy a spotřebitel není u tohoto typu přepravy ohrožen na výši účtovaného jízdného, jako je tomu u „klasické“ taxislužby. (...) Tato varianta (...) nezavádí zbytečné povinnosti a náklady podnikatelům v taxislužbě, kteří se rozhodnou poskytovat pouze výše uvedenou příležitostnou dopravu (jedná se zejména o přepravu limuzínami a luxusními vozy na stavby, firemní akce, párty apod. příležitosti). Na druhou stranu se jedná o určitou výjimku, které by mohlo být zneužito nepoctivými taxikáři, kteří by se začali vydávat za tuto „luxusní, příležitostnou“ taxislužbu, aby nemuseli používat taxametr. Tím by v případě realizace takové přepravy mohl být ohrožen zájem na ochraně spotřebitele. Proto je v rámci této varianty navržena přesná a přísná úprava této výjimky tak, aby naplnila svůj účel – výjimku umožnit pouze v důvodných případech, kdy se nejedná o „klasickou“ taxislužbu, tzn. kdy je sepsána písemná smlouva mezi smluvními stranami – dopravcem a objednatelem“*.
29. Z toho je zřejmé, že pro posouzení, zda byla přeprava poskytnuta v režimu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, je rozhodné, zda mezi objednatelem a žalobcem došlo k uzavření předchozí písemné smlouvy, zda tato smlouva byla či nebyla uzavřena bezprostředně před zahájením přepravy a zda obsahovala povinné zákonné náležitosti. Mezi účastníky není sporu o tom, že dne 16. 11. 2017 cestující uzavřeli smlouvu o přepravě prostřednictvím aplikace Uber, kdy jim před samotnou přepravou byla známa osoba řidiče, vozidlo a cenové rozpětí ceny za přepravu. Smlouva o přepravě před jejím započítím tak nesplňovala náležitosti stanovené zákonem o silniční dopravě, a proto se ani z tohoto důvodu nemohlo jednat o smluvní přepravu ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. V době realizace kontrolní přepravy totiž nebyla při uskutečnění objednávky přes aplikaci Uber cestujícím známa druhá smluvní strana, neboť identifikace dopravce, jeho obchodní jméno, sídlo a IČO se dozvěděli až prostřednictvím následně obdržené faktury, kterou si museli sami aktivně stáhnout ze svého uživatelského účtu.

Stejně tak cestujícím nebyla před uskutečněním jízdy známa konečná výše ceny, ale pouze její odhad. Soud přitom dává zapravdu správním orgánům, že údaje o ceně a dopravci jsou jednou ze základních náležitostí smlouvy dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, neboť pokud není vozidlo příslušným způsobem označeno a vybaveno taxametrem, je nezbytné, aby byla cena jízdného předem smluvně stanovena a rovněž bylo známo, který dopravce přepravu realizuje. Jen tímto způsobem je cestujícím zaručena odpovídající právní jistota.

