



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Karly Cháberové a soudců Jana Kratochvíla a Štěpána Výborného ve věci

žalobce: **P. M.**
sídlem X
zastoupen advokátem Mgr. Ing. Janem Boučkem
sídlem Opatovická 1659/4, Praha 1

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

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 27. 2. 2019, č. j. 7/2019-190-TAXI/3,

takto:

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

Odůvodnění:

1. Žalobce se podanou žalobou domáhal přezkoumání rozhodnutí žalovaného ze dne 27. 2. 2019, č. j. 7/2019-190-TAXI/3 (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým žalovaný změnil rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravních agend (dále také „MHMP“) ze dne 26. 2. 2018, č. j. MHMP 310945/2018 (dále také „rozhodnutí správního

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

orgánu I. stupně“), kterým byl žalobce uznán vinným z tam uvedených přestupků a byla mu uložena pokuta ve výši 150 000 Kč a povinnost nahradit náklady řízení, výrokem I. tak, že stanovil výši pokuty na 80 000 Kč lhůtu splatnosti a výrokem II. ve zbytku rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil. Žalobce navrhl, aby soud, pokud se neztotožní s argumentací žalobce ohledně základu věci, svým rozhodnutím změnil výši uložené sankce.

2. V *prvním žalobním bodu* žalobce namítl, že MHMP jeho jednání nesprávně právně posuzoval podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční přepravě (dále též „zákon o silniční přepravě“). Dle žalobce jej nebylo možné postihovat za skutečnost, že neměl viditelně a čitelně označeno vozidlo jménem a příjmením dopravce, neměl střešní svítidlo žluté barvy s nápisem TAXI a neměl vozidlo vybaveno měřicí soustavou taxametru, jestliže měl vozidlo evidované dopravním úřadem jako vozidlo taxislužby bez taxametru, kdy pro takovou podobu evidence platí zákonné výjimky ohledně vybavení vozidla. Žalobce se nemohl dopustit porušení zákonných ustanovení upravujících „klasickou“ taxislužbu, protože vykonával pouze přepravu na základě předchozí smlouvy podle § 21 odst. 4 zákona o silniční přepravě. Žalobce odkázal na usnesení Vrchního soudu v Olomouci ze dne 27. 9. 2017, č. j. 7 Cmo 185/2017-507, ze kterého explicitně vyplývá, že přeprava skrze aplikaci UBER není „klasickou“ taxislužbou, ale jinou smluvní službou v oblasti dopravy. K totožnému závěru dospěl Vrchní soud v Olomouci i v usnesení ze dne 24. 10. 2017, č. j. 7 Cmo 180/2017 – 168. Žalobce uvedl, že nebyl tím, kdo vyúčtoval předmětné jízdné, neboť uživatel aplikace UBER nemá žádnou možnost cenu jízdného ovlivnit, tato je určena smluvně. Žalobce neurčuje cenu za přepravu volnou úvahou, kdy cena přepravy je určována aplikací Uber v závislosti na ujetých kilometrech, dobou čekání a počtu online přihlášených uživatelů softwarovou aplikací Uber a podléhá odsouhlasení cestujícím. Správním orgánům (tj. MHMP i žalovanému) je z úřední činnosti známo, že cestující jsou předem prostřednictvím aplikace Uber informováni o předběžné ceně jízdného, a to ještě před nastoupením do vozidla, které jim je na základě aplikace Uber přistaveno. Z platné právní úpravy (viz § 1767 o. z.) vyplývá, že lze uzavřít smlouvu ve prospěch třetího, kdy aplikace UBER umožňuje, aby smlouva byla uzavírána ve prospěch dopravce, který ke smlouvě přistupuje. Na počátku celého kontraktačního procesu stojí poptávka odběratele služby po zajištění odvozu z místa A do místa B. Na tuto poptávku je reagováno nabídkou odvozu s uvedením ceny (přibližné rozpětí ceny, kdy cena odpovídá právní regulaci cen) 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. Taková dohoda je uložena na datovém úložišti UBER, ze kterého je vždy možno takovou dohodu elektronickými prostředky dokladovat. I jen prosté uvedení jména a příjmení v elektronické aplikaci UBER a vyplnění dalších údajů má za následek platné uzavření písemné smlouvy ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, protože k platnému písemnému právnímu jednání postačuje podle § 561 odst. 1 o. z. nahrazení podpisu mechanickými prostředky tam, kde je to obvyklé. Tedy postačuje nahrazení podpisu mechanickými (zde elektronickými) prostředky vyjádřenými v datové zprávě v elektronické aplikaci UBER ve formě jména a příjmení a jeho „odkliknutím“ (potvrzením) pomocí tlačítka v elektronické aplikaci UBER, což je, v době běžných elektronických komunikací, nutno považovat za obvyklé.
3. Ve *druhém žalobním bodu* žalobce namítl nezákonnost řízení neprovedením výsledku kontrolující osoby, zatížil takové řízení nezákonností. Není možné, aby správní orgán bez řádného dokazování konstatoval, že opak skutečností zaznamenaných v protokolu o

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

kontrole nebyl v rámci řízení prokázán a tedy skutkový stav pokládal za prokázaný bez důvodných pochybností.