30. Žalobce tak při poskytnutí přepravy nerespektoval podmínky stanovené v § 21 odst. 4 zákona o silničním provozu, neboť smlouva byla v rozporu s tímto ustanovením uzavřena bezprostředně před uskutečněním přepravy a neobsahovala nezbytné náležitosti. Žalobce sice v žalobě tvrdí, že písemná smlouva byla v elektronické podobě uložena v rámci aplikace Uber (na úložišti), tedy se v souladu s § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě nacházela ve vozidle v průběhu přepravy. K tomu soud uvádí, že smlouva splňující veškeré požadavky zákona dle § 21 odst. 4 před samotnou jízdou nebyla uzavřena, neboť údaje o konečné ceně a dopravci se cestující dozvěděli až po jejím uskutečnění. K tomu soud zdůrazňuje, že žalobce v průběhu celého správního řízení ani v podané žalobě či při ústním jednání nenavrl provedení důkazu jím tvrzenou smlouvou. Žalobce se tak neusnesl důkazní břemeno svého tvrzení o jejím uzavření, neboť neprokázal, že by předchozí písemná smlouva, splňující požadavky dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, byla, byť elektronicky, s cestujícími uzavřena. A to navzdory skutečnosti, že bylo jeho povinností mít vozidlo touto smlouvou vybaveno.
31. Soud nepochybně, že předchozí písemnou smlouvu bylo možné uzavřít v elektronické formě, ovšem jak uvedeno výše, taková smlouva ve věci žalobce nevznikla. V této souvislosti lze odkázat i na Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky, na něž se žalobce v průběhu řízení odvolával. V memorandu společnost Uber mj. deklarovala svou ochotu a připravenost přizpůsobit své podnikání zákonu o silniční dopravě a provést změny v mobilní aplikaci Uber tak, aby odpovídala tzv. smluvnímu režimu dle § 21 odst. 4 téhož zákona. Memorandum bylo přijato dne 30. 4. 2018, tedy až po dni spáchání projednávaných přestupků, z čehož lze podpůrně dovodit, že ke dni spáchání přestupků mobilní aplikace Uber těmito požadavkům nevyhovovala. Pro úplnost soud uvádí, že nová zákonná pravidla pro poskytování přepravy na základě aplikace Uber byla do zákona o silniční dopravě zavedena novelou č. 115/2020 Sb., i ta však zachovala povinnost sdělit objednateli ještě před objednáním přepravy konečnou cenu za tuto přepravu a dále údaje o dopravci, kterými jsou jeho jméno a příjmení, obchodní firma nebo název, adresa sídla a identifikační číslo. V aktuálně účinném znění zákona o silniční dopravě jsou tedy pro dopravce využívající aplikaci Uber tyto povinnosti stanoveny zcela výslovně.
32. Ze shora uvedených důvodů (neuzavření smlouvy s náležitostmi dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě) se soud nezabýval žalobcovými odkazy na ustanovení občanského zákoníku na podporu jeho tvrzení o předpokladech pro uzavření smlouvy obecně.
33. Pokud žalobce poukazoval na shora zmíněná usnesení Vrchního soudu v Olomouci soud uvádí, že tyto judikáty byly překonány rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016-136, podle něhož „*přeprava 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*“. A dále „*městský soud*

tedy neměl ustrnout na konstatování, že žalobce uskutečnil přepravu způsobem, který doposud není regulovaný. Měl posoudit, jestli faktická povaha této přepravy naplňuje či nenaplňuje činnost, kterou současná právní úprava zná, resp. reguluje. Při odpovědi na tuto otázku bylo třeba vycházet z faktické povahy žalobcovy činnosti, o které pravidla fungování aplikace UberPOP ani jejich teoretické uchopení jako sdílené přepravy nic nevypovídají. Podstatná byla konkrétní skutková zjištění týkající se projednávané věci“.

34. Za daného skutkového stavu soud přisvědčil žalovanému, že přeprava realizovaná prostřednictvím aplikace Uber svým charakterem odpovídala poskytnutí taxislužby ve smyslu § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě. Obdobný závěr vyplývá z rozhodovací praxe zdejšího soudu např. rozsudku ze dne 14. 11. 2019, č. j. 10 A 158/2017-37, podle kterého „*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 úplaty 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. (...) 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“.*
35. Na povinnosti respektovat § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě nic nemění ani to, že žalobce měl vozidlo evidováno jakožto vozidlo bez taxamtru. Žalovaný se obdobnou odvolací námitkou obsáhle zabýval na str. 5 a 6 žalobou napadeného rozhodnutí a k této skutečnosti přihlédl, když mj. uvedl *“Doprovce vyjma skutečnosti, že neměl ve vozidle průkaz řidiče taxislužby, opravdu splnil všechny požadavky na to, aby mohl podnikat v taxislužbě. Zaevidoval si vozidlo bez taxamtru, čímž omezil své podnikání pouze na přepravy na základě předem písemně uzavřené smlouvy dle ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Pokud se rozhodl podnikat právě prostřednictvím aplikace Uber, která nesplňovala požadavky na generování těchto smluv, je za tuto skutečnost plně odpovědný, i když mohl při provozování taxislužby vozidlem bez taxamtru spolupracovat s jakýmkoliv jiným zprostředkovatelem, který by byl schopen poskytnout dopravci takovou aplikaci, která by požadavky zákona splnila“.* Soud dále pro stručnost uvádí, že prohlášení dopravce dle § 21a odst. 2 písm. b) zákona o silniční dopravě má povahu čestného prohlášení o tom, že vozidlo bude užíváno výhradně pro přepravy na základě předchozích písemných smluv. Samotné prohlášení ale nezaručuje, jaký typ přepravních služeb bude dopravce skutečně poskytovat. Pokud tedy dopravce poskytne přepravu, která svým charakterem odpovídá „klasické“ taxislužbě, vztahují se na něj povinnosti stanovené v § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě a při jejich nerespektování se dopustí příslušných přestupků. Žalobce byl proto za vytýkané delikty v rozsahu změn žalobou napadeného rozhodnutí potrestán právem, neboť pro uplatnění výjimky z označení a vybavení vozidla dle § 21 odst. 4 citovaného zákona nebyly splněny předpoklady.
36. Ani *třetí žalobní bod* stran porušení zásady *ne bis in idem* není důvodný. Uvedená zásada (právo nebýt souzen nebo potrestán dvakrát za týž čin) je zakotvena v čl. 40 odst. 5 Listiny. Povinnost respektovat danou zásadu plyne i z mezinárodních závazků České republiky, zejména z článku 4 odst. 1 protokolu č. 7 Úmluvy, podle nějž „*nikdo nemůže*