4. Ve *třetím žalobním bodu* žalobce namítl, že byl odsouzen za jeden skutek dvakrát, kdy za přestupky vyplývající z porušení povinností podle zákona o cenách vyplývajícího ze stejného skutkového základu mu byla uložena sankce ve výši 50 000 Kč (rozhodnutí MHMP ze dne 26. 2. 2018, č. j. MHMP 310896/2018). Žalobce pokládal napadené rozhodnutí trestající ho na základě stejného skutkového základu za dvojí trestání. Žalobce uvedl, že v jeho případě byla porušena elementární zásada trestního práva ne bis in idem.
5. Ve *čtvrtém žalobním bodu* žalobce namítl, že mu byla napadeným rozhodnutím uložena nezákonná sankce i přes její snížení. Pokud má být sankce spravedlivá, musí naplňovat principy legality, legitimacy a proporcionality/přiměřenosti. Je však také nutné, aby výše sankcí odpovídaly skutkově shodným případům. To sice žalovaný sděloval v napadeném rozhodnutí, ale nikterak neuvedl (alespoň) příkladmo, o jaké skutkově shodné jiné případy se při jeho úvaze jednalo (např. spisovými značkami, aby bylo možné takový argument žalovaného vůbec ověřit). Ve výsledku je výše pokuty postavena na libovůli správního orgánu a úvaha o ní je nezdůvodněná a nepřezkoumatelná. Žalovaný pouze lakonicky ve dvou větách uvedl, že *„Odvolací orgán v rámci odvolacího řízení přistoupil ke snížení výše uložené pokuty z částky 150.000 Kč na částku 80.000 Kč, neboť se domnívá, že tato výše pokuty lépe odpovídá okolnostem daného případu.“* Žalovaný neposoudil přiměřenost sankce v kontextu jediného jednání žalobce, kdy žalobce byl fakticky potrestán sankcí ve výši 130.000 Kč, a to za přestupky vyplývající ze zákona o cenách a ze zákona o silničním provozu. Žalobce namítl, že správní orgány nepostupovaly podle usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 4. 2010, č. j. 1 As 9/2008 – 133.
6. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě uvedl, že se neztotožnil s názorem žalobce na charakter provedené přepravy. Mezi dopravcem a cestujícím fakticky písemná smlouva vyhovující požadavkům § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, která by byla známa oběma stranám smluvního vztahu, nevznikla, ani v průběhu řízení nebyla ze strany žalobce za účelem prokázání opaku doložena. Je pravdou, že mezi cestujícím a dopravcem byla uzavřena smlouva o provedení přepravy, a to prostřednictvím aplikace Uber. Tato smlouva však neobsahovala předepsané náležitosti podle zákona o silniční dopravě. Zásadním nedostatkem smlouvy byl údaj o ceně za přepravu, kdy zákon o silniční dopravě vyžaduje, aby byla ve smlouvě uvedena „cena nebo způsob jejího určení“, kdežto žalobce v bodech 13. – 17. žaloby, kde se vyjadřoval k ceně za přepravu, sám přiznal, že cestujícímu byla před provedením přepravy známa pouze „odhadovaná cena jízdného, resp. rozpětí maximální ceny, která mohla být cestujícímu za přepravu účtována“. Žalovanému je z úřední činnosti známo, že osoba dopravce nebyla cestujícímu známa v okamžiku objednání přepravy prostřednictvím aplikace Uber, kdy znal pouze osobu řidiče, vozidlo, kterým bude přeprava provedena a cenové rozpětí ceny za přepravu. Až po jejím provedení a ukončení se mohl cestující seznámit s tím, kdo byl dopravcem, a to prostřednictvím zaslané faktury, kterou si musel aktivně stáhnout ze svého uživatelského účtu. Co se týče argumentace žalobce o písemné formě smlouvy a kontrastního procesu, žalovaný nerozporoval, že by nebylo možné uzavřít předchozí písemnou smlouvu v elektronické formě. Pro uplatnění výjimky podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě bylo však podstatné, jestli smlouva obsahující předepsané náležitosti byla uzavřena, nikoliv jestli právní úprava uzavření takové smlouvy umožňovala. Vzhledem k výše uvedenému bylo shledáno, že k uzavření smlouvy nedošlo. K námitce žalobce, že ve

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

správním řízení nebylo provedeno řádné dokazování, především výslech kontrolující osoby, žalovaný odkázal na rozsudek NSS ze dne 29. 5. 2014, č. j. 10 As 25/2014-48, v němž soud vyslovil, že není povinností provést výslech, pokud správní orgán ze spisu zjistil veškeré podklady prokazující stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Dále žalovaný uvedl, že zásada ne bis in idem porušena nebyla, neboť žalobce na sobě nezávislými skutky porušil dva různé okruhy zájmů upravené dvěma různými právními předpisy. Pokud šlo o porušení zákona o cenách, v tomto případě nebyl žalovaný příslušným správním orgánem. Dopad pokuty do majetkových poměrů se dle judikatury správních soudů má zohledňovat pouze v případě, že by její uložení mohlo mít likvidační dopad vzhledem k majetku a závazkům osoby, které je pokuta ukládána. Žalovanému nebylo uložení pokuty za porušení cenových předpisů známo a ani žalobce tuto skutečnost ve svém odvolání netvrdil. K námitce ohledně nezákonnosti sankce, principům legality, legitimacy a proporcionality/přiměřenosti žalovaný uvedl, že v rozhodnutích o přestupcích, jež byly spáchány koncem roku 2017, byly ukládány obdobné výše pokut, mnohdy i vyšší, které byly následně diferencovány s ohledem na přitěžující a polehčující okolnosti. Právnímu zástupci žalobce byla tato správní řízení, vydaná rozhodnutí a výše uložených pokut taktéž známa, neboť působil jako právní zástupce velké části dopravců, kteří nabízeli svou přepravu prostřednictvím aplikace Uber. V tomto případě žalovaný uvedl polehčující okolnosti, které zohlednil a které jej vedly ke snížení pokuty na částku obvyklou za obdobné jednání spáchané koncem roku 2017. Žalobce i přes výzvu žalovaného žádné podklady týkající se osobních a majetkových poměrů nedoložil, ač byl poučen, že mu může být podle zákona o silniční dopravě uložena pokuta až 350 000 Kč. S ohledem na judikaturu Nejvyššího správního soudu žalovaný dospěl k závěru, že pokuta ve výši 80 000 Kč nemůže být pokutou likvidační. Žalovanému bylo z úřední praxe známo, že MHMP ukládal dopravcům provozujícím přepravy prostřednictvím aplikace Uber za přestupky spáchané v posledním čtvrtletí roku 2017 pokuty ve výši 70 000 Kč – 150 000 Kč, a to právě k přihlédnutí k individuálním okolnostem daného případu. Nelze tak konstatovat, že by výše pokuty uložená žalobci vybočovala z běžné rozhodovací praxe. Žalovaný navrhl, aby soud žalobu zamítl.