být stíhán nebo potrestán v trestním řízení podléhajícím pravomoci téhož státu za trestný čin, za který již byl osvobozen nebo odsouzen konečným rozsudkem podle zákona a trestního řádu tohoto státu.“ Ačkoliv uvedená ustanovení hovoří toliko o „trestním stíhání“ či „trestním řízení“, lze je nepochybně vztáhnout i na řízení o přestupcích. Platnost zásady *ne bis in idem* i pro oblast správního trestání konstatoval Nejvyšší správní soud např. v rozsudku ze dne 16. 2. 2005, č. j. A 6/2003-44. Obdobné závěry plynou také z judikatury Evropského soudu pro lidská práva, který obecně dovozuje, že práva garantovaná Úmluvou pro řízení o trestných činech platí nejen pro řízení o činech patřících podle právních řádů smluvních států mezi trestné činy, ale i pro činy, které orgány smluvních stran Úmluvy kvalifikují jako přestupky či jiné správní delikty, mají-li tyto delikty „trestněprávní povahu“.

37. Možností postihnout pachatele za tentýž čin v rámci více správních řízení se Nejvyšší správní soud zabýval v rozsudku ze dne 10. 2. 2011, č. j. 9 As 67/2010-74, v němž s ohledem na judikaturu Evropského soudu pro lidská práva (zejména rozsudek velkého senátu ze dne 10. 2. 2009 ve věci *Zolotukhin proti Rusku*) konstatoval, že „*stíhání jednoho a téhož skutku podle dvou skutkových podstat je přípustné tehdy, pokud se tyto od sebe navzájem liší v podstatných prvcích (okolnostech). Naopak tam, kde panuje alespoň částečná shoda v podstatných okolnostech skutku, půjde ve vztahu k aplikaci článku 4 protokolu č. 7 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod o uplatnění zásady ne bis in idem.*“ Nejvyšší správní soud následně v rozsudku ze dne 11. 1. 2012, č. j. 1 As 125/2011-163, dospěl k závěru, že pro určení totožnosti skutku (tedy prvku *idem*) je rozhodující skutek *de iure*. Totožnost skutku je dána tehdy, pokud totéž právně relevantní jednání pachatele vyvolá tentýž právně relevantní následek. Skutek tedy nelze posuzovat pouze na základě skutkových okolností konkrétního případu „tak jak se stal“ (tzv. skutek *de facto*), ale vždy je nutno určitým způsobem zohlednit právní kvalifikaci dotčeného přestupku. Z toho důvodu není rozporné se zásadou *ne bis in idem*, pokud je pachatel na základě totožného jednání postižen za dva různé delikty, neboť teprve odlišnost v právně významném následku jednání zakládá existenci dvou samostatných skutků, o nichž je možné vést samostatná řízení.
38. V nyní projednávané věci byla s žalobcem ke stejným skutkovým okolnostem vedena dvě správní řízení, a to za porušení zákona o silniční dopravě, završené nyní řešeným rozhodnutím o pokutě a jednak za porušení zákona o cenách, jehož výsledkem bylo rozhodnutí ze dne 1. 10. 2018, č. j. MHMP 1526788/2018 (dále též „cenové rozhodnutí“). V obou případech byl žalobce shledán vinným a byla mu uložena pokuta. Ze znění výroku rozhodnutí o pokutě a cenového rozhodnutí však vyplývá, že žalobci nebyly v těchto řízeních uloženy pokuty za tentýž skutek, neboť ačkoliv se jednalo o stejnou kontrolní jízdu, žalobce se při ní dopustil deliktů sankcionovaných různými právními předpisy.
39. Podle zákona o silniční dopravě je žalobce trestán za neoznačení vozidla střešní svítilnou s nápisem TAXI a jménem a příjmením dopravce, a nevybavení vozidla taxametrem. Podle zákona o cenách je žalobce trestán za neoznačení vozidla cenou, kterou uplatňoval v okamžiku nabídky přepravy.
40. Z toho je zřejmé, že žalobce v obou případech svým jednáním porušil rozdílné okruhy zájmů chráněných zákonem, a to jednak zajistit, aby byla taxislužba provozována řádně označeným a vybaveným vozidlem ve smyslu zákona o silniční dopravě, a jednak označit vozidlo cenou za přepravu tak, aby bylo jízdné účtováno transparentním způsobem v souladu se zákonem o cenách. Tedy se při uskutečnění přepravy dopustil dvou rozdílných jednání, která měla za následek porušení dvou různých okruhů zájmů

chráněných odlišnými zákony. Nejednalo se tak o totožné skutky, jejichž projednání ve dvou správních řízeních by bránila zásada *ne bis in idem*. Žalovaný se ostatně dopadem obou pokut na majetkové poměry žalobce zabýval z hlediska možného likvidačního dopadu, do majetkových poměrů žalobce, a tato skutečnost se stala, mimo jiné, důvodem pro snížení celkové výše pokuty, jak bude pojednáno níže.