7. Ze správního spisu vyplývají pro posouzení věci následující relevantní skutečnosti.
8. Dne 20. 10. 2017 byla žalobcem jako řidičem poskytnuta kontrolní přeprava vozidlem tovární značky Mercedes Benc, SPZ X (dále též „vozidlo“) v čase 09:51 – 09:57 hod., v místě: Politických vězňů 7, Praha 1, do: Ke Karlovu 3, Praha 2 (dále též „uskutečněná přeprava“). Kontrolní jízda byla objednána přes aplikaci Uber. V protokolu o kontrole č. T/20171020/1/Ne (dále jen „Protokol o kontrole“) vyhotoveném dne 7. 11. 2017 jsou vyjmenována zjištěná porušení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“). Podle Protokolu o kontrole bylo zjištěno několik porušení zákona o silniční dopravě: § 21 odst. 3 písm. c) bod 1 zákona (bez svítilny), § 21 odst. 3 písm. c) bod 2. zákona (neoznačení obchodní firmy nebo názvu dopravce), § 21 odst. 3 písm. b) zákona (neaktuální výpis z evidence vozidel taxislužby), § 21 odst. 3 písm. d) bod 1. zákona a § 13 odst. 1 vyhlášky (sestava taxamtru splňující požadavky dle zvl. právního př. – nebyla ve vozidle), § 21 odst. 3 písm. d) bod 2. zákona a § 13 odst. 2 vyhlášky (absence knihy taxamtru ve vozidle).
9. Dne 5. 2. 2018 oznámil MHMP žalobci zahájení řízení ve věci podezření z přestupků 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 zákona o silniční dopravě nezajistil, aby při

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

uskutečněné přepravě bylo vozidlo viditelně a čitelně označeno střešní svítilnou 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 zákona o silniční dopravě nezajistil, aby bylo vozidlo viditelně a čitelně označeno jménem a příjmením dopravce umístěným na vozidle, 3) § 35 odst. 2 písm. n) zákona o silniční dopravě, kterého se dopustil tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. d) bod 1 zákona o silniční dopravě nezajistil, aby vozidlo bylo vybaveno měřicí sestavou taxamtru splňující požadavky zvláštního právního předpisu, kterým je zákon č. 505/1998 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna (dále jen taxametr).

10. Dne 26. 2. 2018 vydal MHMP rozhodnutí, kterým žalobce uznal vinným ze spáchání přestupků uvedených v oznámení o zahájení řízení a uložil mu pokutu ve výši 150 000 Kč. V odůvodnění rozhodnutí MHMP uvedl, že smlouva dle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě mezi žalobcem a kontrolující osobou uzavřena nebyla, šlo o přepravu formou taxislužby podle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě. Šetřením správního orgánu v živnostenském rejstříku a rejstříku podnikatelů v silniční dopravě bylo zjištěno a ověřeno, že žalobce byl v době uskutečněné přepravy vlastníkem živnostenského oprávnění k provozování silniční motorové dopravy osobní provozované vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče, vozidlo bylo zapsáno v evidenci vozidel taxislužby bez vybavení taxametrem a dopravce byl držitelem oprávnění řidiče taxislužby (průkazu řidiče taxislužby č. 004671, který byl kontrolujícím zadržen) s platností do 18. dubna 2019.
11. Proti uvedenému rozhodnutí správního orgánu I. stupně podal žalobce odvolání, kdy námitky odvolací se v zásadě shodovaly s námitkami žalobními.
12. Napadeným rozhodnutím žalovaný změnil výši uložené pokuty, když pokutu uloženou správním orgánem I. stupně snížil na 80 000 Kč a prodloužil žalobci lhůtu k zaplacení uložené pokuty. Ve zbytku žalovaný napadené rozhodnutí správního orgánu I. stupně potvrdil. Žalovaný zrekapituloval dosavadní průběh řízení a zabýval se jednotlivými odvolacími námitkami. Uvedl, jakými úvahami se řídil při výkladu právních předpisů, když žalobce v odvolání nic nenamítal proti skutkovému stavu, ze kterého MHMP při vydávání prvostupňového rozhodnutí vycházel. Dále uvedl důvody, které jej vedly ke snížení výše pokuty.
13. Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí a jemu předcházející řízení před správními úřady obou stupňů z hlediska žalobních námitek uplatněných v podané žalobě. Při přezkoumání vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání napadeného rozhodnutí (§ 75 zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, ve znění pozdějšího znění; dále jen „s.ř.s.“) a dospěl k závěru, že žaloba nebyla podána důvodně. Při splnění podmínek stanovených v § 51 odst. 1 s.ř.s. rozhodl soud o žalobě bez jednání.
14. Podle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě (ve znění platném v době spáchání přestupku) taxislužba je osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

15. Podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě dopravce je povinen zajistit, aby v den, kdy je vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy, bylo toto vozidlo vybaveno všemi smlouvami, na jejichž základě je přeprava v právě probíhajícím dni prováděna, nebo jejich kopiemi. Smlouva musí obsahovat údaje o přepravovaných osobách, datu a trase přepravy a ceně za přepravu nebo způsob jejího určení a nesmí být uzavřena ve vozidle taxislužby nebo na jiném místě bezprostředně před zahájením přepravy. Při poskytování přepravy vozidlem taxislužby na základě předchozí písemné smlouvy se nepoužije odstavec 3 písm. c) a f); pokud vozidlo taxislužby není v souladu s § 21a odst. 2 písm. b) vybaveno taxametrem, nepoužije se dále odstavec 3 písm. d), e) a g) až i).
16. Podle § 35 odst. 1 písm. e) zákona o silniční dopravě dopravce se dopustí přestupku tím, že nemá řádně označené vozidlo.
17. Podle § 21 odst. 3 písm. c) bod 1, 2 zákona o silniční dopravě dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je povinen zajistit, aby při nabízení nebo poskytování přepravy, včetně činností s tím souvisejících vozidlo taxislužby bylo viditelně a čitelně označeno 1. střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a 2. jménem a příjmením, popřípadě obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby.
18. Podle § 35 odst. 2 písm. n) zákona o silniční dopravě dopravce se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 21 odst. 3 písm. d) nezajistí, aby vozidlo taxislužby bylo vybaveno taxametrem, knihou taxametru a záznamy o přepravě z právě probíhajícího dne nebo záznamem o přepravě z poslední poskytnuté přepravy, pokud v právě probíhajícím dni nebyla vozidlem taxislužby žádná přeprava uskutečněna.
19. Podle § 21 odst. 3 písm. d) bod 1 zákona o silniční dopravě dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je povinen zajistit, aby při nabízení nebo poskytování přepravy, včetně činností s tím souvisejících vozidlo taxislužby bylo vybaveno 1. Měřicí sestavou taxametru splňující požadavky zvláštního právního předpisu, jejíž součástí je taxametr, měřící převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna (dále jen „taxametr“).
20. Podle § 35 odst. 6 písm. a), b) zákona o silniční dopravě za přestupek lze uložit pokutu do 70 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1, do 350 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 nebo 5.
21. K prvnímu žalobnímu bodu, v němž žalobce namítl, že se nemohl dopustit porušení zákonných ustanovení upravujících „klasickou“ taxislužbu, protože vykonával pouze přepravu na základě předchozí smlouvy podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, soud uvádí, že tato námitka byla v případech skutkově obdobných s případem žalobce již judikaturou mnohokrát řešena a vyřešena tak, že se ve skutečnosti z materiálního hlediska v případech přeprav uskutečňovaných prostřednictvím služby Uber jedná o taxislužbu. K povaze služby Uber (UberPop) se vyjádřil Ústavní soud v nálezu ze dne 5. 11. 2018, č. j. III. ÚS 4072/17-1. Obecné soudy přitom dospěly k závěru, že tato služba nesplňuje zákonné podmínky pro provozování taxislužby dle § 21 a násl. zákona o silniční dopravě, ergo se nemůže jednat o taxislužbu. Ústavní soud však tomuto názoru nepřisvědčil a vyslovil, že se soudy musí vypořádat s otázkou, zda z materiálního hlediska činnost Uber B.V. naplňuje definici taxislužby dle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě. Shodně se

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

vyjádřil i Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016- 136, cit. „*Městský soud tedy neměl ustrnout na konstatování, že žalobce uskutečnil přepravu způsobem, který doposud není regulovaný. Měl posoudit, jestli faktická povaha této přepravy naplňuje či nenaplňuje činnost, kterou současná právní úprava zná, resp. reguluje. Při odpovědi na tuto otázku bylo třeba vycházet z faktické povahy žalobcovy činnosti, o které pravidla fungování aplikace Uber POP ani jejich teoretické uchopení jako sdílené přepravy nic nevypovídají. Podstatná byla konkrétní skutková zjištění týkající se projednávané věci.*“. Z posledně citovaného judikátu pak vyšel Městský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 26. 02. 2019, č. j. 11 A 105/2017-48, a jednoznačně uzavřel, že Uber (Uber Pop) je taxislužbou dle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě a nejde o sdílenou přepravu (spolujízdu, ridesharing). K závěru, že se jedná o taxislužbu vede i rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) Evropské unie ze dne 20. 12. 2017, C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL. Ten se sice primárně zabýval povahou zprostředkovatelské služby poskytované společností Uber, činnost samotných řidičů však opakovaně označil za „*přepravní služby*“. Tuto komplexní službu (zprostředkovatelskou činnost společnosti Uber spolu se samotnými přepravními službami řidičů) pak označil za službu v oblasti dopravy ve smyslu čl. 58 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Soud tedy považuje námitku žalobce, že není najisto postavena otázka, zde přeprava uskutečněná prostřednictvím aplikace Uber je taxislužbou, či nikoliv, za nedůvodnou, neboť je nepochybné, že taxislužbou je.

22. Taxislužbou se podle § 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 podle § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě, nebo na základě předchozích písemných smluv podle odstavce 4 téhož ustanovení. Ustanovení § 21 odst. 4 bylo do zákona o silniční dopravě vloženo zákonem č. 102/2013 Sb., přičemž dle důvodové zprávy k tomuto zákonu novelizované 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, party 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*“. S ohledem na výše uvedené tedy platí, 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. V řešeném případě cestující uzavřeli dne 20. 10. 2017 smlouvu o přepravě prostřednictvím aplikace Uber. Mezi

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

stranami bylo přitom nesporné, že objednávka byla odeslána elektronickými prostředky a před samotnou přepravou bylo cestujícímu známo rozpětí maximální ceny a křestní jméno řidiče.

23. K otázce bezprostřednosti soud uvádí, že objednání a uskutečnění přepravy prostřednictvím mobilní aplikace Uber svým charakterem zcela odpovídá poskytnutí „klasické“ taxislužby. Je tomu tak proto, že provozování taxislužby podle § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě funguje na principu anonymní pohotovostní služby, během níž jsou objednávky přijímány řidičem operativně na ulici nebo prostřednictvím dispečinku. V takovém případě je přeprava uskutečněna bezprostředně po jejím objednání, takže jednotlivé úkony na sebe plynule navazují. Naproti tomu poskytování taxislužby podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě probíhá neveřejným způsobem na základě písemných smluv, které však nejsou uzavřeny bezprostředně před uskutečněním přepravy. Z uvedeného je tedy dle soudu patrné, že podstata objednání a uskutečnění přepravy klasické taxislužby a přepravy přes mobilní aplikaci Uber je totožná, neboť v obou případech je přeprava uskutečněna bezprostředně po jejím objednání. Jediným rozdílem je způsob objednání přepravy, kdy živého dispečera taxislužby nahrazuje automatizovaný softwarový systém společnosti Uber. Tato okolnost však nemá jakýkoliv vliv na posouzení charakteru přepravy a zcela jistě z ní nečiní smluvní přepravu ve smyslu § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Dle soudu dále uzavřená smlouva nesplňovala náležitosti stanovené zákonem o silniční dopravě, a proto se ani z tohoto důvodu nemohlo jednat o smluvní přepravu podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Předně je třeba zdůraznit, že v době realizace kontrolní přepravy nebyla při uskutečnění objednávky přes aplikaci Uber objednateli známa druhá smluvní strana, neboť identifikace dopravce, jeho obchodní jméno, sídlo a IČO se objednatel dozvěděl až prostřednictvím následně obdržené faktury, kterou si musel stáhnout ze svého uživatelského účtu. Stejně tak objednateli nebyla před uskutečněním jízdy známa konečná výše ceny, ale pouze její odhad. Soud přitom zcela 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 aby bylo známo, který dopravce přepravu realizuje. Jen tímto způsobem je cestujícím zaručena odpovídající právní jistota. S ohledem na výše řečené soud shrnuje, že žalobce při poskytnutí přepravy nerespektoval podmínky stanovené v § 21 odst. 4 zákona o silničním provozu, neboť smlouva byla 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, z čehož vyplývá, že 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 před samotnou jízdou nebyla uzavřena, neboť údaje o konečné ceně a dopravci se objednatel dozvěděl až po jejím uskutečnění. Rovněž je třeba zdůraznit, že byt se žalobce od počátku dovolával § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, v průběhu přepravy ani během následujícího řízení nepředložil smlouvu splňující tvrzené náležitosti. A to navzdory skutečnosti, že bylo jeho povinností mít vozidlo touto smlouvou vybaveno. Soud nepochybně, že předchozí písemnou smlouvu bylo možné uzavřít v elektronické formě, ovšem jak uvedeno výše, taková smlouva v řešeném případě nevznikla.
24. Pokud žalobce poukazoval na usnesení Vrchního soudu v Olomouci, názory v nich vyslovené 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*“ Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

Uber POP, 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“.