41. Ani čtvrtý žalobní bod o nezákonném ukládání sankce není opodstatněný. K tomu soud předně poukazuje na vyčerpávající odůvodnění obdobné odvolací námitky na straně 7 až 10 žalobou napadeného rozhodnutí, kterému v plném rozsahu přisvědčuje a pro stručnost na něj odkazuje. Pro úplnost se však vyjádří k jednotlivým dílčím tvrzením žalobce. O nutnosti naplnit zásadu, aby výše sankcí odpovídaly skutkově obdobným případům, nebylo mezi účastníky sporu. V projednávané věci byla naplněna postupem žalovaného, který (nejen) z tohoto důvodu žalobou napadeným rozhodnutím snížil celkovou výši pokuty z částky 100 000 Kč na 70 000 Kč, neboť shledal, že dopravní úřad při ukládání pokuty vybočil ze své rozhodovací praxe, kdy za stejné období (listopad 2017) nebyla pokuta 100 000 Kč za jím spáchané protiprávní jednání obvyklá (str. 7 rozhodnutí žalovaného). Vzal přitom v úvahu, že i když žalobce využil výhod anonymního a složitě kontrolovatelného provozování taxislužby, je jeho jednání méně závažné, než by tomu bylo při využití stejné aplikace neevidovaným vozidlem provozovaným cizím státním příslušníkem, u něhož nebyla prověřena způsobilost k výkonu práce řidiče taxislužby. Dopravní úřad ve věci žalobce přitom neodůvodnil, proč uložil pokutu o 30 000 Kč vyšší než v případě, na který odkazoval žalobce ve svém odvolání a který se stal o dva týdny dříve.
42. Požadavek žalobce, aby žalovaný uváděl další rozhodnutí, z nichž při svém rozhodování vycházel, nemá oporu v zákoně. Sám žalobce jiné rozhodnutí, než to, ke kterému žalovaný již přihlédl, neoznačil. Soud považuje ve shodě se žalovaným tuto dílčí námitku za účelovou, neboť je soudu i žalovanému z rozhodovací činnosti známo, že právní zástupce žalobce zastupuje téměř výhradně dopravce/řidiče, používající aplikaci Uber, v řízeních o obdobných deliktích jednáních jako tomu je u žalobce, nepochybně jsou mu tak jiná rozhodnutí dopravního úřadu, žalovaného, jakož i správních soudů známa. Pro úplnost soud v této souvislosti poukazuje např. na rozsudek zdejšího soudu ze dne 19. 10. 2020, č. j. 14 A 140/2019-36 v obdobné věci (mj. vozidlo evidované bez taxametru).
43. Soud rovněž nevešel ani na dílčí námitku rozkolísanosti rozhodovací praxe správních orgánů při přepravě za použití aplikace Uber a rozhodování na základě politického zadání. K tomu soud poukazuje na vývoj rozhodovací praxe správních orgánů za obdobné přestupky tak, jak o něm pojednal žalovaný na str. 7 svého rozhodnutí a nezjistil, že by žalobci byla uložena pokuta ve výši, která je oproti pokutám uložených v obdobných řízeních nepřiměřená. Z popsaného vývoje rozhodování daných přestupků vyplývá, že se do přijetí zákona č. 304/2017 Sb. pokuty pohybovaly kolem 70 000 Kč až 100 000 Kč, následně došlo k jejich zvýšení až na 150 000 Kč za provozování taxislužby neevidovaným vozidlem. To je soudu známo i z jeho rozhodovací činnosti, neboť dopravci používající aplikaci Uber často podávají žaloby proti správním rozhodnutím o uložení pokuty za nedodržování zákona o silniční dopravě. Tak tomu bylo např. ve věci sp. zn. 9 A 126/2019, v níž byla přestupci uložena pokuta ve výši 150 000 Kč za přestupek spáchaný dne 13. 4. 2018 nebo ve věci sp. zn. 9 A 117/2018, v níž byla přestupci uložena pokuta ve výši 150 000 Kč za přestupek ze dne 27. 11. 2017, jakož i shora zmíněné věci sp. zn. 14 A 140/2019, kde se tak jako u žalobce jednalo o vozidlo evidované bez taxametru. V těchto

řízení dopravce zastupoval zástupce žalobce Mgr. Ing. Jan Bouček, proto žalobci rozhodovací praxe žalovaného musela být známa. I z těchto důvodů (kromě důvodů uvedených výše u shrnutí ústního jednání) soud nevyhověl žalobcově návrhu důkazu, aby soud vyzval žalovaného k předložení rozhodnutí za obdobné skutky ve stejném období.