25. Zdejší soud na základě zjištěných skutkových okolností dal zapravdu žalovanému, že přeprava realizovaná prostřednictvím aplikace Uber svým charakterem odpovídala poskytnutí taxislužby podle § 21 odst. 3 zákona o silniční dopravě. Ostatně tento závěr není v rozhodovací praxi správních soudů ojedinělý, neboť městský soud již v rozsudku ze dne 14. 11. 2019, č. j. 10 A 158/2017-37, vyjádřil přesvědčení, že „aplikace Uber toliko s cílem provozní úspory přebírá roli dispečinku v organizaci přepravy vozy taxislužby spolupracujících dopravců s tím, že živého dispečera nahrazuje automatizovaný softwarový systém, který distribuuje konkrétní požadavky poptávajících zákazníků po přepravní službě mezi nasmlouvané dopravce za úplatu odpovídající předem stanovené cenové představě nabízející smluvní strany (čili samotným zprostředkovatelem a organizátorem přepravy), vyjádřené před jízdou předmětným odhadem ceny, a po jízdě fakturaci samotného jízdného podle skutečných podmínek parametricky cenotvorně ovlivňujících výslednou cenu. (...) Nebyla-li žalobcem poskytnutá přeprava spolujízdou, nýbrž představovala úplatně poskytnutou přepravní službu povahy taxislužby, v níž úlohu dispečinku plnila aplikace organizátora celého systému přepravy Uber Black, musela z povahy věci podléhat zákonné úpravě taxislužby tak, jak ji pro všechny dopravce jednotně stanovil zákon o silniční dopravě“.
26. Soud pro úplnost podotýká, že v posuzované věci byl žalobce zároveň osobou provozující koncesovanou živnost silniční motorová doprava osobní – provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče. Tento aspekt totiž v projednávané věci dále prohlubuje výdělečný charakter takto žalobcem poskytované přepravy ve vozidle taxislužby, byť je zásadně organizována za použití elektronického rozhraní třetí osobou (prostřednictvím aplikace Uber). Soud se tedy ztotožňuje se žalovaným, že přepravu žalobce prováděl jako provozovatel taxislužby.
27. Ke druhému žalobnímu bodu, v němž žalobce namítl, že tím, že MHMP rezignoval na výsledky kontrolující osoby, zatížil řízení nezákonností, soud uvádí, že se obdobnými námitkami v minulosti opakovaně zabýval, přičemž na dříve vyslovených závěrech setrvává (z poslední doby srov. např. rozsudky Městského soudu v Praze ze dne 5. 10. 2020, čj. 10 A 190/2019 – 50, či ze dne 5. 10. 2020, čj. 10 A 187/2019 – 51). Soud nijak nezpochybňuje, že při zjišťování skutkového stavu věci musí správní orgány postupovat v souladu se zásadou materiální pravdy vyjádřenou v § 3 správního řádu tak, „aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro soulad jeho úkonu s požadavky uvedenými v § 2“. Tím spíše to platí v řízení o přestupku, v němž je to vždy správní orgán, kdo je povinen prokázat vinu obviněného mimo rozumnou pochybnost, veden při tom mj. v souladu s § 50 odst. 3 správního řádu zásadou vyšetřovací charakteristickou pro řízení zahajovaná z moci úřední; to jinými slovy také znamená, že je-li skutkový stav nejasný, musí se správní orgán postarat o odstranění těchto nejasností dokazováním.
28. Uvedené nepochybně platí i v případě sankčních řízení, kterým předcházela veřejnoprávní kontrola; v těchto případech bude ovšem základní a stěžejní důkaz představovat především kontrolní protokol zachycující průběh kontroly a učiněná kontrolní zjištění, aniž by bylo potřeba takto zjištěný skutkový stav, pokud o něm nepanují rozumné pochybnosti, ověřovat vždy ještě dalšími důkazními prostředky. Ustanovení § 81 zákona o odpovědnosti

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

za přestupky ostatně výslovně předvídá, že v řízení navazujícím na výkon kontroly mohou být skutečnosti zjištěné při kontrole jediným podkladem rozhodnutí o přestupku. Rovněž z judikatury Nejvyššího správního soudu (viz rozsudky ze dne 30. 5. 2008, čj. 4 As 21/2007 - 80, ze dne 31. 7. 2019, čj. 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.

29. Závěr správního orgánu prvního stupně akcentující povahu Protokolu o kontrole coby veřejné listiny a zdůrazňující okolnost, že opak skutečností zaznamenaných v protokolu nebyl v průběhu řízení prokázán, je pak třeba v souladu s uvedeným korigovat v tom směru, že nebyly-li skutkové poznatky plynoucí z protokolu o kontrole a jeho příloh zpochybněny, nebránilo nic správnímu orgánu prvního stupně vyjít z jejich obsahu v rámci posuzování rozhodných skutkových otázek i v navazujícím správním řízení. Soud považuje za stěžejní, že Protokol o kontrole a jeho přílohy jsou co do popisu skutkových okolností zcela srozumitelné, jednoznačné a nevyvolávají žádné pochybnosti o skutečném průběhu kontrolní jízdy, vč. skutkových okolností rozhodných pro skutkové a navazující právní závěry. Je třeba zdůraznit, že žalobce tyto závěry nijak konkrétně nezpochybnil v tom směru, že by z podkladů plynoucí skutkové poznatky neodpovídaly skutečnosti. Žalobce totiž svou procesní obranu směřoval toliko do roviny právní, nikoli skutkové. Za tohoto stavu věci správní orgán prvního stupně nepochybil, pokud dokazování dále nedoplňoval a nepřistoupil k žalobcem teprve v žalobě zmiňovanému výslechu kontrolující osoby.
30. Ke třetímu žalobnímu bodu, v němž žalobce namítl, že byl odsouzen za jeden skutek dvakrát, kdy za přestupky pro porušení povinností podle zákona o cenách vyplývající ze stejného skutkového základu mu byla uložena sankce ve výši 50 000 Kč (rozhodnutí MHMP ze dne 26. 2. 2018, č. j. MHMP 310896/2018), soud uvádí následující.
31. Zásada ne bis in idem – tedy právo nebýt souzen nebo potrestán dvakrát za týž čin – je na ústavní úrovni zakotvena v článku 40 odst. 5 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“). Povinnost ctít uvedenou zásadu dále plyne 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“, danou zásadu je nepochybně třeba 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“.
32. 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