44. K tvrzení žalobce o nepřiměřené výši pokuty soud dále v podrobnostech poukazuje na odůvodnění rozhodnutí dopravního úřadu ve znění změn žalobou napadeným rozhodnutím, v němž žalovaný na str. 8 až 9 určil výši sankce za protiprávní jednání žalobce z důvodu zastavení řízení u jednoho z přestupků s přihlédnutím k pravidlům dle § 37 až 41 přestupkového zákona. Žalovaný přitom zohlednil sankci za nejprísněji trestný přestupek a přihlédl k asperační zásadě. Z odůvodnění rozhodnutí žalovaného se zkrácení práv žalobce použitím asperační zásady nepodává. V podrobnostech soud odkazuje na str. 9 žalobou napadeného rozhodnutí, jakož i rozhodnutí dopravního úřadu.
45. Z rozhodnutí obou správních orgánů je zcela zřejmé, že při zvažování výše pokuty správní orgány přihlédly k obecné společenské škodlivosti jednotlivých přestupků a jejich negativním následkům jak pro spotřebitele, tak pro konkurující dopravce. Vzaly v potaz, že se jednalo pouze o jednorázové porušení zákona o silniční dopravě a že žalobci dosud nebyl uložen trest za přestupky související s provozováním taxislužby. Jako přitěžující okolnost hodnotily to, že dopravci provozující taxislužbu prostřednictvím aplikace Uber jsou opakovaně a dlouhodobě upozorňováni na to, že mají povinnost splnit veškeré zákonné požadavky vztahující se k provozování taxislužby, přesto však nadále zásadně porušují zákon o silniční dopravě. Zohlednily, že žalobce oproti jiným dopravcům využívajícím aplikace Uber zajistil, aby bylo vozidlo evidováno v evidenci vozidel taxislužby a aby byl řidič držitelem oprávnění řidiče taxislužby. Přičemž soud opětovně uvádí, že žalovaný korigoval rozhodnutí dopravního úřadu snížením pokuty ze 100 000 Kč na 70 000 Kč, neboť shledal, že se jednoho z přestupků žalobce nedopustil, že dopravní úřad nerespektoval svou rozhodovací praxi v době páchaní přestupků, jakož i v souvislosti s úvahou o možném likvidačním dopadu do majetkových poměrů žalobce zohlednil současné uložení sankce žalobci za porušení cenových předpisů.
46. S ohledem na výše uvedené lze tak shrnout, že sankce byla uložena v souladu se zákonnými kritérii vyjádřenými v § 37 až § 40 přestupkového zákona a při určení výše pokuty bylo přihlédnuto ke specifickým daného případu.
47. Ohledně námitky nepřihlédnutí k majetkovým poměrům žalobce a likvidačnímu dopadu pokuty soud znovu poukazuje na zevrubné, rozsáhlé a celistvé odůvodnění správních orgánů ve vztahu ke konkrétnímu skutkovému stavu na straně žalobce. Soud k tomu nemá, co by dodal a odkazuje tak hodnocení obdobné odvolací námitky žalobce zejména na str. 8 až 10 žalobou napadeného rozhodnutí žalovaného. Pro úplnost ale uvádí, že povinnost přihlédnout k osobním a majetkovým poměrům pachatele dopadá na správní orgán pouze tehdy, pokud je podle osoby pachatele a výše pokuty, kterou lze uložit, zřejmé, že by pokuta mohla mít likvidační charakter (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008-133, č. 2092/2010 Sb. NSS). Jinými slovy, správní orgány se majetkovými poměry obviněného zabývat nemusí, pokud z jeho tvrzení, ze spisu ani z výše ukládané pokuty nevyplývá, že by likvidační účinek mohl nastat. Při zjišťování osobních a majetkových poměrů má správní orgán vycházet z informací, které vyplynuly v průběhu řízení, či které byly poskytnuty samotným účastníkem řízení. Pokud se správnímu orgánu takových podkladů nedostává, výši pokuty stanoví odhadem.

48. V nyní řešené věci ze správního spisu nevyplývá žádná indicie o osobních či majetkových poměrech, která by nasvědčovala, že by žalobce mohla výše pokuty existenčně zasáhnout. Žalobce v průběhu celého správního řízení ani v řízení před soudem nekonkretizoval, z jakého důvodu by pro něj uložená pokuta mohla mít likvidační účinek, a své konkrétní majetkové poměry nijak nedoložil. Soud proto ani neprovedl žalobcem navržený důkaz sdělením MPSV, neboť pokud žalobce své individuální majetkové poměry rozkrýt nechce (např. daňovým přiznáním) a podle obsahu spisového materiálu se podává, že u něj lze rozumně předpokládat i příjmy z jiných činností (živnostenský rejstřík), bylo nadbytečné zabývat se obecnou informací o výši průměrného hrubého měsíčního výdělku řidiče taxi. Správní orgány proto nepochybily, když tuto otázku posoudily odhadem a své úvahy doplnily o odkaz na relevantní judikaturu správních soudů, zejména NSS.
49. Za daného stavu soud shledal logickým stanovisko žalovaného, že pokud by žalobce skutečně tížila likvidační výše pokuty, jistě by se snažil své majetkové poměry prokázat. Soud tak přisvědčuje žalovanému, že nahlížeje touto optikou nelze považovat uloženou (žalovaným sniženou) pokutu ve výši 70 000 Kč za dané přestupky likvidační. Tento závěr rovněž podporují rozsudky Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek č. j. 6 As 266/2014-41), dle nichž i vyšší pokuta uložená dopravci – fyzické osobě nemá likvidační účinek.
50. Nelze ani nevidět, že žalobcovo tvrzení o likvidační výši pokuty nemůže omlouvat a tolerovat jeho delikttní jednání, i když smyslem posuzování ekonomické situace delikventa je to, aby uložený trest neznamenal fakticky jeho likvidaci. Toto posuzování totiž rozhodně nelze chápat tak, že jakýkoliv nepříznivý ekonomický následek do majetkové sféry delikventa znamená, že pokutu nelze uložit. Pokuta je trestem a jedním z jejích aspektů je mj. ekonomicky znevýhodnit ty subjekty, které porušují právní povinnosti, a zamezit tak získání konkurenční výhody na úkor ostatních subjektů působících na totožném trhu.
51. Soud v této souvislosti odmítá i dílčí tvrzení nezákonnosti žalobou napadeného rozhodnutí pro úvahy žalovaného o dopravcích poskytujících přepravu přes aplikaci Uber jako o organizované skupině. Soudu je známo, jak je přeprava přes aplikaci Uber realizována a v rámci své rozhodovací praxe řešil četné případy, v nichž jako žalobci vystupovali právě dopravci či řidiči, poskytující přepravu za využití této aplikace, přičemž je zastupoval totožný zástupce jako v nyní projednávané věci, a který v nich argumentoval téměř totožně (jedná se např. o řízení vedená pod sp. zn. 9 A 126/2019, 6 A 112/2019, 10 A 99/2019 a mnoho dalších). Lze konstatovat, že tito dopravci mají totožné široké právní zázemí a zastoupení, nelze tak hovořit o činnosti nijak nepropojených samostatných dopravců. Z odůvodnění žalobou napadeného rozhodnutí vyplývá, že právě takto na tyto skutečnosti nahlížel žalovaný, byť je „neobratně“ označil slovy „organizovaná skupina“. Taková formulace však nečiní jeho rozhodnutí nezákonným. Soud proto neshledal v této úvaze porušení namítaných článků 6 Úmluvy.
52. Důvodem pro snížení pokuty nemohla být ani žalobcem tvrzená nepřiměřená délka řízení. Lze mu přisvědčit v tom směru, že správní řád ve svém § 71 odst. 3 správního řádu stanovuje lhůty pro vydání rozhodnutí, jedná se ale o lhůty pořádkové, jejichž nedodržení nemá vliv na zákonnost rozhodnutí ve věci samé, nedotýká se hmotných práv účastníka řízení. Ze stejného důvodu překročení lhůt a priori nemůže vést ke zmírnění sankce, která je stanovena s ohledem na okolnosti a závažnost dané věci. Pro úplnost soud uvádí, že se v nyní projednávané věci ani nejedná o výrazně nepřiměřenou

délku řízení, neboť se žalobce vytýkaného jednání dopustil dne 16. 11. 2017, žalobce uplatnil námitky proti protokolu o kontrole, řízení bylo zahájeno dne 18. 7. 2018, rozhodnutí dopravního úřadu bylo vydáno dne 1. 10. 2018, žalobce podal nejprve blanketní odvolání, to až následně dne 4. 10. 2018 doplnil, žalobou napadené rozhodnutí bylo vydáno dne 27. 9. 2019 a téhož dne nabylo právní moci.