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

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*. To znamená, že 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. Nejvyšší správní soudu k tomu ve výše citovaném rozsudku č. j. 1 As 125/2011-163 uvedl, že „*inherentní součástí systému správního trestání je v (nejen) českém právním řádu skutečnost, že k řízení o jednotlivých správních deliktech jsou mnohdy věcně příslušné různé správní orgány. Shodným jednáním pachatele tak může dojít k vyvolání různých právních následků (a potažmo k porušení či ohrožení zcela odlišných zájmů a hodnot), a tedy ke spáchání správních deliktů stanovených různými právními předpisy a sankcionovaných různými správními orgány. V takových případech je to právě konstrukce skutku de iure, která umožňuje postižení pachatele za všechny právně relevantní následky jeho jednání. Pokud by tomu tak nebylo a uložení sankce jedním z dotčených správních orgánů by znamenalo založení překážky ne bis in idem, docházelo by k situacím, kdy by určitým zájmům a hodnotám nemohla být ze strany správních orgánů poskytována ochrana, byť jsou právě k jejich ochraně zákonem povinovány. Nepřípustnost takového stavu by byla patrná zejména v momentu, kdy by byl pachatel nejprve postižen jedním správním orgánem za určitý nepřítisť závažný následek svého jednání, čímž by bylo znemožněno jeho potrestání za jiný, daleko závažnější následek“.*

33. V řešeném případě byla s žalobcem vedena dvě řízení, a to jednak za porušení zákona o silniční dopravě zakončené rozhodnutím správního orgánu I. stupně a napadeným rozhodnutím, jednak za porušení zákona o cenách, jehož výsledkem bylo rozhodnutí správního orgánu I. stupně ze dne 26. 2. 2018, č. j. MHMP 310896/2018, sp. zn.: S-MHMP 1647472/2017 ODA-TAX a byla mu za zde uvedené přestupky v oblasti zákona o cenách uložena pokuta ve výši 50 000 Kč. Obě správní řízení se vztahovala k téže kontrolní jízdě uskutečněné dne 20. 10. 2017 od 9:51 do 9:57 hod. vozidlem Mercedes Benz, SPZ: X, na trase ulice Politických vězňů, Praha 1 – ulice Ke Karlovu 3, Praha 2. Žalobci však v těchto řízeních nebyly uloženy pokuty za tentýž skutek. Ačkoliv se jednalo o jednu kontrolní jízdu, žalobce se během ní dopustil dvou rozdílných právně relevantních skutků. V případě zde přezkoumávaném došlo k porušení zákona o silniční dopravě, ve druhém pak k porušení zákona o cenách.
34. V daném případě jednání žalobce, kterým byla naplněna skutková podstata předmětných přestupků, spočívalo v opomenutí označit vozidlo taxislužby povinnými náležitostmi a vybavit jej měřicí sestavou taxamtru. Cestující tak nebyl informován o osobě dopravce, se kterým jako zákazník vstupuje do jednání o přepravě, byla ztížena identifikace vozidla pro kontrolní orgány a v důsledku absence taxamtru nebyl zaznamenán skutečný průběh přepravy, což představuje poškození zákonem chráněného zájmu na řádném výkonu daného segmentu podnikatelské činnosti, v daném případě přepravních služeb

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

poskytovaných formou taxislužby. Zákonem o cenách je chráněn jiný zájem, a to dodržování právních předpisů při uplatňování a regulaci cen služeb.

35. Z uvedeného je tedy zřejmé, že žalobce 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.
36. Ke čtvrtému žalobnímu bodu, v němž žalobce namítl, že mu byla napadeným rozhodnutím uložena nezákonná sankce a došlo k porušení řady zásad správního trestání včetně zásady přiměřenosti, soud uvádí následující.
37. K tvrzení žalobce o nepřiměřené výši pokuty soud v podrobnostech poukazuje na odůvodnění prvostupňového rozhodnutí ve znění změn provedených napadeným rozhodnutím, v němž žalovaný na straně 4 až 6 určil výši sankce za protiprávní jednání s přihlédnutím k pravidlům dle § 37 až 41 zákona o odpovědnosti za přestupky. Žalovaný přitom přihlédl k asperační zásadě a uložil sankci za nejpřísněji trestný přestupek. Z rozhodnutí správních orgánů obou stupňů je zcela zřejmé, že při zvažování výše pokuty přihlédly k obecné společenské škodlivosti jednotlivých přestupků a jejich negativním následkům jak pro spotřebitele, tak pro konkurující dopravce (srov. stranu 5 až 6 napadeného rozhodnutí a strany 4 až 5 prvostupňového rozhodnutí). Ve prospěch žalobce správní orgán I. stupně zohlednil skutečnost, že za porušení zákona o silniční dopravě dosud nebyl sankcionován. Polehčující okolnosti podle § 39 zákona o odpovědnosti za přestupky nebyly v daném případě shledány. Přitěžující okolnost byla v daném případě shledána podle § 40 písm. b) zákona o odpovědnosti za přestupky, neboť žalobce spáchal více přestupků (viz str. 5 odůvodnění rozhodnutí správního orgánu I. stupně). Žalovaný snížil uloženou pokutu z částky 150 000 Kč na 80 000 Kč, a to s ohledem na zásadu vyjádřenou v § 2 odst. 4 správního řádu a s ohledem na období spáchání přestupků, kdy výše uložené pokuty neodpovídala rozhodovací praxi v řízení o přestupcích z rozhodného období o obdobných přestupcích. Polehčující okolnost spatřoval žalovaný v tom, že žalobce, který přepravu provedl, byl držitelem oprávnění řidiče taxislužby s vydaným průkazem řidiče taxislužby a složil zkoušku řidiče taxislužby pro výkon této činnosti v Praze, kladně bylo hodnoceno i to, že přeprava byla provedena vozidlem evidovaným v evidenci vozidel taxislužby.
38. Ohledně námítky poukazující na nepřihlédnutí k majetkovým poměrům žalobce a likvidačnímu dopadu pokuty soud znovu poukazuje na zevrubné, rozsáhlé a celistvé odůvodnění rozhodnutí správních orgánů obou stupňů ve vztahu ke konkrétnímu skutkovému stavu na straně žalobce. Soud k tomu nemá, co by dodal, a odkazuje na hodnocení obdobné odvolací námítky žalobce na straně 9 až 12 napadeného rozhodnutí. Pro úplnost 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). 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

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

stanoví odhadem (srov. rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 24. 3. 2021, č. j. 9 A 155/2019-41).