53. NSS v tomto směru v minulosti potvrdil, že ani nepřiměřená délka řízení sama o sobě nezakládá povinnost správního orgánu zmírnit z tohoto důvodu ukládanou sankci. Zdejší soud poukazuje např. na závěry vyslovené v rozsudku NSS ze dne 16. 5. 2019, č. j. 9 As 56/2019-28, dle nichž *„Nejvyšší správní soud se s hodnocením krajského soudu ztotožňuje a dále doplňuje, že přestupkové řízení je skutečně z pohledu čl. 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) řízením o trestním obvinění, nicméně z judikatury ESLP neplyne výslovný požadavek, aby smluvní státy v trestních řízeních „kompenzovaly“ nepřiměřenou délku řízení zmírněním trestu nebo dokonce zastavením řízení. „Ačkoliv tato možnost v některých státech existuje (Švýcarsko, Nizozemsko, Belgie, Lucembursko, Německo nebo Norsko), Soud z článku 6 Úmluvy nikdy nevyvodil právo jednotlivce na zmírnění trestu nebo zastavení řízení. Z judikatury ESLP, ani jeho předchůdce Komise, tudíž pro státy nikterak nevyplývá povinnost tuto alternativu zvolit. Stát může zvolit tento způsob kompenzace dobrovolně, zásadně se tím však nezabývá případné odpovědnosti za porušení článku 6 Úmluvy.“ (srov. Pospíšil, I., Popovičová, L. Excesivní délka trestního řízení jako důvod pro jeho zastavení: prezidentská fikce a soudní realita. Státní zastupitelství, roč. 2013, č. 2, str. 10 – 17, a tam citovanou judikaturu). S ohledem na to, že tato forma „kompenzace“ neplyne přímo z práva na přiměřenou délku řízení, Nejvyšší správní soud souhlasí s krajským soudem, že tato forma „kompenzace“ porušení práva na přiměřenou délku řízení by musela být založena přímo na rozhodnutí zákonodárce, což učinil výslovně toliko pro ukládání trestů v trestním řízení.“ Soud se s těmito závěry plně ztotožňuje a neshledává důvodu se od nich v nyní posuzované věci jakkoli odchýlovat.*
54. S ohledem na shora uvedené soud posoudil návrh žalobce, aby sám pristoupil k moderaci výše pokuty. Podle § 78 odst. 2 s. ř. s. může soud upustit od potrestání nebo uložený trest za správní delikt snížit, pakliže byl uložen trest zjevně nepřiměřený. Jak plyne z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 4. 2012, č. j. 7 As 22/2012-23 (č. 2672/2012 Sb. NSS), smyslem moderace není hledání ideální výše sankce, ale její korekce v případech, kdy zjevně neodpovídá obecným představám o adekvátnosti a spravedlnosti sankce. Proto v případě relativně nízkých sankcí bude moderace ze strany správního soudu málo častá. Stejně tak z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2012, č. j. 1 Afs 1/2012-36 (č. 2671/2012 Sb. NSS) plyne, že soud koriguje jen natolik závažnou nepřiměřenost uložené sankce, která má kvalitu nezákonnosti.
55. Jak již bylo uvedeno výše, žalobci byla uložena pokuta v relativně nízké výši, která nevybočuje z mezí stanovených zákonem, je přiměřená okolnostem případu a je způsobilá splnit svůj účel. Podmínky pro její snížení, či dokonce upuštění od jejího uložení proto v nyní řešené věci nebyly splněny. Soud zdůrazňuje, že o využití moderačního práva uvažil po provedeném přezkumu na podkladě shora popsáných skutkových zjištění a právního posouzení správními orgány obou stupňů, jejichž závěry považuje za vyčerpávající a souladné se zákonem, a dospěl k závěru, že žalobci nebyla uložena pokuta ve zjevně nepřiměřené výši.
56. Soud si byl vědom závěrů rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, čj. 5 As 104/2013 - 46, a zabýval se novelou zákona o silniční dopravě, účinnou po

právní moci žalobou napadeného rozhodnutí od 1. 7. 2020 (zákonem č. 115/2020 Sb.), již došlo k liberalizaci právní úpravy taxislužby ve vztahu k nejčastěji používaným mobilním aplikacím (i aplikace Uber). Pro žalobce příznivější úpravu za shora popsaného skutkového stavu však neshledal.

VI. Závěr

57. Na základě všech výše uvedených skutečností soud podle ust. § 78 odst. 7 s.ř.s. žalobu jako nedůvodnou zamítl.
58. Výrok o náhradě nákladů řízení je odůvodněn ust. § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce neměl ve věci úspěch, žalovanému, který byl procesně úspěšný, však důvodně vynaložené náklady 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.

Praha 24. března 2021

JUDr. Ivanka Havlíková v. r.
předsedkyně senátu