39. Soud neshledal, že by v nyní projednávané věci vyplývala nějaká indicie o osobních či majetkových poměrech, která by nasvědčovala, že by žalobce mohla výše pokuty existenčně zasáhnout. Žalobce v průběhu celého správního řízení nekonkretizoval, z jakého důvodu by pro něj uložená pokuta mohla mít likvidační účinek, a své majetkové poměry nijak nedoložil. Správní orgány proto nepochybily, pokud tuto otázku neřešily konkrétně a své úvahy doplnily o odkaz na relevantní judikaturu správních soudů, zejména Nejvyššího správního soudu. Pokud by žalobce skutečně tížila likvidační výše pokuty, jistě by se snažil své majetkové poměry prokázat. Soud přisvědčuje žalovanému, že nahlížeje touto optikou nelze považovat (žalovaným sniženou) pokutu ve výši 80 000 Kč uloženou žalobci za dané přestupky za likvidační. Tento závěr rovněž podporují rozsudky Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek ze dne 3. 6. 2015 č. j. 6 As 266/2014-41), dle nichž i vyšší pokuta uložená dopravci – fyzické osobě nemá likvidační účinek.
40. Žalobcovo tvrzení o likvidační výši pokuty nemůže omlouvat a tolerovat jeho deliktní jednání, i přesto, že 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 ekonomicky znevýhodnit ty subjekty, které porušují právní povinnosti, a zamezit tak získání konkurenční výhody na úkor ostatních subjektů působících na totožném trhu, které povinnosti uložené zákonem respektují.
41. Pokud jde o změnu výše uložené sankce v rámci moderace soudem (viz druhá část eventuálního petitu žalobce), soud uvádí, že stanovení výše pokuty je věcí správního uvážení žalovaného, které podléhá přezkumu ze strany správních soudů pouze v tom směru, zda žalovaný správní orgán uvážení nezneužil či zda je nepřekročil (usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 3. 2005, č. j. 6 A 25/2002-42). Smyslem a účelem moderace (§ 78 odst. 2 s. ř. s.) pak není hledání „ideální“ výše sankce soudem místo správního orgánu, ale její korekce v případech, že by sankce, pohybující se nejen v zákonném rozmezí a odpovídající i všem zásadám pro její ukládání a zohledňující kritéria potřebná pro její individualizaci, zjevně neodpovídala zobecnitelné představě o adekvátnosti a spravedlnosti sankce (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 4. 2012, č. j. 7 As 22/2012-23).
42. S ohledem na shora uvedené soud posoudil návrh žalobce na moderační výše uložené 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 vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 4. 2012, č. j. 7 As 22/2012-23, smyslem moderace není hledání ideální výše sankce, ale její korekce v případech, kdy zjevně neodpovídá obecným představám o adekvátnosti a spravedlnosti sankce. Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 3. 4. 2012, č. j. 1 Afs 1/2012-36 vyplývá, že soud koriguje jen natolik závažnou nepřiměřenost uložené sankce, která má kvalitu nezákonnosti. Žalobci byla v projednávané věci uložena pokuta nedosahující ani 1/4 maximálně možné výše uložené sankce. Pokuta nevybočuje z mezí stanovených zákonem, je přiměřená okolnostem případu a je způsobilá splnit svůj účel. Soud ji nepovažuje za nepřiměřenou, tím méně za zjevně nepřiměřenou. Podmínky pro její snížení, či dokonce upuštění od jejího uložení proto nejsou splněny. Soud o využití moderačního práva uvážil po

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

provedeném přezkumu na podkladě shora popsaných skutkových zjištění a právního posouzení správními orgány obou stupňů, jejichž závěry považuje za vyčerpávající a souladné se zákonem, přičemž dospěl k závěru, že žalobci nebyla uložena pokuta ve zjevně nepřiměřené výši. Soud si byl vědom závěrů rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 11. 2016, č. j. 5 As 104/2013 - 46, a proto se zabýval novelou zákona o silniční dopravě účinnou od 1. 7. 2020 (provedenou zákonem č. 115/2020 Sb.), již došlo k liberalizaci právní úpravy taxislužby ve vztahu k nejčastěji používaným mobilním aplikacím (i aplikace Uber), nicméně pro žalobce příznivější úpravu za shora popsaného skutkového stavu však neshledal (obdobně viz rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 24. 3. 2021, č. j. 9 A 155/2019-41 či dne 9. 9. 2020, č. j. 10 A 73/2019-54).

43. Ze všech shora uvedených důvodů proto soud neshledal žalobu důvodnou a podle ustanovení § 78 odst. 7 s. ř. s. žalobu zamítl.
44. Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovení § 60 odst. 1 s. ř. s., neboť žalobce nebyl ve sporu úspěšný a žalovanému žádné náklady v řízení nevznikly.

Poučení:

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

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

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

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

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

Praha dne 25. listopadu 2021

JUDr. Karla Cháberová v. r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.

Shodu s prvopisem potvrzuje K. Š.